

Prometne nesreće u Bosni i Hercegovini - županija Zapadnohercegovačka za razdoblje 2010. - 2015.

Žulj, Goran

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, University Department of Forensic Sciences / Sveučilište u Splitu, Sveučilišni odjel za forenzične znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:227:544910>

Rights / Prava: [Attribution-ShareAlike 4.0 International/Imenovanje-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-29**

SVEUČILIŠTE
U
SPLITU



SVEUČILIŠNI
ODJEL ZA
FORENZIČNE
ZNANOSTI

Repository / Repozitorij:

[Repository of University Department for Forensic Sciences](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



SVEUČILIŠTE U SPLITU
SVEUČILIŠNI ODJEL ZA FORENZIČNE ZNANOSTI

ISTRAŽIVANJE MJESTA DOGAĐAJA

DIPLOMSKI RAD

**PROMETNE NESREĆE U BOSNI I HERCEGOVINI – ŽUPANIJA
ZAPADNOHERCEGOVAČKA ZA RAZDOBLJE 2010. – 2015.**

GORAN ŽULJ

Split, rujan, 2022.

SVEUČILIŠTE U SPLITU
SVEUČILIŠNI ODJEL ZA FORENZIČNE ZNANOSTI

ISTRAŽIVANJE MJESTA DOGAĐAJA

DIPLOMSKI RAD

PROMETNE NESREĆE U BOSNI I HERCEGOVINI – ŽUPANIJA
ZAPADNOHERCEGOVAČKA ZA RAZDOBLJE 2010 – 2015

MENTOR: Prof. dr. sc. Josip Kasum

KOMENTOR: Josip Crnjac, prof. biol.

GORAN ŽULJ

495/2019

Split, rujan, 2022.

Rad je izrađen na Sveučilišnom odjelu za forenzične znanosti u Splitu pod nadzorom: Prof. dr. sc. Josip Kasum i Josip Crnjac, prof. biol., u vremenskom razdoblju od travnja 2021. do rujna 2022.

Datum predaje diplomskog rada: **13. rujna 2022. godine**

Datum prihvaćanja rada: **15. rujna 2022. godine**

Datum usmenog polaganja: **22. rujna 2022. godine**

Povjerenstvo:

- 1. Doc. dr. sc. Tonći Prodan**
- 2. Doc. dr. sc. Ivan Jerković**
- 3. Prof. dr. sc. Josip Kasum**

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. PROMETNE NESREĆE	2
2.1. Prometna delinkvencija	4
2.2. Vrste prometnih nesreća.....	5
2.3. Čimbenici utjecaja na ugrožavanje javnog prometa na državnoj razini.....	7
2.4. Kazneno-pravno reguliranje ugrožavanja sigurnosti javnog prometa u Federaciji Bosne i Hercegovine	8
2.5. Tehničko vještačenje prometnih kaznenih djela	10
2.6. Relevantni parametri kod vještačenja prometnih nesreća	12
3. TRENUTNO NORMATIVNO UREĐENJE PROMETNIH KAZNENIH DJELA U FBiH	14
3.1. Ugrožavanje javnog prometa	16
3.2. Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti	18
3.3. Ugrožavanje javnog prometa opasnom radnjom.....	20
3.4. Nesavjestan nadzor nad javnim prometom	21
3.5. Teška kaznena djela protiv sigurnosti javnog prometa	22
3.6. Neukazivanje pomoći osobi povrijeđenoj u prometnoj nesreći	23
3.7. Jednakost i sigurnost građana – usporedba odredbi prometnih kaznenih djela prema KZ FBiH i KZ BD i KZ RS	25
4. REZULTATI ISTRAŽIVANJA.....	28
4.1. Izvori podataka i istraživačke metode.....	28
4.2. Pregled prometnih nesreća u 2010. godini - ŽZH.....	29
4.3. Pregled prometnih nesreća u 2011. godini – ŽZH	35

4.4.	Pregled prometnih nesreća u 2012. godini – ŽZH	41
4.5.	Pregled prometnih nesreća u 2013. godini – ŽZH	46
4.6.	Pregled prometnih nesreća u 2014. godini – ŽZH	52
4.7.	Pregled prometnih nesreća u 2015. godini – ŽZH	57
5.	RASPRAVA I PRIJEDLOG SMJERNICA	66
5.1.	Analiza trenda	63
5.2.	Rasprava.....	66
5.3.	European Transport Safety Council – ETSC	67
5.4.	Prijedlog novih mjera.....	69
5.5.	Smjernice	71
5.6.	Primjena rezultata istraživanja	71
6.	ZAKLJUČAK	75
7.	LITERATURA.....	77
8.	SAŽETAK	79
9.	ABSTRACT.....	80
10.	PRILOZI.....	81
10.1.	Životopis.....	81
10.2.	Popis tablica, slika i grafikona.....	83
10.3.	Izjava o akademskoj čestitosti	85

1. UVOD

Tema ovog rada glasi “*Prometne nesreće u Bosni i Hercegovini*¹ – županija Zapadnohercegovačka za razdoblje 2010. – 2015”. Kroz pisanje rada i samu obradu teme, prikazan je pregled, do sada poznatog znanja iz sigurnosti cestovnog prometa, kao i pregled istraživanja provedenih vezanih za prometne nesreće, te analiza istih u petogodišnjem razdoblju na području jedne od županija u Federaciji Bosne i Hercegovine. Prvi dio rada je uvodni dio, u kojem se opisuje pojam prometne nesreće, te karakteristike kaznenih djela protiv sigurnosti javnog prometa. U ovom dijelu rada govori se i o utjecaju na prometnu delinkvenciju, kao i kaznenopravnom reguliranju prometne delinkvencije. Sljedeći dio rada prikazuje analizu kaznenih djela protiv sigurnosti javnog prometa prema Kaznenom zakonu Federacije Bosne i Hercegovine (dalje u tekstu: KZ FBiH).² Prikazuje se razrada teme kroz podnaslove, među kojima se navode opće karakteristike prometnih kaznenih djela, jednakost i sigurnost građana kroz usuglašenost odredbi prometnih kaznenih djela prema KZ FBiH, usporedba s Kaznenim zakonom Republike Srpske (dalje u tekstu: KZ RS)³ i Kaznenog zakona Brčko Distrikta (dalje u tekstu: KZ BD BiH). Ovaj dio rada je prikazan tako da svaki podnaslov objašnjava prometna kaznena djela pojedinačno, prema KZ FBiH, pa se tu još nalaze opće kazneno djelo ugrožavanja javnog prometa, ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti, opasnom radnjom ili sredstvom kao i nesavjestan nadzor nad javnim prometom. Glavni dio rada se temelji na statističkoj analizi prometnih nesreća na razini Federacije, te razini Županije Zapadnohercegovačke. U zaključku rada je napravljen osvrt na napisanu temu, te istaknut osobni stav o samom radu.

¹Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini; ("Sl. glasnik BiH", br. 6/2006, 75/2006 - ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 - dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018); Dostupno na: <https://www.paragraf.ba/propisi/bih/zakon-o-osnovima-bezbjednosti-saobracaja-na-putevima-u-bosni-i-hercegovini.html> (22.10.2021.);

²Krivični Zakon Federacije Bosne i Hercegovine; („Sl. novine FBiH“, br. 36/2003, 21/2004 – ispr., 69/2004, 18/2005, 42/2011, 59/2014, 46/2016 i 75/2017);

³Krivični Zakonik Republike Srpske; („Sl. glasnik RS“, br. 64/2017, 104/2018 – odluka US i 15/2021);

2. PROMETNE NESREĆE

U suvremenom društvu cestovni promet je glavna sastavnica svakodnevnog ljudskog života. Uz sve prednosti cestovnog prometa donosi štetne događaje za ljudske živote u vidu smrtnih posljedica ili tjelesnih ozljeda sudionika prometnih nesreća. Zakon o sigurnosti prometa na cestama BiH, definiciju prometne nesreće opisuje na sljedeći način: *“prometna nesreća je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta. Nije prometna nesreća kada je radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo, krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu, sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnuo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta“*.⁴

Najčešće korištena definicija prometne nesreće je ona koja se određuje kao sudar vozila s drugim vozilom, pješacima ili životinjama ili barijerama. Iako su izravne posljedice nastanka prometnih nesreća, prouzročena materijalna šteta ili povreda ili smrt sudionika, isto tako su i negativna posljedica za ekonomiju i za cjelokupno društvo jer utječu na osjećaj sigurnosti.⁵

Bečka konvencija o cestovnom prometu smrtno stradalom osobom smatra ona koja je zadobila ozljede ili koja je umrla u roku od 30 dana od posljedica iste, međutim svakoj državi na svijetu je dopušteno slobodno formiranje vremena u kojem se osoba smatra smrtno stradala u prometnoj nesreći.⁶ U Hrvatskoj, Njemačkoj, Nizozemskoj, Švicarskoj, Velikoj Britaniji, kao i u BiH smatra da je osoba poginula u prometnoj nesreći ako je umrla „na licu mjesta“ ili je umrla u roku od 30 dana od posljedica. Postoje države koje imaju puno manje rokove pa se tako u Francuskoj i Italiji smrtno stradale osobe koje umru unutar jednog tjedna, u Austriji taj rok je unutar tri dana, a u Španjolskoj taj rok je unutar 24 sata. Postoje države koje imaju puno duže rokove koji su propisani

⁴Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17;

⁵Čačković D.: *Položaj i uloga ovlaštenih službenih osoba u bosanskohercegovačkom kaznenom postupku*: Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu. Hrvatsko udruženje za kaznene znanosti i praksu, Zagreb, 2011.;

⁶Rožić, E. *Povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu, europski i hrvatski model*. Diss. University North, 2019.

bečkom konvencijom, pa se tako u Belgiji i Portugalu smrtno stradali u prometu registriraju osobe koje su preminule unutar jedne godine od nesreće.⁷

Godišnje, u svijetu u prometnim nesrećama pogine 1.300.000 ljudi, a 50.000.000 ih bude ozlijeđeno. Predviđa se da će do 2030. godine prometne nesreće postati peti uzrok smrtnosti, odnosno, da, ako se nastave sadašnji trendovi broj smrtno stradalih doseći brojku od 2.400.000 osoba. Svake godine od ukupnog broja smrtno stradalih osoba u svijetu, 90 % ih stradava u prometnim nesrećama u nisko i srednje razvijenim zemljama, dok istovremeno u tim zemljama ima samo 48% registriranih vozila od ukupnog broja registriranih vozila u svijetu. Predviđa se da će do 2030. godine udio tih zemalja u ukupnom broju vozila u svijetu porasti na 60% dok će se broj vozila u cijelome svijetu udvostručiti. Iz tih je razloga vrlo bitno da se umanjuje broj prometnih nesreća, a posebno ozljeda ili nesreća sa smrtnim posljedicama.⁸

Službena prva prometna nesreća u svijetu povezuje se uz francuza Nicolas-Joseph Cugnot-a, i davnu 1771. godinu, kada se vozilo prilikom testiranja otelo kontroli i zabilo u zid pri brzini od tri i pol kilometra na sat. Proći će još nekih stotinu godina od ove nesreće da se u svijetu zabilježi prva prometna nesreća u kojoj je došlo ne samo do tjelesnih ozljeda već i do smrtno stradale osobe u prometu. Taj tragično događaj se dogodila u kolovozu 1869. godine u kojoj je stradala Mary Ward vozeći se u kočiji na parni pogon. Za vrijeme vožnje sa parnom kočijom koju je konstruirao njeni rođak, vozilo je zapelo o kamen i Mary je ispala iz kočije, prilikom čega je jedan od kotača prešao preko nje slomivši joj vrat i na mjestu je usmrtio. Ovaj primjer zorno pokazuje kako za nastanak teških ozljeda i smrtnih ishoda u prometnim nesrećama brzina ne mora biti presudna jer se ova nesreća dogodila pri brzini od 6,5 km/h.⁹

⁷V. Cerovac: (2001.), *Tehnika i sigurnost cestovnog prometa*, FPZ, Zagreb;

⁸J. Medved, J. Sindik, J. Vukosav, (2017.), *Čimbenici povezani s uzrocima i posljedicama prometnih nesreća na lokaciji Slavonska avenija-Ulica Hrvatske bratske zajednice-Avenija Većeslava Holjevca u Zagrebu*, stručni članak, Zagreb;

⁹P. Brlek, (2019.); *Sustav sigurnosti u prometu*; (predavanje) Zagreb;

2.1. Prometna delinkvencija

Prometna delinkvencija se različito objašnjava u kriminologiji. Prema jednoj od definicija, prometna delinkvencija se određuje kao „*protupravno društveno opasno ponašanje u prometu, koje se manifestira izazivanjem, sudjelovanjem ili doprinošenjem nastanku različitih štetnih oblika ugrožavanja, stvaranjem opasnosti i/ili izazivanjem stradanja učesnika u prometu i uništavanja materijalnih vrijednosti*“.¹⁰

Prometna delikvencija je drugačija od svih ostalih oblika kriminaliteta po dvije osnove; prvo, ona se tiče svih vrsta prometa a posebno cestovnog; drugo, potencijalni počinitelji su svi građani koji svakodnevno sudjeluju u prometu. Prometne nezgode, koje se događaju svakodnevno, posljedica su suvremenog načina življenja i sve veće mobilnosti ljudi, a njihova specifičnost je u tome, što se pod pretpostavkom pridržavanja svih propisa, ne mogu isključiti potencijalne prometne nesreće.¹¹

Međutim, izvjesno je da bi se prometne nezgode mogle izbjeći ili njihove posljedice umanjiti poštivanjem i pridržavanjem prometnih propisa, defanzivnim ponašanjem u prometu u cilju smanjenja te opasnosti, pažnjom o rizičnim radnjama i načelom povjerenja koje bi trebalo biti jedno od osnovnih načela sigurnosti prometa, na koje načelo se može pozvati samo onaj učesnik u prometu čije je upravljanje vozilom bilo u skladu sa prometnim propisima.¹²

Naime, promet je, prema definiciji, svako premještanje, tj. prevoženje ljudi i dobara s mjesta na mjesto na određenu udaljenost, pa je poznato da svako takvo kretanje već i u najbanalnijim situacijama sadržava u sebi klicu opasnosti. Čovjek, pješak, krećući se po cesti, ne tako rijetko posrne, spotakne se i padne, udari glavom u stup i sl., a pritom se kreće svojom “normalnom” brzinom za koju je genski opremljen, pa je očito da nema potpunu kontrolu niti nad svojim vlastitim pokretima i tijelom.

¹⁰Mršić, Ž., Orehovec, P., *Prometna kaznena djela*, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, Zagreb br. 2/2010;

¹¹http://www.poslovniforum.hr/zakoni/pravilnik_o_nacinu_policijskog_postupanja.asp, pristupljeno: 12..07.2021. ;

¹²*Ibidem*

Promet i ne može funkcionirati u uvjetima apsolutne sigurnosti, što znači da i pridržavanje pojedinih propisa, odnosno pravila još uvijek može voditi ka prijestupima, ali i da prijestupi, mogu nastati neskrivljenim ponašanjem sudionika, jer norme imaju svoje granice u ljudskoj nesavršenosti, tj. u prirodi opasnih pothvata koji su društveno prihvatljivi.¹³

2.2. Vrste prometnih nesreća

Prometne nesreće se mogu podijeliti prema:¹⁴

- načinu na koji su nastale, značajkama ceste,
- mjestu gdje su nastale,
- vremenu kada su nastale,
- uzroku kako su nastale, te
- prema posljedicama.

Prema načinu nastanka prometne nesreće s obzirom na smjer kretanja jednog ili više vozila dijele se na:¹⁵

- sudar vozila koja nailaze iz suprotnih smjerova,
- sudar iz bočnog smjera, sudar u usporenoj vožnji,
- sudar u vožnji u slijedu,
- sudar u vožnji unazad,
- udar vozila u parkirano vozilo,
- slijetanje vozila s ceste,
- nalet na bicikl, nalet na pješaka,
- nalet na motocikl ili moped,
- sudar s vlakom,

¹³Primorac D.: *Kazneno procesno pravo i prekršajno pravo*. Alfa d.d, Zagreb;2015.;

¹⁴Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske: *Bilten, o sigurnosti cestovnog prometa u 2017. godini*

¹⁵ Cerovac, V.: *Tehnika i sigurnost prometa*. Fakultet prometnih znanosti. Zagreb; 2001, str. 15.

- udar vozila u objekt na cesti,
- udar vozila u objekt kraj ceste i nalet na životinju.

Prema do sada izvršenim praćenjima, odnosno prema rezultatima istih, bilježi se kako se u Republici Hrvatskoj u 2017. godini sveukupno dogodilo 34 368 prometnih nesreća.¹⁶

Prema značajkama ceste, prometne se nesreće dijele na one nastale na:¹⁷

- križanju,
- cestama izvan križanja i čvorova,
- prijelazu preko željezničke pruge,
- zavoju,
- ravnom cestovnom smjeru,
- parkiralištu,
- pješačkom prijelazu,
- nogostupu,
- biciklističkoj stazi,
- pješačkoj zoni i
- zoni smirenog prometa.

Najviše prometnih nesreća dogodi se na ravnim cestovnim smjerovima, zavojima, 'T križanjima' i parkiralištima.¹⁸

Prema kategoriji ceste na kojoj se dogodila prometna nesreća, one se dijele na: autoceste, državne ceste (ceste u naseljima i/ili izvan naselja), županijska cesta (u ili izvan naselja), lokalne ceste (unutar i/ili izvan naselja) i ceste unutar naselja – ostale.

Po mjestu gdje su nastale, prometne nesreće se dijele u dvije kategorije i to nesreće u naseljima i nesreće izvan naselja. Po vremenu kada su nastale, odnosno prema uvjetima vidljivosti, prometne

¹⁶ Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske: *Bilten, o sigurnosti cestovnog prometa u 2017. godini*

¹⁷ Čačković D.: *Položaj i uloga ovlaštenih službenih osoba u bosanskohercegovačkom kaznenom postupku*: Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu. Hrvatsko udruženje za kaznene znanosti i praksu, Zagreb, 2011.;

¹⁸ Ibidem

nesreće se mogu dogoditi po danu, noći, u sumrak i svitanje. Isto tako prometne nesreće se dijele i prema meteorološkim uvjetima i stanju kolnika.¹⁹

Posljedice prometne nesreće mogu biti materijalne štete i one u kojima je netko od sudionika u prometu ozlijeđen ili poginuo. Prema uzroku do prometnih nesreća dolazi zbog brzine neprimjerene uvjetima, nepoštivanja prednosti prolaza, vožnje na nedovoljnoj udaljenosti, nepropisne vožnja unazad, nepropisnog kretanja vozila na kolniku, nepropisnog skretanja i nepropisnog uključanja u promet.

Prometne nesreće se mogu podijeliti i prema vrsti vozila, odnosno prema najvišem broju vozila koja su sudjelovala u prometnim nesrećama i to na nesreće s osobnim vozilima, teretnim vozilima, motociklima i nesreće s biciklima.

