



IPI – "INSTITUT ZA PRIVREDNI INŽENJERING", d.o.o.  
Fakultetska 1, Zenica, Bosna i Hercegovina



---

STATISTIČKA ANALIZA PODATAKA O OBAVLJENIM TEHNIČKIM  
PREGLEDIMA U 2012. GODINI I STRUČNE TEME / STATISTICAL DATA  
ANALYSIS OF THE TECHNICAL INSPECTIONS IN 2012 AND  
PROFESSIONAL TOPICS

---

Stručni bilten broj 21

**STRUČNI BILTEN – IPI**

Zenica, januar/siječanj 2013. godine

**Izdavač:** Institut za privredni inženjering d.o.o.  
Fakultetska 1, Zenica, Bosna i Hercegovina

**Za izdavača:** mr. sc. Fuad Klisura, dipl. ing. mašinstva/strojarstva

**Autori:** Muhamed Barut, dipl. ing. saobraćaja/prometa  
mr. sc. Fuad Klisura, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
Ibrahim Mustafić, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
doc. dr. sc. Sinan Alispahić, dipl. ing. saobraćaja/prometa  
Safet Hrapo, dipl. iur  
mr. sc. Reuf Boračić, dipl.ing. saobraćaja/prometa  
prof. dr. Mirsad Kulović, dipl. ing. saobraćaja/prometa  
Davor Vidović, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
Adnan Dedović, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
Akif Smailhodžić, dipl. ing. saobraćaja/prometa

**Redakcijski odbor:** prof. dr. Sabahudin Ekinović, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
prof. dr. Nermina Zaimović-Uzunović, dipl. ing.  
mašinstva/strojarstva  
prof. dr. Safet Brdarević, dipl. ing. mašinstva/strojarstva

**Recenzent:** doc. dr Sabahudin Jašarević, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
(Mašinski fakultet u Zenici)

**Lektor:** mr. sc. Dragana Agić, dipl. iur

**Računarska obrada:** Institut za privredni inženjering d.o.o. Zenica

**Štampa/Tisak:** Štamparija Fojnica

**Za Štampariju/Tiskaru:** Šehzija Buljina

**Tiraž:** 400 komada

## SADRŽAJ / CONTENTS

IZVOD IZ RECENZIJE

1. UVOD / INTRODUCTION

2. UKUPAN BROJ OBAVLJENIH PREGLEDA U 2012. GODINI PO VRSTAMA PREGLEDA (FBiH, KANTONI, STANICE) / TOTAL NUMBER OF COMPLETED TECHNICAL INSPECTIONS IN 2012 BY TYPE (FB&H, CANTONS, STATIONS)..... - 2 -

**Muhamed Barut, Fuad Klisura**

3. IZVJEŠTAJ O PROVEDENOJ OBAVEZNOJ REDOVNOJ EDUKACIJI I REZULTATI PROVJERE ZNANJA STRUČNOG OSOBLJA UPOSLENOG NA STANICAMA TEHNIČKIH PREGLEDA U 2012. GODINI NA PROSTORU FEDERACIJE BOSNE I HERCEGOVINE / A REPORT ON THE REGULAR EDUCATION REQUIREMENTS AND ASSESSMENT OF RESULTS PERSONNEL ASSIGNED TO THE TECHNICAL INSPECTION STATIONS IN 2012 IN THE FEDERATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA ..... - 32 -

**Ibrahim Mustafić**

4. ANALIZA PROMETNIH NESREĆA NOVIH VOZAČA / ANALYSIS OF THE TRAFFIC ACCIDENTS OF THE NEW DRIVERS ..... - 40 -

**Sinan Alispahić**

5. KRIVIČNA DJELA U SAOBRAĆAJU I ULOGA TUŽIOCA U PROCESUIRANJU / CRIMINAL OFFENSES IN TRAFFIC AND THE ROLE OF THE PROSECUTOR IN THE PROSECUTION..... - 50 -

