

**OKVIRNA STRATEGIJA PROMETA
BOSNE I HERCEGOVINE**

Sadržaj

| | |
|--|----|
| Spisak skraćenica | 4 |
| UVOD | 5 |
| Dodjela institucionalnih nadležnosti u prometnom sektoru u BiH | 5 |
| Struktura Okvirne strategije prometa | 6 |
| 1 METODOLOGIJA | 7 |
| 1.1 Pristup Okvirnoj strategiji prometa | 7 |
| 1.2 Ciljevi i akcije | 8 |
| 1.3 Potrebni podaci i način prikupljanja | 9 |
| 2 POSTOJEĆE STANJE | 10 |
| 2.1 Socijalno-ekonomski pregled | 10 |
| 2.1.1 BDP | 10 |
| 2.1.2 Zaposlenost | 11 |
| 2.1.3 Vanjska trgovina | 12 |
| 2.2 Ceste | 14 |
| 2.2.1 Infrastruktura | 14 |
| 2.2.2 Cestovni promet, flota cestovnih vozila i sigurnost na cestama | 25 |
| 2.2.3 Regulatorna | 31 |
| 2.2.4 Tehnologija | 37 |
| 2.2.5 Zaključci | 38 |
| 2.3 Željeznice | 41 |
| 2.3.1 Infrastruktura | 41 |
| 2.3.2 Usluge | 50 |
| 2.3.3 Regulatorna | 54 |
| 2.3.4 Regulatorna intermodalnog prometa | 61 |
| 2.3.5 Zaključci | 62 |
| 2.4 Unutrašnji plovni putevi | 65 |
| Rijeka Sava | 66 |
| 2.4.1 Unutrašnje luke | 70 |
| 2.4.2 Usluge | 74 |
| 2.4.3 Tehnologija | 75 |
| 2.4.4 Regulatorna | 76 |
| 2.4.5 Zaključci | 80 |
| 2.5 Zračni promet | 81 |
| 2.5.1 Infrastruktura | 81 |
| 2.5.2 Regulatorna | 90 |
| 2.5.3 Zaključci | 92 |
| 3 CILJEVI KOJE TREBA POSTIĆI KROZ OKVIRNU STRATEGIJU PROMETA | 93 |
| 3.1 Prometna politika: osnova za Okvirnu strategiju prometa | 93 |
| 3.2 Ciljevi | 94 |
| 3.2.1 Regulatorna | 94 |

| | | |
|---|--------------------------------|-----|
| 3.2.2 | Infrastruktura i usluge..... | 95 |
| 4 | STRATEGIJA | 96 |
| 4.1 | Strateške aktivnosti..... | 97 |
| 4.1.1 | Regulativa | 97 |
| 4.1.2 | Infrastruktura i usluge..... | 102 |
| 4.2 | Akcioni plan | 113 |
| 4.2.1 | Ceste..... | 113 |
| 4.2.2 | Željeznice..... | 115 |
| 4.2.3 | Unutrašnji plovni putevi | 117 |
| 4.2.4 | Zračni promet..... | 118 |
| PRILOZI | | 120 |
| Definicije..... | | 120 |
| Lista projekata FBiH..... | | 121 |
| Lista projekata RS..... | | 127 |
| Lista projekata BD..... | | 131 |
| Ključne direktive u sektoru prometa | | 133 |
| Dobiveni materijali i podaci..... | | 136 |
| Strategije, studije i planovi | | 136 |
| Regulativa..... | | 136 |
| Dokumenti dobiveni iz Federacije BiH | | 137 |
| Dokumenti dobiveni iz Republike Srpske..... | | 138 |
| Dokumenti dobiveni iz Brčko distrikta | | 139 |

Spisak skraćenica

| | |
|----------------|--|
| BD | Brčko distrikt |
| BDP | Bruto domaći proizvod |
| BHANSNA | Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi |
| BHDCA | Direkcija za civilno zrakoplovstvo |
| BiH | Bosna i Hercegovina |
| CEFTA | Centralnoevropski sporazum o slobodnoj trgovini (eng. <i>Central European Free Trade Agreement</i>) |
| D.D. | Dioničarsko društvo |
| EBRD | Evropska banka za obnovu i razvoj (eng. <i>European Bank for Reconstruction and Development</i>) |
| EIA | Procjena utjecaja na okoliš (eng. <i>Environmental Impact Assessment</i>) |
| EIB | Evropska investiciona banka (eng. <i>European Investment Bank</i>) |
| EU | Evropska unija |
| FBiH | Federacija Bosne i Hercegovine |
| FMPIK | Federalno ministarstvo prometa i komunikacija |
| GGF | Fond za dobro upravljanje (eng. <i>Good Governance Fund</i>) |
| ICAO | Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (eng. <i>International Civil Aviation Organization</i>) |
| ICT | Informacione i komunikacione tehnologije (eng. <i>Information and Communications Technologies</i>) |
| IPS | Inteligentni prometni sistemi (eng. <i>Intelligent Transport Systems</i>) |
| JP | Javno preduzeće |
| JPP | Javno-privatno partnerstvo |
| km | Kilometar |
| KM | Konvertibilna marka |
| kV | Kilovolti |
| m | Metar |
| M | Milion |
| MAP | Višegodišnje planiranje (eng. <i>Multi Annual Planning</i>) |
| MF | Ministarsvo finansija |
| MKP BiH | Ministarstvo komunikacija i prometa BiH |
| MPUGERS | Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju |
| MSVRS | Ministarsvo saobraćaja i veza Republike Srpske |
| n.d. | Nije dostupno |
| OSP | Okvirna strategija prometa |
| RIS | Riječni informacioni sistem |
| rkm | Riječni kilometri |
| ROŽ BiH | Regulatorni odbor željeznica BiH |
| RS | Republika Srpska |
| RSI | Inspekcija sigurnosti puteva (eng. <i>Road Safety Inspection</i>) |
| SEETO | Prometni opservatorij za jugoistočnu Evropu (eng. <i>South-East Europe Transport Observatory</i>) |
| TEN-T | Transevropska putna mreža |
| UIC | Međunarodna željeznička unija (eng. <i>International Union of Railways</i>) |
| UNKP | Sistem za nadzor, upravljanje i kontrolu prometa |
| UPP | Unutrašnji plovni putevi |
| USD | Američki dolar |
| WB | Zemlje zapadnog Balkana (eng. <i>Western Balkans</i>) |
| ŽFBiH | Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine |
| ŽRS | Željeznice Republike Srpske |

UVOD

Okvirna strategija prometa (OSP) predstavlja smjernicu za razvoj prometnog sektora u Bosni i Hercegovini (BiH) u sljedećih petnaest godina.

Kao što je navedeno u Okvirnoj prometnoj politici Bosne i Hercegovine 2015.-2030., Okvirna strategija prometa (OSP) detaljno opisuje provođenje Prometne politike od danas do 2030. godine. Okvirna strategija prometa utvrđuje postupke i programe koje treba preduzeti (administrativne reforme, regulatorno usklađivanje, izgradnja kapaciteta i investicioni programi), kao i pripadajuću raspodjelu odgovornosti, vremenskog okvira i ključne pokazatelje uspješnosti.

Stoga je svrha ovog izvještaja da se utvrdi metodologija Okvirne strategija prometa, viši nivo i posebni ciljevi OSP-a i Akcionog plana kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih mjera do 2030. godine.

Okvirna strategija prometa je uspostavljena uzimajući u obzir institucionalne sposobnosti u prometnom sektoru kako bi se utvrdile jasne odgovornosti za provođenje Okvirne strategija prometa.

Dodjela institucionalnih nadležnosti u prometnom sektoru u BiH

Bosna i Hercegovina je država koja se sastoji od dva entiteta, Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH) i Republike Srpske (RS), te Brčko distrikta kao zasebne upravne jedinice. Ustav BiH zadržava određene nadležnosti odlučivanja na nivou entiteta u brojnim područjima, uključujući promet i infrastrukturu. Osim toga, FBiH se sastoji od deset kantona, a svaki od njih ima neke ovlasti u okviru lokalnog prometa i infrastrukture.

Dakle, Okvirna strategija prometa za BiH je razvijena uzimajući u obzir ustavne nadležnosti entiteta i Brčko distrikta, koji su sumirani kako slijedi:

- Ministarstvo komunikacija i prometa BiH (Ministarstvo ili MKP BiH) je dio Vijeća ministara BiH koje ostvaruje svoja prava i obavlja dužnosti kao tijelo državne vlasti. Kao što je navedeno u Zakonu o ministarstvima i drugim tijelima uprave BiH (februar 2003.), Ministarstvo je nadležno, između ostalog, za međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu, uključujući i odgovarajuću pripremu ugovora, sporazuma i drugih akata, odnose s međunarodnim organizacijama, pripremu i izradu strateških i planskih dokumenata. Ministarstvo je, također, nadležno za aktivnosti kontrole nesmetanog odvijanja međunarodnog prometa, civilnog zrakoplovstva i kontrole civilnog zračnog prometa.
- Federalno ministarstvo prometa i komunikacija (Ministarstvo FBiH ili FMPIK) upravlja područjima nadležnosti Federacije u prometnom sektoru, kao što je navedeno u Zakonu o federalnim ministarstvima i drugim tijelima uprave FBiH (2002.). Zakon definira sljedeće odgovornosti za Ministarstvo FBiH nadležno za promet: administrativno i profesionalno upravljanje željeznicama, cestama, zračnim prometom, plovnim putevima, prometom, sigurnost i nadzor u istim oblicima prijevoza i odgovarajuću infrastrukturu.
Kantoni u FBiH imaju vlastite vlade koje imaju nadležnosti na regionalnim cestama, kao i nadležnost lokalne usluge prijevoza na teritoriji kantona i gradskog prijevoza.
- Ministarstvo saobraćaja i veza RS (Ministarstvo RS ili MSV RS) ima ovlasti propisane Zakonom o ministarstvima RS (oktobar 2002.). Zakon definira sljedeće odgovornosti za Ministarstvo RS nadležno za promet: administrativno i profesionalno upravljanje željezničkim, cestovnim, zračnim, vodenim i intermodalnim prometom i njegovom sigurnosti, kao i upravljanje politikom koordinacije, a sve u skladu sa zakonima RS i BiH.
- Što se tiče Brčko distrikta, Odjel za odnose s javnošću Distrikta ima ovlasti za razne prometne probleme, među kojima je unutrašnja plovidba posebno važna.
- Okvirna strategija prometa BiH sačinjena je na osnovu prometnih strategija dvaju entiteta i Brčko distrikta.

Struktura Okvirne strategije prometa

| BR. | POGLAVLJE | OPIS |
|----------------------------|---|--|
| 1 | METODOLOGIJA | |
| 2 | TRENTNA SITUACIJA | |
| 2.1 | Socio-ekonomski pregled | Pregled ključnih ekonomskih (BDP, zapošljavanje, vanjska trgovina...) i demografskih pokazatelja (npr. populacija, gustoća naseljenosti, nivo urbanizacije) – posljednja dostupna godina i najnovija prognoza (pet-deset godina) |
| 2.2 – 2.5 | Trenutna situacija po vrsti prometa | Pregled trenutnog stanja po vrsti prometa (ceste, željeznice, unutrašnji plovni putevi, zračni promet) |
| 2.2.1 – 2.5.1 | Infrastruktura | Karte, tehničke karakteristike i nivo rehabilitacije cestovne i željezničke prometne mreže; unutrašnji plovni putevi i aerodromi otvoreni za komercijalni promet. Uska grla i obilježja tekućih glavnih razvojnih infrastrukturnih projekata i investicionih planova po vrstama prometa. Podsekcija cesta sadrži informacije o srži transevropske (TEN-T) i sveobuhvatne cestovne mreže u BiH. Podsekcija željeznica sadrži informacije o željeznicama i vezama do Mediteranskog koridora i njegovo proširenje na zapadni Balkan kroz BiH. Podsekcija unutrašnjih plovnih puteva opisuje međunarodni režim plovidbe prema Okvirnom sporazumu sliva rijeke Save. |
| 2.2.2 – 2.5.2 | Usluge | Pregled dostupnih podataka o međugradskim teretnim i putničkim tokovima (O-D tokovi i/ili statistika prometa) glavnih vidova prometa, gdje se pravi što je moguće bolja distinkcija između domaćeg i međunarodnog prometa. Pregled gradskog prometa u glavnim gradovima, procjena očekivane prometne potražnje (kada projekcije budu dostupne). |
| 2.2.3 – 2.5.3 | Regulativa | Identifikacija nadležnih tijela različitih vidova prometa. Analiza postojeće regulative prometnog sektora koja se bavi ključnim temama (liberalizacija, sigurnost, okoliš) različitih vidova prometa. Identifikacija ključnih prioriteta za poboljšanje regulative, s obzirom na EU / međunarodna mjerila. |
| 2.2.4, 2.4.4 | Tehnologija | Za ceste i unutrašnje plovne puteve, specifična podsekcija opisuje trenutni tehnološki status (tj. ICT za kontrolu cestovnog prometa, sistem naplate cestarina, RIS itd.) |
| 2.2.5, 2.3.4, 2.4.5, 2.5.4 | Zaključak | Podsekcija svakog vida prometa se završava sažetkom o glavnim nalazima i pitanjima koja proizilaze iz istraživanja trenutne situacije. |
| 3 | CILJEVI KOJI SE NAMJERAVAJU POSTIĆI KROZ OKVIRNU STRATEGIJU PROMETA | |
| 3.1 | Prometna politika – osnova za OSP | Opis ciljeva koji se odnose na povezivanje, integraciju sa EU i susjednim zemljama, podršku ekonomskom rastu koji proizilaze iz Okvirne prometne politike BiH 2015.-2030. i drugih strateških planskih dokumenata. |
| 3.2 | Specifični prometni ciljevi | Specifični ciljevi koji proizilaze iz potreba i jedinstvenosti sistema prometa u BiH (za regulativu na državnom nivou, međunarodni i međuentitetski promet), entiteta i Brčko distrikta. |
| 4 | STRATEGIJA | |
| | | Akcioni plan studija izvodljivosti i prioritarnih intervencija za svaku vrstu prometa (tj. razvoj infrastrukture, poboljšanje usluga, tehnološko unapređenje i regulativa), pregled troškova, finansiranja i drugih instrumenata implementacije, vrijeme za provođenje Okvirne strategije prometa (kratkoročne, srednjoročne i dugoročne akcije) i naznaka tijela odgovornih za provođenje. |
| | PRILOZI | |

1 METODOLOGIJA

1.1 Pristup Okvirnoj strategiji prometa

Okvirna strategija prometa (OSP) za cilj ima identifikaciju akcija potrebnih za razvoj prometnog sistema u BiH u kratkoročnom, srednjoročnom i dugoročnom periodu. OSP je alat za projektiranje i planiranje čiji je cilj pravljenje smjernica za buduće investicije vezane za promet. OSP je dio životnog ciklusa razvoja prometne infrastrukture i usluga. Cjelokupan pristup životnog ciklusa uključuje šest zadataka predstavljenih na sljedećem dijagramu i opisanih u nastavku.