2.3. Čimbenici utjecaja na ugrožavanje javnog prometa na državnoj razini

Pojava prometne delinkvencije je potaknuta objektivnim čimbenicima, kao što su povećanje mobilnosti stanovništva, porast prometne motorizacije, životnog standarda, urbanizacije, intenziteta prometnih tijekova, poboljšanja vozno-dinamičkih osobina prijevoznih sredstava i visokog stupnja njihovog sudjelovanja u prometu. Ova pojava nije praćena odgovarajućim stanjima prometnih komunikacija i infrastrukturnih mreža, upravljanjem tim sredstvima osoba koje, ponekada, nisu u punoj mjeri stekle navike i iskustvo za upravljanje tim sredstvima ili dovoljan stupanj prometne kulture. Tehnička neispravnost sredstava i drugi čimbenici utječu na stvaranje opasnih situacija i na nastanak prometnih nezgoda.²⁰

Uz prethodno navedeno, od bitnog utjecaja su i subjektivni čimbenici vezani za psihofizičke osobine i stanja sudionika u prometu koji imaju utjecaj na faktore rizika, kao što je ljutnja, nervoza,

¹⁹*Ibidem;*

²⁰*Ibidem;*

stanje vida ili sluha, pažnja, koncentracija, mogućnost percepcije, predviđanja, blagovremenost reagiranja u odnosu na životnu dob i iskustvo, djelovanje alkohola ili drugih omamljujućih sredstava-opojnih droga, psihotropnih supstanci ili određenih lijekova koji imaju negativno djelovanje na psihofizičke sposobnosti sudionika u prometu i sl.

Navedeni čimbenici u većini zemalja, a posebno u Bosni i Hercegovini, nisu praćeni odgovarajućim uvjetima s ciljem funkcionalnog i sigurnog odvijanja prometa, što svakodnevno povećava rizik sigurnosti u prometu i utječe na prometnu delinkvenciju.²¹

2.4. Kazneno-pravno reguliranje ugrožavanja sigurnosti javnog prometa u Federaciji Bosne i Hercegovine

Kaznenopravno reguliranje ugrožavanja sigurnosti javnog prometa, odnosno prometna delinkvencija izaziva određena pitanja i kod kaznenopravnih znanstvenika, odnosno teoretičara, zbog različitih mišljenja trebaju li delikti doći pod "udar" kaznenog prava kao i „klasični“ delikti ili prometni delikti ne spadaju u delinkvenciju kojom bi se trebalo baviti kazneno pravo, a odgovor na pitanje, na neki način, mogu pružiti sljedeći nadalje navedeni pokazatelji.

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, u svijetu godišnje premine oko 1,200.000 ljudi od posljedica nezgoda samo u cestovnom prometu, a teško tjelesno se povrijedi više od 5,000.000 ljudi. Navedeno predstavlja značaj da od posljedica nezgoda u cestovnom prometu svake tri sekunde život izgubi po jedna osoba, a u svakoj sekundi najmanje jedna osoba je teško povrijeđena.²²

²¹*Ibidem*;

²²*Stanje i kretanje kriminaliteta u BiH za punoljetne osobe od 2003.-2012. godine* autori Hajrija Sijerčić Čolić i dr., VSTV BiH Sarajevo 2013. godine;

Prosječno, svakodnevno u prometu na svim prometnicama svijeta život izgubi više od 3.300 osoba, a 66.000 osoba bude teže ozlijeđeno, uz više od 30 milijuna osoba s invaliditetom zbog posljedica prometnih nezgoda, što je rezultiralo da Ujedinjeni narodi razdoblje od 2011.-2020. godine proglase Desetljećem za povećanje stupnja sigurnosti u prometu u svim zemljama članicama UN-a.²³

Pored toga, prema Polaznim osnovama strategije sigurnosti cestovnog/cestovnog prometa u BiH 2008.-2013.: “ Na cestama u BiH u 2006. godini su se dogodile 35.344 prometne nezgode, u kojima je poginulo 414 osoba a ozlijeđeno 9.956 osoba. Kao i u većini zemalja, u BiH mlađa i starija populacija izložena je visokom riziku u prometu. Tijekom 2004. i 2005. godine, prosječno, u BiH u prometu oko 14% smrtnih slučajeva i 27% povrijeđenih bilo je starosti ispod 24 godine. Za vrijeme 2005. godine do 40% povrijeđenih bile su mlade osobe.”²⁴ prema dostupnim policijskim izvješćima glavni uzročnici prometnih nezgoda danas u BiH su: brzina, nepoštivanje prava prvenstva i alkoholiziranost kod vozača.²⁵

U razdoblju 2008. – 2013., dogodilo se 173.260 prometnih nesreća, u kojima je poginulo 2.059, a povrijeđeno 47.626 osoba, dok je u zadnje dvije godine došlo do porasta broja poginulih za (cca) 10%.²⁶

U proteklim godinama je nastradalo najviše mladih osoba, s kratkim vozačkim iskustvom. Kada se govori o frekvenciji strukture vozila koja su sudjelovala u prometnim nezgodama na prostoru BiH za razdoblje 2003. – 2006. godina, najviše je bilo putničkih vozila, točnije 98.052. Prema podacima za razdoblje 2008. – 2013., u prometnim nesrećama je sudjelovalo i 13.699 teretnih vozila, 2.874 autobusa, 913 vozača na biciklima, 873 motociklista, 818 traktora i 194 vozača zaprežnih kola.²⁷

Poznato je da su djeca najranjiviji dio sudionika u prometu, starosne dobi od 8 do 14 godina tri puta više stradaju od generacije svojih roditelja starosti od 26 do 40 godina. Procjenjuje se da

²³ Mršić, Ž., Orehovec, P., *Prometna kaznena djela*, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, Zagreb br. 2/2010

²⁴ Sijerčić Čolić, H. et.al., *Stanje i kretanje kriminaliteta u BiH za punoljetne osobe od 2003.-2012.*, VSTV BiH Sarajevo, 2013.

²⁵ *Ibidem*

²⁶ *Polazne osnove strategije sigurnosti cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini (2008.–2013.)*; Dostupno na: <http://www.fmup.gov.ba/files/file/pazi/Strategija.pdf> (10.11.2021.);

²⁷ *Ibidem*

prosječna starost putničkih automobila u BiH iznosi 13 godina, dok je starost autobusa i teretnih vozila oko 16 godina, što direktno ima utjecaj na sigurnost odvijanja prometa.²⁸

Rezultati ispitivanja tehničke ispravnosti motornih vozila, za proteklo vremensko razdoblje su pokazali kako je od ukupno 660 motornih vozila utvrđena neispravnost na 334 motorna vozila, tj. na oko 51%, dok je ispravnih bilo 326 motornih vozila, odnosno oko 49%.²⁹

Navedeni podatci, jasno, opravdavaju i kaznenopravno uređenje kaznenih djela protiv sigurnosti javnog prometa. Međutim, slijedeći dostupne informacije i podatke, jasno je kako se samo time ne mogu motivirati propisana, pažljivija i defenzivnija sudjelovanja u prometu uz ostvarenje manjeg broja neželjenih posljedica, nasuprot nepažljivom, grubom i ofenzivnom sudjelovanju u prometu.³⁰

Tablica 1. Optužnice za kaznena djela narušavanja javnog prometa – usporedba kaznenih djela na prostoru F BiH i Republike Srpske

	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
FBiH	929	272	718	662	751	622	852	607	525
RS	323	718	829	527	639	635	493	447	448

2.5. Tehničko vještačenje prometnih kaznenih djela

Tehničko vještačenje provodi se u slučajevima težih i složenijih prometnih nesreća po nalogu suda. U takvim slučajevima angažira se stručnjak kako bi pomogao očividnoj ekipi prilikom

²⁸*Ibidem*;

²⁹*Ibidem*;

³⁰Sijerčić Čolić, H. et.al., op.cit.; Tirić, A., op.cit., str. 3.

obavljanja očevida i prikupljanja podataka važnih za utvrđivanje okolnosti i uzroka prometne nesreće, kako bi se u konačnici sucu pomoglo prilikom donošenja odluke.³¹

Osnovni cilj ekspertize je da se sve činjenice koje se odnose na prometnu nesreću obuhvate tako da se dobije cjelovit vremenski i prostorni tijek nesreće, odnosno da se dobije objašnjenje onoga što se dogodilo tijekom nesreće, kako se dogodilo i gdje se dogodilo.³²

Zadaća prometno tehničkog vještaka, osim navedenog, je davanje stručnih objašnjenja koje prate dokazi. Na vještaku je da predmet vještačenja dobro promotri, navede sve što opazi i pronađe prilikom vještačenja, te u konačnici da svoj nalaz i mišljenje pismenim putem u roku koji mu je dao sudac. U iznimnim slučajevima postoji mogućnost i da vještak iznese svoje mišljenje usmenim putem kako bi se njegovim saslušanjem otklonile nedoumice i nejasnoće. Ukoliko i tada slučaj ostane s puno nerješivih detalja postoji potreba za ponovnim vještačenjem i to od strane istog ili nekog drugog vještaka³³

Čest je slučaj da se zbog neprimjerenog sudskeg postupanja, neprovođenja neophodnih vještačenja u slučajevima prometnih nesreća, ne saslušanja svih svjedoka ili ne pribavljanja svih podataka, tijekom kaznenog postupka pojavi potreba za dopunom vještačenja ili ponekad provođenjem novog vještačenja. Kvalitetni podatci prikupljeni prilikom očevida od velike su važnosti za postupak uspješnog provođenja vještačenja prometnih nesreća.

Ukoliko se prema unaprijed pretpostavljenoj ili od svjedoka navedenoj verziji tjeka prometne nesreće na subjektivan način obavlja selekcija fiksiranja predmeta i podataka od strane ekipe za očevid, vještaci nailaze na problem utvrđivanja za slučaj važnih činjenica. Ako se vještaku na raspolaganje stave i podatci prikupljeni u procesu istrage on na raspolaganju ima širi spektar podataka i veću mogućnost da selekcijom i vrednovanjem obradi podatke koji su relevantni za analiziranje.³⁴

Na temelju takvih podataka može doći do pouzdanih i potkrijepljenih zaključaka bitnih za formiranje nalaza i mišljenja. Prikupljanjem dopunskih podataka neposredno ili posredno od strane

³¹Mršić, G., Modly, D., Popović, M.: *Forenzika-Istraživanje mjesta događaja 2*, Hrvatska sveučilišna naknada, Zagreb, 2015.;

³²*Ibidem*;

³³*Ibidem*;

³⁴*Ibidem*;

suda analiziranjem podataka vještak je u mogućnosti doći do kvalitetnijih rezultata koji su temelj kvalitetnog nalaza i mišljenja.³⁵

2.6. Relevantni parametri kod vještačenja prometnih nesreća

Relevantni parametri su najvažniji dokazni materijal koji se utvrđuje proračunom i odgovarajućim mjerenjem kod gotovo svakog vještačenja. Ponekad je potrebno i nužno prihvatiti usvojene i procijenjene podatke na osnovu normi i tabličnih vrijednosti dobivenih snimanjem konkretnih prometnih situacija.³⁶

Relevantne parametre prometnih nesreća moguće je klasificirati u devet skupina, a to su:³⁷

- 1) Usporenje vozila u prometnoj nesreći – dobro kočenje je uvijek kompromis između kontrole vozila i stvarnog usporenja vozila, povećanjem sile kočenja gubi se (ili umanjuje) sposobnost upravljanja, dok se slabijim kočenjem produljuje put kočenja. Kompromis je ovdje jako bitan. Najbrže usporenje vozila se ostvaruje kočenjem koje je na granici blokiranja kotača.
- 2) Vrijeme reakcije sustava „vozač – vozilo“ – određivanje vremena reakcije u procesu kočenja i poduzimanju radnji vrlo je važno za pravilnu analizu nesreće i donošenje zaključka o mogućnosti izbjegavanja iste. Vrijeme percepcije i reakcije je vrijeme od trenutka kad vozač uoči objekt do trenutka aktivacije kočnica. Vrijeme percepcije je vrijeme od uočavanja podražaja okom do dolaska podražaja u mozak. Vrijeme reakcije je vrijeme razmišljanja i donošenja odluke, prebacivanje noge na kočnicu i odziv kočnog mehanizma.
- 3) Tragovi i njihovo definiranje u procesu kočenja – tragovi kočenja nastaju kao rezultat sile trenja između gume i kolnika.
- 4) Određivanje puta usporenja.
- 5) Brzina kretanja ostalih sudionika.
- 6) Vidljivost (uočljivost) je važan meteorološki element koji omogućuje jasno uočavanje okoline i prometne signalizacije. Prilikom vještačenja važno je precizno odrediti udaljenost s koje je

³⁵*Ibidem*;

³⁶Kontrec, D.: *Vještaci u parničnom i izvanparničnom postupku*, Stručni članak, 2011.

³⁷*Ibidem*;

bilo moguće uočiti ostale sudionike u prometu ili nepomične zapreke na putu kao što su odron zemlje, parkirano vozilo i sl. Horizontalna vidljivost može se promatrati kao dnevna, noćna i smanjena. Vidljivost noću je nedovoljna i svi sudionici u prometu moraju koristiti svjetla za osvjetljenje ceste i označavanje vozila. Uzroci smanjene vidljivosti mogu biti magla, kiša, snijeg, čistoća vjetrobranskog stakla, prašina i slično.

- 7) Preglednost - Cesta mora biti projektirana tako da se vozaču osigura duljina preglednosti s kojom je moguće izbjeći potencijalni sudar ili nesreću.
- 8) Elementi poprečnog profila i osovine puta.
- 9) Sudarni položaj vozila i udarni pravac.

3. TRENUTNO NORMATIVNO UREĐENJE PROMETNIH KAZNENIH DJELA U FBiH

Pravna pravila, odnosno norme, kojima su unutar kaznenog zakonodavstva u Bosni i Hercegovini propisana pravila ponašanja u prometu se nalaze u zakonskim i podzakonskim aktima u zoni prekršajnog zakonodavstva.

Ipak, preko tih blanketnih odredbi, uz ispunjenje zakonskih uvjeta, odgovornost se iz područja prekršajnog prava prenosi u područje kaznenog prava, tek kad određeni počinitelj kršenjem odgovarajućih propisa o sigurnosti prometa ugrozi promet tako da u opasnost dovede život ljudi ili imovinu većih razmjera pa zbog toga kod drugog nastupe kaznenopravnim odredbama propisane posljedice kaznenih djela protiv sigurnosti javnog prometa.

„Prema članu 3.KZ FBiH i KZ BD BiH, tj. prema članu 2. KZ RS, Osnova i granice kaznenopravne prinude, osnova propisivanja kaznenih djela protiv sigurnosti javnog prometa predstavlja utjecaj na ponašanja u prometu kojima se tako ugrožavaju ili povrjeđuju osnovne zaštićene vrijednosti da se njihova zaštita ne bi mogla ostvariti bez kaznenopravne prinude jednake jačini te opasnosti, kako bi se osiguralo normalno i nesmetano odvijanje prometa uz kaznenopravnu zaštitu sigurnosti ljudi i imovine.“³⁸

„Prometna kaznena djela su propisana u Glavi 28 KZ FBiH i BD članovima 332. do 338. KZ FBiH odnosno članovima 326. do 332. KZ BD BiH, tj. u Glavi 32. KZ RS članovima 410. do 415. tog zakona.“³⁹

Prema svojim općim karakteristikama, zaštitnom objektu i načinu radnje izvršenja, prometna kaznena djela predstavljaju poseban vid kaznenih djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine, vezanih za djelatnost javnog prometa, najčešće cestovnog ali i drugih vrsta prometa.

Kod većine prometnih kaznenih djela počinitelj je sudionik u prometu, odnosno osoba koja je dužna brinuti se o sigurnosti prometa, a kao sredstvo počinjenja radnje djela, najčešće se pojavljuju

³⁸Primorac D.: *Kazneno procesno pravo i prekršajno pravo*. Alfa d.d, (2015) Zagreb;

³⁹KZ F BiH; KZ BD BiH; KZ RS;

različita prijevozna sredstva. Zaštitni objekt ovih kaznenih djela je sigurnost ljudi i imovine u prometu, odvijanjem prometa na propisani način.⁴⁰

Posljedica činjenja prometnih kaznenih djela, odnosno ugrožavanja javnog prometa je opasnost po život ljudi ili imovinu većih razmjera ugrožavanjem prometa, pri čemu je promet ugrožen na način da je time doveden u opasnost život ljudi ili imovina.

Prema važećem kaznenom zakonu, većina kaznenih djela može biti počinjena s umišljajem i iz nehaja, osim kaznenog djela ne pružanja pomoći osobi koja je povrijeđena u prometnoj nezgodi, jer to kazneno djelo može biti počinjeno samo s umišljajem.⁴¹

„Članom 336. KZ FBiH i čl. 330. KZ BD su propisana teška kaznena djela protiv sigurnosti javnog prometa, u slučajevima kada je izvršenjem nekog od osnovnih kaznenih djela protiv javnog prometa – iz čl. 332., 333., 334. i 335. KZ FBiH ili čl. 326., 327., 328. i 329. KZ BD prouzročena teža posljedica – teška tjelesna povreda ili imovinska šteta velikih razmjera, tj. smrt jedne ili više osoba, u odnosu na koju od posljedica je počinitelj postupao iz Nehaja, za razliku od KZ RS koji u posebnim stavovima kaznenih djela protiv prometa, čl. 410. St. 3., čl. 411. st. 3. i 4., čl. 412. stav 3. i 4. i čl. 413 st. 4 i 5 navedenog zakona, propisuje i prouzrokovane teže posljedice – tešku tjelesnu povredu ili imovinsku štetu velikih razmjera, odnosno smrt jedne ili više osoba.“⁴²

Na osnovu prethodno navedenog, može se zaključiti kako su prometna kaznena djela, uz kazneno djelo ne pružanja pomoći osobi povrijeđenoj u prometnoj nezgodi iz čl. 337 KZ FBiH, tj. čl. 331 KZ BD i čl. 414 KZ RS, u KZ FBiH i BD propisana u odredbama šest članova, u odnosu na KZ RS, koji ta djela propisuje u odredbama pet članova tog zakona.⁴³

⁴⁰*Ibidem*;

⁴¹*Ibidem*

⁴²Veić P.: *Prekršajni zakon - komentar, sudska praksa, pojmovno kazalo*: Dušević&Kršovnikd.o.o.,Rijeka; 2010.;

⁴³*Ibidem*

3.1. Ugrožavanje javnog prometa

Kazneno djelo ugrožavanje javnog prometa iz člana 332 KZ FBiH, tj. člana 326 KZ BD ima dva osnovna oblika, stavkom 1 tih članova je propisano ugrožavanje javnog prometa na putevima, a stavkom 2 je propisano ugrožavanje željezničkog, broskog, tramvajskog, trolejbusnog ili prometa žičarom. Na temelju navedenog, možemo zaključiti da je stavkom 1 člana 332 KZ FBiH, tj. člana 326 KZ BD, propisano i ugrožavanje autobusnog prometa.⁴⁴

Suprotno tome, čl. 410 u st. 1 KZ RS propisuje osnovni oblik kaznenog djela ugrožavanje javnog prometa na putevima, a posebnim članom 411 tog zakona - Ugrožavanje posebnih vidova prometa – propisano je ugrožavanje željezničkog, autobusnog, broskog, tramvajskog, trolejbusnog ili prometa žičarom.

„Počinitelj “jedinственog” osnovnog oblika kaznenog djela ugrožavanja javnog prometa na putevima, iz st. 1 čl. 332. KZ FBiH, tj., st. 1 čl. 326. KZ BD ili st. 1 čl. 410. KZ RS, može biti samo sudionik u prometu na putevima, koji se ne pridržava prometnih propisa, što znači da je radnja počinjenja kaznenog djela blanketnog značenja, iz razloga jer će zakonska obilježja tog kaznenog djela osim iz drugih elemenata vezanih za okolnosti inkriminiranog događaja proizlaziti i iz konkretno navedene odredbe koju je počinitelj prekršio, nepridržavanjem odredaba Zakona o osnovama sigurnosti prometa u BiH.“⁴⁵

Kako bi nepridržavanje prometnih propisa bilo predmetno kazneno djelo potrebno je da su ispunjeni sljedeći uvjeti:⁴⁶

- 1) da je tim nepridržavanjem prometnih propisa ugrožen javni promet na način da je time u opasnost doveden ljudski život;
- 2) da je ugrožena imovina većih razmjera.