**Safet Hrapo**

6. TROŠKOVI SAOBRAĆAJNIH NEZGODA I SANACIJA OPASNIH MJESTA NA CESTAMA FEDERACIJE BIH / TRAFFIC ACCIDENT EXPENSES AND REPAIRMENT OF DANGEROUS SPOTS ON TRAFFIC ROADS OF FEDERATION OF BIH..... - 56 -

**Reuf Boračić**

7. REVIZIJA I PROVJERA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA - ROAD SAFETY AUDIT I ROAD SAFETY INSPECTION / THE AUDIT AND THE VERIFICATION OF THE ROAD SAFETY – ROAD SAFETY AUDIT ROAD SAFETY INSPECTION..... - 66 -

**Mirsad Kulović**

8. UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM SVJETLOSNIH SAOBRAĆAJNIM ZNACIMA / TRAFFIC MANAGEMENT LIGHTS TRAFFIC SIGNS..... - 73 -

**Davor Vidović**

9. INTERVALI IZMJENE MOTORNJIH ULJA / MOTOR OIL REPLACEMENT INTERVALS..... - 84 -

**Adnan Dedović**

10. TRANSPORTNO-SAOBRAĆAJNA POLITIKA EVROPE - IZAZOV BUDUĆNOSTI / ROAD-TRAFFIC POLITICS OF EUROPE – THE FUTURE CHALLENGE..... - 86 -

**Akif Smailhodžić**

## 2. UKUPAN BROJ OBAVLJENIH PREGLEDA U 2012. GODINI PO VRSTAMA PREGLEDA (FBIH, KANTONI, STANICE) / TOTAL NUMBER OF COMPLETED TECHNICAL INSPECTIONS IN 2012 BY TYPE (FB&H, CANTONS, STATIONS)

**Autori:** Muhamed Barut, dipl. ing. saobraćaja/prometa  
mr. sc. Fuad Klisura, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
Institut za privredni inženjering, Zenica

### Sažetak

*U ovom radu je dat prikaz broja obavljenih tehničkih pregleda za Federaciju BiH, kantone i stanice za tehnički pregled vozila. Prikazan je i čitav niz zanimljivih statističkih podataka iz dobivenih putem informacionog sistema. Treba izdvojiti podatke o prosječnoj starosti vozila prema vrsti vozila, broju evidentiranih neispravnosti po uređajima koji se kontrolišu prilikom pregleda, te broju neispravnosti po stanicama za tehnički pregled vozila. U gotovo svakom od brojeva stručnog biltena prezentiraju se i novi podaci važni za područje sigurnosti saobraćaja.*

**Ključne riječi:** tehnički pregled, neispravnost, prosječna starost vozila, vrste pregleda, EKO test

### Abstract

*This paper presents the number of performed technical inspections/roadworthiness tests for the Federation B&H, the cantons and stations for technical inspection of vehicles. Presented is a range of interesting statistics from the results obtained via the information system. Needs to be sorted the data on the average age of vehicles by vehicle type, the number of registered defects by the devices that are controlled during the technical inspection, and the number of defects on the stations for technical inspection of vehicles. In almost all of the numbers expert bulletin presents the new data relevant for the field of traffic safety.*

**Key words:** technical inspection/roadworthiness test, defect, the average age of vehicles, types of inspections, ECO test

### **3. IZVJEŠTAJ O PROVEDENOJ OBAVEZNOJ REDOVNOJ EDUKACIJI I REZULTATI PROVJERE ZNANJA STRUČNOG OSOBLJA UPOSLENOG NA STANICAMA TEHNIČKIH PREGLEDA U 2012. GODINI NA PROSTORU FEDERACIJE BOSNE I HERCEGOVINE / A REPORT ON THE REGULAR EDUCATION REQUIREMENTS AND ASSESSMENT OF RESULTS PERSONNEL ASSIGNED TO THE TECHNICAL INSPECTION STATIONS IN 2012 IN THE FEDERATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA**

**Autor: Ibrahim Mustafić, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
Institut za privredni inženjering, Zenica**