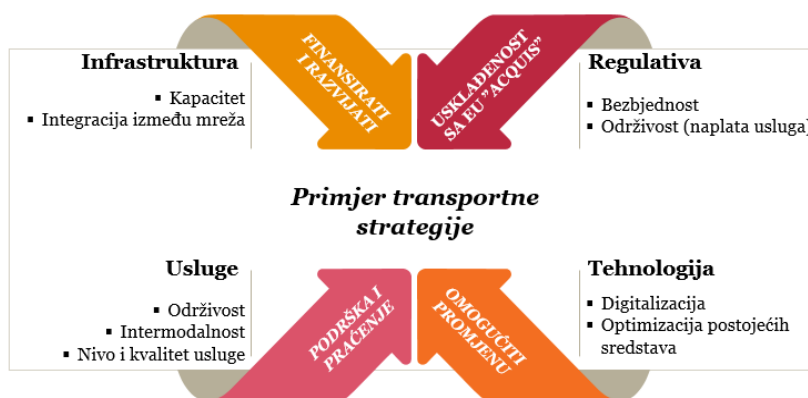


1. Dijagnostika: definiranje scenarija trenutnog stanja i jasno razumijevanje trenutne situacije prometnog sistema (npr. trenutne slabosti, uska grla itd.). Ovaj zadatak uključuje prikupljanje podataka i analizu prikupljenih podataka.
2. Strategija: razvijanje vizije prometne mreže (usluge, infrastruktura, regulativa, ICT) zasnovane na razumijevanju scenarija trenutnog stanja. Prema tome, cilj ovog zadatka je identifikiranje ciljeva i akcija koje je potrebno provesti da bi se otklonila trenutna uska grla i nedostaci prometnog sistema i da bi se dostigao nivo usluga koji zahtijevaju građani.
3. Plan razvoja: odlučivanje, u okviru budžetskih ograničenja, o višegodišnjim investicijama i mjerama u prometu (usluge, infrastruktura, regulativa, ICT), na osnovu specifičnih performansi različitih ciljeva i akcija testiranih u zadatku 2. Akcioni plan uključuje definicije pokazatelja za praćenje i evaluaciju prometne politike i investicija izabranih od strane kreatora politike.
4. Priprema: priprema provođenja akcionog plana (detaljni projekat i planiranje).
5. Provođenje: primjena programa definiranog u programskim fazama.
6. Praćenje i procjena: pratiti rezultate i utjecaje programa i porediti ih sa strateškim ciljevima definiranim tokom planiranja.

Okvirna strategija prometa BiH uključuje razvoj prva dva zadatka životnog ciklusa:

- Analiza postojećeg stanja (“Dijagnostika”)
- Razvoj strategije (“Definiranje ciljeva i akcija”)

Za svaki vid prometa, Okvirna strategija prometa BiH se zasniva na četiri stuba prometnog sistema (tj. infrastruktura, regulativa, tehnologija i usluge), kao što je prikazano na sljedećoj slici.



Ispod su prezentirani najvažniji elementi strateškog planiranja Strategije.

| Stubovi OSP-a | Ključni elementi Okvirne strategije prometa |
|----------------|---|
| Infrastruktura | <ul style="list-style-type: none"> Definiranje tehnički i finansijski izvodljivog scenarija razvoja mreža prema identificiranim prioritetima (poseban fokus će biti na proširenju koridora TEN-T Osnovne mreže) uzimajući u obzir širok obim postojećih studija o razvoju prometne infrastrukture u državi Verifikacija usklađenosti planiranja infrastrukture u BiH sa praksama primijenjenim u drugim državama regiona, radi osiguravanja pravovremenog napretka povezanosti cijelog zapadnog Balkana |
| Usluge | <ul style="list-style-type: none"> Analiza visokog nivoa tržišne pozicije, postojećih usluga i finansijske situacije ključnih aktera u sektoru prometnih usluga, kao i svjesnost/ekspertiza ključnog osoblja Analiza trenutnog planiranja usluga i praksi upravljanja postojećim uslugama u javnom prijevozu (npr. gradski i međugradski autobusi, preduzeća za prijevoz putnika i tereta) i usklađivanje standarda Definiranje plana proširenja prometne usluge sa specifičnim mjerama koje se odnose na probleme uočene tokom gore navedene analize (npr. smanjenje starosti vozila i nivoa zagađenja, povećanje učestalosti i kapaciteta usluga, intermodalna povezanost itd.) i usklađivanje sa infrastrukturnom strategijom |
| Regulatorna | <ul style="list-style-type: none"> Analiza potrebnih zakonskih usklađivanja sa zakonima EU Razvoj izvodljivog puta za potpuno usklađivanje, sa općim fokusom na isplativa rješenja koja će minimizirati troškove prijelaza Integriranje regulatorne strategije u širu prometnu strategiju (npr. tehnološka i infrastrukturna unapređenja prometnog sistema bi trebalo da prate postojeće povodjenje pravne regulative EU u pogledu ekonomske održivosti, očuvanja životne sredine, otvaranja tržišta, sigurnosti, zaštite potrošača itd.) Razvoj jasne vizije o akcijama podrške koje su neophodne za efektivno usaglašavanje propisa (npr. uređaji za raspodjelu kapaciteta u željezničkom sistemu, savremena oprema za upravljanje zračnim prometom, aktivnosti za povećanje kapaciteta relevantnih regulatornih tijela itd.) |
| Tehnologija | <ul style="list-style-type: none"> Definiranje plana akcija izvodljivih i prioriternih intervencija za svaku vrstu prometa, kao i za intermodalnost, u sljedećim oblastima: multimodalno informiranje kupaca, rješenja za izdavanje karata, (intermodalno) praćenje teretnog prometa itd. |

1.2 Ciljevi i akcije

Osnovni dio Okvirne strategije prometa je definiran u Ciljevima i akcijama. Ciljevi i akcije zajedno formiraju stratešku viziju prometnog sistema BiH do 2030. godine.

Kao što je detaljno opisano u relevantnom dijelu, posebni ciljevi Okvirne strategija prometa proizilaze iz "viših" ciljeva. Ovi ciljevi su u skladu sa Okvirnom prometnom politikom BiH 2015.-2030. koja definira okvirne ciljeve za prometni sektor te predviđa definiranje prometnih strategija, u skladu sa Ustavom BiH, na nivou BiH, njena dva entiteta i Brčko distrikta. Takvi viši ciljevi su posebno relevantni za međunarodne i međuentitetske akcije. Prema Ustavu BiH, državni nivo je nadležan za te aktivnosti.

Posebni ciljevi su dati za različite vrste prometa (cestovni, željeznički, vodeni i zračni), te se zasnivaju na prioritetima prometnih politika BiH, FBiH, RS i BD koji su proizašli iz razumijevanja trenutne situacije (zasnovanoj na analizi potreba i službenih dokumenata).

U skladu sa utvrđenim skupom ciljeva, Okvirna strategija prometa će imati za cilj definiranje akcija koje treba provesti kako bi se postigli posebni ciljevi za svaku vrstu prometa. Akcije su grupirane po predviđenom vremenu za implementaciju, i to kao: "kratkoročne" (2016.-2020.), "srednjoročne" (2021.-2025.) i "dugoročne" (2026.-2030.) kategorije aktivnosti. OSP također definira nadležna tijela i instrumente za implementaciju svake akcije.

1.3 Potrebni podaci i način prikupljanja

Znatan broj studija i dokumenata prikupljeni su za analizu trenutnog stanja prometnog sistema i ključne prioritete intervencija u BiH. Glavne kategorije dokumenata su nabrojane u nastavku, a kompletan popis dokumenata je dat u Aneksu:

1. Strategije / Studije / Planovi. Aktuelne studije i izvještaji o prometnom planiranju, uključujući: prometna ulaganja po različitim vidovima prometa (željeznički, cestovni, zračni, unutrašnji plovni putevi), faze ulaganja, izvore finansiranja itd.
2. Regulative za pojedine vidove prometa s posebnim naglaskom na: otvaranje tržišta, sisteme naplate cestarine, sigurnost, prava putnika itd.
3. Podaci o prometu
 - Vremenske serije potražnje za međugradski prijevoz po različitim vidovima prometa (željeznički, cestovni, zračni, unutrašnji plovni putevi), razlikujući putnički i teretni
 - Brojanje protoka prometa na državnim (željezničkim i cestovnim) graničnim prijelazima (ukoliko postoje)
 - Ključni podaci o gradskom prijevozu u svakom značajnijem gradu (npr. sa više od 100.000 stanovnika): podaci za mrežu javnog prijevoza (autobus*km i tramvaj*km; putnici*km); podaci o motorizaciji cesta; podaci o zagađenju zraka (ukoliko postoje)
4. Finansijski podaci
 - Posljednji dostupni bilanci uspjeha željezničkih preduzeća (ŽFBiH, ŽRS); za iste aktere: kadrovski i podaci o voznom parku; učinci (putnički i teretni voz * km) itd.
 - Posljednji dostupni bilanci uspjeha aerodroma otvorenih za komercijalni promet u Sarajevu, Banjoj Luci, Tuzli i Mostaru
5. Podaci o prometnoj infrastrukturi prema vrstama:
 - karta, dužina rute i karakteristike autocesta i magistralnih cesta
 - karta, dužina rute i karakteristike željeznice
 - dužine pista i proširenje terminala na aerodromima otvorenim za komercijalni promet u Sarajevu, Tuzli, Banjoj Luci i Mostaru
 - ECMT klase unutrašnjih plovnih puteva otvorene za komercijalni promet itd.
6. Ostala statistika prometa
 - Statistika o nesrećama na cestama i prugama
 - Podaci o motorizaciji cestovnih vozila (broj vozila po tipu/veličini i starosti)
7. Socio-ekonomski podaci
 - Historijski podaci o populaciji, BDP-u itd.
 - Podaci o uvozu/ izvozu po državi i vrsti roba (ukoliko postoji)
 - Podaci o međunarodnom turizmu

Podaci su prikupljeni putem istraživanja sekundarnih podataka, od učesnika i u ciljnim razgovorima s relevantnim osobama. Konzistentnost i cjelovitost prikupljenih podataka provjerili su lokalni stručnjaci i predstavnici uključenih ministarstava, javnih preduzeća i vlasti, na sastancima održanim tokom izrade ovog izvještaja.

2 POSTOJEĆE STANJE

2.1 Socijalno-ekonomski pregled

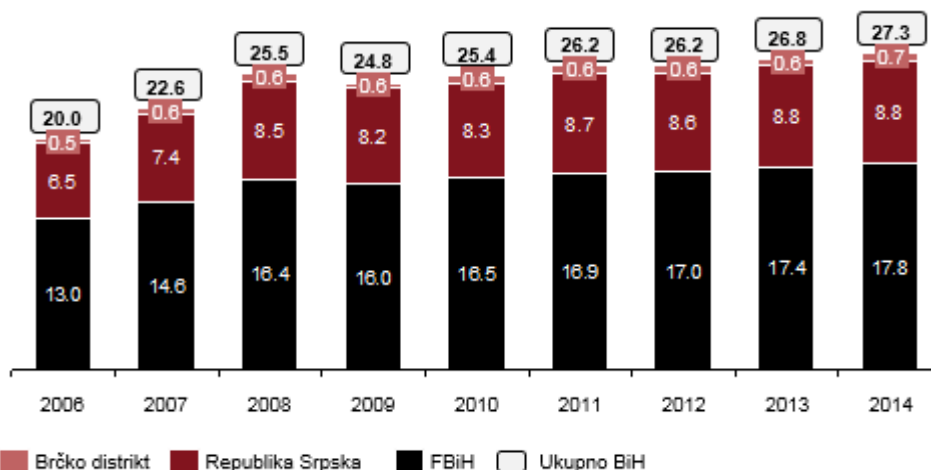
Ocjena ukupnih ekonomskih pokazatelja neke zemlje, mjerena kretanjem glavnih makroekonomskih pokazatelja, od presudne je važnosti za provođenje precizne analize prometa, pogotovo kada se pokušavaju predvidjeti budući trendovi potražnje za uslugama prometa.

U ovoj sekciji, opći makroekonomski trendovi uočeni u periodu 2006.-2014. godine će biti identificirani za državu BiH u cjelini, te za entitete i Brčko distrikt, od kojih se sastoji.

2.1.1 BDP

Ekonomski pokazatelji zemalja i regiona se uglavnom ocjenjuju posmatranjem trendova bruto domaćeg proizvoda (BDP). BDP se može definirati kao zbir potrošnje, investicija, potrošnje vlade i neto izvoza. Ovaj pokazatelj se uzima kao sinonim za ekonomski proizvod zemlje.

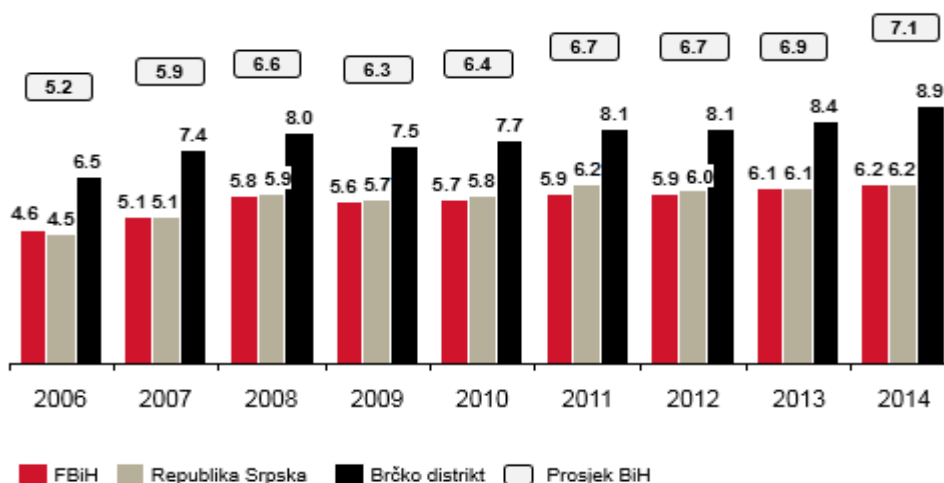
Grafikon 1 prikazuje nivoe BDP-a, mjerene u milijardama bosanskohercegovačkih konvertibilnih maraka (KM), zabilježene za državu BiH (uključujući i nivoe za entitete FBiH i RS i za BD) između 2006. i 2014. godine, izuzimajući 2009. godinu takozvane globalne "Velike recesije", a ekonomski proizvod prikazuje konstantan rast. Kao što je očekivano, kretanje nivoa BDP-a je približno isto za dva entiteta i BD.



Grafikon 1

Bruto domaći proizvod, 2006.-2014. (u milijardama KM)

Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Statistički godišnjak RS za 2015. godinu, BHAS



Grafikon 2

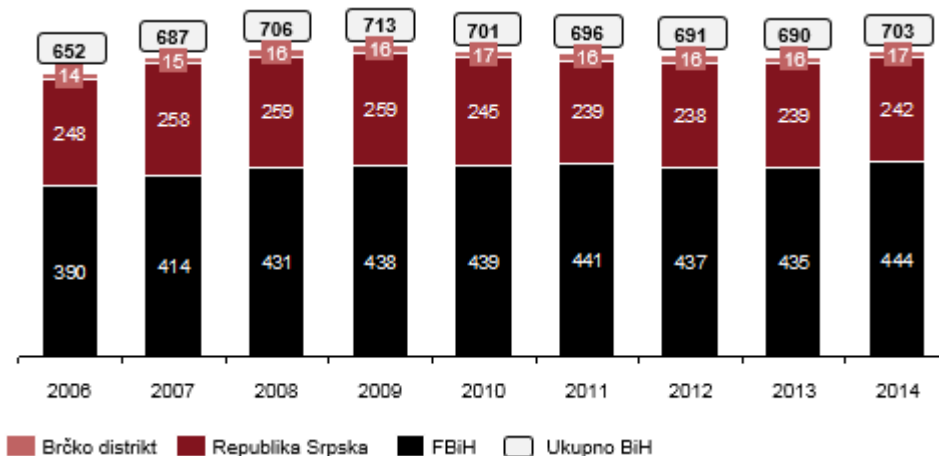
Bruto domaći proizvod po glavi stanovnika, 2006.-2014. (u hiljadama KM)

Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Statistički godišnjak RS za 2015. godinu, BHAS

Grafikon 2 prikazuje nivoe BDP-a po glavi stanovnika, mjereno u hiljadama KM, posmatrano u periodu od 2006. do 2014. godine na državnom nivou. Ekvivalentno ukupnom BDP-u, prihod/ proizvod po glavi stanovnika je znatno povećan u posljednjih deset godina. Proizvod po glavi stanovnika se često smatra kao dobar pokazatelj za mjerenje individualnog bogatstva ili kupovne moći stanovnika neke zemlje. Na entitetskom nivou, BDP po glavi stanovnika je pratio pozitivan trend. Međutim, u apsolutnom smislu, FBiH i Republika Srpska su zabilježile sličan iznos BDP-a po stanovniku, dok je Brčko distrikt zabilježio veći BDP po glavi stanovnika u toku analiziranog perioda.