⁴⁴*Ibidem;*

⁴⁵ *Zakon o izmjenama i dopunama zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, „Službeni glasnik BiH“ br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13;*

⁴⁶*Ibidem;*

Pod ugrožavanjem imovine većih razmjera, podrazumijeva se ugrožavanje imovine većeg obima. Ugrožavanje imovine većeg obima događa se kada vrijednost imovine prelazi iznos od 50.000,00 KM u Federaciji Bosni i Hercegovini, odnosno ako vrijednost imovine prelazi 30.000,00 KM u Republici Srpskoj.

Može se zaključiti da se kazneno djelo ugrožavanja javnog prometa iz stavka 1 navedenih članova KZ FBiH, BD i RS prema zakonskim obilježjima razlikuje u odnosu na ukazani objektivni uvjet inkriminacije, posljedice djela i na propisanu kaznu zatvora, koje razlike će biti predmet daljeg razmatranja.

Međutim, neovisno od spomenutih razlika, djelo iz stavka 1 navedenih članova KZ FBiH, KZ RS i KZ BD može se počiniti samo s eventualnim umišljajem, jer ukoliko sudionik u prometu, kršenjem navedenih propisa želi povrijediti ili usmrtniti određenu osobu ili da ošteti ili uništi tuđu stvar, radit će se o drugom kaznenom djelu – teške tjelesne povrede, ubistva ili oštećenja tuđe stvari, kršenjem prometnih propisa kao načinom poduzimanja radnje počinjenja, a prijevoznim vozilom kao sredstvom kojim je posljedica tog drugog kaznenog djela potaknuta.⁴⁷

Drugim osnovnim oblikom kaznenog djela ugrožavanja javnog prometa u stavku 2 člana 332 KZ FBiH je propisano: “*Tko kršenjem propisa o sigurnosti željezničkog, brodskog, tramvajskog, trolejbusnog ili prometa žičarom, dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većih razmjera, kaznit će se zatvorom do pet godina.*”. Dakle, propisana je radnja svake osobe koja krši propise o navedenim vidovima prometa, pri čemu ne mora doći do povrede dobra koje je dovedeno u opasnost.⁴⁸

Također, kao posljedica ovog kaznenog djela u stavku 1 člana 411 KZ RS je određeno izazivanje nesreće, što podrazumijeva izazivanje opasnosti za život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg obima, prema navedenom stajalištu VS RS zakonsko obilježje “imovine većeg obima” postoji ukoliko vrijednost imovine prelazi iznos od 30.000 KM, za razliku od stavka 2 člana 332 KZ FBiH,

⁴⁷Jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti odredaba prometnih krivičnih djela propisanih u KZ FBiH u odnosu na KZ BD i KZ RS; prema: A., Tirić, Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH; 2013., Sarajevo, str. 6.;

⁴⁸*Ibidem*;

prema navedenom stajalištu VS FBiH “imovina većih razmjera” postoji ako vrijednost imovine prelazi iznos od 50.000 KM, analogno stavak 2 člana 326 KZ BD.

Odgovornost počinitelja za nehajno počinjena kaznena djela iz čl. 410 stavka 1 KZ RS, osnovni oblik tog djela čija je posljedica nastupanje kod drugog teške tjelesne povrede ili imovinske štete preko 3.000 KM, propisana je odredbom stavka 2 čl. 410 KZ RS s propisanom novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine, dok je stavkom 2 čl. 411 KZ RS propisana kazna zatvora do tri godine u slučaju počinjenja kaznenog djela ugrožavanje posebnih vidova prometa iz nehaja.⁴⁹

3.2. Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti

U kaznenom zakonu FBiH i BD stavkom 1 i 2 čl. 333 KZ FBiH, odnosno čl. 327 KZ BD propisano je posebno kazneno djelo Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti, a odgovarajućim stavcima posebnog člana 336 KZ FBiH, odnosno čl. 330 KZ BD, Teška kaznena djela protiv sigurnosti javnog prometa, kvalificirani oblici tog kaznenog djela, za razliku od KZ RS koje ovo kazneno djelo i kvalificirane oblike propisuje odredbama člana 410 Ugrožavanje javnog prometa, odnosno člana 411 Ugrožavanje posebnih vidova javnog prometa.⁵⁰

Prije ukazivanja na određene razlike, zajedničke značajke kaznenog djela, prema svim odredbama navedenih zakona su radnja počinjenja, odnosno upravljanje prijevoznim sredstvom pod utjecajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava (npr. opojnih droga, psihotropnih supstanci ili određenih lijekova koji imaju negativno djelovanje na psihofizičke sposobnosti vozača).

Za postojanje ovog kaznenog djela je potrebno utvrditi je li se vozač prijevoznog sredstva nalazio pod takvim utjecajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava da je uslijed toga bio jasno nesposoban za sigurnu vožnju usklađenu prometnim propisima.

⁴⁹*Ibidem*;

⁵⁰*Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti*; prema: A., Tirić, *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH*; 2013., Sarajevo, str. 7.;

Zaključak o „očitoj nesposobnost za sigurnu vožnju“ predstavlja pravnu ocjenu suda, u svakom određenom slučaju ocjenom stupnja alkoholiziranosti vozača, po pravilu u slučajevima srednje ili teške opitosti, ili pod djelovanjem drugih omamljujućih sredstava, uz ocjenu i okolnosti pod kojima je došlo do ugrožavanja javnog prometa, kršenjem prometnih propisa koja nadmašuju uobičajena kršenja u slučajevima ugrožavanja javnog prometa.⁵¹

Za kazneno djelo iz stavka 1 članova 336 KZ FBiH, odnosno čl. 330 KZ BD, odnosno člana 411 *Ugrožavanje posebnih vidova javnog prometa* je potreban umišljaj počinitelja, koji treba obuhvaćati svijest upravljanja prijevoznim sredstvom pod utjecajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava, te da time može ugroziti javni promet na putevima na način da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega, ali ne i da je uslijed omamljenosti jasno nesposoban za sigurnu vožnju, jer ocjenu o tome daje sud.⁵²

U odnosu na nastalu posljedicu, prema propisanom u stavku 1 člana 333 FBiH i član 327 BD *“dovođenje u opasnost života ili tijela ljudi ili imovine većeg obima”*, djelo je dovršeno nastupanjem te posljedice uz propisanu kaznu zatvora do tri godine, za razliku od stavka 1 člana 410 KZ RS koji propisuje, uslijed navedenog, nastupanje kod drugog teške tjelesne povrede ili imovinske štete preko 3.000 KM uz propisanu kaznu zatvora od 6 mjeseci do 5 godina.

U teoriji i praksi prevladava stajalište da je nemoguće nehajno počinjenje ovog kaznenog djela u slučaju upravljanja motornim vozilom pod utjecajem alkohola. O nehajnom počinjenju ovog kaznenog djela je moguće govoriti u slučajevima kada počinitelj nije bio svjestan da uzima neka druga omamljujuća sredstva (npr., lijek koji negativno utiče na psihofizičke sposobnosti vozača), a prema okolnostima i svojim osobnim svojstvima je bio dužan i mogao je biti svjestan te okolnosti.

Ako je u pitanju počinitelj kaznenog djela koji je konzumiranjem alkohola i droge ili drugih opijata, doveo sebe u stanje da ne može shvatiti posljedice i značaj svog djelovanja, ili nije mogao upravljati vlastitim ponašanjem, je kriv ukoliko je u vrijeme dovođenja u to stanje kazneno djelo

⁵¹*Ibidem;*

⁵²*Ibidem;*

bilo obuhvaćeno njegovim umišljajem ili je u pogledu kaznenog djela kod njega postojao nehaj a zakon za takvo kazneno djelo propisuje krivicu i za nehaj.⁵³

„Krivnja počinitelja i kod kaznenog djela ugrožavanje javnog prometa uslijed omamljenosti, iz čl. 316. st. 1. i 2. KZ FBiH cijeni se, kao i kod ostalih kaznenih djela, prema okolnostima koje su postojale u vrijeme izvršenja djela.“

Isključivo u slučaju da je okrivljeni za vrijeme počinjenja djela bio u takvom stupnju alkoholiziranosti uslijed kojeg je njegova uračunljivost bila isključena, njegova kaznena odgovornost se, u skladu sa čl. 13. st. 3. KZ FBiH, procjenjuje s obzirom na njegov stav prema djelu u vrijeme kada se stavlja u stanje u kojem nije mogao shvatiti značaj svog djela ili upravljati svojim postupcima.⁵⁴

3.3. Ugrožavanje javnog prometa opasnom radnjom

Objekt zaštite ovog kaznenog djela su sve prethodno navedene vrste prometa uništenjem, uklanjanjem ili težim oštećenjem prometnih sredstava, znakova ili sredstava za signalizaciju koji služe sigurnosti prometa ili davanjem pogrešnih znakova ili signala, postavljanjem prepreka na prometnicama ili kada je na drugi način ugrožavanjem javnog prometa doveden u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovina većeg obujma, pri čemu ne mora nastupiti i povrede dobra dovedenog u opasnost, a počinitelj djela može biti svaka osoba, a ne samo sudionik u prometu.⁵⁵

Kada je na opisani način poduzeta radnja kako bi se ostvarila neka druga posljedica, tjelesna povreda ili smrt neke osobe, uništenje ili oštećenje prijevoznog sredstva, neće se raditi o ovom kaznenom djelu nego o kaznenom djelu teške tjelesne povrede, ubojstva, oštećenja ili uništenja tuđe stvari, koja djela mogu biti u doticaju sa kaznenim djelom ugrožavanje javnog prometa

⁵³Zakon o izmjenama i dopunama KZ FBiH "Sl.novine FBiH" br. 42/10 od 21.07.2010. godine;

⁵⁴Granić, G., Jelavić, B., *Komentari KZ u BiH Zajednički projekat VE i EK*, Sarajevo 2005. godine str. 1227.;

⁵⁵*Ugrožavanje javnog prometa opasnom radnjom*; prema: A., Tirić, *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH*; 2013., Sarajevo, str. 9.;

opasnom radnjom ili sredstvom ukoliko je tom radnjom istovremeno doveden u opasnost život ili tijelo ili imovina većeg obima i neke druge osobe.

Uz to je potrebno napomenuti kako zakonsko obilježje "imovina većeg opsega" na primjeru ovog i drugih kaznenih djela koja sadrže navedeno obilježje, prema navedenom stajalištu VS FBiH i VS RS, postoji kada vrijednost imovine prelazi iznos od 30.000 KM. Za razliku od djela iz stavka 1 članova navedenih zakona za koje je potreban umišljaj počinitelja kojim je obuhvaćena i svijest da se radi o napravi, sredstvu ili znaku koji služi sigurnosti prometa, u stavu 2 tih članova je propisana odgovornost za djelo počinjeno iz nehaja.

Na kvalificirane oblike ovog kaznenog djela sadržane u stavcima 3 i 4 čl. 412 KZ RS će biti ukazano pri razmatranju odredaba kaznenog djela Teška kaznena djela protiv sigurnosti javnog prometa iz člana 336 KZ FBiH, odnosno člana 330 KZ BD.⁵⁶

3.4. Nesavjestan nadzor nad javnim prometom

Ovim se kaznenim djelom štiti sigurnost svih ranije navedenih vrsta javnog prometa. Osnovni oblik kaznenog djela, propisanog stavkom 2 članak 332 KZ F BiH, čini odgovorna osoba kojoj je povjeren nadzor nad stanjem i održavanjem prometnica i objekata na njima, prijevoznim sredstvima ili javnim prometom ili nad ispunjavanjem propisanih uvjeta rada vozača ili odgovorna osoba kojoj je povjereno rukovođenje vožnjom, koja nesavjesnim obavljanjem dužnosti izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu većeg opsega, iz čega slijedi da se za postojanje dovršenog djela ne traži nastupanje povrede dobra dovedenog u opasnost.⁵⁷

Radnja počinjenja ovog kaznenog djela je blanketnog karaktera, također, što znači da će zakonska obilježja kaznenog djela proizlaziti, osim iz drugih elemenata vezanih za okolnosti inkriminiranog događaja, također i iz konkretno navedenih odredaba zakona i drugih propisa koji obavezuju počinitelja na određena postupanja u savjesnom nadzoru ili sličnim opisanim radnjama

⁵⁶*Ibidem*;

⁵⁷*Nesvjestan nadzor nad javnim prometom*; prema: A., Tirić, *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH*; 2013., Sarajevo, str. 9.;

činjenja – poduzimanjem radnje na način suprotan propisanom, ili nečinjenja – propuštanjem poduzimanja te radnje. Za djelo je potreban umišljaj počinitelja, koji mora obuhvaćati svijest o nesavjesnom obavljanju dužnosti nadzora nad javnim prometom, odnosno o propuštanju dužnosti nadzora i o posljedici takvog ponašanja.⁵⁸

U odnosu na propisanu kaznu, za razliku od KZ FBiH i KZ BD koji za stavak 1, član 335 KZ FBiH, tj. člana 329 KZ BD i član 413 KZ RS propisuju kaznu zatvora do pet godina, istim stavom navedenog člana KZ RS za ovo kazneno djelo je propisana kazna zatvora od šest mjeseci do pet godina.

Navedene, različite, kazne su propisane i za djelo iz stavka 2 članova navedenih zakona, koje predstavlja poseban oblik djela, a čini ga odgovorna osoba koja izda nalog za vožnju, usmeno ili pismeno ili dozvoli vožnju izričitim ili prešutnim odobravanjem, iako zna da vozač zbog umora, bolesti, učinka alkohola ili iz drugih razloga nije u stanju sigurno upravljati prijevoznim sredstvom ili da prijevozno sredstvo nije ispravno i time izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu većeg opsega, pri čemu suglasnost vozača da upravlja prijevoznim sredstvom nije od značaja za postojanje djela.

U stavku 3 člana 335 KZ FBiH, tj. člana 329 KZ BD i član 413 KZ RS, propisano je kažnjavanje za Nehajno počinjenje djela iz stavka 1 i 2 članova navedenih zakona, tako što je KZ FBiH i KZ BD propisana novčana kazna ili kazna zatvora do tri godine, za razliku od KZ RS koji propisuje kaznu zatvora do tri godine.⁵⁹

3.5. Teška kaznena djela protiv sigurnosti javnog prometa

Teška kaznena djela protiv sigurnosti javnog prometa propisana stavkom 1, člankom 336 KZ FBiH odnosno člankom 330 KZ BD, propisuju slučajeve kada je izvršenjem osnovnih kaznenih

⁵⁸*Ibidem*; str. 10.;

⁵⁹*Nesvjestan nadzor nad javnim prometom*; prema: A., Tirić, *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH*; 2013., Sarajevo, str. 10.;

djela protiv javnog prometa, (kaznena djela iz člana 332 do 335 KZ FBiH, odnosno iz člana 326 do 329 KZ BD), prouzrokovana teža posljedica.

Jasno je kako se prouzrokovane posljedice, propisane u članu 332 stav 1 KZ FBiH, tj. članku 326 stavak 1 KZ BD, Ugrožavanje javnog prometa, razlikuju na izloženi način. Odredba stava 1 članka 336 KZ FBiH propisuje „ukoliko je djelom iz članka 332 stavak 1 ovog zakona prouzrokovana teška tjelesna povreda neke osobe“, uz drugu, alternativno, propisanu posljedicu „prouzročena imovinska šteta velikih razmjera“, a odredba članak 330 stavak 1 KZ BD propisuje „ukoliko je djelom iz članka 326 stavka 1 ovog zakona prouzrokovana imovinska šteta velikih razmjera“, sa istom propisanom kaznom zatvora od 6 mjeseci do 5 godina.⁶⁰

Međutim, opća značajka svih kaznenih djela, navedenih zakona, je da počinitelj može biti odgovoran po odgovarajućim odredbama, ovisno od toga je li neko od tih (glavnih) djela počinjeno s eventualnim umišljajem ili iz nehaja, kada postoji uzročna veza između (glavnog) djela i prouzročene teže posljedice – teška tjelesna povreda neke osobe ili imovinska šteta velikih razmjera ili smrti jedna ili više osoba, samo ukoliko je u odnosu na prouzročenu težu posljedicu postupao iz Nehaja.

U suprotnom, ukoliko bi počinitelj postupao s umišljajem i u odnosu na težu posljedicu, tada bi se radilo o sticaju (glavnog/osnovnog) kaznenog djela ugrožavanja javnog prometa i odgovarajućeg kaznenog djela protiv života ili tijela, tj. imovine.⁶¹

3.6. Neukazivanje pomoći osobi povrijeđenoj u prometnoj nesreći

Kazneno djelo neukazivanje pomoći osobi ozlijeđenoj u prometnoj nesreći/nezgodi u stavku 1. članku 335 KZ FBiH, tj. članku 329 KZ BD i članku 413 KZ RS propisano je istovjetno, na

⁶⁰Prema usvojenom stajalištu sjednice Krivičnog odjeljenja VS FBiH od 16.11.2004. godine i sjednice Krivičnog odjeljenja VS RS od 30.06.2004. godine zakonsko obježje „imovinska šteta velikih razmjera“ postoji ako šteta prelazi iznos od 100.000,00 KM.

⁶¹Teška krivična djela protiv javnog prometa član 336 KZ FBiH i član 330 KZ BD u poređenju sa krivičnim djelima protiv javnog prometa KZ RS, članovi 410 stav 3, 411 stav 3 i 4, 412 stav 3 i 4, 413 stav 4 i 5 KZ RS; prema: A., Tirić, *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH*; 2013., Sarajevo, str. 11.;

način da se djelo propisuje obavezno vozača svakog prijevoznog sredstva da pruži pomoć osobi koja je ozlijeđena tim prijevoznim sredstvom ili čiju povredu je prouzročio. „U suprotnom, djelo može biti učinjeno ostavljanjem bez pomoći ozlijeđene osobe, bez obzira jesu li na mjestu ozljeđivanja bile i druge osobe koje su joj mogle pružiti pomoć.“⁶²

Radnja počinjenja ovog kaznenog djela, najčešće se ogleda bijegom s mjesta nesreće, napuštanjem mjesta nesreće prije ukazivanja pomoći povrijeđenoj osobi ili propuštanjem da se osigura nužna stručna medicinska pomoć i sl.

Uz to, u odnosu na sve utvrđene okolnosti konkretnog slučaja, treba voditi računa o tome je li počinitelj bio u objektivnoj mogućnosti pružiti pomoć ozlijeđenoj osobi, ukoliko nije i sam teško ozlijeđen i time u nemogućnosti pružiti pomoć, za razliku od situacije kada je počinitelj, zbog straha da bi mogao biti izložen neprijatnostima od prisutnih građana, ostavio bez pomoći ozlijeđenu osobu, čime njegova odgovornost nije isključena.⁶³

Djelo je dovršeno ostavljanjem ozlijeđene osobe bez pomoći, a može se učiniti samo s umišljajem koji mora obuhvatiti svijest počinitelja o tome da bez pomoći ostavlja osobu koja je ozlijeđena prijevoznim sredstvom kojim je on upravljao ili čiju ozljedu je prouzročio. Ipak, za razliku od stavka 2 članka 337 KZ FBiH i članka 331 KZ BD, koji jednim stavom propisuju kvalifikatorne oblike djela iz stavke 1 tih članaka, kako slijedi:

„Ako je krivičnim djelom iz stava 1 ovoga člana prouzrokovana teška tjelesna povreda ili smrt ozlijeđene osobe, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od 3 mjeseca do 3 godine.“

U stavku 2 i 3 članka 414 KZ RS, dakle u dva stava, u odnosu na prouzročenu posljedicu, time i različitim kaznama zatvora, propisani su kvalifikatorni oblici djela iz stavka 1 tog članka KZ RS, kako glasi:

„Ako je zbog neukazivanja pomoći nastupila teška tjelesna povreda povrijeđene osobe, počinitelj će se kazniti zatvorom od 6 mjeseci do 3 godine.“

⁶²*Ibidem;*

⁶³*Ibidem;*

*Ako je zbog neukazivanja pomoći nastupila smrt povrijeđene osobe, počinitelj će se kazniti zatvorom od 1 do 8 godina.*⁶⁴

U odnosu na navedene posljedice, zbog neukazane pomoći nastupanje teške tjelesne povrede ili smrti povrijeđene osobe, počinitelj postupa iz Nehaja. Nebitno je kakve su vrste ili intenziteta povrede, niti je li se ozlijeđena osoba nalazila u direktnoj životnoj opasnosti, ali je bitno da smrt ozlijeđene osobe nije nastupila trenutno, jer je objekt zaštite kod ovog kaznenog djela osoba kojoj je moguće pružiti pomoć.