#### **Sažetak**

*U ovom radu je dat kratak izvještaj o provedenoj obaveznoj redovnoj edukaciji, kao i rezultati provjere znanja stručnog osoblja uposlenog na stanicama tehničkih pregleda u 2012. godini na prostoru Federacije Bosne i Hercegovine. Evidencija prisutnih je pokazala da je ukupna posjećenost ovoj edukaciji 92,95%, a to je veoma veliki odziv stručnog osoblja. Rezultati provjere znanja stručnog osoblja obavljani su u 14 termina (u 4 grada), a prisustvovao je ukupno 631 kandidat. Većina kandidata je uspješno zadovoljila ispite, a njih 4 će to morati uraditi iz drugog pokušaja. Prosječna starost na prostoru Federacije BiH na kraju 2012. godine kod kontrolora tehničke ispravnosti vozila je 39,8 godina (prosjek u septembru 2012. godine 44,5 godina), a voditelja stanice tehničkih pregleda 38,2 godine (prosjek u septembru 2012. godine 43,4 godina).*

**Ključne riječi:** STP, redovna edukacija, licencni ispiti

#### **Abstract**

*This paper provides a brief report on conducted compulsory regular education, as well as the results of the assessment of expert staff employed in the technical inspection stations in 2012 in the Federation of Bosnia and Herzegovina. The records present showed that the total attendance this education 92.95%, and that is a very high turnout of professional staff. Results of assessment of professional staff were carried out in 14 terms (in 4 cities), and attended a total of 631 candidate. Most of the candidates have successfully met the exams, and 4 of them will have to do the second attempt. The average age in the Federation of Bosnia and Herzegovina at the end of 2012, the attendant technical condition of vehicles was 39.8 years (average in September 2012, 44.5 years), and the head of the station technical inspection of 38.2 years (average in September 2012 43.4 years).*

**Key words:** STP, regular education, licensing exams

## 4. ANALIZA PROMETNIH NESREĆA NOVIH VOZAČA / ANALYSIS OF THE TRAFFIC ACCIDENTS OF THE NEW DRIVERS

**Autor:** doc. dr. sc. Sinan Alispahić, dipl.ing. saobraćaja/prometa  
Hrvatski autoklub  
e-mail: [alispahic@hak.hr](mailto:alispahic@hak.hr)

### Sažetak

*Sigurnost mladih vozača u cestovnom prometu značajno je poboljšana. Međutim, problem njihovog sudjelovanja u prometnim nesrećama trajno je prisutan i predstavlja značajan društveni problem. U složenim i dinamičnim uvjetima odvijanja suvremenog prometa, mladi vozač je izložen različitim i nepredvidivim opasnim situacijama i događajima s kojima se do tada nije susretao. Zbog toga se rizik od prometnih nesreća povećava u uvjetima vožnje velikim brzinama, vožnje noću, u dane vikenda, vožnje s putnicima slične starosne dobi te vožnje pod utjecajem alkohola i bez položenog vozačkog ispita. Povećan rizik od prometnih nesreća promatra se kroz opće faktore: starosnu dob, spol i vozačko iskustvo. Smanjenje rizika mladih vozača i rješavanje problema sudjelovanja u prometnim nesrećama postiže se dosljednom primjenom novih mjera utemeljenih na dosadašnjim rezultatima i analizi prometnih nesreća.*

**Ključne riječi:** Prometne nesreće, mladi vozači, rizik, opasne situacije, vozačko iskustvo, mjere za poboljšanje, sigurnost cestovnog prometa.

### Abstract

*Safety of the young drivers in the road traffic has been significantly improved. However, the problem of their participation in traffic accidents is permanently present and it presents significant social problem. In the complex and dynamic conditions of the modern traffic, young driver is exposed to a different and unpredictable dangerous situations, with whom he had not previously met. Because of all this, the risk of the traffic accidents is higher when the traffic speed is high, during the night drive, weekend drive, driving with the passenger of the same age and driving while under the influence of the alcohol and driving without the drivers licence. Increased risk of the traffic accidents is observed through the general factors: age, sex and drivers experience. Reducing the risk of the young drivers and solving the problem of the participation in the traffic accidents is being done by consistent application of the new measurements based on the results and analysis of the traffic accidents so far.*