2.1.2 Zaposlenost

U ovoj sekciji su analizirani trendovi na tržištu rada uočeni u državi BiH tokom perioda na koji se odnosi studija (2006.-2014.).



Grafikon 3

Broj zaposlenih osoba, 2006.-2014. (u hiljadama)

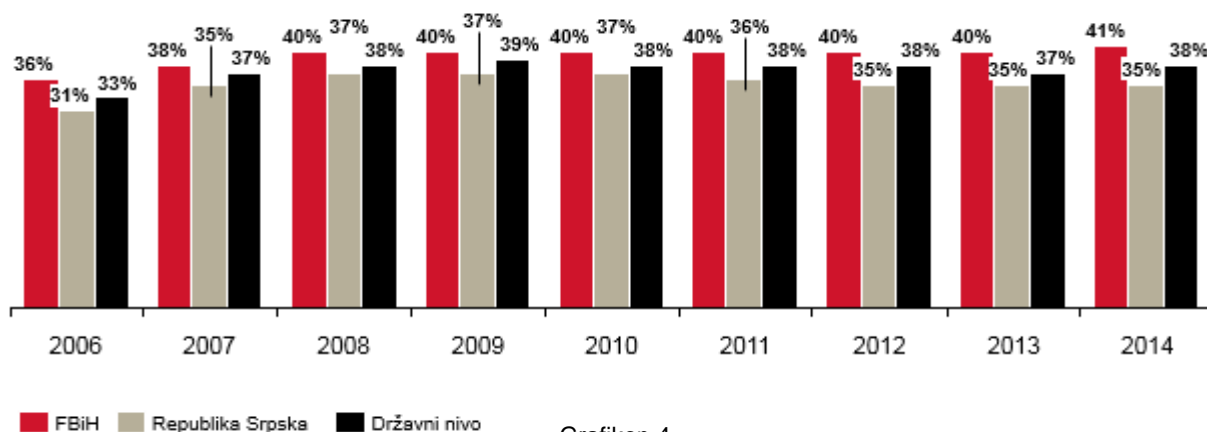
Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Zavod za statistiku RS, Upitnik o radnoj snazi i Statistički godišnjak RS za 2015. godinu, BHAS

Tačnije, podaci zabilježeni u odnosu na opće nivoe zaposlenosti provjereni su za državu u cjelini i za pojedine entitete. Gore navedeni Grafikon 3 prikazuje zaposlene osobe u BiH na godišnjem nivou. Zaposlene osobe su one koje su zaposlene na neodređen ili određen period, radeći puno ili skraćeno radno vrijeme. Moguće je primijetiti da je broj zaposlenih osoba rastao konstantno od 2006. do 2009. godine. Zatim je uslijedio četverogodišnji period pada, dok je blagi oporavak zabilježen u 2014. godini.

Međutim, podaci prikupljeni na entitetskom nivou pokazuju da su trendovi zapošljavanja bili vrlo različiti među entitetima. Zapravo, FBiH je doživjela značajan i stalan rast tokom posmatranog perioda, bilježeći ukupni maksimum od 444 hiljada zaposlenih u 2014. godini, u odnosu na zabilježenih 390 u 2006. Sličan rast je uočen i za Brčko distrikt, dok je konstantno smanjenje broja zaposlenih zabilježeno u Republici Srpskoj od 2009. godine pa nadalje.

Trend stope zaposlenosti za obuhvaćene države i regione prikazan je na grafikonu u nastavku. Navedeni pokazatelj predstavlja omjer broja zaposlenim i radno sposobnog stanovništva. Dob radno sposobnog stanovništva BiH se sastoji od osoba koje imaju najmanje 15 godina. Ukupna radna snaga neke zemlje uključuje i zaposlene i nezaposlene osobe.

Podatak za dob radno sposobnog stanovništva za Brčko distrikt nedostaje. Dakle, grafikon u nastavku samo bilježi stope zaposlenosti na ukupnom području FBiH i RS-a. U periodu 2006.-2010., stopa zaposlenosti u navedenom regionu je bila u rasponu od 33% do 39%. Trend stope zaposlenosti je sličan onome koji je zabilježio rast u periodu od 2006. do 2010. godine i onda opadao sve do 2014. godine.



Grafikon 4

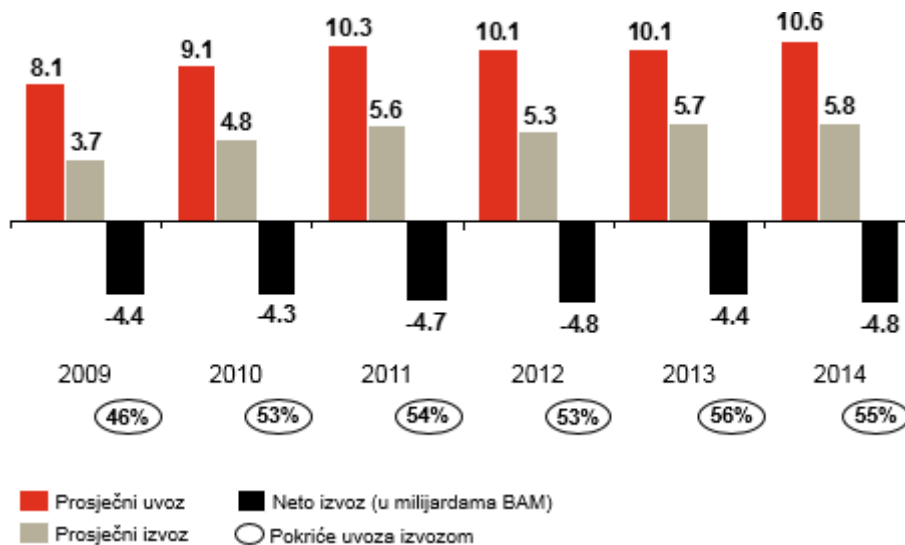
Stopa zaposlenosti, 2006.-2014.

Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Zavod za statistiku RS, Upitnik o radnoj snazi i Statistički godišnjak RS za 2015. godinu

Podaci za FBiH su u skladu s onim koji su zabilježeni za broj zaposlenih. S druge strane, unatoč smanjenju broja zaposlenih osoba, stopa zaposlenosti je rasla u Republici Srpskoj tokom posmatranog perioda, signalizirajući vjerovatno smanjenje dobi radno sposobnog stanovništva koje bi moglo biti posljedica razvoja regionalne demografske krivulje, odnosno migracija.

2.1.3 Vanjska trgovina¹

U ovoj sekciji se analiziraju međunarodni trgovinski tokovi koji uključuju BiH i njene trgovinske partnere. Grafikon 5 prikazuje trend uočen za trgovinski bilans države prema uvoznim i izvoznim vrijednostima. Iako izgleda da je trgovinski bilans bio stalno negativan, čini se da je međunarodni obim trgovine konzistentno rastao tokom analiziranog perioda (2009.-2014.).

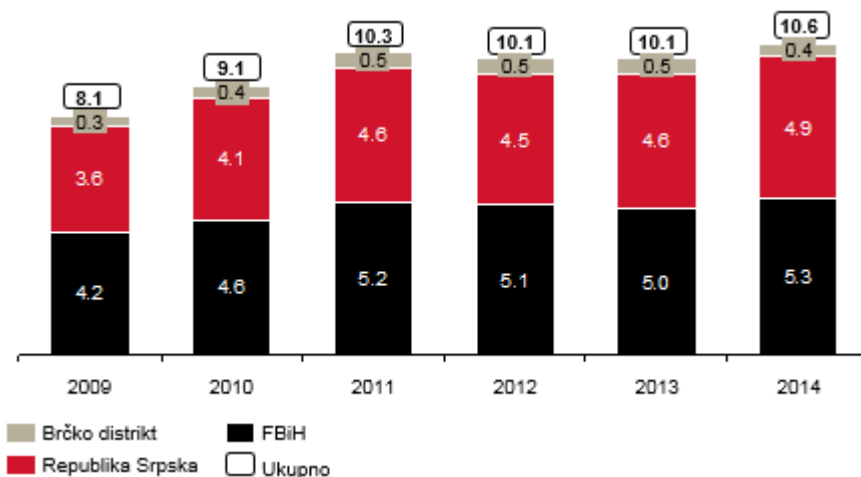


Grafikon 5

Uvoz, izvoz, trgovinski saldo (u milijardama KM) i pokrivenost uvoza izvozom u BiH (u %) 2009.-2014.

Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Statistički godišnjak RS za 2015. godinu, BIHAS

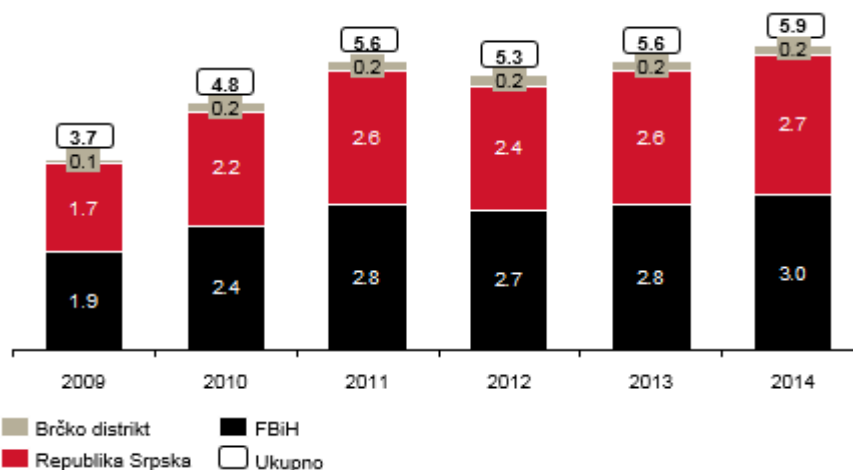
¹ Izvor: Statistički godišnjak RS, novembar 2015.



Grafikon 6

Uvoz, 2009.-2014. (u milijardama KM)

Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Statistički godišnjak RS za 2015. godinu, BIHAS



Grafikon 7

Izvoz, 2009.-2014. (u milijardama KM)

Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Statistički godišnjak RS za 2015. godinu, BIHAS

Prethodni grafikoni prikazuju nekoliko trendova:

- Privreda je zabilježila rast u posmatranom periodu, kako u apsolutnom iznosu tako i po glavi stanovnika
- Zaposlenost unutar dva entiteta i BD ima prilično heterogen trend
- Međunarodna trgovina je zabilježila primjetan rast

Ovakvi trendovi podrazumijevaju da su ključni pokretači mobilnosti rasli u posmatranom periodu, sa izuzetkom zaposlenosti. Podaci o prometu prikazani narednim poglavljem će potvrditi da je mobilnost povećana u slučaju najznačajnijeg vida prijevoza (cestovnog), dok su nivoi prometa više fluktuirajući u ostalim vidovima prijevoza.

2.2 Ceste

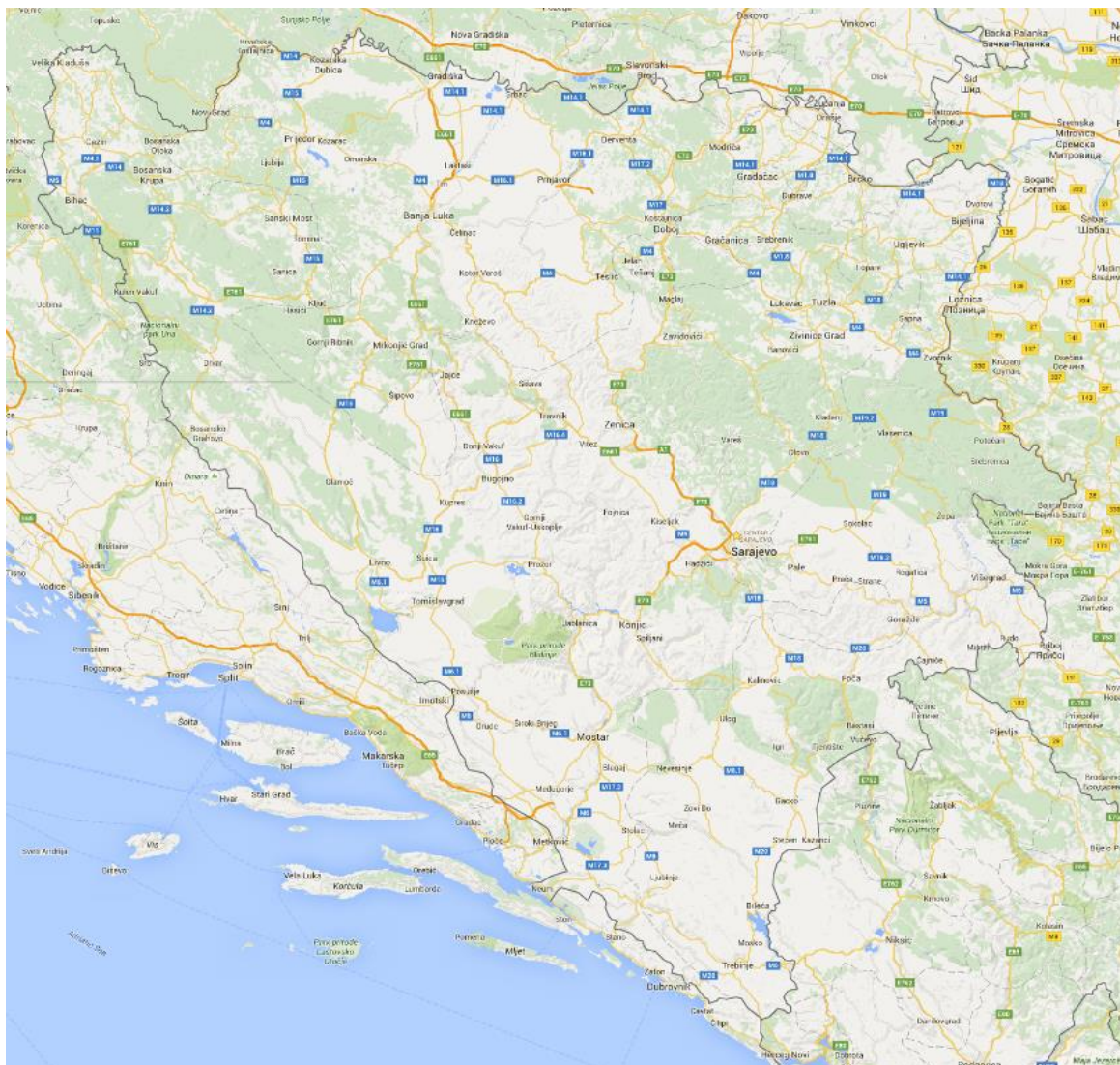
2.2.1 Infrastruktura

2.2.1.1 Državni nivo (međunarodni i međuentitetski)

Ukupna dužina cestovne mreže u BiH je 24.796 km. Cijela mreža se može podijeliti prema sljedećoj kategorizaciji:

- 3.970 km Glavne/državne ceste (16,0%); od čega je 128,7 km klasificirano kao autoceste² (120 km autoceste i 28,7 km ceste rezervirane za motorni promet)
- 4.611 km Sekundarne/regionalne ceste (18,6%)
- 14.200 km Ostale/lokalne ceste³ (57,3%)

Pregled cijele mreže je predstavljen na sljedećoj mapi:



Mapa 1
Mapa cestovne mreže u BiH

Dio cestovne mreže BiH ima međunarodni strateški značaj u regionu zapadnog Balkana, zbog uključenja u **SEETO sveobuhvatnu mrežu**⁴. U tom smislu, **sveobuhvatnu mrežu**, identificiranu SEETO Memorandumom o razumijevanju,

² Dionice ceste koje zadovoljavaju visoke standarde kvalitete, odlikovane odvojenim kolovozom (2x2 + 1 zaustavna traka), sa maksimalnom dozvoljenom brzinom preko 110 km/h i bez ukrštanja na istom nivou sa bilo kojom cestom, željeznicom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom.