Ukoliko je smrt ozlijeđene osobe nastupila kasnije, jer se radilo o takvim povredama da ni hitna medicinska intervencija ne bi spriječila nastupanja smrti te osobe, to ne oslobađa odgovornosti počinitelja koji je tu osobu ostavio bez pomoći, iz razloga što:

*„Za postojanje krivičnog djela neukazivanje pomoći osobi ozlijeđenoj u prometnoj nezgodi iz članka 337. st 2. u vezi sa stavkom 1. KZ FBiH nije bitna okolnost što bi, zbog težine i brojnosti povreda koje je zadobio oštećeni u prometnoj nezgodi, njegova smrt nastupila i pod uvjetom da mu je pružena blagovremena medicinska pomoć u zdravstvenoj ustanovi.*⁶⁵

3.7. Jednakost i sigurnost građana – usporedba odredbi prometnih kaznenih djela prema KZ FBiH i KZ BD i KZ RS

U ranije navedenim odredbama članka 3 KZ FBiH i BD, tj. članak 2 KZ RS, Osnova i granice kaznenopravne prinude, stavljen je naglasak na načelo legitimiteta, prema kojem je kaznenopravna prinuda opravdana samo ukoliko zaštitu čovjeka i drugih osnovnih vrijednosti društva nije moguće osigurati na neki drugi način, jer bi kazneno pravo trebalo biti posljednje sredstvo u suzbijanju protupravnih ponašanja.⁶⁶

⁶⁴Krivični zakonik Republike Srpske, ("Sl. glasnik RS", br. 64/2017, 104/2018 - odluka US, 15/2021 i 89/2021); dostupno na: <https://www.paragraf.ba/propisi/republika-srpska/krivicni-zakon-republike-srpske.html> (29.5.2022.);

⁶⁵Presuda Vrhovnog suda FBiH broj: 070-0-Kžk-09-000005 od 28.05.2009. godine; Prema KZ FBiH;

⁶⁶Jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti odredaba prometnih krivičnih djela propisanih u KZ FBiH u odnosu na KZ BD i KZ RS; prema: A., Tirić, *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH*; 2013., Sarajevo, str. 4.;

S obzirom na prethodno navedeno i to da je osnova propisivanja prometnih kaznenih djela sigurnost ljudi i imovine u prometu, neophodnost primjene kaznenopravne prinude kod tih kaznenih djela trebala bi se temeljiti i na njejoj srazmjernosti jačini opasnosti, tj. stupnju povrede zaštićenih vrijednosti, zbog čega se vrši analiza odredbe pojedinih prometnih kaznenih djela propisanih u KZ FBiH usporedno s KZ BD i KZ RS.⁶⁷ U svrhu usporedbe kaznene od prekršajne odgovornosti mogu se pojaviti dileme u odnosu na razlikovanje prometnih nesreća s obilježjima prekršaja od prometnih nesreća s obilježjima kaznenog djela u odnosu na primjenu principa *Ne bis in idem* propisanog odredbama članka 4 ZKP FBiH, RS i BD.⁶⁸

“Niko ne može biti ponovno suđen za djelo za koje je već bio suđen i za koje je donesena pravomoćna sudska odluka.”

Jasno je kako ustavnopravno uređenje BiH određuje i uređenje kaznenopravne materije i njezinu reguliranost koncepcijom “*podijeljene*” nadležnosti propisanu kaznenim zakonima BiH, FBiH RS i BD. Međutim, u odnosu na kaznene zakone FBiH RS i BD, ta “*podijeljenost*” nadležnosti je imala utjecaj i na vrste kaznenih djela koja su propisana u posebnim dijelovima tih zakona, odnosno na zakonska obilježja pojedinih „istovrsnih“ djela ili na propisane kaznenopravne sankcije i sl..

Smatra se kako su se, zakonodavci, pri donošenju procjena, odnosno odluka rukovodili člankom 3 KZ FBiH i BD, odnosno člankom 2 KZ RS. Osnova i granice kaznenopravne prinude, da se propisivanje kaznenih djela i vrste i mjera kaznenopravnih sankcija temelji na nužnosti primjene kaznenopravne prinude i njezinoj razmjernosti jačini opasnosti za osobne slobode i prava čovjeka, te druge osnovne vrijednosti.

Izloženo se ogleda i u oblasti kaznenih djela protiv sigurnosti javnog prometa, koja propisuje KZ FBiH, u odnosu na KZ RS odnosno KZ BD, s obzirom na ukazane, djelomične, legislativne razlike tih kaznenih djela u KZ FBiH, u odnosu na KZ RS, tj. KZ BD, što ne isključuju ni

⁶⁷*Ibidem*;

⁶⁸Primorac D.: *Kazneno procesno pravo i prekršajno pravo*: Alfa d.d., Zagreb, 2015.;

različitosti u slučajevima primjene odredbi tih zakona o određivanju kazne, ublažavanje kazne i sl. odredaba tih zakona kada se za to steknu propisani uvjeti.⁶⁹

Tri pravna okvira odredaba kojima su u kaznenim zakonima FBiH, RS i BD regulirana kaznena djela protiv javnog prometa bi trebala pružati jamčenje da će se pojedina od tih djela, u ravnopravno stranački propisanom postupku, detaljno raščlaniti i utvrđivati pri donošenju konačnih odluka.⁷⁰ Međutim, analizirane različitosti odredaba kojima su u kaznenim zakonima FBiH, RS i BD regulirana kaznena djela protiv javnog prometa postavljaju pitanje odražava li se to na jednakost i sigurnost građana, imajući u vidu svakodnevno odvijanje prometa, posebno cestovnog, koji se odvija izrazito frekventno „*trosmjerno*“ na relativno malom geografskom prostoru Bosne i Hercegovine.⁷¹

⁶⁹Čačković D.: *Položaj i uloga ovlaštenih službenih osoba u bosanskohercegovačkom kaznenom postupku*: Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu. Hrvatsko udruženje za kaznene znanosti i praksu, Zagreb, 2011.;

⁷⁰*Ibidem*;

⁷¹*Ibidem*;

4. REZULTATI ISTRAŽIVANJA

U ovom poglavlju diplomskog rada je napravljena statistička analiza prometnih nesreća na području Županije Zapadnohercegovačke u vremenskom razdoblju 2010. – 2015. godine. Analiza, točnije rezultati istraživanja su prikazani kroz tablice koje sadrže podatke o broju prometnih nesreća i posljedicama istih. Također kroz analizu su, kroz tablice prikazani i statistički podatci s mjesta događaja.

4.1. Izvori podataka i istraživačke metode

Za potrebe istraživanja u ovom diplomskom radu, korištene su metode istraživanja koje su najprikladnije i koje se uobičajeno koriste kod ovakvih radova;

- 1) Deskriptivna statistička analiza – ovom metodom se opisuju statistički podatci koriste brojčane i grafičke metode kako bi prikupljene podatke prikazala na razumljiv i jasan način. Može se reći da je ovo osnovna metoda za pisanje rada, kao što je ovaj diplomski rad, koji je baziran na statističkim podacima o prometnim nesrećama iz određenog vremenskog perioda.

Osim deskriptivne statističke analize, korištene su i druge istraživačke metode koje pomažu u što kvalitetnijoj obradi teme diplomskog rada;

- 1) induktivna metoda - metoda kojom se na temelju analize pojedinačnih činjenica dolazi do zaključka o općem sudu. U ovom slučaju, na temelju analize prometnih nesreća i njihovih uzroka se dolazi do zaključaka koji su prikazani u ovom radu.
- 2) metoda deskripcije - postupak jednostavnog opisivanja ili očitavanja činjenica, procesa i predmeta u prirodi i društvu te njihovih empirijskih potvrđivanja odnosa i veza, ali bez znanstvenog tumačenja i objašnjavanja.

- 3) metoda klasifikacije – postupak raščlanjivanja općeg pojma na posebne tj. jednostavnije pojmove, kako bi se tema „približila“ i čitateljima koji nisu toliko specijalizirani za temu prometnih nesreća.
- 4) metoda komparacije - postupak uspoređivanja istih ili srodnih činjenica, pojava i procesa, odnosno utvrđivanje njihove sličnosti u ponašanju i intenzitetu te razlika među njima. Ova metoda se najviše koristila za uspoređivanje činjenica kroz godine.
- 5) metoda apstrakcije – postupak odvajanja bitnog od nebitnog. Prometne nesreće su područje u kojima se, posebno kada je riječ o uzrocima, može pisati dosta široko, je potrebno metodom apstrakcije svesti na ono najvažnije, kako bi rad bio u zadanim okvirima.

Za istraživanje u ovom radu, kao i u svim drugim istraživačkim radovima, posebno onima koji se baziraju na obradi postojećih podataka, veoma je važno imati kvalitetne izvore podataka. Za pisanje ovog diplomskog rada, najvažniji izvor su Izvješće o radu Ministarstva unutarnjih poslova Županije Zapadnohercegovačke, dio koji se odnosi na sigurnost u prometu za promatrani period 2010. - 2015. godine.

4.2. Pregled prometnih nesreća u 2010. godini - ŽZH

Kao što je na početku ovog rada navedeno, u ovom dijelu rada će biti prikazani rezultati istraživanja, točnije statistički pregled i obrada podataka vezanih za stanje sigurnosti prometa, prometnih nesreća, aktivnosti policijskih službenika, te uzroke i broj prometnih nesreća koje su se događale na prostoru BiH, točnije u Županiji Zapadnohercegovačkoj. U ovom dijelu su korišteni podatci o sigurnosti prometa prikupljeni u vremenskom razdoblju od 2010. godine.

U tablici 2. je statistički pregled broja prometnih nesreća, dok se u tablici 3. donosi prikaz aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama kao i radnjama iz područja sigurnosti prometa za razdoblje siječanj – prosinac 2010.

Tablica 2. Statistički pregled broja prometnih nesreća i posljedice – 2010. godina

Broj prometnih nesreća	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	UKUPNO	POSljedICE		
		Teže	Lakše			Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba
1 U naselju	10	33	204	387	634	10	42	342
2 Van naselja	3	3	39	70	115	3	4	57
3 Ukupno (1+2)	13	36	243	457	749	13	46	399

Tablica 2. prikazuje rezultate prema kojima se može zaključiti kako je tijekom 2010. godine, od ukupnog broja prometnih nesreća (749), većina prometnih nesreća se dogodila u naseljenim mjestima, točnije u naseljima, gdje je broj poginulih osoba, prema evidencijama, iznosio 10, teže povrijeđenih je bilo 42, dok su 342 osobe lakše povrijeđene.

Sljedeća tablica donosi prikaz aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2010;

Tablica 3. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa 2010.

NAZIV		UKUPNO	UDIO (%)
1.	Broj kontroliranih vozila i vozača	89258	100
2.	Broj kontroliranih osoba u vozilima	32858	36,81
3.	Broj pregledanih vozila	8782	9,84
4.	Broj pregledanih osoba u vozilima	4212	4,72

5.	Broj službenih izvješća prosljeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa	19	0,02
6.	Broj zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka	1378	1,54
7.	Broj izdanih prekršajnih naloga	18943	21,22
8.	Broj isključenih vozila iz prometa zbog tehničke neispravnosti	72	0,08
9.	Broj vozača zatečenih da upravljaju vozilima	4374	4,90
10.	Pod utjecajem alkohola	1179	1,32
11.	Pod utjecajem opojnih droga	1	0,001
12.	Bez položenog vozačkog ispita	357	0,40
13.	Pod izrečenom zaštitnom mjerom	66	0,07
14.	Bez korištenja sigurnosnog pojasa	2611	2,93
15.	Korištenje mobitela tijekom vožnje	159	0,18
16.	koji nije izvršio provjeru prometnih propisa ili koji nije zadovoljio na provjeri poznavanja prometnih propisa (Članak 225. stavak (8), (10) i (13) ZOOBS)	1	0,001
17.	Broj vozila otkrivenih da sudjeluju u prometu bez važeće registracije - neregistrirana vozila	1022	1,14

Tablica 3 prikazuje poduzete preventivne i represivne mjere i radnje iz područja sigurnosti prometa za 2010. godinu. Evidentno je da je kontrolirano 89.258 vozila i vozača. Od ukupno kontroliranih vozila i vozača u 36,81 % slučajeva kontrolirane su osobe, u 9,84 % slučajeva kontrolirana i pregledana su vozila, u 4,72 % slučajeva pregledane su osobe u vozilima. Za sveukupno izvršene kontrole izdano je 1378 zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka, odnosno 1,54 %. 4,90 % vozača je bilo u prekršaju iz različitih razloga. Također, zabilježena su 1022 slučaja da je u prometu sudjelovalo neregistrirano prometno vozilo.

Tablica 4. prikazuje statistički pregled broja prometnih nesreća i posljedica prema kategoriji i karakteristikama ceste na razini ŽZH za vremensko razdoblje siječanj – prosinac 2010. godine.

Tablica 4. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2010.

		BROJ NESREĆA					POSljedICE			
		S poginul im osobam a	S povrijeđenim osobama		S materijalno m štetom	Ukupno (1+...+4)	Poginul o	S povrijeđenim osobama		Ukupno (6+7+8)
			Tež e	Lakš e				Tež e	Lakš e	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kategorija ceste	Magistralna cesta	6	17	102	158	283	6	20	165	191
	Regionalna cesta	5	9	65	79	158	5	14	123	142
	Lokalna cesta	2	4	19	42	67	2	6	29	37
	Ulice u naselju		6	54	142	202		6	79	85
	Ostalo			3	36	39			3	3
UKUPNO		13	36	243	457	749	13	46	399	458
	Raskrižje u naselju	1	1	14	38	54	1	3	29	33
	Raskrižje izvan naselja		1	1	6	8		3	3	6
	Pješački prelaz					0				0
	Most					0				0

	Nadvožnjak			1		1				0
	Podvožnjak					0				0
	Tunel					0				0
	Prelaz preko željezničke pruge					0				0
	Ostalo	12	34	227	413	686	12	40	367	419
UKUPNO		13	36	243	457	749	13	46	399	458

U tablici 4 je prikazana evidencija broja prometnih nesreća na lokacijama, od kojih se na magistralnoj cesti dogodilo najviše prometnih nesreća, ukupno gledano. Od ukupnog broja prometnih nesreća na magistralnim cestama (191) većina sudionika je lakše povrijeđena (165 slučajeva). Na žalost, najviše poginulih osoba prilikom prometne nesreće se upravo dogodilo na magistralnim cestama, gdje šest osoba izgubilo život.

Tablica 5. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2010.

		BROJ NESREĆA				POSLJEDICE			
		Ukupno (2+3+4)	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama	S materijalnom štetom	Ukupno (6+7+8)	Poginulo	Povrijeđeno	
								Teže	Lakše
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Neprilagođena brzina	186	8	92	86	150	8	15	127
2	Utjecaj alkohola	57	1	24	32	45	1	9	35

3	Utjecaj opojnih droga	0				0			
4	Umor	2		1	1	1		1	
I UKUPNO (1+2+3+4)		245	9	117	119	196	9	25	162
5	Neispravan sustav kočenja	0				0			
6	Neispravan sustav upravljanje	0				0			
7	Neispravan pneumatik	0				0			
II UKUPNO (5+6+7)		0	0	0	0	0	0	0	0
8	Klizava cesta	2			2	0			
9	Oštećenje ceste	0				0			
10	Odron na cesti	0				0			
11	Nedostatak prometne signalizacije	0				0			
III UKUPNO (8+9+10+11)		2	0	0	2	0	0	0	0
12	Ostali uzroci	502	4	162	336	262	4	21	237
13	UKUPNO (I+II+III+12)	749	13	279	457	458	13	46	399

Prema ovoj tablici se može zaključiti kako je većina prometnih nastala zbog neprilagođene brzine njih 150. Drugi po redu učestalosti slučajeva prometnih nesreća, utjecaj je imao alkohol, odnosno upravljanje putničkim, odnosno motornim vozilom pod utjecajem alkohola 57 slučajeva. Ovaj problem je zastupljen i danas, zbog čega se kontrole prometa umnožavaju, dok sankcije postaju strože po prijestupnike, zatečene prilikom kontrole.

4.3. Pregled prometnih nesreća u 2011. godini – ŽZH

Tablica 6 prikazuje statistički broj prometnih nesreća i posljedice;

Tablica 6. Statistički broj prometnih nesreća i posljedice – 2011. godina

Broj prometnih nesreća	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	UKUPNO	POSljedICE			
		Teže	Lakše			Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba	
1	U naselju	5	28	244	332	609	5	31	393
2	Izvan naselja	1	3	12	20	36	1	3	27
3	Ukupno (1+2)	6	31	256	352	645	6	34	420

Tablica 6. prikazuje statistički pregled broja prometnih nesreća, dok u tablici 7. je prikaz aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa za razdoblje siječanj – prosinac 2011. Tablica 6. prikazuje podatak o tome kako je od ukupno 645 slučajeva prometnih nesreća zabilježenih u ovom razdoblju, 609 slučajeva bilo u naseljima, dok je 36 slučajeva prometne nesreće evidentiran na području van naselja, odnosno na tzv. otvorenoj cesti. Prilikom događaja, poginulih je ukupno bilo šest, dok je s povredama (teže i lakše) bilo 287 osoba.

Sljedeća tablica donosi prikaz aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2011;

Tablica 7. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2011. godina

NAZIV		UKUPNO	UDIO (%)
1.	Broj kontroliranih vozila i vozača	86438	100
2.	Broj kontroliranih osoba u vozilima	28711	33,22
3.	Broj pregledanih vozila	5570	6,44
4.	Broj pregledanih osoba u vozilima	2691	3,11
5.	Broj službenih izvješća prosljeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa	20	0,02
6.	Broj zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka	552	0,64
7.	Broj izdanih prekršajnih naloga	20065	23,21
8.	Broj isključenih vozila iz prometa zbog tehničke neispravnosti	65	0,07
9.	Broj vozača zatečenih da upravljaju vozilima	4106	4,75
10.	Pod utjecajem alkohola	931	1,08
11.	Pod utjecajem opojnih droga	1	0,001

12.	Bez položenog vozačkog ispita	232	0,27
13.	Pod izrečenom zaštitnom mjerom	15	0,02
14.	Bez korištenja sigurnosnog pojasa	2821	3,26
15.	Korištenje mobitela tijekom vožnje	105	0,12
16.	koji nije izvršio provjeru prometnih propisa ili koji nije zadovoljio na provjeri poznavanja prometnih propisa (Članak 225. stavak (8), (10) i (13) ZOOBS)	1	0,001
17.	Broj vozila otkrivenih da sudjeluju u prometu bez važeće registracije - neregistrirana vozila	875	1,01

Tablica 7 prikazuje poduzete preventivne i represivne mjere i radnje iz područja sigurnosti prometa za 2011. godinu. Evidentno je da je kontrolirano 86.438 vozila i vozača, što je nešto manje nego 2010. Od ukupno kontroliranih vozila i vozača u 33,22 % slučajeva kontrolirane su osobe, u 6,44 % slučajeva kontrolirana i pregledana su vozila, u 3,11 % slučajeva pregledane su osobe u vozilima. Za sveukupno izvršene kontrole izdano je 552 zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka što je za 800 zahtjeva manje nego 2010. U 2011. godini je 4,75 % vozača je bilo u prekršaju iz različitih razloga. Također, zabilježena su 875 slučajeva da je u prometu sudjelovalo neregistrirano prometno vozilo, što je za oko 200 slučajeva manje nego 2010.