**Key words:** traffic accidents, young drivers, risk, dangerous situation, drivers experience, measurements for improvement, safety of the road traffic

## 5. KRIVIČNA DJELA U SAOBRAĆAJU I ULOGA TUŽIOCA U PROCESUIRANJU / CRIMINAL OFFENSES IN TRAFFIC AND THE ROLE OF THE PROSECUTOR IN THE PROSECUTION

**Autor: kantonalni tužilac Safet Hrapo**  
**Kantonalno tužilaštvo Kantona Sarajevo**

### **Sažetak**

*Krivična djela protiv sigurnosti javnog saobraćaja su specifična krivična djela i poseban su vid krivičnih djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine. Specifičnost ovih krivičnih djela ogleda se po izvršiocima koji ih mogu počinuti, blanketnoj dispoziciji, zaštitnom objektu, posljedici i obliku krivnje, saobraćajna krivična djela po Krivičnom zakonu FBiH, uloga tužilaštava u procesuiranju, specifične radnje dokazivanja u procesuiranju saobraćajnih delikata i podaci Kantonalnog tužilaštva Kantona Sarajevo.*

**Ključne riječi:** saobraćajna krivična djela, specifičnost radnji dokazivanja, tužilaštvo

### **Abstract**

*Criminal offenses against the safety of the public traffic are specific criminal offenses and are a special type of criminal offenses against the general safety of the people and propriety. The specificity of these criminal offenses is being seen by the perpetrators who can do them, blanket provision, protective facility, consequence and form of guilt, traffic criminal offenses by the Criminal law in the FBiH, the role of the prosecutor\*s office in the prosecution, the specific acts of proving in the prosecution of the traffic accidents and data from the Cantonal Prosecutor of the Canton Sarajevo.*

**Key words:** traffic offenses specificity, acts of proving the prosecution, the prosecution

## 6. TROŠKOVI SAOBRAĆAJNIH NEZGODA I SANACIJA OPASNIH MJESTA NA CESTAMA FEDERACIJE BIH

**Autor:** mr. sc. Reuf Boračić, dipl. ing. saobraćaja/prometa  
Javno preduzeće Ceste Federacije BiH Tel. 033-250 402; fax 033-250 401; E-mail:  
reufb@jpcfbih.ba

### Sažetak

*Primjenom novih tehnologija i inovativnih rješenja prilikom projektovanja cesta ili sanacije opasnih mjesta značajno se povećava sigurnost u saobraćaju. Takva su rješenja inženjerski opravdana, a mogu biti i ekonomski isplativija od klasičnih rješenja. Troškovi izgradnje / rekonstrukcije jedne raskrsnice koja predstavlja posebno opasno mjesto na cesti su u visini troškova jedne do dvije smrtno stradale osobe u saobraćajnim nezgodama, te ovo treba posmatrati u budućnosti kao "ulaganja", a ne kao "trošak".*

*Upravljanje sigurnošću saobraćaja bi trebalo urediti tako da se jasno prepoznaju obaveze i odgovornosti pojedinih subjekata u oblastima:*

- praćenja postojećeg stanja i tendencija sigurnosti saobraćaja,
- definisanja željenog stanja (vizije, kratkoročnih i dugoročnih ciljeva...)
- provođenja mjera sigurnosti cestovnog saobraćaja i neprekidnog nadgledanja i unapređenja istog.

**Ključne riječi:** troškovi, saobraćajna nezgoda, sanacija opasnih mjesta

### Abstract

*Applying new technologies and inovative solutions in road projects or repairment of dangerous spots greatly enhances traffic safety. Such solutions are from an engeeniens perspective sound, and can also be economicaly more effective than classical solutions. The expense of building or reconstructing a road crossing that is potentially dangerous is the same as the expense of one or two casualties of traffic accidents, therefore it should be viewed at as an „investment“ rather than an „expense“.*

*Managing traffic safety should be organised in a way that the domains and responsibilities of certain subject in the area are clear:*

- tracking current state and tendency of traffic safety,
- defining the desired level and state (vision, short term and long term goals,...),
- conducting measures of traffic road safety and constant overview and improvement of it.