³ Nepotpuni podaci za lokalne ceste

⁴ SEETO (eng. South East Europe Transport Observatory) je regionalna prometna organizacija osnovana Memorandumom o razumijevanju za razvoj regionalne mreže prometa (MoU) potpisanim 11. juna 2004. godine od strane vlada Albanije, Bosne i

treba posmatrati kao multimodalnu regionalnu prometnu mrežu koja je osnova za realizaciju prometnih investicionih programa.

Pored toga, 27. augusta 2015. godine, tokom **Samita zapadnog Balkana 6 (WB6)** održanog u Beču, predstavnici WB6 i Evropske unije su postigli dogovor o indikativnom proširenju **Transevropske prometne mreže** na Balkanu. Kao rezultat tog sporazuma, cijela SEETO sveobuhvatna mreža je sada integrirana u TEN-T mrežu. Shodno tome, povezane TEN-T mape su u skladu s tim ažurirane.⁵

Prateći strukturu sa dvostrukim slojem TEN-T mreže (Uredba EU br. 1315/2013), Aneks 1 WB6⁶ sporazuma dogovorenog na samitu u Beču, jasno je uspostavljena osnova i sveobuhvatna mreža za zemlje zapadnog Balkana. U tom smislu, mapa prikazuje sve dionice cesta koje su dio evropske TEN-T osnovne i sveobuhvatne mreže.



Mapa 2

Indikativno proširenje TEN-T cestovne mreže na EU susjedne zemlje na zapadnom Balkanu

Izvor: Direktiva (EU) br. 2016/758

WB6 Aneks 1 uključuje listu **“preidentificiranih projekata”**, tj. identifikacija prioriternih radova i studija radi poboljšanja kvaliteta infrastrukture na produžetku TEN-T koridora i osnovne mreže na zapadnom Balkanu. Što se tiče cestovne mreže BiH, sljedeći preidentificirani projekti su identificirani u Aneksu 1 WB6:

Hercegovine, Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Crne Gore i Srbije i Misije Ujedinjenih naroda na Kosovu i Evropske komisije

⁵ Shodno tome, Aneks III Uredbe (EU) br. 1315/2013 je dopunjen Uredbom br. 2016/758

⁶ Vienna (Beč) Zapadni Balkan Samir 2015 – Aneks 1 “povezivanje”

| |
|---|
| Mediteranski koridor: |
| Radovi za sljedeće dionice: <ul style="list-style-type: none"> • Odžak – Svilaj, • Granični prijelaz i prekogranični most Svilaj na rijeci Savi, • Odžak – Vukosavlje – Podnovlje – Rudanka – Doboj jug; Tarčin – Konjic; Mostar sjever - Počitelj |
| Ostale dionice u osnovnoj mreži |
| Radovi na graničnom prijelazu i prekogranični most Gradiška preko rijeke Save |

Lista preidentificiranih projekata naglašava značaj prekograničnih projekata (BiH – Hrvatska) za implementaciju Mediteranskog koridora i TEN-T produžetka osnovne mreže.

Agenda o povezivanju⁷, uključena i u Aneks 1 WB6, definira status sufinansiranja investicionih projekata na zapadnom Balkanu u 2015. godini. Sljedeća tabela sadrži dva cestovna projekta sadržana u Agendi o povezivanju BiH, gdje su navedeni izvor finansiranja (međunarodna finansijska institucija), vrijednost investicije i dodijeljenih subvencija. Ova tabela, također, prikazuje novi sloj kodifikacije projekata (CVc, R2a) povezanih sa SEETO koridorom i rutama.

| Referenca | Izvor finansiranja | Opis | Investicija (milioni eura) | Subvencija (milioni eura) |
|----------------------|--------------------|--|----------------------------|---------------------------|
| WBIF CF 1006 BIH TRA | EIB | Mediteranski koridor (CVc): Bosna i Hercegovina – Cestovna interkonekcija sa Hrvatskom | 109 | 22 |
| WBIF CF 1009 BIH TRA | EIB | Mediteranski koridor (R2a): Bosna i Hercegovina – Cestovna interkonekcija sa Hrvatskom | 34,4 | 6,8 |

Tabela 1
Investicioni projekti u BiH u Agendi o povezivanju
Izvor: Aneks 1 u WB6

Sljedeća mapa prikazuje povezanost između TEN-T i SEETO sveobuhvatne mreže. U tom smislu, mapa jasno ističe kako SEETO sveobuhvatne rute i koridori (R1, R2a, R2b, R3 i Vc) čine dio Transevropske prometne mreže. Važno je napomenuti da je indikativno proširenje TEN-T mreže zapadnog Balkana grupirano u "rute" i "koridore" po SEETO: potonji su kodirani po usvojenoj "tradicionalnoj" kodifikaciji ranije korištenoj od strane "Panevropskih koridora". Dakle, "Koridor Vc" označava južni produžetak bivšeg "Panevropskog Koridora V".

⁷ Ibidem.



Mapa 3
SEETO sveobuhvatne rute i koridori
Izvor: SEETO

Zbog obrazloženja ovog aspekta, sljedeća tabela prikazuje sve uključene dionice, navodeći odgovarajući SEETO koridor/rutu čiji su dio, kao i njihove evropske cestovne kodove:

| Panevropska ruta | Od | Do | Udaljenost (km) | Osnovna/sveobuhvatna TEN-T dionica (kao što je navedeno EU uredbama) | EU cesta |
|------------------|----------------------|--------------------|-----------------|--|----------|
| R1 | Neum sjeverozapad | Neum jugoistok | 7 | Osnovna | E65 |
| R2a | Granica sa Hrvatskom | Gradiška | 4 | Osnovna | E661 |
| R2a | Gradiška | Banja Luka | 44 | Osnovna | E661 |
| R2a | Banja Luka | Jajce | 76 | Osnovna | E661 |
| R2a | Jajce | Donji Vakuf | 34 | Osnovna | E661 |
| R2a | Donji Vakuf | Travnik | 37 | Osnovna | E661 |
| R2a | Travnik | Lašva | 33 | Osnovna | E661 |
| R2b | Sarajevo | Dobro Polje | 44,6 | Sveobuhvatna | E762 |
| R2b | Dobro Polje | Foča | 31 | Sveobuhvatna | E762 |
| R2b | Foča | Šćepan Polje | 21 | Sveobuhvatna | E762 |
| R3 | Sarajevo | Pale | 26 | Sveobuhvatna | E761 |
| R3 | Pale | Sokolac | 32 | Sveobuhvatna | E761 |
| R3 | Sokolac | Rogatica | 28 | Sveobuhvatna | E761 |
| R3 | Rogatica | Ustiprača | 18 | Sveobuhvatna | E761 |
| R3 | Ustiprača | Višegrad | 27 | Sveobuhvatna | E761 |
| R3 | Višegrad | Granica sa Srbijom | 20 | Sveobuhvatna | E761 |
| Vc | Bosanski Šamac | Vukosavlje | 20 | Osnovna | E73 |
| Vc | Vukosavlje | Doboj | 46,6 | Osnovna | E73 |

| Panevropska ruta | Od | Do | Udaljenost (km) | Osnovna/sveobuhvatna TEN-T dionica (kao što je navedeno EU uredbama) | EU cesta |
|------------------|----------------------|----------------------|-----------------|---|----------|
| Vc | Doboj | Maglaj | 37 | Osnovna | E73 |
| Vc | Maglaj | Zenica | 58 | Osnovna | E73 |
| Vc | Zenica | Lašva | 8 | Osnovna | E73 |
| Vc | Lašva | Visoko | 35 | Osnovna | E73 |
| Vc | Visoko | Podlugovi | 9 | Osnovna | E73 |
| Vc | Podlugovi | Semizovac | 9 | Osnovna | E73 |
| Vc | Semizovac | Sarajevo | 8 | Osnovna | E73 |
| Vc | Sarajevo | Blažuj | 9 | Osnovna | E73 |
| Vc | Blažuj | Tarčin | 19 | Osnovna | E73 |
| Vc | Tarčin | Konjic | 24 | Osnovna | E73 |
| Vc | Konjic | Jablanica | 22 | Osnovna | E73 |
| Vc | Jablanica | Mostar obilaznica 1 | 51 | Osnovna | E73 |
| Vc | Mostar obilaznica 1 | Mostar obilaznica 2 | 20 | Osnovna | E73 |
| Vc | Mostar obilaznica 2 | Buna (Žitomislić) | 10 | Osnovna | E73 |
| Vc | Buna (Žitomislić) | Tasovčići (Čapljina) | 16 | Osnovna | E73 |
| Vc | Tasovčići (Čapljina) | Doljani | 9 | Osnovna | E73 |

Tabela 2

Dionice obuhvaćene u Panevropski koridor/rutu kao i transevropsku kodifikaciju cesta

Izvor: SEETO višegodišnji planovi (eng. MAP: Multi-Annual Planning) za 2015. (MAP 2015) i 2016. (MAP 2016) godinu/prioritetni projekti za ceste

Razvojni plan SEETO sveobuhvatne mreže za 2015. godinu je objavljen na 10. godišnjici SEETO-a. Plan predstavlja pomak u Višegodišnjem regionalnom prometnom planiranju. Objavljen nakon širokih procesa konsultacija sa relevantnim zainteresiranim stranama, Višegodišnji plan 2015. je redizajniran kako bi tijelima za prometno planiranje i potencijalnim investitorima bolje prezentirao informacije o politici i prioritetnim infrastrukturnim projektima.

Višegodišnji plan za 2015. godinu razlikuje dvije vrste prioritetnih projekata predstavljenih u dvije odvojene liste:

- Prioritetni projekti koji ispunjavaju uvjete za finansiranje – napredni projekti za koje je dostupna sveobuhvatna ocjena, na osnovu izvršene studije izvodljivosti i, ako je dostupno, kompletna projektna dokumentacija, u skladu sa EU procedurama za programiranje i pravilima nabavke.
- Prioritetni projekti za pripremu – projekti koji zahtijevaju punu pripremu projekata i ocjenu projekta kako bi se utvrdila njihova izvodljivost. Ovi projekti nisu spremni za realizaciju, ali sredstva su potrebna za obavljanje potrebnih pripremnih radova.

Jedan od najvećih postignutih rezultata tokom SEETO procesa saradnje je bilo široko prihvaćanje nove SEETO metodologije za ocjenjivanje prioritetnih projekata usvojene u julu 2012. godine kako bi se regionalnim učesnicima i potencijalnim eksternim finansijerima pružio neutralan i konzistentan pogled na kvalitet projekata izabranih za realizaciju SEETO sveobuhvatne mreže.

Prateći metodologiju ocjenjivanja, SEETO je u Višegodišnjem planu za 2015. godinu predstavio listu prioritetnih projekata koji su ažurirani u **Višegodišnjem planu za 2016. godinu**.

Najveći dio preidentificiranih cestovnih projekata Agende o povezivanju je smatrano "Prioritetnim projektima koji ispunjavaju uvjete za finansiranje" u Višegodišnjem planu SEETO 2016, kao relevantnog za razvoj TEN-T mreže. Te planirane investicije su predstavljene u sljedećoj tabeli. One pokrivaju izabrane dionice preidentificiranog Koridora Vc i rutu 2a te jednu dionicu na ruti 2b.

| Panevropske rute | Referenca ka MAP 15 ili MAP 16 | Naziv projekta | TEN-T mreža | Procijenjeni trošak (milioni eura) | Dužina (km) | SEETO prioritetni projekat | TEN-T preidentificirani projekat |
|------------------|--------------------------------|---|--------------|------------------------------------|-------------|----------------------------|----------------------------------|
| Vc | MAP 2015 | Izgradnja dionice autoceste Odžak – Vukosavlje – Podnovlje – Rudenka - Doboj jug | Osnovna | 356 | 50 | Da | Da |
| Vc | MAP 2016 | Izgradnja dionice autoceste Odžak - Svilaj, granični prijelaz i prekogranični most Svilaj preko rijeke Save | Osnovna | 109 | 11 | Da | Da |
| Vc | MAP 2016 | Građevinski radovi na dionici autoceste Tarčin - Konjic | Osnovna | 400 | 21 | Da | Da |
| Vc | MAP 2016 | Građevinski radovi na dionici autoceste Mostar sjever - Počitelj | Osnovna | 350 | 37 | Da | Da |
| R2a | MAP 2016 | Izgradnja prekograničnog mosta Gradiška preko rijeke Save | Osnovna | 105 | | Da | Da |
| R2b | MAP 2015 | Nadogradnja Brod na Drini (Foča) - Hum (Šćepan Polje) | Sveobuhvatna | 62 | 23 | Da | Ne |

Tabela 3

Lista prioriternih projekata koji ispunjavaju uvjete za EU finansiranje prema SEETO MAP 2016

Izvor: SEETO MAP 2016

SEETO Višegodišnji plan 2016. uključuje jedan cestovni projekat BiH u listi "Prioriternih projekata za pripremu", naime "Završetak obilaznice Istočno Sarajevo" (87 km), koji je već uključen u SEETO Višegodišnji plan 2015. Projekat je dio TEN-T osnovne mreže i SEETO rute 3. Procijenjeni troškovi ulaganja za uspješnost provedbe su 391 milion eura.