Tablica 8. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2011.

	BROJ NESREĆA					POSLJEDICE			
	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	Ukupno (1+...+4)	Poginulo	S povrijeđenim osobama		Ukupno (6+7+8)
		Teže	Lakše				Teže	Lakše	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Magistralna cesta	2	12	110	118	242	2	13	193	208

	Regionalna cesta	2	6	50	57	115	2	8	88	98
	Lokalna cesta	1	4	32	49	86	1	4	49	54
	Ulice u naselju	1	8	60	105	174	1	8	86	95
	Ostalo		1	4	23	28		1	4	5
UKUPNO		6	31	256	352	645	6	34	420	460
Karakteristika ceste	Raskrižje u naselju		1	26	31	58		1	36	37
	Raskrižje izvan naselja			2	2	4			3	3
	Pješački prelaz					0				0
	Most					0				0
	Nadvožnjak					0				0
	Podvožnjak					0				0
	Tunel					0				0
	Prelaz preko željezničke pruge					0				0
	Ostalo	6	30	228	319	583	6	33	381	420
UKUPNO		6	31	256	352	645	6	34	420	460

U tablici 8. je prikazan statistički prikaz slučajeva prometne nesreće i posljedice istih, koje su se dogodile na osnovi karakteristika i kategorija ceste. Kroz tablicu su prikazani rezultati analize i istraživanja podataka o događanjima prometnih nesreća na magistralnim, regionalnim, te lokalnim cestama, kao i na prometnicama u naseljima, te ostalim prometnim putevima na kojima se može odvijati promet na određeni način. Vezano za karakteristike ceste, u tablici 8. su prikazani rezultati praćenja događanja prometnih nesreća vezanih za određeni dio prometnice, kao što su tuneli, pješački prijelazi, raskrižja i dr. Vidljivo je da se ukupno dogodilo 645 prometnih nesreća, od čega najviše na magistralnim cestama, 6 ljudi je poginulo a 460 ozlijeđeno.

Tablica 9. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2011.

		BROJ NESREĆA				POSLJEDICE			
		Ukupno (2+3+4)	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama	S materijalnom štetom	Ukupno (6+7+8)	Poginulo	Povrijeđeno	
								Teže	Lakše
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Neprilagođena brzina	141	3	73	65	137	3	9	125
2	Utjecaj alkohola	46		21	25	28		1	27
3	Utjecaj opojnih droga	0				0			
4	Umor	2		2		3			3
I UKUPNO (1+2+3+4)		189	3	96	90	168	3	10	155
5	Neispravan sustav kočenja	2			2	0			

6	Neispravan sustav upravljanje	0				0			
7	Neispravan pneumatik	0				0			
II UKUPNO (5+6+7)		2	0	0	2	0	0	0	0
8	Klizava cesta	1			1	0			
9	Oštećenje ceste	0				0			
10	Odron na cesti	1			1	0			
11	Nedostatak prometne signalizacije	1			1	0			
III UKUPNO (8+9+10+11)		3	0	0	3	0	0	0	0
12	Ostali uzroci	451	3	191	257	292	3	24	265
13	UKUPNO (I+II+III+12)	645	6	287	352	460	6	34	420

U tablici 9. su prikazani rezultati istraživanja, tj. statistički podatci vezani za uzroke događanja prometnih nesreća, te posljedice događaja istih. Prema podacima koji se nalaze u ovoj tablici, može se zaključiti visok broj, tj. zastupljenost slučajeva prometnih nesreća zbog neprilagođene brzine, njih 141, gdje je poginulo troje ljudi i 134 ozlijeđeno te nešto manji broj slučajeva prometnih nesreća zbog utjecaja alkohola, njih 46 bez težih posljedica.

4.4. Pregled prometnih nesreća u 2012. godini – ŽZH

Tablica 10. prikazuje statistički pregled broja prometnih nesreća, dok se u tablici 11. nalazi prikaz aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz oblasti sigurnosti prometa za razdoblje siječanj – prosinac 2012.

Tablica 10. Statistički pregled broja prometnih nesreća prometnih nesreća i posljedice – 2012.

Broj prometnih nesreća	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	UKUPNO	POSljedICE			
		Teže	Lakše			Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba	
1	U naselju	8	23	197	242	470	10	31	312
2	Izvan naselja		1	18	39	58		1	28
3	Ukupno (1+2)	8	24	215	281	528	10	32	340

Tablica 10. prikazuje evidencije, koje ukazuju na stanje, prema kojem se ukupno dogodilo 528 prometnih nesreća, od kojega se u naselju dogodilo 470, a 58 van naselja. Prema evidencijama, povrijeđene su 24 osobe (teže povrede) i 215 osoba je zadobilo lakše tjelesne povrede. Prilikom ukupnog broja slučajeva prometnih nesreća, bilježi se osam slučajeva sa smrtnim ishodom, odnosno poginulo je osam osoba.

Sljedeća tablica donosi prikaz aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2012;

Tablica 11. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2012. godina

NAZIV		UKUPNO	UDIO (%)
1.	Broj kontroliranih vozila i vozača	91692	100
2.	Broj kontroliranih osoba u vozilima	25883	28,23
3.	Broj pregledanih vozila	5891	6,42
4.	Broj pregledanih osoba u vozilima	3572	3,90
5.	Broj službenih izvješća proslijeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa	28	0,03
6.	Broj zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka	369	0,40
7.	Broj izdanih prekršajnih naloga	20885	22,78
8.	Broj isključenih vozila iz prometa zbog tehničke neispravnosti	69	0,08
9.	Broj vozača zatečenih da upravljaju vozilima	4239	4,62
10.	Pod utjecajem alkohola	887	0,97
11.	Pod utjecajem opojnih droga	1	0,001
12.	Bez položenog vozačkog ispita	342	0,37
13.	Pod izrečenom zaštitnom mjerom	24	0,03
14.	Bez korištenja sigurnosnog pojasa	2847	3,10
15.	Korištenje mobitela tijekom vožnje	138	0,15
16.	koji nije izvršio provjeru prometnih propisa ili koji nije zadovoljio na provjeri poznavanja prometnih propisa (Članak 225. stavak (8), (10) i (13) ZOOPS)	0	0
17.	Broj vozila otkrivenih da sudjeluju u prometu bez važeće registracije - neregistrirana vozila	1561	1,70

Tablica 11 prikazuje poduzete preventivne i represivne mjere i radnje iz područja sigurnosti prometa za 2012. godinu. Evidentno je da je kontrolirano 91.692 vozila i vozača, što je više nego

2011. Od ukupno kontroliranih vozila i vozača u 28,23% slučajeva kontrolirane su osobe, u 6,42 % slučajeva kontrolirana i pregledana su vozila, u 3,90 % slučajeva pregledane su osobe u vozilima. Za sveukupno izvršene kontrole izdano je 369 zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka što je za 150 zahtjeva manje nego 2011. 20885 vozača je bilo u prekršaju iz različitih razloga. Isto tako, zabilježena su 1561 slučajeva da je u prometu sudjelovalo neregistrirano prometno vozilo, što je što je gotovo 100 % povećanje u odnosu na 2011. godinu.

Sljedeća tablica prikazuje broj prometnih nesreća i posljedica prema kategoriji i karakteristikama ceste za 2012. godinu u ŽZH;

Tablica 12. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2012.

		BROJ NESREĆA					POSLJEDICE			
		S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	Ukupno (1+...+4)	Poginulo	S povrijeđenim osobama		Ukupno (6+7+8)
			Teže	Lakše				Teže	Lakše	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kategorija ceste	Magistralna cesta	4	12	85	97	198	6	15	143	164
	Regionalna cesta	2	6	53	65	126	2	11	92	105
	Lokalna cesta	1	4	32	27	64	1	4	44	49
	Ulice u naselju		1	43	77	121		1	59	60
	Ostalo	1	1	2	15	19	1	1	2	4
UKUPNO		8	24	215	281	528	10	32	340	382

Karakteristika ceste	Raskrižje u naselju		11	15	26			19	19	
	Raskrižje izvan naselja				0				0	
	Pješački prelaz				0				0	
	Most				0				0	
	Nadvožnjak				0				0	
	Podvožnjak				0				0	
	Tunel				0				0	
	Prelaz preko željezničke pruge				0				0	
	Ostalo	8	24	204	266	502	10	32	321	363
	UKUPNO	8	24	215	281	528	10	32	340	382

Tablica 12. prikazuje podatke o prometnim nesrećama, prema kojima se najviše slučajeva bilježi na magistralnim cestama. Najviše je slučajeva u kojima se za posljedicu bilježi materijalna šteta, 85 osoba je lakše, 12 teže povrijeđeno, dok su četiri osobe smrtno stradale prilikom ovih prometnih nesreća što je upola manje nego 2011. godine.

U sljedećoj tablici su prikazani uzroci i posljedice prometnih nesreća na prostoru ŽZH u periodu siječanj-prosinac 2012.;

Tablica 13. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2012.

		BROJ NESREĆA				POSLJEDICE			
		Ukupno (2+3+4)	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama	S materijalnom štetom	Ukupno (6+7+8)	Poginulo	Povrijeđeno	
								Teže	Lakše
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Neprikladna brzina	134	2	80	52	137	2	19	116
2	Utjecaj alkohola	33	2	15	16	24	2		22
3	Utjecaj opojnih droga	0				0			
4	Umor	3		2	1	2			2
I UKUPNO (1+2+3+4)		170	4	97	69	163	4	19	140
5	Neispravan sustav kočenja	3		2	1	2			2
6	Neispravan sustav upravljanje	0				0			
7	Neispravan pneumatik	0				0			
II UKUPNO (5+6+7)		3	0	2	1	2	0	0	2
8	Klizava cesta	10		1	9	2			2

9	Oštećenje ceste	0				0			
10	Odron na cesti	0				0			
11	Nedostatak prometne signalizacije	0				0			
III UKUPNO (8+9+10+11)		10	0	1	9	2	0	0	2
12	Ostali uzroci	345	4	139	202	215	6	13	196
13	UKUPNO (I+II+III+12)	528	8	239	281	382	10	32	340

U tablici 13 prikazani su rezultati praćenja i vođenja evidencije analize za 2012. godinu, za razdoblje siječanj – prosinac. Kao što je i prethodno bio slučaj, i za razdoblje 2012. godine napravljen je prikaz analize, te rezultata praćenja događaja u prometu, odnosno evidencija koje su vođene s ciljem sprječavanja ili suzbijanja broja prometnih nesreća na području BiH, točnije u Zapadnohercegovačkoj županiji. Neprilagođena brzina i dalje je glavni uzrok prometnih nesreća u 134 slučaja, dok je alkohol glavni uzrok u 33 slučaja. Kao posljedica ova dva uzroka su i svi smrtno stradali u prometnim nesrećama.

4.5. Pregled prometnih nesreća u 2013. godini – ŽZH

Sljedeća tablica prikazuje broj prometnih nesreća i njihove posljedice u 2013. godini;

Tablica 14. Statistički pregled broja prometnih nesreća prometnih nesreća i posljedice – 2013.

Broj prometnih nesreća		S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	UKUPNO	POSLJEDICE		
			Teže	Lakše			Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba
1	U naselju	4	21	208	298	531	4	25	326
2	Izvan naselja	1	7	27	42	77	1	7	31
3	Ukupno (1+2)	5	28	235	340	608	5	32	357

Tablica 14 prikazuje statistički broj prometnih nesreća. Vidljivo je da je ukupna broj prometnih nesreća 608, od čega se 531 nesreća dogodila u naselju, a 77 nesreća van naselja. Poginulo je pet osoba, od čega črtiri u naselju i jedna van naselja.

Tablica 15 prikazuje aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa za 2013. godinu;

Tablica 15. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2013. godina

NAZIV		UKUPNO	UDIO (%)
1.	Broj kontroliranih vozila i vozača	92868	100
2.	Broj kontroliranih osoba u vozilima	29105	31,34
3.	Broj pregledanih vozila	6990	7,53
4.	Broj pregledanih osoba u vozilima	5053	5,44

5.	Broj službenih izvješća prosljeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa	24	0,03
6.	Broj zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka	290	0,31
7.	Broj izdanih prekršajnih naloga	23081	24,85
8.	Broj isključenih vozila iz prometa zbog tehničke neispravnosti	14	0,01
9.	Broj vozača zatečenih da upravljaju vozilima	4544	4,89
10.	Pod utjecajem alkohola	939	1,01
11.	Pod utjecajem opojnih droga	0	0
12.	Bez položenog vozačkog ispita	305	0,32
13.	Pod izrečenom zaštitnom mjerom	33	0,04
14.	Bez korištenja sigurnosnog pojasa	3142	3,38
15.	Korištenje mobitela tijekom vožnje	125	0,13
16.	koji nije izvršio provjeru prometnih propisa ili koji nije zadovoljio na provjeri poznavanja prometnih propisa (Članak 225. stavak (8), (10) i (13) ZOOBS)	0	0
17.	Broj vozila otkrivenih da sudjeluju u prometu bez važeće registracije - neregistrirana vozila	1177	1,27

Tablica 15 prikazuje aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa u 2013. godini. Prema ovim podacima broj kontroliranih vozila i osoba je 92.868, što je više nego 2012. godine. U 31,34 % slučajeva kontrolirane su osobe u vozilima, njih 29.105. Pregledano je 6.990 vozila i 5053 osobe u vozilima. Ukupno su bila 24 službena izvješća prosljeđena Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa. U 2013. godini 4.544 vozača su zatečena u sljedećim prekršajima: pod utjecajem alkohola 939, bez položenog vozačkog ispita 305, pod izrečenom zaštitnom mjerom 33, bez korištenja sigurnosnog pojasa 3.142, korištenje mobitela tijekom vožnje 125 vozača.

Sljedeća tablica prikazuje broj prometnih nesreća u 2013. godini prema kategoriji i karakteristikama ceste;

Tablica 16. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2013.

		BROJ NESREĆA					POSLJEDICE			
		S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	Ukupno (1+...+4)	Poginulo	S povrijeđenim osobama		Ukupno (6+7+8)
			Teže	Lakše				Teže	Lakše	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kategorija ceste	Magistralna cesta	4	13	94	128	239	4	17	148	169
	Regionalna cesta	1	9	55	67	132	1	9	89	99
	Lokalna cesta		3	34	51	88		3	55	58
	Ulice u naselju		3	46	76	125		3	60	63
	Ostalo			5	18	23			5	5
UKUPNO		5	28	234	340	607	5	32	357	394
	Raskrižje u naselju		1	22	34	57		1	31	32
	Raskrižje izvan naselja				1	1				0
	Pješački prelaz					0				0

Most					0				0
Nadvožnjak					0				0
Podvožnjak					0				0
Tunel					0				0
Prelaz preko željezničke pruge					0				0
Ostalo	5	27	213	305	550	5	31	326	362
UKUPNO	5	28	235	340	608	5	32	357	394

U tablici 16 prikazan je statistički pregled prometnih nesreća obzirom na vrstu ceste na kojoj se nesreća dogodila. Tako je u 2013. godini u evidenciji ukupno 607 prometnih nesreća, od čega najviše na magistralnoj cesti, njih 239. U prometnim nesrećama na magistralnoj cesti je i četvero poginulih od ukupno petoro. Na regionalnoj cesti su se dogodile 132 prometne nesreće (jedna sa smrtnim posljedicama). Na ulicama u naselju se dogodilo 125 nesreća i na lokalnim cestama 88 nesreća.

Sljedeća tablica prikazuje broj prometnih nesreća prema kategorijama u ŽZH za 2013. godinu;

Tablica 17. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2013.

	BROJ NESREĆA				POSljedICE			
	Ukupno (2+3+4)	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama	S materijalnom štetom	Ukupno (6+7+8)	Poginulo	Povrijeđeno	
							Teže	Lakše

		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Neprilagođena brzina	125	2	70	53	88	2	6	80
2	Utjecaj alkohola	47	1	23	23	40	1	2	37
3	Utjecaj opojnih droga	0				0			
4	Umor	1		1		2			2
I UKUPNO (1+2+3+4)		173	3	94	76	130	3	8	119
5	Neispravan sustav kočnja	0				0			
6	Neispravan sustav upravljanje	0				0			
7	Neispravan pneumatik	0				0			
II UKUPNO (5+6+7)		0	0	0	0	0	0	0	0
8	Klizava cesta	4		2	2	4			4
9	Oštećenje ceste	0				0			
10	Odron na cesti	0				0			
11	Nedostatak prometne signalizacije	0				0			
III UKUPNO (8+9+10+11)		4	0	2	2	4	0	0	4

12	Ostali uzroci	431	2	167	262	260	2	24	234
13	UKUPNO (I+II+III+12)	608	5	263	340	394	5	32	357

U tablici 17 je prikazana statistika vezana za prometne nesreće i same uzroke događaja, odnosno stanje u kojem su osobe zatečene na mjestu događaja, te se isto smatra osnovnim uzrokom prometne nesreće koja se dogodila. Neprilagođena brzina kao glavni uzrok nesreće zabilježena je kod 70 slučajeva, alkohol kod 23 slučaja te umor kod jednog slučaja.

4.6. Pregled prometnih nesreća u 2014. godini – ŽZH

Tablica 18 prikazuje statistički pregled broja prometnih nesreća i njihovih posljedica u Županiji Zapadnohercegovačkoj za 2014. godinu;

Tablica 18. Statistički pregled broja prometnih nesreća i njihovih posljedica – 2014.

Broj prometnih nesreća		S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	UKUPNO	POSLJEDICE		
			Teže	Lakše			Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba
1	U naselju	7	29	240	394	670	7	37	391
2	Izvan naselja		3	23	44	70		3	29
3	Ukupno (1+2)	7	32	263	438	740	7	40	420

U tablici 18. je prikazan statistički pregled broja prometnih nesreća; Ukupno je na području Županije zabilježeno 740 prometnih nesreća, od čega 670 u naselju i 70 izvan naselja. Sedam osoba je smrtno stradalo, dok je 420 osoba povrijeđeno, od čega 40 teže.

U tablici 19. ima prikaz aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa za razdoblje siječanj – prosinac 2014.