**Keywords:** costs, traffic accident, rehabilitation of of dangerous places



## **7. REVIZIJA I PROVJERA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA - ROAD SAFETY AUDIT I ROAD SAFETY INSPECTION / THE AUDIT AND THE VERIFICATION OF THE ROAD SAFETY – ROAD SAFETY AUDIT ROAD SAFETY INSPECTION**

**Autor: prof.dr.sc. Mirsad Kulović, dipl.ing.saobraćaja/prometa**  
**Panevropski univerzitet APEIRON, Banja Luka**  
**m.kulovic@hotmail.com**

### **Sažetak**

*Revizija bezbjednosti saobraćaja na putevima ili Road Safety Audit (RSA) i Provjera bezbjednosti saobraćaja na putevima ili Road Safety Inspection (RSI) su procesi koji imaju izuzetan potencijal za poboljšanje bezbjednosti saobraćaja. RSA i RSI su procedure koje su i u Bosni i Hercegovini, kao i u mnogim drugim zemljama, propisane zakonima. U ovom radu se prezentiraju ovi procesi i ukazuje se na potrebu njihovog dosljednog provođenja. Rad je fokusiran na preventivni aspekt ovih procesa i na koristi koje oni mogu donijeti društvenoj zajednici na planu poboljšanja bezbjednosti saobraćaja.*

**Ključne riječi:** revizija bezbjednosti saobraćaja na putevima, provjera bezbjednosti saobraćaja na putevima

### **Abstract**

Road safety audit or RSA and Road safety inspection or RSI are processes that have extreme potential for improvement of the road safety. RSA and RSI are procedures that are in Bosnia and Herzegovina, as well as in other countries, regulated by laws. In this paper we have presented these processes and shown the need of their consistent implementation. Paper is being focused on the preventive aspect of these processes and on uses they can bring to a social community on a plan for improving the traffic safety.

**Key words:** *Road Safety Audit, Road Safety Inspection*

## 8. UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM SVJETLOSNIM SAOBRAĆAJNIM ZNACIMA / TRAFFIC MANAGEMENT LIGHTS TRAFFIC SIGNS

**Autor: Davor Vidović, dipl. ing. mašinstva/strojarstva**  
**Glavni inspektor u MUP-u ŽP Orašje**

### **Sažetak**

*Za ovakvim načinom upravljanja saobraćajem poseže se primarno iz bezbjednosnih razloga i to onda kada je intenzitet saobraćajnih tokova relativno velik, a geometrijske karakteristike raskrsnica, posebno u smislu preglednosti i jednostavnosti, relativno nepovoljne.*

*Uspješnom semaforizacijom raskrsnice rizik saobraćajnih nesreća i stradanja u njima se može bitno smanjiti, a koliki će učinci stvarno biti postignuti zavisi o konkretnom rješenju, pri čemu su posebno važne sljedeće okolnosti:*

- 1. trajanje žutog svjetla,*
- 2. trajanje ukupnog zaštitnog vremena,*
- 3. broj signalnih faza u ciklusu,*
- 4. trajanje ciklusa,*
- 5. uravnoteženost trajanja zelenih faza,*
- 6. brzina napredovanja duž koordiniranih raskrsnica – zelenog talasa i promjene te brzine,*
- 7. održavanje koordinacije duž glavnih saobraćajnih tokova, te*
- 8. pouzdanost uređaja u radu.*

**Ključne riječi:** upravljanje saobraćajem, svjetlosni saobraćajni znaci

### **Abstract**

*This type of road and traffic safety management is reached to primarily for safety reasons as well as when the intensity of traffic flow is relatively high, and the geometrical characteristics of intersections, in the sense of overview and simplicity, are relatively inadequate.*

*By putting traffic lights to good use the risk of traffic accidents and fatalities can be largely reduced, and just by how much depends on a concrete solution, where the following circumstances are especially important:*