Vlada BiH je 2016. godine dostavila EU novu listu projekata koji ispunjavaju uvjete za finansiranje, u vidu produžetka Agende o povezivanju. Sljedeća tabela prikazuje karakteristike cestovnog projekta, njihovu vezu sa spiskom u SEETO Višegodišnjem planu 2016. i sa preidentificiranim projektima.

| Referenca | Izvor finansiranja | Opis | Investicija (milioni eura) | Subvencija (milioni eura) | SEETO MAP 2016 | TEN-T preidentificirani projekat |
|-------------------|--------------------|--|----------------------------|---------------------------|----------------|----------------------------------|
| WB-IG01-BIH-TRA01 | EIB | Koridor Vc "Izgradnja dionice autoceste Zenica sjever (sjever) – Žepče jug (jug)" – Poddionica Ponirak – Donja Gračanica | 149 | 19 | Ne | Ne |
| WB-IG01-BIH-TRA02 | EIB | Koridor Vc – Izgradnja dionice autoceste Mostar jug - Počitelj | 214,5 | 39 | Da | Da |
| WB-IG01-BIH-TRA03 | EBRD | Koridor Vc – Izgradnja dionice autoceste između petlje Johovac i petlje Rudanka, priključak na cestu Doboj – Banja Luka | 420 | 69 | Da | Da |

Tabela 4

Lista prioriternih projekata koje je Vlada BiH dostavila EU za finansiranje, 2016.

Izvor: Vlada BiH

Kao što je prikazano u tabeli, lista uključuje investicije (i pripadajuću subvenciju) dionice autoceste Koridora Vc koji i dalje nisu uključeni u SEETO Višegodišnji plan 2016. projekte koji ispunjavaju uvjete za finansiranje, kao ni u listu preidentificiranih projekata.

2.2.1.2 FBiH

Glavne karakteristike cestovne mreže na entitetskom nivou:

Postojeće ceste imaju sljedeće karakteristike:

- Ukupna dužina autoceste u upotrebi je 92 km
- Ukupna dužina cestovne mreže sa dvije trake je 4.684 km:
 - Magistralna mreža sa dvije trake je duga 2.137 km
 - Regionalna mreža sa dvije trake je duga 2.547 km

Glavna kritična pitanja

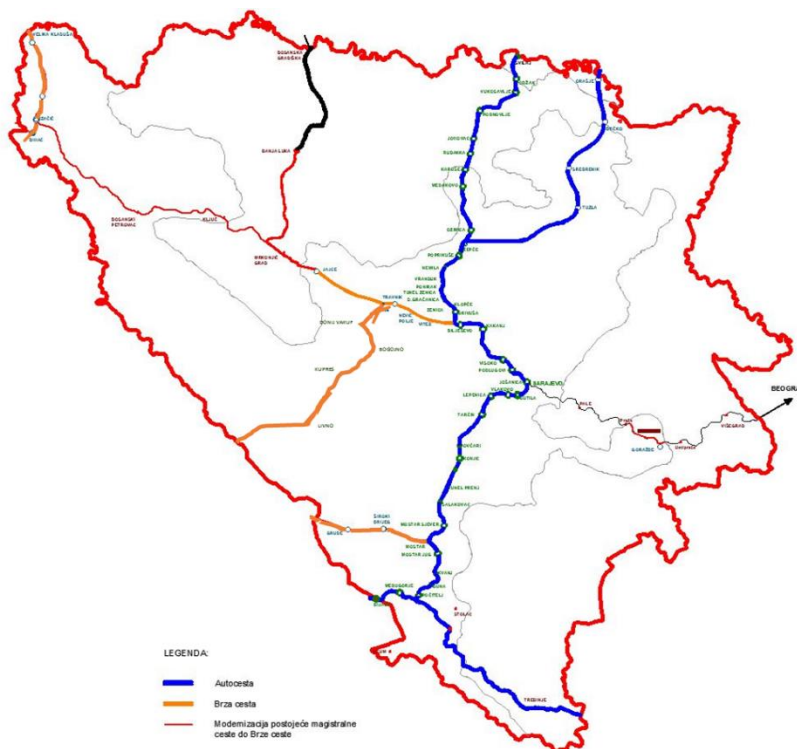
- Veliki broj magistralnih i regionalnih cesta zahtijevaju značajne intervencije
- Prometna uska grla u većim gradovima
- Kritični faktori na cestovnoj mreži: crne tačke, loša geometrija, nivo razvoja zemlje koji ne dozvoljava odgovarajuću rekonstrukciju

Planirane investicije

U cilju rješavanja navedenih pitanja, potrebno je nekoliko investicija kako bi se poboljšala kvaliteta cestovne mreže. U tom smislu, FBiH predviđa sljedeće intervencije, grupirane po kategoriji cesta:

- Autoceste: 100 km brzih cesta će se nadograditi u autocestu (sa procijenjenim ukupnim troškom od oko 472 miliona eura). Glavni problem za razvoj autocesta je postojeći model finansiranja
- Magistralne ceste: Glavne planirane intervencije se sastoje od "Programa modernizacije" koji će se razvijati konkretno u kratkom i srednjem roku
 - a) Kratkoročne investicije (u toku 2016.-2020.) sa procijenjenim ukupnim troškom od oko 165,72 miliona eura (dijelom finansirane kroz kredit EIB-a/ WB-a od 100,72 miliona eura a ostatak finansiran kroz EBRD)
 - b) Srednjoročne investicije sa procijenjenim ukupnim troškom od oko 126,45 miliona eura će se finansirati putem kredita EBRD-a

Sljedeća mapa prikazuje prioritetne projekte na mreži autocesta (plava) i brzih cesta (žuta), uključujući i projekat za modernizaciju magistralnih cesta do nivoa brzih cesta (crvena).

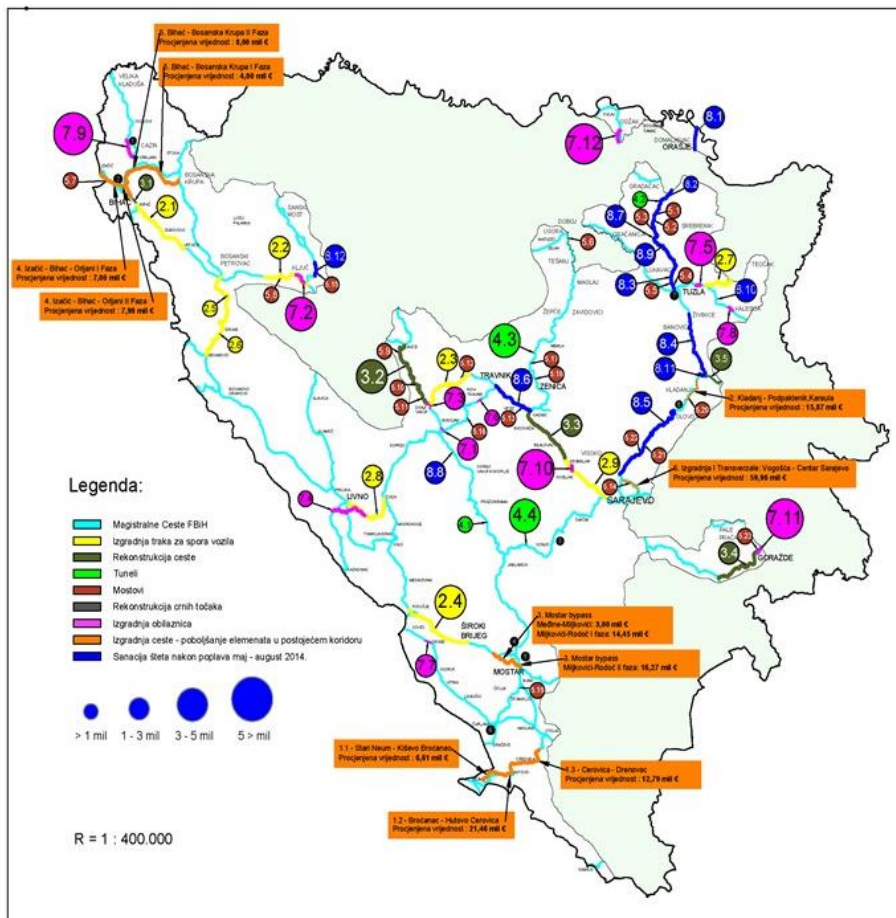


Mapa 4

Posljednja službena karta autocesta i brzih cesta

Izvor: Obrada od strane konsultanta na osnovu informacija dobijenih od FMPIK i JP Autoceste, april 2016. godine

Predstavljena mapa pojašnjava Program modernizacije magistralnih cesta 2016.-2020.



Mapa 5
 Program modernizacije magistralnih cesta 2016.-2020.
 Izvor: JP Ceste Federacije BiH Sarajevo

2.2.1.3 Republika Srpska

Glavne karakteristike cestovne mreže na entitetskom nivou:

Ukupna dužina cestovne mreže u Republici Srpskoj je 10.164,2 km. Cjelokupna mreža je podijeljena na sljedeći način:

- 32 km autoceste, koje čini pravac Gradiška – Banja Luka (E661)
- 4.132 km magistralne i regionalne ceste
- 6.000 km lokalne ceste

Pregled cestovne mreže Republike Srpske je predstavljen na sljedećoj mapi:



Мапа 6

Cestovna mreža RS

Izvor: Izmjene i dopune Prostornom planu RS 2025.

Glavna kritična pitanja

Kao što je već spomenuto, magistralne ceste imaju ukupnu dužinu od oko 4.132 km:

- 12,65% su makadamske ceste, koje je potrebno nadograditi; osim toga
- 26% mreže odlikuje kolovoz uži od 5 m
- 41% sa nagibom preko 6%
- 14% sa nagibom od 10%

Planirane intervencije

Kako bi se prevazišla glavna uska grla i postigao razvoj mreže cesta, sljedeće investicije i intervencije su planirane u RS-u:

- Nove dionice uključene u Prostorni plan Republike Srpske⁸:
- Nadogradnja određenih dionica magistralne i regionalne mreže cesta sa šljunkom (npr. M5 Mesići – Prača, M8 Foča – Vikoc itd.) koje zahtijevaju kompletnu rekonstrukciju

⁸ Izmjene i dopune Prostornog Plana RS 2025. "Službeni glasnik RS", br. 15-2015., u daljnjem tekstu: Prostorni Plan RS

- Planirane brze ceste:
 - Lukavica – Pale – Sokolac – Rogatica – Ustiprača – Višegrad – granica sa Republikom Srbije (SEETO Ruta 3)
 - Bijeljina – Zvornik – Sokolac
 - Trebinje – Gacko – Foča – Ustiprača – Višegrad
 - Prijedor – Kozarska Dubica – Donja Gradina
 - Banja Luka – Čelinac – Kotor Varoš – Obodnik

U skladu sa Dopunama Prostornog plana Republike Srpske do 2025. godine i planovima upravljanja javnim cestama, u budućem razvojnom periodu nastaviti će se sa transformacijom cestovnog prometa u interesu povećanja pouzdanosti, dostupnosti i efikasnosti. Osim kontinuiranog programiranog održavanja, rehabilitacije i modernizacije po definiranim prioritetima, u narednom periodu neophodno je izgraditi i modernizirati magistralnu i regionalnu cestovnu mrežu u Republici Srpskoj. Kao prioriteti izgradnje izdvajaju se rute:

- Magistralna cesta M-18 Brod na Drini (Foča) – Hum (Šćepan Polje) (Ruta 2b)
- Magistralna cesta R-435 Nevesinje – Berkovići
- Magistralna cesta R-405 Bronzani Majdan – međuentitetska granica RS/FBiH
- Magistralna cesta R-477 Gornji Podgradci – Mrakovica
- Magistralna cesta R-413 Kotor Varoš - Mitrovići (Kneževo)



Mapa 7

Uska grla i kritična mjesta

Izvor: Izmjena i dopuna Prostornog plana Republike Srpske do 2025.

U narednom periodu, u skladu sa Izmjenama i dopunama Prostornog plana Republike Srpske do 2025. godine, planirano je da se izgrade obilaznice oko većih regionalnih centara u Republici Srpskoj.

Navedeni prioriteti za izgradnju cestovne mreže i obilaznica će se implementirati u skladu sa godišnjim planovima i finansijskim mogućnostima.

2.2.1.4 Brčko distrikt

Glavne karakteristike cestovne mreže Distrikta

- **Ukupna mreža:** 870 km; magistralne ceste 37 km, regionalne ceste 40 km, lokalne i nerazvrstane ceste 500 km, ulice 293 km
- **Asfaltiranje:** 580 km asfaltirano i 290 km neasfaltiranih cesta (uglavnom lokalni i nerazvrstani)
- **Mreža magistralnih cesta:** 37 km; M14.1 Lončari - Bijeljina (glavni tranzitni pravac kroz gradsko područje Brčko) i M1.8 Orašje - Tuzla (na zapadnoj periferiji BD); standardi magistralnih cesta: pojedinačne ceste sa dvije trake, 6-7 m širine
- **Mreža regionalnih cesta:** 40 km; R458 Brčko - Lopare i R460 Brčko - Gračanica; standard regionalnih cesta: pojedinačne ceste sa dvije trake, 6 m širine
- **Mreža lokalnih cesta:** cca 170 km; standard lokalnih cesta: pojedinačni kolovoz, 4-5 m širine

Glavna kritična pitanja

- Najkritičnije usko grlo se odnosi na M14.1 u urbanom području Brčkog, jer je glavni zapad – istok tranzitni pravac u Bijeljini i dalje za sva vozila, uključujući i teške kamione
- Loše stanje trotoara na magistralnim i regionalnim cestama (česte pukotine i neravnine)
- Značajan dio lokalnih cesta je neasfaltiran

Planirane intervencije

Kako bi se prevazišla glavna uska grla i postigao razvoj mreže cesta, u Distriktu su planirane sljedeće investicije i intervencije:

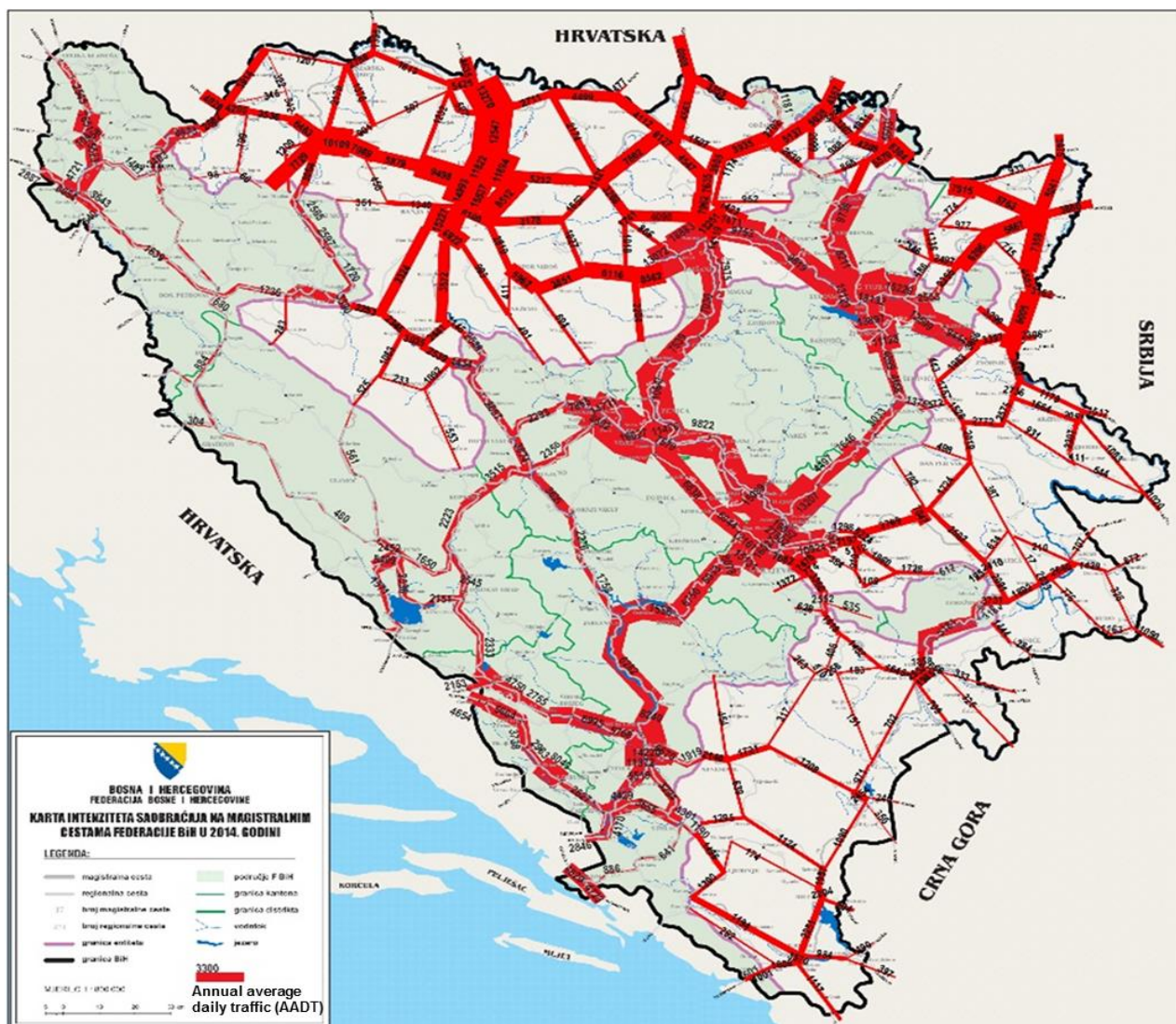
- Nove dionice:
 - Izgradnja obilaznice zapad – istok koja će imati ulogu usmjeravanja toka tranzitnog prometa iz gradskog područja Brčkog (standardi magistralnih cesta za 80 km/h, dužine 18 km)
 - Izgradnja autoceste Tuzla – Orašje (50 km prolazi kroz BD, uključujući poveznice na postojeće cestovne mreže)
 - Autocesta Tuzla – Orašje: Gorica – Brka – Dubrave; implementacija projekta je planirana, ali još nije počela
 - Obilaznica: Gorice – Grbavica – Čađavac – Gredice; implementacija projekta je počela
- Rehabilitacija / Rekonstrukcija:
 - Rekonstrukcija i rehabilitacija asfalta na postojećim magistralnim i regionalnim cestama
 - Asfaltiranje i obnova neasfaltiranih lokalnih cesta
 - Rutinsko održavanje, uključujući i zimsko održavanje: 1,5 miliona KM + 1 miliona KM godišnje
 - Rekonstrukcija zastarjelog asfalta: 1 milion KM godišnje

2.2.2 Cestovni promet, flota cestovnih vozila i sigurnost na cestama

2.2.2.1 Cestovni tok

Sljedeća mapa prikazuje mrežu magistralnih cesta u BiH (raspodjela protoka vozila na cestovnoj mreži) tokom 2014. Kao što možemo vidjeti na mapi, čvorovi magistralnih cesta su u područjima oko velikih gradova u BiH: Sarajevo, Banja Luka, Tuzla i Mostar.

Osim toga, vidimo da je vertikalni prometni tok frekventniji od horizontalnog prometnog toka obzirom na činjenicu da su najveći gradovi vertikalno pozicionirani. Jedinica mjere toka prometa je prosječni godišnji dnevni promet.



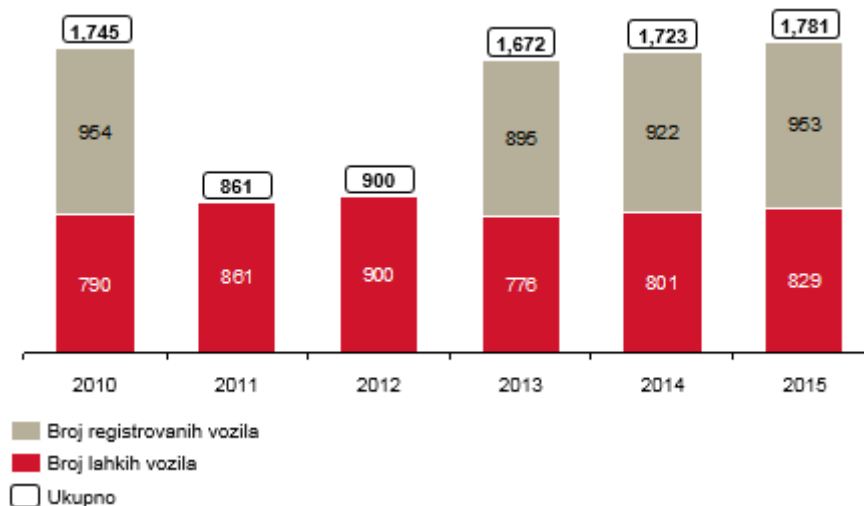
Mapa 8

Mapa intenziteta na magistralnim cestama BiH (Prosječni godišnji dnevni promet, AADT)

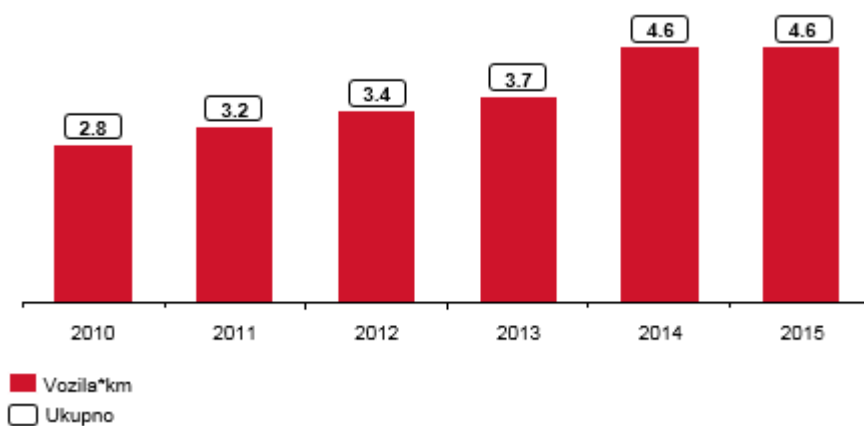
Izvor: Brojanje prometa na magistralnim cestama u 2014. godini
http://www.jpfbih.ba/ba/publikacije/Brojanje_saobraćaja_F_BiH_2014.pdf

2.2.2.2 Cestovni promet putnika: vozni park i promet

Sljedeći grafikoni prikazuju historijski trend cestovnog prometa u BiH. U 2011. i 2012. godini, BiH je imala najveći broj vozila u zadnjih 6 godina. U 2010. i 2015. godini, BiH je imala približno isti broj vozila. Broj lakih vozila se značajno ne razlikuje u zadnjih 6 godina. Broj pređenih kilometara ima trend rasta.



Grafikon 8
Historijski trend cestovnog prometa u BiH – broj registriranih motornih vozila, 2010.-2015. (u hiljadama)
Izvor: Agencija za statistiku BiH



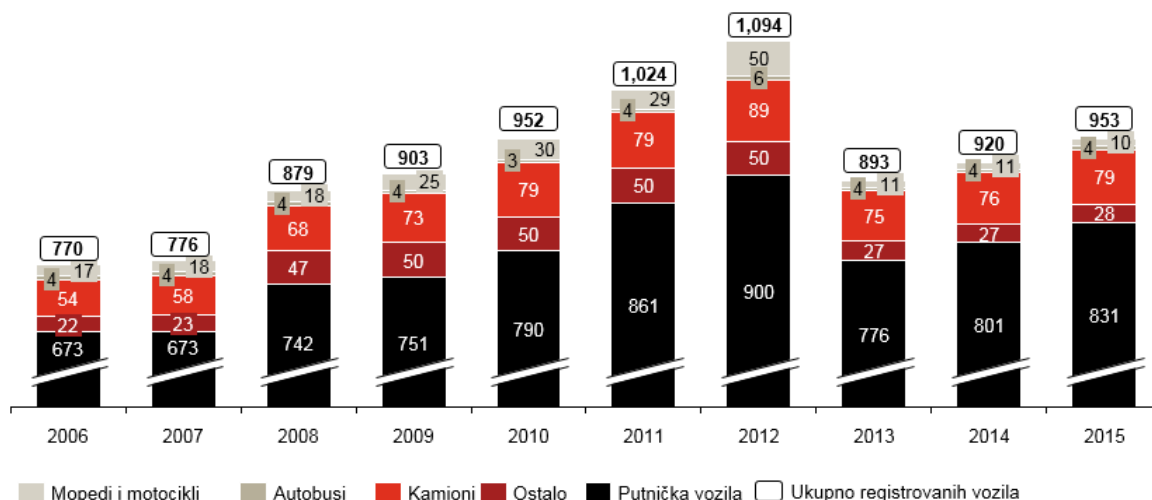
Grafikon 9
Historijski trend cestovnog prometa u BiH – vozila*km, 2010.-2015. (u milionima)
Izvor: Agencija za statistiku BiH

Glavna polazišta - odredišta su dionice:

- Sarajevo – Tuzla
- Zenica – Travnik
- Zenica – Doboj
- Banja Luka – Gradiška
- Sarajevo – Mostar
- Brčko – Bijeljina
- Travnik – Bihać

Dok je broj registriranih motornih vozila (Grafikon 8) bio stabilan u protekle tri godine (povećanje od +6%), pokazatelj vozila*km je porastao za +20% (Grafikon 9). To znači da su se u nedavnoj prošlosti vozila više koristila nego prije.

Sljedeći grafikon prikazuje broj registriranih motornih vozila po vrsti u BiH (2006.-2015.). Kao što smo već spomenuli u tekstu iznad, najveći broj vozila u BiH u posljednjih 10 godina (kao što je prikazano ispod) je bio u godini 2011. i 2012.

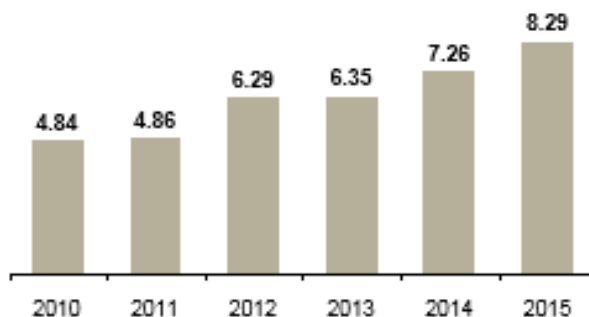


Grafikon 10
 Broj registriranih motornih vozila u BiH (2006.-2015.)
 Izvor: IDDEEA, BIHAMK, Sarajevo

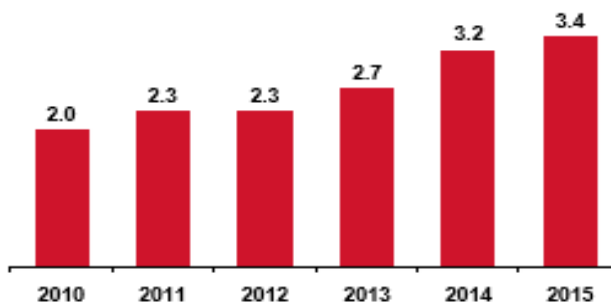
2.2.2.3 Teretni cestovni promet: vozni park i promet

Sljedeći grafikon prikazuje historijski trend teretnog prometa u BiH. Grafikon prikazuje trend rasta u posljednjih 6 godina za tone prevezene vozilima. Isto važi i za pokazatelj koji prikazuje pređene kilometre vozila u teretnom prometu. Broj teretnih vozila je dostigao svoj maksimum u 2012. godini, ali broj je uglavnom ostao isti u posljednjih 6 godina.

Dok je broj kamiona (Grafikon 11) bio stabilan u protekle tri godine (neznatno povećanje od +5%), obim prevezenog tereta porastao je za +21%. To znači da su se u nedavnoj prošlosti vozila više koristila nego prije.



Grafikon 11
 Količina prevezenog tereta u BiH, 2010.-2015. (u milionima tona)
 Izvor: IDDEEA, BIHAMK, Sarajevo



Grafikon 12
 Količina prevezenog tereta u BiH, 2010.-2015. (u milijardama tona*km)
 Izvor: IDDEEA, BIHAMK, Sarajevo

Glavna polazišta - odredišta su dionice:

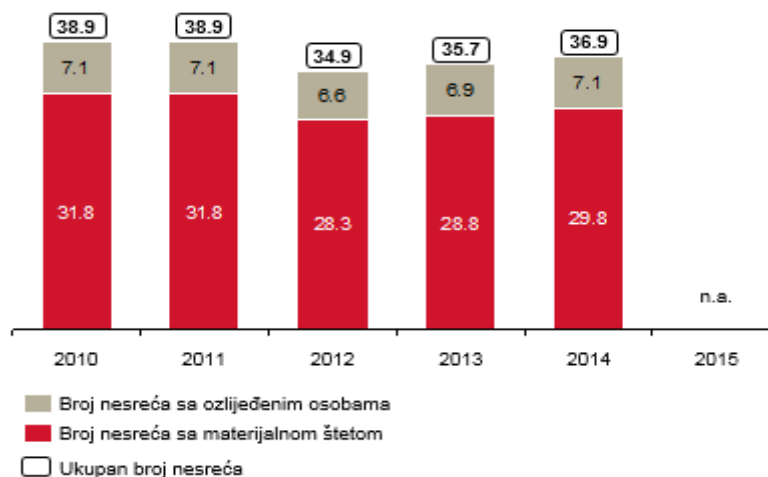
- Sarajevo – Tuzla
- Zenica – Travnik
- Zenica – Doboj
- Banja Luka – Gradiška
- Sarajevo – Mostar
- Brčko – Bijeljina
- Travnik – Bihać

2.2.2.4 Sigurnost

Prometne nesreće

Sljedeći grafikon prikazuje historijski trend prometnih nesreća u BiH. Broj nesreća je niži nego u 2010. godini, kada je broj nesreća dostigao svoj maksimum u posljednjih 5 godina (2015. godina nije uključena). Broj nesreća s povrijeđenim osobama se mijenjao tokom ovog perioda, a 2010. godine broj je približno isti kao u 2014. godini.

Bitno je spomenuti da i usprkos povećanju broja vozila, broj prometnih nesreća je ostao nepromijenjen.



Grafikon 13

Historijski trend prometnih nesreća (u hiljadama), 2010.-2015.

Izvor: IDDEA; BIHAMK

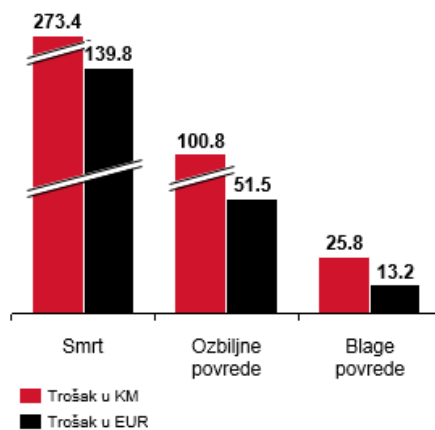
Strategija sigurnosti cestovnog prometa u BiH: unutrašnji institucionalni okvir, politička situacija i neadekvatan odnos nadležnih i odgovornih institucija prema problemu cestovnog prometa su uzrokovali da BiH još uvijek nema strategiju sigurnosti cestovnog prometa.