Tablica 19. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2014. godina

NAZIV		UKUPNO	UDIO (%)
1.	Broj kontroliranih vozila i vozača	59277	100
2.	Broj kontroliranih osoba u vozilima	24620	41,53
3.	Broj pregledanih vozila	6556	11,05
4.	Broj pregledanih osoba u vozilima	5248	8,85
5.	Broj službenih izvješća proslijeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa	17	0,03
6.	Broj zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka	146	0,25
7.	Broj izdanih prekršajnih naloga	16794	28,63
8.	Broj isključenih vozila iz prometa zbog tehničke neispravnosti	24	0,04
9.	Broj vozača zatečenih da upravljaju vozilima	2019	3,40
10.	Pod utjecajem alkohola	556	0,93
11.	Pod utjecajem opojnih droga	1	0,001
12.	Bez položenog vozačkog ispita	133	0,22
13.	Pod izrečenom zaštitnom mjerom	10	0,02
14.	Bez korištenja sigurnosnog pojasa	1252	2,11

15.	Korištenje mobitela tijekom vožnje	67	0,11
16.	koji nije izvršio provjeru prometnih propisa ili koji nije zadovoljio na provjeri poznavanja prometnih propisa (Članak 225. stavak (8), (10) i (13) ZOOBS)		
17.	Broj vozila otkrivenih da sudjeluju u prometu bez važeće registracije - neregistrirana vozila	392	0,66

Tablica 19 prikazuje aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa u 2014. godini. Prema ovim podatcima broj kontroliranih vozila i osoba je 59.277, što je drastično smanjenje u odnosu na 2013. godinu, čak 33.591 kontrola manje. U 41,53 % slučajeva kontrolirane su osobe u vozilima, njih 24.620 Pregledano je 6.556 vozila i 5.248 osoba u vozilima. Ukupno je bilo 17 službenih izvješća prosljeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa. 2.019 vozača su zatečena u sljedećim prekršajima: pod utjecajem alkohola 556, pod utjecajem opojnih droga 1, bez položenog vozačkog ispita 133, pod izrečenom zaštitnom mjerom 10, bez korištenja sigurnosnog pojasa 1.252, korištenje mobitela tijekom vožnje 67 vozača. Kao što je vidljivo iz podataka, u 2014. je napravljeno 33.591 kontrola manje nego 2013. što je u konačnici rezultiralo i manjim brojem uhvaćenih u prekršaju.

Sljedeća tablica prikazuje broj prometnih nesreća i karakteristike cesta u ŽZH za 2014;

Tablica 20. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2014.

	BROJ NESREĆA					POSLJEDICE			
	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	Ukupno (1+...+4)	Poginulo	S povrijeđenim osobama		Ukupno (6+7+8)
		Teže	Lakše				Teže	Lakše	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kategorija Magistralna cesta	4	21	119	159	303	4	26	204	234

	Regionalna cesta	3	2	52	81	138	3	3	58	64
	Lokalna cesta		5	30	46	81		6	51	57
	Ulice u naselju		3	50	125	178		3	78	81
	Ostalo			3	16	19			3	3
UKUPNO		7	31	254	427	719	7	38	394	439
Karakteristika ceste	Raskrižje u naselju			10	23	33			12	12
	Raskrižje izvan naselja			2	2	4			4	4
	Pješački prelaz			1		1			3	3
	Most					0				0
	Nadvožnjak					0				0
	Podvožnjak					0				0
	Tunel					0				0
	Prelaz preko željezničke pruge					0				0
	Ostalo	7	31	241	405	684	7	38	387	432
UKUPNO		7	31	254	430	722	7	38	406	451

U tablici 20 je prikazan broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH za 2014. godinu. Vidljivo je da je broj prometnih nesreća, broj

povrijeđenih i broj poginulih porastao. Prometnih nesreća je bilo 719, odnosno 112 više nego u 2013., poginulih je 7, što je za 2 više nego 2013., povrijeđenih je 439, što je za 45 više nego 2013. Ukoliko se u obzir uzme, da je drastično smanjen broj kontrola u prometu s jedne strane a dogodilo se povećanje nesreća s druge strane, onda se može zaključiti kako između te dvije veličine postoji obrnuto proporcionalna veza.

U tablici 21., prikazana je statistika vezana za prometne nesreće i same uzroke događaja, tj. stanje u kojem su osobe zatečene na mjestu događaja, te se isto smatra osnovnim uzrokom prometne nesreće koja se dogodila;

Tablica 21. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2014.

		BROJ NESREĆA				POSljedICE			
		Ukupno (2+3+4)	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama	S materijalnom štetom	Ukupno (6+7+8)	Poginulo	Povrijeđeno	
								Teže	Lakše
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Neprilagođena brzina	165	4	86	75	131	4	17	110
2	Utjecaj alkohola	58		24	34	35		2	33
3	Utjecaj opojnih droga	0				0			
4	Umor	1		1		1			1
I UKUPNO (1+2+3+4)		224	4	111	109	167	4	19	144
5	Neispravan sustav kočenja	0				0			
6	Neispravan sustav upravljanje	0				0			
7	Neispravan pneumatik	0				0			

II UKUPNO (5+6+7)		0	0	0	0	0	0	0	0
8	Klizava cesta	5		4	1	6		1	5
9	Oštećenje ceste	0				0			
10	Odron na cesti	1			1	0			
11	Nedostatak prometne signalizacije	0				0			
III UKUPNO (8+9+10+11)		6	0	4	2	6	0	1	5
12	Ostali uzroci	475	3	170	302	278	3	18	257
13	UKUPNO (I+II+III+12)	705	7	285	413	451	7	38	406

Tablica 21 prikazuje podatke o uzrocima prometnih nesreća. Neprilagođena brzina je bila prisutna u 165 slučajeva, što je za 40 više nego 2013. godine, alkohol u 24 slučaja, te umor u jednom slučaju. Ukoliko se pak uzme činjenica da je broj kontrola znatno manji, a povećao se broj prometnih nesreća, pa i broj prometnih nesreća za koje je glavni uzrok alkohol, onda se može konstatirati kako postoji određena obrnuto proporcionalna veza.

4.7. Pregled prometnih nesreća u 2015. godini – ŽZH

Sljedeća tablica prikazuje statistiku i broj prometnih nesreća na području Županije Zapadnohercegovačke u 2015. godini.

Tablica 22. Statistički broja prometnih nesreća i posljedice – 2015.

Broj prometnih nesreća		S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	UKUPNO	POSljedICE		
			Teže	Lakše			Broj poginulih osoba	Broj teže povrijeđenih osoba	Broj lakše povrijeđenih osoba
1	U naselju	7	26	232	354	619	8	34	392
2	Izvan naselja	1	4	19	25	49	1	5	30
3	Ukupno (1+2)	8	30	251	379	668	9	39	422

U tablici 22. je statistički prikaz broja prometnih nesreća i posljedica događaja. U 2015. se dogodilo 668 prometnih nesreća. 619 nesreća dogodilo se u naseljima, a 49 van naselja. Ukupno je poginulo devet osoba, što je povećanje za dvije osobe u odnosu na 2014. Ukupno je povrijeđena 481 osoba.

Sljedeća tablica prikazuje aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa za razdoblje siječanj – prosinac 2015.

Tablica 23. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2015. godina

NAZIV		UKUPNO	UDIO (%)
1.	Broj kontroliranih vozila i vozača	59362	100
2.	Broj kontroliranih osoba u vozilima	31070	52,34
3.	Broj pregledanih vozila	8797	14,82

4.	Broj pregledanih osoba u vozilima	5529	9,31
5.	Broj službenih izvješća prosljeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa	23	0,04
6.	Broj zahtijeva za pokretanje prekršajnog postupka	29	0,05
7.	Broj izdanih prekršajnih naloga	22445	37,81
8.	Broj isključenih vozila iz prometa zbog tehničke neispravnosti	33	0,06
9.	Broj vozača zatečenih da upravljaju vozilima	3255	5,48
10.	Pod utjecajem alkohola	1012	1,70
11.	Pod utjecajem opojnih droga		
12.	Bez položenog vozačkog ispita	253	0,43
13.	Pod izrečenom zaštitnom mjerom	17	0,03
14.	Bez korištenja sigurnosnog pojasa	1830	3,09
15.	Korištenje mobitela tijekom vožnje	143	0,24
16.	koji nije izvršio provjeru prometnih propisa ili koji nije zadovoljio na provjeri poznavanja prometnih propisa (Članak 225. stavak (8), (10) i (13) ZOOBS)		
17.	Broj vozila otkrivenih da sudjeluju u prometu bez važeće registracije - neregistrirana vozila	1171	1,97

Tablica 23 prikazuje aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa u 2015. godini. Prema ovim podatcima broj kontroliranih vozila i osoba je 59.362, što je na razini 2014. godine. U 52,34 % slučajeva kontrolirane su osobe u vozilima, njih 31.070. Pregledano je 8.797 vozila i 5.529 osoba u vozilima, što je slično kao i 2014. godine. Ukupno je bilo 23 službena izvješća prosljeđenih Tužiteljstvu zbog izvršenih KD ugrožavanja sigurnosti prometa. 3.255 vozača su zatečena u sljedećim prekršajima: pod utjecajem alkohola 1012, što je gotovo 100% povećanje u odnosu na 2014., bez položenog vozačkog ispita 253, također 100 % povećanje, pod izrečenom

zaštitnom mjerom 17, bez korištenja sigurnosnog pojasa 1.830, korištenje mobitela tijekom vožnje 143 vozača što je preko 100 % povećanje. Kao što je vidljivo iz podataka, u 2015. je napravljeno gotovo isto kontrola, ali je broj prekršaja porastao, Mnogi prekršaji, kao primjerice vožnja u alkoholiziranom stanju su se udvostručili.

Sljedeća tablica prikazuje broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste u Županiji Zapadnohercegovačkoj u 2015-oj godini;

Tablica 24. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2015.

		BROJ NESREĆA					POSLJEDICE			
		S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama		S materijalnom štetom	Ukupno (1+...+4)	Poginulo	S povrijeđenim osobama		Ukupno (6+7+8)
			Teže	Lakše				Teže	Lakše	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kategorija ceste	Magistralna cesta	4	14	113	139	270	4	19	208	231
	Regionalna cesta	3	4	67	83	157	4	6	105	115
	Lokalna cesta		5	33	31	69		6	46	52
	Ulice u naselju	1	6	36	101	144	1	7	61	69
	Ostalo		1	2	25	28		1	2	3
UKUPNO		8	30	251	379	668	9	39	422	470
Karakteristi	Raskrižje u naselju		2	14	31	47		3	22	25

Raskrižje izvan naselja				3	3				0
Pješački prelaz					0				0
Most				1	1				0
Nadvožnjak					0				0
Podvožnjak					0				0
Tunel					0				0
Prelaz preko željezničke pruge					0				0
Ostalo	8	28	237	344	617	9	36	400	445
UKUPNO	8	30	251	379	668	9	39	422	470

Tablica 24 prikazuje broj prometnih nesreća i njihove posljedice u periodu od siječnja do prosinca 2015. U promatranom periodu se dogodilo 668 prometnih nesreća od kojih se na magistralnoj cesti dogodilo 270 nesreća, regionalnoj cesti 157 nesreća, na ulicama u naselju 144 nesreće i na lokalnim cestama 69 prometnih nesreća. Ukupan broj prometnih nesreća se smanjio u odnosu na 2014, međutim, broj nesreća sa smrtnim ishodom se povećao.

Sljedeća tablica prikazuje uzroke prometnih nesreća i njihove posljedice za 2015. godinu;

Tablica 25. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2015.

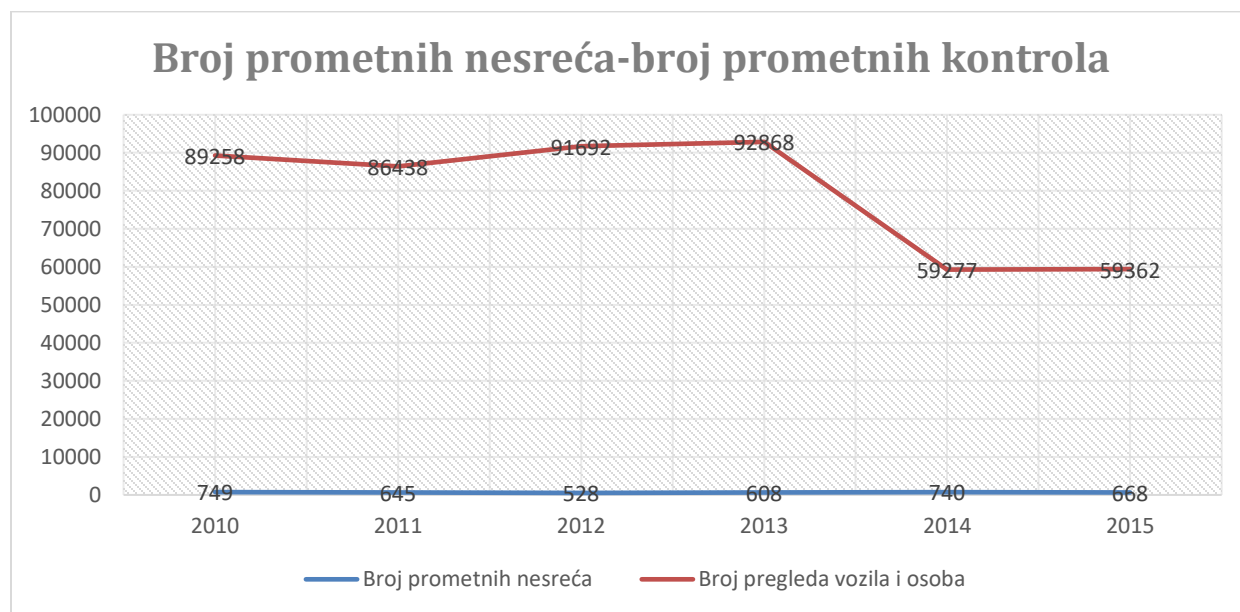
		BROJ NESREĆA				POSLJEDICE			
		Ukupno (2+3+4)	S poginulim osobama	S povrijeđenim osobama	S materijalnom štetom	Ukupno (6+7+8)	Poginulo	Povrijeđeno	
								Teže	Lakše
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Neprilagođena brzina	143	5	75	63	118	6	12	100
2	Utjecaj alkohola	42		13	29	20			20
3	Utjecaj opojnih droga	0				0			
4	Umor	0				0			
I UKUPNO (1+2+3+4)		185	5	88	92	138	6	12	120
5	Neispravan sustav kočenja	0				0			
6	Neispravan sustav upravljanje	0				0			
7	Neispravan pneumatik	0				0			
II UKUPNO (5+6+7)		0	0	0	0	0	0	0	0
8	Klizava cesta	1			1	0			
9	Oštećenje ceste	0				0			
10	Odron na cesti	1			1	0			
11	Nedostatak prometne signalizacije	0				0			

III UKUPNO (8+9+10+11)		2	0	0	2	0	0	0	0
12	Ostali uzroci	482	3	194	285	332	3	27	302
13	UKUPNO (I+II+III+12)	669	8	282	379	470	9	39	422

U tablici 25. prikazan je broj prometnih nesreća i posljedica prema kategoriji i karakteristikama ceste za 2015. godinu na području Županije Zapadnohercegovačke. U 143 slučajeva je glavni uzrok neprilagođena brzina, što je smanjenje u odnosu na 2014., dok je alkohol glavni uzrok prometne nesreće kod 42 slučaja.

4.8. Analiza trenda

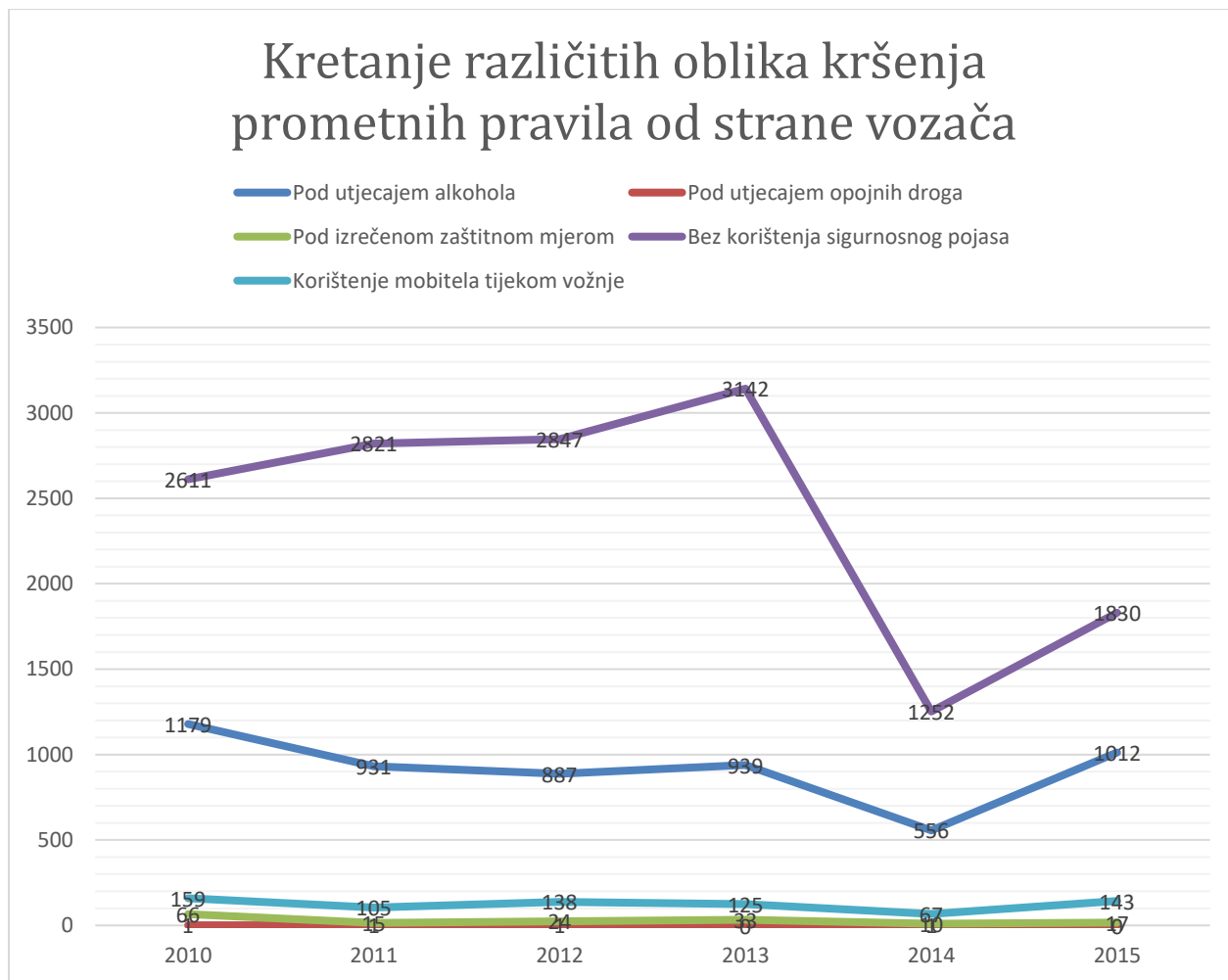
Kako bi se podatci mogli bolje razumjeti, napravljena je analiza trenda nekih varijabli. Tako će se na grafikonima prikazivati trendovi pokazatelja u promatranom periodu.



Grafikon 1. Broj prometnih nesreća u odnosu na broj prometnih kontrola

Iz grafikona 1 se može vidjeti određena povezanost kontrole prometa i broja prometnih nesreća. Nakon što je 2014. broj kontrola značajno smanjen, vidljivo je da se broj prometnih nesreća povećao za 21 %, što može ali ne mora biti isključivi razlog.