- 1. Yellow traffic light interval,*
- 2. Warning light interval,*
- 3. Number of signaling phases in a cycle,*
- 4. Cycle length,*
- 5. Balancing the green light interval,*
- 6. Traffic flow through coordinated intersections – green wave and adjustments to that traffic flow*
- 7. Maintaining coordination along the main traffic roads, and*
- 8. Device reliability*

**Keywords:** traffic management, light traffic signs

## 9. INTERVALI IZMJENE MOTORNIH ULJA / MOTOR OIL REPLACEMENT INTERVALS

**Autor: Adnan Dedović, dipl. ing. mašinstva/strojarstva  
OLMA d.o.o.**

### **Sažetak**

*Svakako da je najčešće pitanje koje postavljamo u vezi motornih ulja interval izmjene tj. poslije koliko pređenih kilometara ulje treba mijenjati. Nekako najčešće to pitanje postavljamo proizvođačima motornih ulja što je svakako pogrešno. «Preporučene» intervale izmjene propisuje proizvođač motora. «Preporučene» je pod navodima iz prostog razloga što je to samo kako sama riječ kaže preporuka a ne obaveza. Tako se definiše iz prostog razloga što mnogi faktori utječu na interval izmjene tako da Vam proizvođač doista i može dati samo preporuku.*

*Zbog stalnih pritisaka i pitanja kojim su izloženi proizvođači maziva mnogi već i na naljepkama manjih pakiranja daju preporuke o intervalima izmjene. To su u stvari iskustveni podaci koji su još uopšteniji od onih koje daje proizvođač motora a samim tim i manje korisni. Prava je istina u tome da proizvođač motora daje preporuku o intervalu izmjene ali i traženi nivo kvalitete a proizvođač maziva mora ispunjavati taj traženi nivo kvalitete.*

*Slično kao kod pravilnog izbora kvalitete ulja i interval izmjene preporučuje proizvođač motora ali se moraju uzeti u obzir i određeni faktori a to su u prvom redu uslovi u kojima motor radi kao i vrsta pogonskog goriva koje troše.*

*Interval izmjene ovisi o nivou kvalitete ulja pri čemu baza ulja ne utiče na interval izmjene.*

*Slijedeći jako bitan faktor koji utječe na interval izmjene motornih ulja je kvaliteta goriva.*

*Na kraju pokušaću sublimirati nešto od svega što je napisano u tekstu u jednoj rečenici. Čak i uz uslov pridražavanja svih parametara tzv. «pravilne vožnje» zahvaljujući upitnoj kvaliteti našeg goriva bez obzira na dosta strogu zakonsku regulativu, stanju na našim cestama i ostalom, motorno ulje bi bilo poželjno mijenjati najduže u preporučenom intervalu, u zimskim i uslovima gradske vožnje dva pa čak u ekstremnim uslovima i tri puta kraće a vremenski svakako najduže nakon godinu dana.*

**Ključne riječi:** interval, motorno ulje, kvalitet

### **Abstract**

*Certainly one of the most frequently asked questions, when it comes to motor oil, is when to replace it, that is after how many kilometers of use should it be replaced. „Recommended“ replacement intervals are given by engine manufacturers. „Recommended“ is put under quotation marks because it as the word itself says a recommendation rather than obligation. It is defined in such a way because many different factors influence the intervals so the manufacturer can give you, the user, just that, a recommendation.*

*For this reason many motor oil manufacturers are putting stickers including these interval recommendations. In essence these are only based on experience and even less precise than those of engine manufacturers, and therefore less usable. The truth is that the engine manufacturer requires a certain interval recommendation as well as a certain quality of motor oils, which must be met by the motor oil manufacturers.*

*Certain factors have to be taken into consideration, and first and foremost the conditions the engine is put to work in and the quality of fuels that run it.*

*Motor oil replacement intervals depend on the quality of oil, where the base of oil does not affect the interval replacement.*

*Certainly one of the most important factors of intervals is the quality of fuel.*