Također, unutrašnji institucionalni okvir i politička situacija u prošlosti su uzrokovale usvajanje sljedećih stratejskih dokumenata koji se odnose na sigurnost cestovnog prometa u BiH:

- Osnove sigurnosti cestovnog prometa u FBiH (2008.-2013.)
- Strategija za sigurnost cestovnog prometa u RS (2009.-2013.), (2013.-2022.)

Troškovi prometnih nesreća u BiH: socijalno-ekonomski gubici koji proizlaze iz prometnih nesreća u FBiH su izračunati primjenom bruto proizvoda ili metode ljudskog kapitala (priznata metodologija koja se koristi u mnogim zemljama). Ovim se procjenjuju troškovi administracije, liječenja povrijeđenih, štete na imovini i izgubljena produktivnost poginulih i ozlijeđenih, a uključuje naknadu za bol, tugu i patnju.

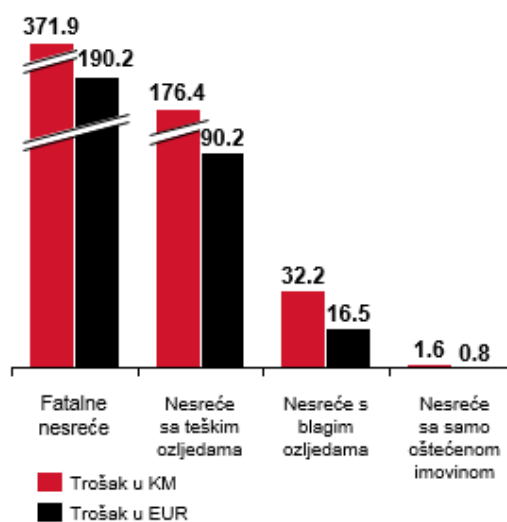
Detalji o ovim pokazateljima su prezentirani na naredna tri grafikona:



Grafikon 14

Pojedinačni gubici nastali za svaku prometnu žrtvu po težini (u hiljadama KM/EUR)

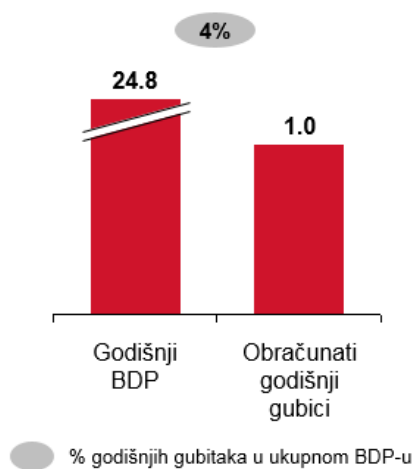
Izvor: WB; Izvještaj o troškovima prometnih nesreća u FBiH i RS



Grafikon 15

Pojedinačni gubici nastali za svaku prometnu nesreću po težini (u hiljadama KM/EUR)

Izvor: WB; Izvještaj o troškovima prometnih nesreća u FBiH i RS



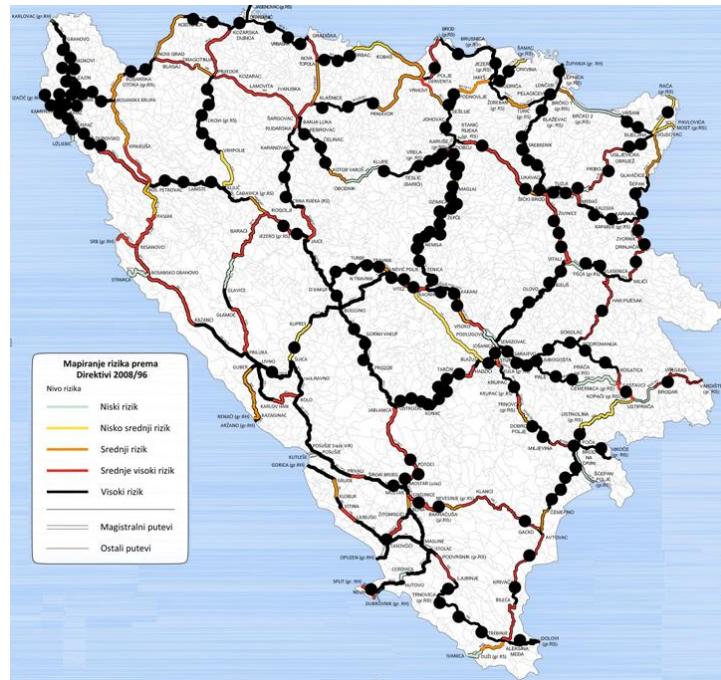
Grafikon 16

Procijenjeni godišnji gubici u bh. ekonomiji – na bazi 2010. godine (u hiljadama KM)

Izvor: WB; Izvještaj o troškovima prometnih nesreća u FBiH i RS

Sigurnost na cestovnoj mreži

Sljedeća mapa prikazuje identificirane crne tačke na autocestama i drugim glavnim cestama u BiH koji su rezultat studija i istraživanja.



Mapa 9

Identificirane crne tačke na autocestama i drugim velikim cestama u BiH

Izvor: Studija prioriteta rekonstrukcija i obnove crnih tački na magistralnim cestama u FBiH; istraživanje i uređivanje autora, 2010.

2.2.3 Regulativa

Upravljanje cestovnom mrežom u BiH se provodi u skladu sa različitim nivoima nadležnosti:

- **FBiH:** Magistralnim cestama upravljaju entitetske cestovne kompanije, JP Ceste FBiH, u skladu sa njihovom teritorijalnom i administrativnom nadležnošću. Način upravljanja regionalnim cestama se razlikuje u odnosu na magistralne ceste. Zapravo, u FBiH kantoni su odgovorni za upravljanje regionalnim cestama, a implementirani su od strane kantonalne direkcije za ceste preko odgovarajućih kantonalnih ministarstava. Autocestama upravlja JP Autoceste FBiH.
- **RS:** JP Putevi RS ima nadležnost nad regionalnim cestama. Pored toga, direkcija ima nadležnost nad lokalnim cestama unutar teritorije RS, koji posjeduje entitetski karakter. Lokalnom cestovnom mrežom upravljaju relevantne općinske vlasti u direktnoj saradnji sa kantonalnim vlastima u FBiH i JP Putevi RS. Autocestama upravlja JP Autoputevi RS.
- **BD:** Odjel za javne poslove Brčko distrikta vrši nadzor, upravljanje, održavanje i zaštitu javnih cesta, kao i objekata na tim cestama. Upravljanje, održavanje i zaštita javnih cesta i dijelom nekategoriziranih cesta, koji se utvrđuju posebnom odlukom, su u nadležnosti Vlade Brčko distrikta BiH.

2.2.3.1 Regulatorni okvir na državnom nivou

Unutar **MKP BiH** nalazi se **Sektor za promet** sa Odsjekom za cestovni promet i **Sektor za prometnu infrastrukturu, pripremu i implementaciju projekata** sa Odsjekom za ceste, željeznice, plovne puteve, luke i cjevovode i Jedinicom za implementaciju projekata (PIU). Ključne uloge MKP BiH u ovom trenutku su:

- Izrada zakona i drugih pravnih akata za cestovni promet, uključujući i međunarodne sporazume (bilateralni i multilateralni)
- Praćenje stanja i provođenje međunarodnih konvencija i sporazuma koji se odnose na cestovni promet
- Praćenje međunarodnog i međuentitetskog cestovnog prometa
- Koordinacija u implementaciji glavnih cestovnih projekata (npr. autocesta na Koridoru Vc)
- Učešće u relevantnim međunarodnim organizacijama (SEETO, CEMT itd.)
- Učešće u razvoju politike u koordinaciji sa entitetima i Brčko distriktom

Sljedeći zakoni predstavljaju pravni okvir za upravljanje i razvoj cesta u BiH:

- **Zakon o ministarstvima i drugim tijelima uprave Bosne i Hercegovine (2003. godine)** definira sljedeće odgovornosti Ministarstva komunikacija i prometa BiH koje se odnose na ceste:
 - Politika i reguliranje zajedničkih i međunarodnih komunikacionih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi sa međunarodnim organizacijama iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Priprema i izrada strateških i planskih dokumenata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija, prometa, infrastrukture i informacionih tehnologija
- **Zakon o sigurnosti cesta (decembar 2005. godine)** definira opće uvjete sigurnosti na cestama, pravila cestovnog prijevoza, prometne znakove i oznake, ograničenja u prometu, odgovornosti u slučaju prometnih nesreća, odredbe za vozače, odredbe za vozila, posebne sigurnosne mjere itd.
- **Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prometu BiH (decembar 2001. godine)** definira uvjete za cestovni promet putnika i robe u međunarodnom i međuentitetskom prometu, inspeksijskog nadzora i sl.
- **Sporazum između FBiH i RS o osnivanju zajedničke korporacije cestovne infrastrukture (BRIC) kao dio prometne korporacije (2001.);** ključna uloga BRIC-a je bila osnivanje institucionalizirane saradnje između dva entiteta u oblasti cestovne infrastrukture i osiguranja kapaciteta za donošenja odluka kako bi se osigurao nesmetan, siguran i redovan cestovni promet kroz cijelu BiH. Ostale uloge definiraju BRIC kao "tržište cesta i regulator sigurnosti". To podrazumijeva i usklađivanje u razvoju infrastrukture prioritetnih cesta međunarodne i međuentitetske relevantnosti, prvenstveno ciljajući ceste E koridora u zemlji (u to vrijeme, zemlja nije imala autoceste i brze ceste). Sjedište BRIC-a je bilo u Banjoj Luci. Pozicija BRIC-a nije osnažena, već umanjena uslijed stvaranja zasebnih entitetskih kompanija za autoceste i magistralne ceste

Sljedeća tabela ilustrira glavna regulatorna pitanja u BiH

| Glavna regulatorna pitanja | Opis |
|--|---|
| <p>Uspostaviti sistem naplate naknade za korištenje cesta i adekvatan i stabilan izvor sredstava za održavanje</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Koraci koje treba provesti radi implementacije klasifikacije mreže širom zemlje, koja je bazirana na tehničkim standardima, već dogovorenim između entiteta u pogledu dizajniranja međuentitetskih i međunarodnih cesta od regionalnog značaja (SEETO). • S obzirom da BRIC nije bio uključen u pripremu tehničkih standarda za dizajn, održavanje, nadgledanje i izgradnju cesta i autocesta, dogovorenih između entiteta, data je preporuka za uspostavljanje mehanizma za osiguranje koordinacije za pitanja sigurnost na cestama (harmonizacija u reguliranju pitanja sigurnosti na cestama). • Uspostavljanje sistema finansiranja za održavanje cesta od strane oba entiteta sa ciljem da se: (i) osigura adekvatan i siguran izvor sredstava za održavanje; (ii) uspostavi sistem naplate naknade za korištenje cestovne mreže; (iii) osigura odgovornost entitetskih vlasti za imovinu koja je vezana za ceste. • Razvoj zajedničkih politika za provođenje pravila o emisiji štetnih gasova za motorna vozila, dogovorenih na državnom nivou. |
| <p>Ohrabriti partnerstvo između privatnog i javnog sektora (JPP) ili koncesione sheme za pribavljanje kapitala neophodnog za izgradnju cesta</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Razvoj zajedničkih kriterija za određivanje prioriternih investicionih projekata za ceste kako bi se izbjeglo precjenjivanje projekata. • Uspostavljanje okvira za tendere prilikom ugovaranja koncesija, što je uvjet za osiguravanje komercijalne efikasnosti u dizajniranju, izgradnji i operativnim fazama cestovnih projekata. • Osposobiti entitete da pregovaraju o setu složenih ugovornih obaveza u okviru koncesione sheme, što čini izgradnju infrastrukture mnogo složenijom u odnosu na cestovne projekte finansirane od strane države. |

2.2.3.2 FBiH

Regulatorna tijela

- **Ministarstvo prometa i komunikacija FBiH (FMPiK)** obuhvata sektor za cestovni promet i sektor za cestovnu infrastrukturu. Trenutne ključne funkcije obuhvataju:
 - Izradu zakona i drugih pravnih akata za cestovni promet
 - Upravljanje i praćenje provođenja zakona za odgovornosti dodijeljene od strane trenutne vlasti
 - Učestovanje u koordinaciji za implementaciju projekata od međunarodnog i međuentitetskog značaja (Koridor Vc)
 - Izrada strategijskih planova i infrastrukturnih projekata vezanih za ceste

Upravljanje infrastrukturom

- **JP Autoceste FBiH** upravlja infrastrukturom autocesta i brzih cesta u FBiH
- **JP Ceste FBiH** odgovorno je za infrastrukturu magistralnih cesta
- Ostala relevantna tijela:
 - Javne ustanove za regionalne ceste (u kantonima Unsko-sanski, Tuzlanski, Zapadnohercegovački)
 - Administrativne jedinice u okviru kantonalnih ministarstava (ostali kantoni)

Finansiranje cestovne infrastrukture

Investiranje u infrastrukturu cesta je direktno vezano za subvencije koje omogućavaju održavanje i uzimanje kredita. Subvencije za ceste su podijeljene prema sljedećem modelu:

- Autoceste: 35 miliona eura za gorivo (servisiranje kredita) + 14 miliona eura za cestarine
- Resursi akciza na gorivo (gorivo, registracija itd.):
 - 40% magistralne ceste
 - 39% regionalne ceste
 - 21% lokalne ceste

Ministarstvo je iniciralo nove akcize (na gorivo):

- 0,05 eura/litara za autoceste
- 0,025 eura/litara za magistralne ceste

Glavna regulatorna pitanja za cestovni promet:

Navedena tijela su odgovorna za upravljanje, izgradnju, obnovu i održavanje cesta na svojoj teritoriji.

Sljedeći zakoni predstavljaju pravni okvir za upravljanje cestama i razvoj u FBiH:

- **Zakon o federalnim ministarstvima i drugim tijelima uprave FBiH** ("Službeni list Federacije BiH", br. 58/02, 19/03, 38/05, 2/06, 8/06, 61/06) definiše odgovornosti Ministarstva prometa i komunikacija Federacije BiH vezano za ceste, administrativne i profesionalne poslove za cestovni promet, sigurnost na cestama i kontrolu, osim za međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu.
- **Zakon o cestama u FBiH** ("Službeni list Federacije BiH", br. 12/10, 16/10, 66/13) definiše pravila za upravljanje, planiranje, finansiranje, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu javnih cesta, javno-privatno partnerstvo vezano za ceste i provođenje monitoringa.
- **Zakon o autocesti Koridor Vc** ("Službeni list Federacije BiH", br. 18/13)
- **Zakon o cestovnom prijevozu FBiH** ("Službeni list Federacije BiH", br. 28/06) definiše uvjete za cestovni prijevoz putnika i robe unutar Federacije BiH
- **Zakon o javnim preduzećima u Federaciji BiH** ("Službeni list Federacije BiH", br. 8/02, 81/08, 22/09)

Glavna regulatorna pitanja koja nisu u potpunosti riješena od strane relevantnih vlasti obuhvataju:

- Usklađivanje sa politikama Evropske unije za sigurnost na cestama, s obzirom na vrlo visoku stopu smrtnosti, ne samo gledajući regulatorni okvir već i na praktična rješenja za implementaciju (gdje je potrebno izvršavanje), te proširenja
- Regulatorni okvir za cestarine
- Finansiranje cestovne infrastrukture

2.2.3.3 Republika Srpska

Regulatorno tijelo

- **Ministarstvo saobraćaja i veza (MKT RS)** je entitetsko tijelo uprave, čije su nadležnosti utvrđene Zakonom o republičkoj upravi ("Službeni glasnik RS", br. 118/08). Ministarstvo vrši upravne i druge stručne poslove iz domena svoje nadležnosti. Ono je odgovorno za poslove koje se odnose na: cestovni promet i javne ceste, željeznički promet, zračni promet, riječni i jezerski promet, sigurnost riječnog i jezerskog prometa, usluge pretovara, sistem veza, radioveze, poštanski, telegrafski i telefonski promet, telekomunikacije, telekomunikacionu infrastrukturu, koordinaciju i druge poslove.
- **Agencija za sigurnost prometa Republike Srpske**, osnovana 2011. godine kao upravna organizacija u sastavu Ministarstva saobraćaja i veza, osnovana je Zakonom o sigurnosti prometa Republike Srpske, odlukom Vlade Republike Srpske.