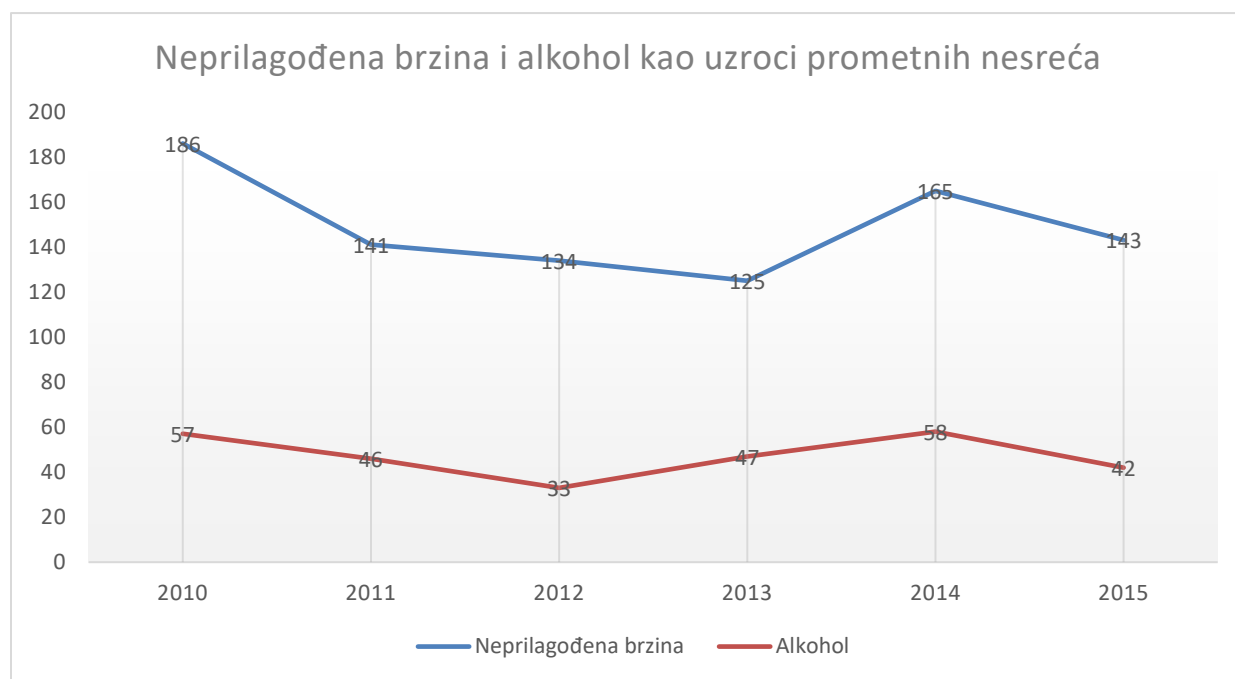
Grafikon 2 prikazuje kretanje prekršaja koje su počinili kontrolirani vozači:



Grafikon 2. Kretanje različitih oblika kršenja prometnih pravila od strane vozača u period 2010. - 2015.

Ako se promatraju sve vrste prekršaja koji su prikazani na grafikonu, evidentno je da u trenutku kada pada broj prometnih kontrola 2014., raste broj svih oblika kažnjivog ponašanja vozača. Posebno zabrinjava činjenica što raste broj zatečenih u alkoholiziranom stanju u 2015. godini.

Sljedeći grafikon prikazuje broj prometnih nesreća koje su nastale kao posljedica neprilagođene brzine i konzumacije alkohola;



Grafikon 3. Dva najveća uzročnika prometnih nesreća u periodu 2010. - 2015.

Grafikon 3 prikazuje glavne uzročnike prometnih nesreća s teškim posljedicama. Vidljivo je da broj prometnih nesreća za koje je glavni uzrok alkohol i neprilagođena brzina, u 2014. narastao u odnosu na 2013. godinu.

5. RASPRAVA I PRIJEDLOG SMJERNICA

5.1. Rasprava

Svi prethodno navedeni podatci, koji se nalaze u tablicama, grafikonima, koji su raspoređeni prema vremenskom razdoblju 2010. – 2015. godina prikazuju variranje broja prometnih nesreća koje su se dogodile na prostoru Zapadnohercegovačke županije. Prema podacima koji se navode u rezultatima i na osnovu dosadašnjih analiza evidencija može se zaključiti kako uzroci događanja prometnih nesreća mogu biti različiti, te kako svaki pojedinac, za sebe mora biti svjestan situacije, odnosno stanja u kojem se nalazi i u kojem se može naći, bilo da se radi o stanju osobe koja sudjeluje u prometu ili pak o stanju u kojem se nalazi prometnica i automobil kojim se kreće.

Prema rezultatima istraživanja, prikazanim u tablicama i grafikonima, može se zaključiti kako je najviše smrtno stradalih osoba (50 poginulih u razdoblju istraživanja 2010.-2015.) zbog neprilagođene brzine (25 poginulih u razdoblju istraživanja 2010.-2015.) i to najviše na magistralnim cestama (26 poginulih), gdje su u pravilu i ograničenja brzine veća u odnosu na druge cestovne kategorije. Analizom aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa u razdoblju od 2010. – 2015. godina, policijski službenici ne mogu utjecati na sami broj prometnih nesreća kako s težim tako i s lakšim posljedicama.

Prometne nesreće su prepoznate širom svijeta kao globalni, zdravstveni, društveni i ekonomski problem. Ujedinjeni narodi, Svjetska zdravstvena organizacija (WHO), Globalno partnerstvo za sigurnost prometa, Svjetska banka i druge važne institucije imaju niz dokumenata (rezolucija, direktiva, planova, strategija i preporuka) čiji je cilj smanjivanje stradanja na putevima širom svijeta, a posebno u zemljama u razvoju.

Cestovna mreža u BiH se ubraja među slabo razvijene u Europi. Starost cesta u BiH je oko 40 godina, a gustoća mreže je 0,45 km/km², odnosno 4.96 km/1000 stanovnika, što je 2,5 do 4

puta manje nego u zemljama zapadne Europe.⁷² Isto tako bosanskohercegovačke ceste zaostaju i po tehničkim pokazateljima, elementima trase, kao i po uzdužnim i poprečnim profilima u odnosu na ceste u razvijenim zemljama.

Kada bi se primjenjivala mjerila država zapadne Europe u pogledu gustoće cestovne mreže, u BiH bi trebalo u upotrebi biti više od 1000 km autocesta, a do sada je izgrađeno oko 208 km.⁷³ S obzirom na nepovoljno stanje u BiH, sigurnost cestovnog prometa treba se razmatrati kao općedruštveni problem, koji se regulira i rješava povezivanjem svih subjekata, snaga i resursa koji utječu na sigurnost cestovnog prometa. Polazeći od značaja sigurnosti prometa na cestama, vršenja poslova i zadataka koji se ostvaruju kroz kontrolu i reguliranje, postoji potreba za kontinuiranim analitičkim praćenjem stanja sigurnosti prometa na cestama, njegovom unapređenju, obogaćivanju metodologije i sadržaja rada jer model za ostvarivanje neke apsolutne sigurnosti u prometu ne postoji.

Za učinkovito funkcioniranje sustava sigurnosti prometa, potrebno je i ažurno praćenje pojava koje dovode do nastanka štetnog događaja na cesti, odnosno dovode do prometnih nesreća u kojima stradaju osobe i nastaje materijalna šteta. Funkcioniranje informacijskog sustava i baze o prometnim nezgodama je osnovni preduvjet za praksu i znanstveno-istraživački rad, a samim tim i uspješno suprotstavljanje negativnim pojavama koje uzrokuju nastanak prometnih nesreća.

5.2. European Transport Safety Council – ETSC

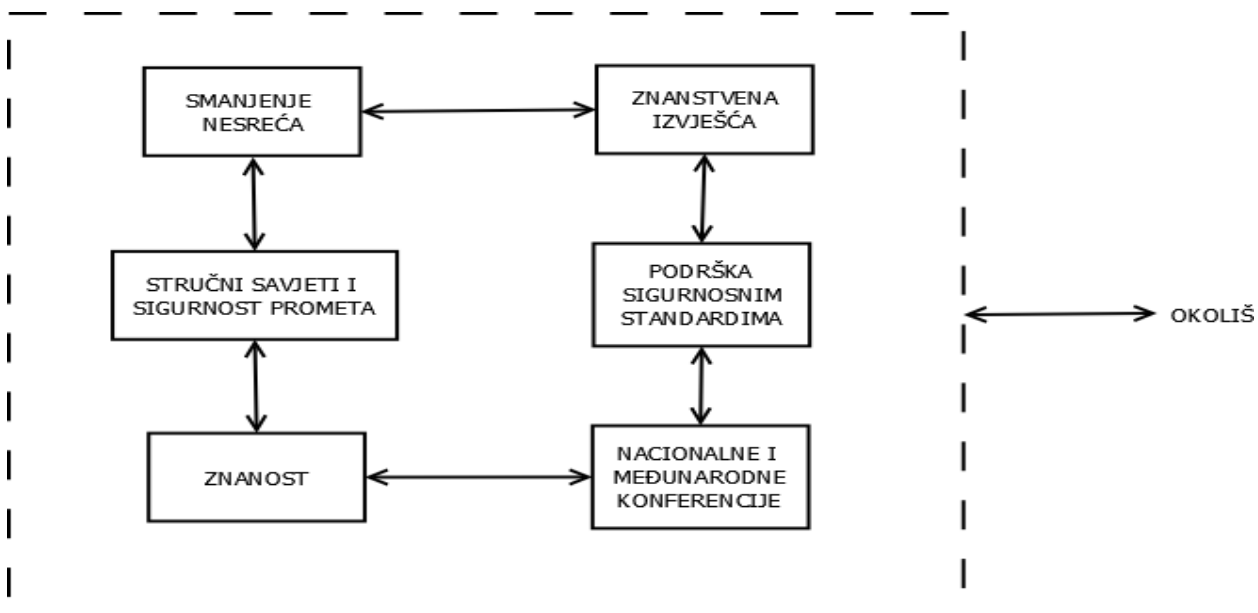
Europsko vijeće za sigurnost transporta (*European Transport Safety Council – ETSC*) smatra se neovisnom i neprofitnom organizacijom.⁷⁴ Ovo vijeće osnovano je 1993 godine. Neovisan rad ETSC omogućuje se različitim izvorima financiranja. To su npr.: članarine, namjenska sredstva Europske komisije, javni i privatni dio gospodarstva. Sjedište ETSC-a nalazi se u Bruxellesu.

⁷² Šehić, D., (2011.) Značaj evidentiranja i sanacija opasnih dionica u smanjenju broja stradalih u prometu, prezentacija istraživačkog rada, prema <http://www.fmup.gov.ba> (pristup 9.3.2022.)

⁷³ Ibidem

⁷⁴ Prema <https://etsc.eu/about-us/> (pristup: 9.3.2022.);

Svojim djelovanjima pomažu u smanjivanju broja prometnih nesreća i njihovih posljedica u Europi. Aktivnosti ETSC mogu se prikazati modelom (Slika 1.)



Slika 1. Prikaz modela djelatnosti ETSC-a

Iz modela je razvidno da se djelatnosti ETSC-a mogu podijeliti na šest podsustava. Tako klasificirani podsustavi odnose se na sljedeće:

1. Podsustav “smanjenje nesreća” odnosi se na aktivnosti stalne posvećenosti nastojanju smanjenja broja nesreća sa smrtnim posljedicama i ozljedama u transportu EU.
2. Podsustav “stručnih savjeta i sigurnost prometa” odnosi se na aktivnosti povezanih sa stvaranjem nepristranih stručnih savjeta povezanih sa sigurnošću prometa.
3. Podsustav “znanost” odnosi se na aktivnosti povezane s prepoznavanjem i promoviranjem učinkovitih mjera za smanjenje prometnih nesreća uz primjenu znanstvenih dostignuća.
4. Podsustav “izrada znanstvenih izvješća” odnosi se na izradu istih primjenom odgovarajućeg znanstvenog pristupa.
5. Podsustav podrška sigurnosnim standardima”odnosi se na aktivnosti povezane s relativno visokom razinom usklađivanja razini Europske Unije.

6. Podsustav “organizacija nacionalnih i međunarodnih konferencija” obuhvaća aktivnosti povezane s razmjenom iskustava, znanja i sl.

Polazeći od analizirane problematike u ovom radu, a temeljeno na aktivnostima koje provodi ETCS, te orijentiranosti budućim EU integracijama može se predložiti polazna smjernica na sljedeći način:

“Preporuča se u što većoj mogućoj mjeri pratiti, analizirati i primjenjivati rezultate djelatnosti ETCS-a, kao i eventualno ostalih isključivo relevantnih organizacijskih oblika, aktivnosti i sl. u EU povezanih s istraživanom problematikom, stvarajući neophodne preduvjete primjene rezultata u realnim uvjetima.”

U skladu s navedenom smjernicom mogu se predložiti odgovarajuće mjere.

5.3. Prijedlog novih mjera

U razvoju novih mjera može se naglasiti neophodnost stalne i kvalitetne znanstvene stručno analize postojećih rezultata istraživanja povezanih sa sigurnošću prometa u EU. Svakako da je potrebno stalno pratiti pravnu regulativu, preporuke i sl. EU, te u vlastiti zakonodavni sustav ugrađivati dijelove koji predstavljaju strateške odrednice.

Stoga se za prvu mjeru može predložiti sljedeće:

“1. Organizacija ekspertnog radnog tima ili timova”

Ekspertni tim ili timovi pri državnim tijelima i u međusobnoj suradnji i sl. radili bi na sa sljedećim zadaćama.:

- 1) analiza pravne regulative EU u povezanosti sa sigurnošću prometa,
- 2) analiza pravne regulative BiH u povezanosti sa sigurnošću prometa i
- 3) utvrđivanje razlike.

Analiza pravne regulative EU u povezanosti sa sigurnošću prometa odnosi se na: Sigurnost u prometu na razini Europske Unije (Opća uredba o sigurnosti, Direktiva o sigurnosti infrastrukture, autonomna vožnja, akcijski program za sigurnost cestovnog prometa).

Analiza pravne regulative BiH u povezanosti sa sigurnošću prometa odnosi se na sigurnost prometa na razini države Bosne i Hercegovine. Analiza postojeće regulative prometnog sektora se bavi ključnim temama (liberalizacija, sigurnost, okoliš) različitih vidova prometa i uključuje i identifikaciju ključnih prioriteta za poboljšanje regulative, s obzirom na EU / međunarodna mjerila.

Utvrđivanje razlike odnosi se na taksativno utvrđivanje razlike u razvijenosti ta dva pravna sustava. EU ima pravnu regulativu koja se tiče opće uredbе o sigurnosti, direktive o sigurnosti infrastrukture, autonomne vožnje, akcijskog programa za sigurnost cestovnog prometa. S druge strane, BiH ne napreduje kao druge države koje su članice EU, po pitanju razvoja pravne regulative u povezanosti sa sigurnošću prometa, te tako razlika stoji u dokumentima od manjeg značaja u odnosu na europske. Tako BiH vrši analize prometnog sektora koji se bavi ključnim temama, vezanim za liberalizaciju, sigurnost i okoliš, u različitim oblicima prometa.⁷⁵ Dakle, na ovoj razini analize postojećih izvora uočava se razlika, što je dodatno uporište predloženoj mjeri.

Za drugu mjeru se može predložiti sljedeće:

“2. Organizacija ekspertnog tima ili timova za implementacija postignutih rezultata u cilju poboljšanja sigurnosti prometa.”

Ekspertni tim ili timovi pri državnim tijelima i u međusobnoj suradnji za implementaciju postignutih rezultata u provedbi bi se mogli držati sljedećih smjernica.

⁷⁵ Prema: <https://mpv-hnz-k.ba/wp-content/uploads/2019/11/Okvirna-strategija-prometa-BiH-Bosanski.pdf> str. 6. (pristup: 9.3.2022.);

5.4. Smjernice

Temeljem utvrđene razlike u razvijenosti pravne regulative EU u povezanosti sa sigurnošću prometa i pravne regulative BiH u povezanosti sa sigurnošću prometa mogu se predložiti sljedeće smjernice:

- 1) Definiranje područja u kojima se sigurnost prometa može bitno poboljšati.
- 2) Stvaranje plana provedbe poboljšanja sigurnosti prometa.
- 3) Određivanje relevantnih i pouzdanih izvora financijskih sredstava.
- 4) Provedba.
- 5) Praćenje postignutih rezultata.

Ove preložene smjernice mogu se smatrati načelnima. Svakako da u daljnjoj provedbi zahtijevaju detaljnu analizu predloženih smjernica, ali i razvoj novih što bi bila i jedna od temeljnih zadaća predloženih ekspertnih timova. Stoga se smjernice dalje ne elaboriraju detaljno već se njihova relevantnost može utvrditi dijelom kroz ovaj rad, dijelom kroz primjenu rezultata provedenih istraživanja, a svakako bi se trebala utvrditi kritičkom analizom ekspertnog tima ili timova, ovisno o tome koji se način provedbe na državnoj razini odabere.

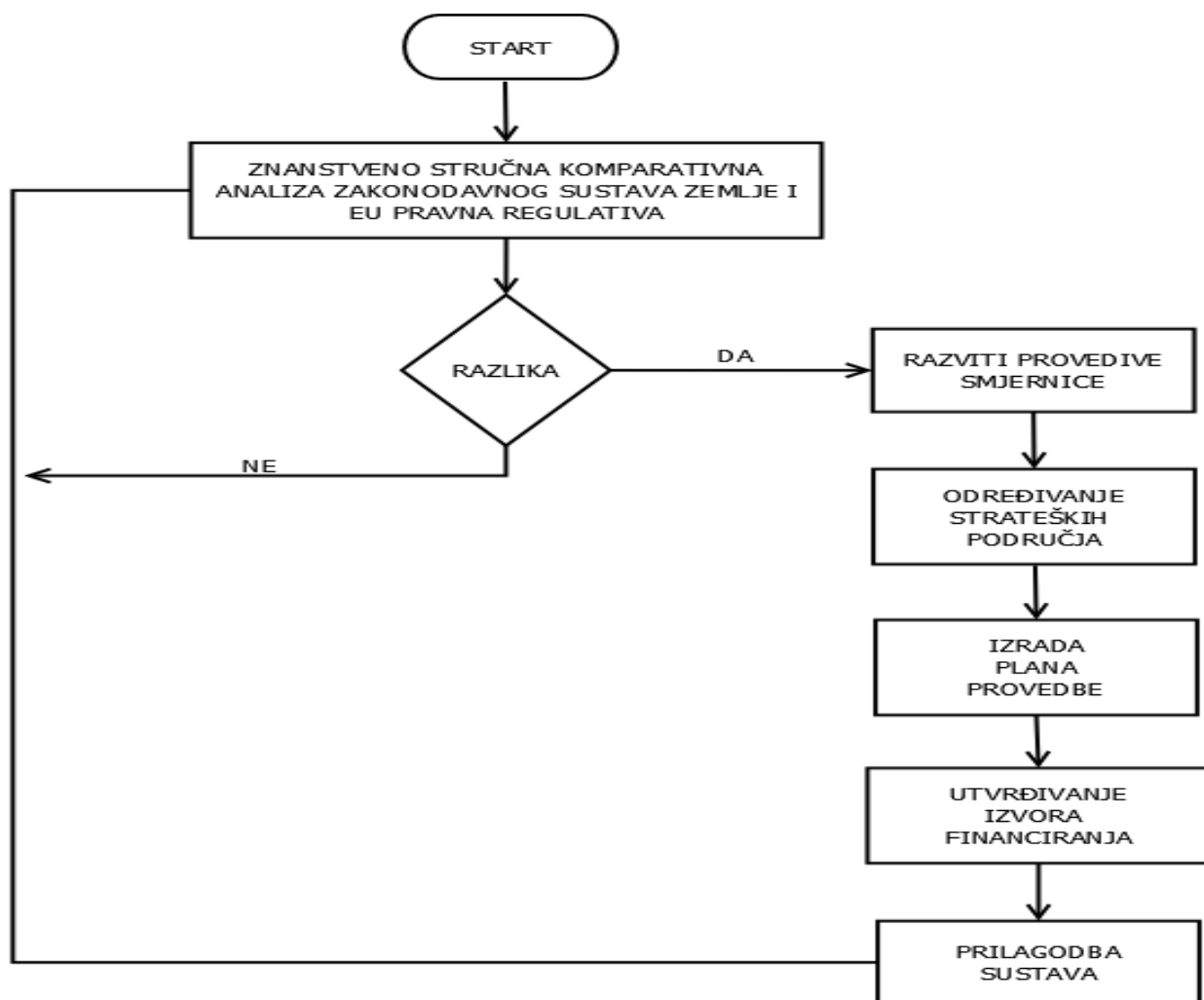
5.5. Primjena rezultata istraživanja

U primjeni rezultata istraživanja podsjetimo se temeljnih odrednica cijelog rada, kao i zaključnog dijela ovog rada i to:

1. Stanje sigurnosti prometa.
2. Polazna smjernica.
3. Prijedlog novih mjera.
4. Osnovne smjernice.

5. Dijagram tijeka.

Na slici 2. je prikazan dijagram tijeka aktivnosti u povezanosti s povećanjem sigurnosti prometa u BiH. Svakako valja imati na umu da promet predstavlja izuzetno dinamično područje istraživanja i ovaj predloženi algoritam predstavlja mogući put ili jedan od putova do nekog željenog stanja tj. bolje sigurnosti prometa u BiH;



Slika 2. Dijagram tijeka aktivnosti poboljšanja sigurnosti prometa

Ad.1. Stanje sigurnosti prometa u realnim uvjetima razvidno je iz provedene analize temeljem statističkih izvješća i ostalih pokazatelja u pristupnom dijelu ovog rada. Svakako da se može pretpostaviti da sigurnost prometa uvijek može biti bolja. U tom smislu se može i shvatiti ovaj rad, kojim se želi skromno doprinijeti poboljšanju sigurnosti prometa.