*In the end I'll try and sum it up like this. Even if we consider that you hold up to all the parameters of, so called, „regular driving“, given the questionable quality of our fuels, regardless of legal disclaimers and regulations, the condition of our roads and such, you should change your motor oil at least in the „recommended“ interval, timewise yearly, and during winter and city driving and some extreme conditions, up to two or even three times the shorter the period of recommended interval.*

**Keywords:** interval, motor oil quality

## 10. TRANSPORTNO-SAOBRAĆAJNA POLITIKA EVROPE - IZAZOV BUDUĆNOSTI / ROAD-TRAFFIC POLITICS OF EUROPE – THE FUTURE CHALLENGE

**Autor: Akif Smailhodžić, dipl. ing. saobraćaja/prometa**  
**Ministarstvo za obrazovanje, nauku, kulturu i sport Zeničko - dobojskog kantona**

### **Sažetak**

*Klasični načini rješavanja potreba i problema po pojedinim vidovima prevoza se destimulišu na račun razvoja integrisane transportne mreže koja pogoduje transportu manje štetnom po okruženje i stimuliše preraspodjele između vidova prevoza. Ovo pretpostavlja razvoj i uvođenje novih tehnologija upravljanja transportom, razvoj dinamičkih baza podataka i informisanosti korisnika, razvoj i primjenu novih tehnologija, kao što su satelitsko pozicioniranje i navigacioni sistemi. Sve to treba da je komplementarno fizičkoj infrastrukturi, što je preduslov da se obezbijedi optimalno korišćenje transportnih mreža. U ovom kontekstu mreža više nije mreža puteva, pruga, rijeka, kanala, morskih puteva, vazdušnih koridora nego pojedinačne mreže čine zajedno integrisanu transportnu mrežu.*

*Navedeni stavovi su veoma značajni kada je u pitanju vangradska mreža saobraćajnica. U gradovima je stanje znatno drugačije pa su i uspostavljeni zahtjevi kao rezultat urbanih strategija razvoja drugačiji. Moguće je govoriti o nacionalnoj politici razvoja koja se onda korak po korak spušta na manje cjeline unutar jedne države. Gradovi su dinamične sredine koje ne mogu da čekaju dok se određena strategija realizuje. U tom smislu regulisanje i upravljanje saobraćajem je oslonac funkcionisanja grada u sadašnjem vremenu sa mogućnošću da se približi stanju željenom u budućnosti ili stanju koje će se realizovati u budućnosti. To znači potpuno novi koncept na nivou gradova: razvoj savremene opreme, uvođenje ITS-a, primjenu novih materijala u signalizaciji, usaglašavanje zakonodavnih i normativnih dokumenata, standardizacija, unapređenje obrazovanja, osposobljavanje službi koje se bave ovom problematikom, formiranje baza podataka u GIS okruženju i dr.*

**Ključne riječi:** nove tehnologije, saobraćajna politika

### **Abstract**

*Classical ways of solving the needs and problems of certain transportations are destimulized in the expeence of integrated transportation network which is less harmfull to the enviroment and stimulates diversity within transport. This assumes including and developing new technologies within transport managment, development of dynamic data bases and user informations, and introducing and developing technologies like satellite positioning and navigational systems. All of that should comply to the already established phisycal infrastructure, which is necessary to ensure the optimal usage of transportational network.*

*In this context a network is no longer a network of roads, railways, rivers, channels, seeways, aircorridors, rather a unified network where all these transport network integrate into one transportational network.*

*These attitudes are very significant when it comes to regional road networks. In the cities the situation is slightly different so the demands are different as well, as a result of urban strategies development.*

*It is possible to talk about a national strategy, which then goes down to smaller units within a country.*

*The cities are a dynamic surrounding which cannot wait for a certain strategy to realize. In that sense regulating and managing the transportation is the backbone of a city to function properly in the present, with the ability to realize to the expected state in the future, or a state that will be realized in the future. That means a whole new concept on a city level: developing contemporary devices and gear, including ITS, implemantion of new materials in traffic lighting and signaling, conforming laws and norms, standartising, education improvement, enabling institutions tackling with these problematics, forming a data base in GIS surroundings and other.*

**Keywords:** new technologies, transport policy