Ad.2. Ovako izražen prijedlog polazi od logične polazne smjernice prema kojoj se smatra neophodnim u što većoj mogućoj mjeri pratiti, analizirati i primjenjivati rezultate djelatnosti ETCS-a uzimajući u obzir temeljnu zadaću ETCS-a, kao i drugih relevantnih tijela i /ili organizacija, ekspertnih i/ili znanstvenih spoznaja i sl. Tim načinom se opravdano pretpostavlja da će se stvarajući neophodne preduvjete omogućiti realna primjena u cilju poboljšanja sigurnosti prometa.

Ad.3. U domeni novih mjera ili mjere, ovisno o tome što se odluči provoditi smatra se važnim organizacija predložena dva ekspertna tima u okviru državnih tijela i to jednog za poslove kratko rečeno analize postojeće pravne regulative i regulative BiH u cilju određivanje razine podudarnosti ili utvrđivanja razlika. Drugi tim i/ili timovi bavili bi se implementacijom postignutih rezultata u cilju poboljšanja same sigurnosti prometa.

Ad.4. Ekspertni tim ili timovi mogu se u svom radu držati predloženih osnovnih smjernica koje se smatraju načelnima. Ovo je svakako prijedlog. Tim može biti jedan ili više njih. U svakom slučaju njihovom funkcioniranju prethodi i prilagodba pravne regulative u cilju ostvarenja poboljšanja sigurnosti prometa u BiH.

Ad. 5. Tako se rezultati provedenih istraživanja mogu primijeniti slijedeći predloženi dijagram tijeka aktivnosti poboljšanja sigurnosti prometa. Putovi stvarne primjene svakako da se mogu razlikovati.

Važno je napomenuti da u EU osim ETSC postoje i druge organizacije, tijela i sl. čije su djelatnosti povezane na neki način s prometom i njegovom sigurnošću. Svakako da u daljnjim istraživanjima takve organizacije, tijela, aktivnosti i sl. treba prepoznati i na odgovarajući način vrednovati u nastojanju poboljšanja sigurnosti prometa u BiH i sl. One mogu biti različitih organizacijskih oblika i različite razine utjecaja.

Tako se za primjer mogu navesti aktivnosti Europske komisije European Commission - Transport - Road Safety - EU Road Safety policy - What we do - EU Road safety legislation, dostupno na: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/what-we-do/eu-road-safety-legislation_en. Iz navedenog dokumenta razvidna je vizija koja se odnosi na smanjenje

smrtnosti na cestama na nulu do 2050 godine koja će se nastojati postići kroz primjenu sustava umjetne inteligencije u cestovnom prometu⁷⁶.

Svakako da u daljnjim istraživanjima i/ili u eventualnom radu ekspertnih timova takve i slične organizacije, tijela, aktivnosti, znanstvena postignuća, ekspertne studije i sl., treba prepoznati i na odgovarajući način vrednovati, uključiti u model koji treba dograđivati i dalje razvijati, sve u nastojanju poboljšanja sigurnosti prometa u BiH.

Cilj ovog rada nije se odnosio na istraživanje svih organizacija, tijela, sličnih oblika i aktivnosti koji doprinose sigurnosti prometa u EU, već se na određen način željelo podići svjesnost o problemu koji zaslužuje odgovarajuću pozornost, kao što je povećanje sigurnosti prometa u BiH, jer je svaki gubitak ljudskog života tragična činjenica.

⁷⁶

Dostupno na:
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/654212/EPRS_STU\(2021\)654212_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/654212/EPRS_STU(2021)654212_EN.pdf) (pristupljen o 11. srpnja 2022.)

6. ZAKLJUČAK

Analizom sigurnosnih čimbenika cestovnog prometa i tretiranjem njihove uloge i značaja u općem sustavi sigurnost i cestovnog prometa, može se zaključiti slijedeće:

- 1) put i putna infrastruktura mogu utjecati na nastanak prometnih nezgoda,
- 2) put i putna infrastruktura mogu imati doprinos u manifestaciji negativnih posljedica prometnih nezgoda,
- 3) adekvatne mjere poboljšanja sigurnosnih čimbenika puta mogu imati utjecaj na smanjenje prometnih nezgoda i njihovih negativnih posljedica,
- 4) sigurnosni čimbenici puta i putne infrastrukture su više tretirani kroz Europske direktive, jer su pozitivni učinci i efekti primijenjenih mjera evidentni nakon relativno kratkog razdoblja primjene,
- 5) metodologija vještačenja i analize prometnih nezgoda treba posebnu pozornost posvetiti ulozi i značaju sigurnosnih čimbenika puta,
- 6) Metodologija vršenja uviđaja prometnih nezgoda bi trebala poboljšati i razviti mehanizme i metode za prikupljanje svih sigurnosnih čimbenika puta koji mogu utjecati na nastanak prometne nesreće.

Analizirajući provedeno istraživanje i dobivene statističke podatke, kao i na temelju osobnog višegodišnjeg rada u MUP-a Županije Zapadnohercegovačke na poslovima vezanih za sigurnost prometa na cestama da na broj prometnih nesreća na području Županije Zapadnohercegovačke ne utječe preventivno represivni rad policije već treba poduzeti druge mjere i radnje, i to:

- Uključiti sve institucije na državnom, entitetskom i županijskom nivo (ministarstva unutarnjih poslova, ministarstva prometa i komunikacija, ministarstva obrazovanja, javna poduzeća nadležna za ceste, Auto-moto saveze i dr.) u rješavanje problematike po pitanju sigurnosti prometa (infrastruktura, usklađivanje zakonskih propisa, edukacija, baza podataka i dr.),
- Uskladiti zakonske propise na nivou države i entiteta, jer postoji slaba usklađenost zakona i slabu suradnju između nivoa vlasti u BiH
- Educirati i pripremiti sudionike u prometu ne samo kroz upoznavanje s prometnim pravilima i propisima, nego je nužno, pored obrazovanja postići i odgojne navike, stavove i

shvaćanja, a koja trebaju početi od same predškolske dobi (najugroženiji sudionici u prometu), pa kroz cijelo osnovno i srednjoškolsko obrazovanje (s posebnim naglaskom jer isti postaju ubrzo mladi vozači), također edukacija svih drugih relevantnih sudionika u prometu (instruktori vožnje i predavači iz oblasti vožnje),

- Formirati jedinstvenu bazu podataka prometnih nesreća na području BiH, radi samog lakšeg praćenja stanja prometa i donošenja strategija po pitanju sigurnosti prometa u kojem će ciljevi strategije biti jasni i doneseni na osnovu relevantnih podataka iz baze podataka.

Iz rezultata ovog istraživanja u preko 60% analiziranih podataka uzrok prometnih nezgoda je karakteriziran pod „ostalo“. Primjerena baza podataka bi zasigurno smanjila ovakvu klasifikaciju i dobili bi se točniji podatci o uzrocima nesreća a samim time i preciznije definirali problemi u prometu koji dovode do nastanka prometnih nezgoda i mogla bi se predložiti odgovarajuća rješenja i smanjenje broja nezgoda sukladno predloženom modelu u ovom radu.

Smatra se kako će implementacija predloženih mjera i smjernica i uključivanje svih dionika u postizanju sigurnosti prometa povećati sigurnost svih sudionika u prometu što mora biti primarni cilj svake lokalne i državne vlasti.

7. LITERATURA

- Brlek, P. *Sustav sigurnosti u prometu*; (predavanje) Zagreb; 2019.
- Cerovac, V. Tehnika i sigurnost prometa. Fakultet prometnih znanosti. Zagreb; 2001.
- Čačković D.: *Položaj i uloga ovlaštenih službenih osoba u bosanskohercegovačkom kaznenom postupku*: Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu. Hrvatsko udruženje za kaznene znanosti i praksu, Zagreb, 2011.;
- Čačković D.: *Položaj i uloga ovlaštenih službenih osoba u bosanskohercegovačkom kaznenom postupku*: Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu. Hrvatsko udruženje za kaznene znanosti i praksu, Zagreb, 2011.;
- Granić, G., Jelavić, B., *Komentari KZ u BiH Zajednički projekat VE i EK*, Sarajevo 2005. godine str. 1227.;
- http://www.poslovniforum.hr/zakoni/pravilnik_o_nacinu_policijskog_postupanja.asp , pristupljeno: 12..07.2021. ;
- <https://mpv-hnz-k.ba/wp-content/uploads/2019/10/Okvirna-strategija-prometa-BiH-Hrvatski.pdf> (22.9.2021.);
- J. Medved, J. Sindik, J. Vukosav, (2017.), *Čimbenici povezani s uzrocima i posljedicama prometnih nesreća na lokaciji Slavonska avenija-Ulica Hrvatske bratske zajednice-Avenija Većeslava Holjevca u Zagrebu*, stručni članak, Zagreb;
- *Jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti odredaba prometnih krivičnih djela propisanih u KZ FBiH u odnosu na KZ BD i KZ RS; prema: A., Tirić, Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BIH; 2013., Sarajevo*
- *Krivični Zakon Federacije Bosne i Hercegovine*; („Sl. novine FBiH“, br. 36/2003, 21/2004 – ispr., 69/2004, 18/2005, 42/2011, 59/2014, 46/2016 i 75/2017);
- *Krivični Zakonik Republike Srpske*; („Sl. glasnik RS“, br. 64/2017, 104/2018 – odluka US i 15/2021);
- Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske: *Bilten, o sigurnosti cestovnog prometa u 2017. godini*.

- Ministarstvo unutarnjih poslova Županije Zapadnohercegovačke: Izvješće o radu Ministarstva unutarnjih poslova Županije Zapadnohercegovačke za period (2010. - 2015.)
- Mršić, Ž., Orehovec, P., *Prometna kaznena djela*, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, Zagreb br. 2/2010;
- *Presuda Vrhovnog suda FBiH* broj: 070-0-Kžk-09-000005 od 28.05.2009. godine;
- Primorac D.: *Kazneno procesno pravo i prekršajno pravo*. Alfa d.d, Zagreb;2015.;
- Rožić, E. *Povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu, europski i hrvatski model*. Diss. University North, 2019.
- Sijerčić Čolić, H. et.al., *Stanje i kretanje kriminaliteta u BiH za punoljetne osobe od 2003.-2012.*, VSTV BiH Sarajevo, 2013.
- Tirić, A., *Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa, jednakost i sigurnost građana kroz prizmu usaglašenosti krivičnog zakonodavstva u BiH*, Sarajevo, 2013, str. 2.
- V. Cerovac: (2001.), *Tehnika i sigurnost cestovnog prometa*, FPZ, Zagreb;
- Veić P.: *Prekršajni zakon - komentar, sudska praksa, pojmovno kazalo*: Dušević&Kršovnikd.o.o., Rijeka; 2010.;
- *Zakon o izmjenama i dopunama KZ FBiH* "Sl.novine FBiH" br. 42/10 od 21.07.2010. godine;
- *Zakon o izmjenama i dopunama zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini*, "Službeni glasnik BiH" br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13;
- *Zakon o sigurnosti prometa na cestama*, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17;
- Značaj evidentiranja i sanacija opasnih dionica u smanjenju broja stradalih u prometu, prezentacija istraživačkog rada, prema <http://www.fmup.gov.ba> (pristup 9.3.2022.)

8. SAŽETAK

Prometne nesreće u Bosni i Hercegovini – Županija Zapadnohercegovačka za razdoblje 2010. – 2015.

Prometne nesreće, posebice one nastale u cestovnom prometu stvaraju relativno velike štete i posljedice na društvo, sudionike i ostale osobe. Različiti su uzroci nastanka prometnih nesreća. Tako npr. tehnički razvoj određenog područja može donijeti napredak u istom području, ali u kombiniranom radu sa starijim tehničkim rješenjima mogu nastati i dodatni problemi. Glavnim ciljem ovog rada smatra se provedba analize s pojedinačnim ciljevima traženja različitih uzroka nastanka prometnih nesreća. U radu će se koristiti raspoloživi podatci o prometnim nesrećama nastalim u Bosni i Hercegovini na području Županije Zapadnohercegovačke u vremenskom razdoblju od 2010. do 2015. Opravdano se smatra da će rezultati istraživanja u ovom radu pomoći određivanju smjernica čiji bi razvoj i eventualna primjena smanjila ukupan broj nesreća polazeći s aspekta forenzičkih znanosti.

Ključne riječi: promet, prometne nesreće, sudionici u prometu, uzrok nesreće

9. ABSTRACT

Traffic accidents in Bosnia and Herzegovina - West Herzegovina County for the period 2010 - 2015

Traffic accidents, especially those caused by road traffic, cause relatively great damage and consequences to society, participants and other persons. The causes of traffic accidents are different. Thus e.g. technical development of a certain area can bring progress in the same area, but in combined work with older technical solutions, additional problems can arise. The main goal of this paper is to perform an analysis with individual goals of searching for different causes of traffic accidents. The paper will use available data on traffic accidents in Bosnia and Herzegovina in the West Herzegovina County in the period from 2010 to 2015. It is reasonable to believe that the results of research in this paper will help determine guidelines whose development and eventual application would reduce the total number. accident starting from the aspect of forensic sciences.

Keywords: *traffic, trafficaccidents, trafficparticipants, causeofaccident*

10. PRILOZI

10.1. Životopis

Ime i prezime: Goran Žulj

Datum i mjesto rođenja: 28. studenog 1981. godine u Ružićima, BiH

Adresa: Grude, Ružići, BiH

Obrazovanje:

1988. – 1996. Osnovna škola Ruđera Boškovića, Grude;

1996. – 1998. Srednja škola Antuna i Branka Šimića, Grude;

1998. – 2000. Srednja policijska škola, Zagreb;

2005. – Policijska akademija Sarajevo - završen tečaj za kriminalističkog tehničara;

2009. – 2012. Visoka škola za uslužni biznis, Istočno Sarajevo – stečeno zvanje Diplomirani menadžer sigurnosti

2019. – 2021. Sveučilište u Splitu – odjel za forenzične znanosti, smjer istraživanje mjesta događaja (diplomski studij);

Radno iskustvo:

2000. – uposlen u Ministarstvu unutarnjih poslova Županije Zapadnohercegovačke, Ljubuški, Policijska uprava Grude;

2000. – 2008. – radio na temeljnim policijskim poslovima u PU Grude i Ministarstvu unutarnjih poslova Županije Zapadnohercegovačke (pozorno – patrolna djelatnost);

2008. – 2012. – radio na poslovima kriminalističkog tehničara u PU Grude;

2012. – 2015. i 2017. – 2019. – obavljao poslove pomoćnika zapovjednika za promet u PU Grude;

2015 – 2017 i 2019 – 2021 – obavljao poslove zapovjednika Postrojbe prometne policije MUP-a ŽZH Ljubuški;

2021 – trenutno radi na poslovima Istražitelja kaznenih djela u PU Grude u činu viši inspektor.

Publikacije (autor):

- Baketić, Ante; Šimić, Stipe; Ljubić, Toni; Kružić, Ivana; Anđelinović, Šimun; Bulić, Miloslav; Šimić, Stipe; Šutalo, Slaven; Bašić, Željana; Doko, Davor; Žulj, Goranetal. *Forenzička analiza tragova krvi*, Split: Slobodna Dalmacija, 2021 (monografija)

Ostalo:

- Sudionik raznih konferencija, tečajeva i obuka iz oblasti sigurnosti
- Aktivno se služi engleskim jezikom i pismom
- Poznavanje rada na računalu
- Predsjednik nadzornog odbora International police association (IPA) – Sekcije BiH
- Oženjen, otac troje djece

10.2. Popis tablica, slika i grafikona

Tablice:

Tablica 1. Optužnice za kaznena djela narušavanja javnog prometa – usporedba kaznenih djela na prostoru F BiH i Republike Srpske.....	10
Tablica 2. Statistički pregled broja prometnih nesreća i posljedice – 2010. godina.....	30
Tablica 3. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa (2010).....	30
Tablica 4. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2010.....	32
Tablica 5. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2010	33
Tablica 6. Statistički broj prometnih nesreća i posljedice – 2011. godina	35
Tablica 7. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2011. godina.....	36
Tablica 8. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2011.....	37
Tablica 9. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2011.	39
Tablica 10. Statistički pregled broja prometnih nesreća prometnih nesreća i posljedice – 2012.	41
Tablica 11. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2012. godina.....	41
Tablica 12. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2012.....	43
Tablica 13. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2012.	45
Tablica 14. Statistički pregled broja prometnih nesreća prometnih nesreća i posljedice – 2013.	47
Tablica 15. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2013. godina.....	47
Tablica 16. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2013.....	49
Tablica 17. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2013.	50
Tablica 18. Statistički pregled broja prometnih nesreća prometnih nesreća i posljedice – 2014.	52

Tablica 19. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2014. godina.....	53
Tablica 20. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2014.....	54
Tablica 21. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2014.	56
Tablica 22. Statistički broja prometnih nesreća i posljedice – 2015.....	58
Tablica 23. Aktivnosti policijskih službenika MUP-a ŽZH o poduzetim preventivnim i represivnim mjerama i radnjama iz područja sigurnosti prometa – 2015. godina.....	58
Tablica 24. Broj prometnih nesreća i posljedice prema kategoriji i karakteristikama ceste – ŽZH – 2015.....	60
Tablica 25. Uzroci prometnih nesreća, broj prometnih nesreća i posljedice – ŽZH – 2015.	62

Grafikoni:

Grafikon 1. Broj prometnih nesreća u odnosu na broj prometnih kontrola	63
Grafikon 2. Kretanje različitih oblika kršenja prometnih pravila od strane vozača u period 2010. - 2015.....	64
Grafikon 3. Dva najveća uzročnika prometnih nesreća u periodu 2010. - 2015.	65

Slike:

Slika 1. Prikaz modela djelatnosti ETSC-a.....	68
Slika 2. Dijagram tijeka aktivnosti poboljšanja sigurnosti prometa	72

10.3. Izjava o akademskoj čestitosti

SVEUČILIŠTE U SPLITU

Sveučilišni odjel za forenzične znanosti

Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, GORAN ŽULJ, izjavljujem da je moj diplomski rad pod naslovom PROMETNE NESREĆE U BOSNI I HERCEGOVINI – ŽUPANIJA ZAPADNOHERCEGOVAČKA ZA RAZDOBLJE 2010. – 2015.

rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Nijedan dio ovoga rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan bez citiranja i ne krši ičija autorska prava.

Izjavljujem da nijedan dio ovoga rada nije iskorišten u ijednom drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Split, _____

Potpis studenta/studentice: _____