Upravljanje infrastrukturom

- **Javno preduzeće Putevi Republike Srpske** osnovano je 1992. godine kao Direkcija za ceste Republike Srpske. Ovo javno preduzeće je zaduženo za organizaciju planiranja i projektiranja u izgradnji magistralnih i regionalnih cesta, organizaciju finansiranja, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu mreže magistralnih i regionalnih cesta u Republici Srpskoj, te vođenje jedinstvene baze podataka o istoj mreži.
- **Javno preduzeće Autoceste Republike Srpske** osnovano je 10.11.2006. godine kada je Vlada Republike Srpske donijela Odluku broj 04/1-012-2323/06 o osnivanju javnog preduzeća Autoceste Republike Srpske sa ciljem upravljanja autocesta i brzih cesta u Republici Srpskoj. Ovo javno preduzeće je zaduženo za organizaciju planiranja i projektiranja u izgradnji autocesta i brzih cesta, organizaciju finansiranja, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu mreže autocesta i brzih cesta u Republici Srpskoj, te vođenje jedinstvene baze podataka o istoj mreži.

Finansiranje cestovne infrastrukture

Izvori sredstava za finansiranje javnih cesta definirani su odredbama člana 61-65 Zakona o javnim cestama („Službeni glasnik Republike Srpske", br. 89/13).

Aktivnosti finansiranja, zaštite planiranja i izrade dokumenata, tehnički i tehnološki zahtjevi za izgradnju, rekonstrukciju, obnovu, održavanje, zaštitu i upotrebu javnih cesta su odgovornosti upravitelja ceste.

Izvori prihoda javnih kompanija su:

- Naknada za ceste, sadržana u maloprodajnoj cijeni naftnih proizvoda (JP Putevi Republike Srpske i JP Autoceste Republike Srpske)
- Naknada za javne ceste, koja se plaća prilikom registracije vozila i prikolica (JP Putevi Republike Srpske)
- Naknada za razne dozvole (JP Putevi Republike Srpske i JP Autoceste Republike Srpske)
- Naplata cestarine (JP Autoceste Republike Srpske)

Pored navedenih izvora prihoda, upravljanje javnim cestama se finansira iz kredita i donacija.

Glavna regulatorna pitanja za cestovni promet:

Sljedeći zakoni predstavljaju pravni okvir za upravljanje i razvoj cesta u Republici Srpskoj:

- **Zakon o ministarstvima Republike Srpske** (oktobar 2002.) definiše odgovornosti Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske koje su relevantne za ceste; administrativni i profesionalni poslovi za cestovni promet i sigurnost u prometu, kao i upravljanje i koordinaciju politika u skladu sa zakonima RS i BiH.
- **Zakon o javnim cestama u Republici Srpskoj** (oktobar 2013.) definiše pravni položaj za upravljanje cestama, planiranje, finansiranje, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu javnih cesta, javno-privatno partnerstvo (JPP) u cestama i provođenje monitoringa.
- **Zakon o sigurnosti u prometu Republike Srpske** (juni 2011.) definiše sigurnost u prometu, uspostavljanje Odbora za sigurnost u prometu, Agencije za sigurnost u prometu, izradu strategija i planova vezanih za sigurnost u prometu itd.
- **Zakon o cestovnom prometu u Republici Srpskoj** (novembar 2008.) definiše uvjete za promet putnika i roba u Republici Srpskoj.

Glavna **zakonska pitanja** koja nisu u potpunosti riješena od strane nadležnih institucija obuhvataju:

- Zakonski okvir je djelimično usklađen sa propisima Evropske unije. Transponirani su i primjenjuju se određeni propisi i standardi EU, što je vidljivo kroz zakonske i podzakonske akte, kao što su:
 - Odluka Vijeća 93/704/EZ od 30.11.1993. o izradi baze podataka Zajednice o nesrećama u cestovnom prometu;
 - Direktiva 2008/96/EC Evropskog parlamenta i Vijeća Evrope, donijeta 19.11.2008. o upravljanju sigurnosti cestovne infrastrukture;
 - Direktiva 96/96/EC, donijeta 20.12.1996. o usklađivanju zakona u zemljama članicama o testiranju ispravnosti cesta za motorna vozila i njihove prikolice;
 - Direktiva 2006/38/EC Evropskog parlamenta i Vijeća Evrope, izmijenjena 17.5.2006. godine;
 - Direktiva 1999/62/EC o naplati naknade za korištenje određene infrastrukture od strane teških teretnih vozila;
 - Uredba Vijeća (EEZ) 3820/85, donijeta 20.12.1985. o ujednačavanju određenih socijalnih propisa vezanih uz cestovni promet, OJ L 370 31/12/1985;
 - Uredba Vijeća (EEZ) 881/92, donijeta 26.3.1992. o pristupu na tržište u cestovnom prijevozu tereta unutar Zajednice, od ili prema teritoriju države članice ili u prijelazu preko teritorija jedne ili više država članica. OJ L 095, 09/04/1992;
 - Uredba Vijeća (EEZ) 684/92, donijeta 16.3.1992. o jedinstvenim pravilima međunarodnog prijevoza putnika običnim i putničkim autobusima. OJ L 074, 20/03/1992;
 - Direktiva 96/26/EZ, donijeta 29.4.1996. o pristupu u djelatnost cestovnih prijevoznika putnika i cestovnih prijevoznika tereta, te uzajamnom priznavanju diploma, svjedodžbi i ostalih dokaza o formalnim kvalifikacijama u cilju omogućavanja tim prijevoznicima prava na slobodu osnivanja preduzeća u nacionalnom i međunarodnom prijevozu, OJ L 124, 23/05/1996;
 - Direktiva 98/76/EZ, donijeta 1.10.1998. kojom se mijenja Direktiva 96/26/EZ o pristupu u djelatnost cestovnih prijevoznika putnika i cestovnih prijevoznika tereta, te uzajamnom priznavanju diploma, svjedodžbi i ostalih dokaza o formalnim kvalifikacijama u cilju omogućavanja tim prijevoznicima prava na slobodu osnivanja preduzeća u nacionalnom i međunarodnom prijevozu, OJ L 277 14/10/1998;
 - Uredba Vijeća (EZ) 11/98, donijeta 11.12.1998. kojom se mijenja Uredba (EEZ) 684/92 o jedinstvenim pravilima međunarodnog prijevoza putnika običnim i putničkim autobusima, OJ L 004.
- Novi zakon o cestovnom prometu je planiran sa ciljem daljnjeg usklađivanja sa regulativom EU
- Finansiranje cestovne infrastrukture

Upravljanje cestovne mreže uključuje planiranje:

- Izgradnje, rekonstrukcije i održavanje javnih cesta;
- Investiranje u izgradnju i rekonstrukciju javnih cesta;
- Organizaciju eksperta za kontrolu izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštitu javnih cesta;
- Zaštitu javnih cesta;
- Organizaciju i provođenje profesionalnih aktivnosti u izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i zaštiti javnih cesta;
- Dodjeljivanje zadataka održavanja javnih cesta;
- Korištenje javnih cesta (organizacija i kontrola prikupljanja naknada za javne ceste, provođenje javne vlasti i slično), obilježavanje javnih cesta i vođenje evidencije o javnim cestama i prometno-tehničkim podacima za ove ceste;
- Praćenje sigurnosti na cesti, kontrola i praćenje ceste za sigurno i nesmetano odvijanje prometa;
- Uklanjanje nedostataka koji dovode do prometnih nesreća.

2.2.3.4 Brčko distrikt

Regulatorno tijelo

- **Vlada Brčko distrikta – Odjel za javne poslove:** priprema planova za obnovu, nadogradnju i izgradnju cesta u Distriktu, uključujući i finansiranje

Upravljanje infrastrukturom:

- **Vijeće za sigurnost prometa Brčko distrikta:** razmatranje i analiza stanja sigurnosti na cestama u Brčko distriktu i preporuke za mjere sigurnosti na cestama u Odjelu za javne poslove
- **Javno preduzeće Putevi Brčko distrikt** je odgovorno za cestovnu infrastrukturu u Brčko distriktu i provođenje planova odobrenih od strane Vlade Brčko distrikta (Odjel za javne poslove)

Glavna regulatorna pitanja za cestovni promet:

Navedeni zakoni predstavljaju pravni okvir za upravljanje i razvoj cesta u Brčko distriktu:

- **Zakon o putevima Brčko distrikta** (septembar 2004.) definira pravni status kompanija zaduženih za upravljanje i održavanje cesta, planiranje, finansiranje, izgradnju, obnovu, održavanje i zaštitu javnih cesta, javno-privatno partnerstvo u cestovnom prometu i njegovo praćenje. Izmjene iz 2013. godine su primijenjene od strane JP Putevi Brčko distrikta.
- **Zakon o sigurnosti prometa na putevima Brčko distrikta** (mart 2007.) definira pitanja sigurnosti u prometu, uspostavljanje Vijeća za sigurnost u prometu i druga pitanja sigurnosti u prometu, koja se odnose na oblast Brčko distrikta.
- **Zakon o prijevozu u cestovnom prometu Brčko distrikta** (februar 2006.) definira uvjete za cestovni prijevoz putnika i roba u Brčko distriktu.
- **Zakon o javnim preduzećima Brčko distrikta**

Glavna regulatorna pitanja koja nisu u potpunosti regulirana postojećom legislativom su prikazana u nastavku:

- Uvjeti za ceste; upravljanje cestama sa tri glavne funkcije (planiranje, finansiranje i implementacija)
- Zahtjevi sigurnosti u prometu, odgovornosti učesnika u cestovnom prometu, kreiranje uloge Vijeća za sigurnost u prometu
 - Uvjeti za prijevoz putnika i roba na cestama u Brčko distriktu
 - Pravila i odgovornosti u javnim preduzećima

2.2.4 Tehnologija

IPS – Inteligentni prometni sistem

Predstavljanje inteligentnog prometnog sistema (IPS) je planirano u Republici Srpskoj. On bi trebao da ponudi korisnicima cesta set usluga. Ove usluge su predstavljene pružanjem pravovremenih informacija korisnicima, na osnovu kojih se može napraviti odgovarajuća optimizacija putovanja, povećanje sigurnosti i efikasnosti prometa putnika i roba, kao i bilo koje druge oblasti.

Na izgrađenoj autocesti Gradiška – Banja Luka E-661 i autocesti Banja Luka – Doboju (u izgradnji) predviđeno je uvođenje Sistema za nadzor, upravljanje i kontrolu prometa (UNKP) ili IPS.

Autocesta Gradiška – Banja Luka je dio rute 2a: Okučani – Gradiška – Klačnice – Banja Luka - Donji Vakuf – Lašva. Ovaj pravac je direktna veza između Koridora Vc i Koridora X. Predviđeno je da se svi podsistemi ovog Sistema integriraju u Centar za održavanje i kontrolu prometa Laktaši, a očekuje se da će navedeni centar biti u funkciji za dvije godine. S tim u vezi, obje dionice bile bi kontrolirane iz istog kontrolnog centra Laktaši.

Sa druge strane, izgradnja Centra za UNKP u Jahovcu (Kladari) kod Doboja je završena, a oprema će biti instalirana u naredna tri mjeseca. Ovaj centar će biti nadležan za upravljanje, nadzor i kontrolu odvijanja prometa na dionici autoceste Prnjavor – Doboju i planiranoj dionici autoceste Koridora Vc kroz Republiku Srpsku.

Telematička sistemska oprema sastoji se od više komponenti, kao što su:

- Podsistemi za upravljanje prometom i prometnom signalizacijom koja nadzire prometne tokove induktivnim petljama ili kamerama, dojavljuju eventualne kvarove na signalizaciji ili vanredne situacije u prometu, te na osnovu ugrađenih algoritama obavljaju usklađivanje prometa;
- Podsistemi za kontrolu meteoroloških uvjeta (često u okviru sistema UNKP) koji prikupljaju informacije o vremenskim prilikama na autocesti i stanju površine cesta;
- Podsistemi za upravljanje cestama i vanrednim situacijama koji kontroliraju, usmjeravaju i upozoravaju učesnike u prometu da bi time poboljšali protok ljudi i roba.

U Brčko distriktu IPS sistem ne postoji i, kako trenutno izgleda, nije ni planiran.

Sistemi za naplatu cestarine

Trenutno postoji samo jedna jedinica za naplatu cestarine (Jakupovci) na autocesti Gradiška – Banja Luka sa "otvorenim sistemom za naplatu cestarine", a u upotrebi je i ETC sistem. Dokumentacija za ostale naplatne stanice je u finalnoj fazi, s tim u vezi očekuje se da će u skorijoj budućnosti u potpunosti biti završen sistem za naplatu cestarine.

2.2.5 Zaključci

2.2.5.1 Infrastruktura

Na bazi analize provedene u prethodnim sekcijama, sljedeća tabela daje pregled glavnih pitanja i potreba za cestovnu infrastrukturu.

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|--|
| Državni nivo | <p>Cestovna infrastruktura igra važnu ulogu u socijalno-ekonomskom razvoju. Kako bi se ostvarili ovi ciljevi, moraju biti implementirana sljedeća rješenja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integriranje cestovne infrastrukture u evropske prometne koridore (npr. TEN-T sveobuhvatna cestovna/bazna mreža, Koridor Vc) • Definiranje Općeg okvira za implementaciju teretnih koridora Evropske unije • Razvoj međuentitetskih projekata i prekograničnih dionica (npr. granica Svilaj, most na rijeci Savi na kraju autoceste Odžak - Svilaj) |
| FBiH | <p>Glavne potrebe i ciljevi vezani za razvoj cestovne mreže u FBiH su sumirani na sljedeći način:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uopćeno, magistralne i regionalne ceste će biti nadograđene. Detaljnije: <ol style="list-style-type: none"> a) U pogledu magistralnih cesta: Prioritet je završetak modernizacije magistralnih cesta u sklopu programa 2016.-2020. i realizacija drugih stratejskih projekata 2020.-2030. b) U pogledu regionalnih cesta: Neophodno je postaviti set preciziranih investicionih programa za regionalne ceste kojima upravljaju kantoni. Uspostavljanje javnih institucija za regionalne ceste u svim kantonima se trenutno provodi a završeno je u tri od deset kantona. • Nadalje, govoreći o autocestama i brzim cestama, prioritet je završiti mrežu brzih cesta (izgrađeno je 92 od planiranih 285 km duge mreže autocesta) te će u cilju toga biti implementirani svi predefiniрани projekti uključeni u Plan povezivanja 6 zapadnog Balkana za 2015. Ovo se uglavnom odnosi na panevropski Koridor Vc. • Studije koje bi identificirale potrebe za dodavanjem cesti glavnoj/sveobuhvatnoj mreži TEN-T • Izgradnja prekograničnog mosta Svilaj na rijeci Savi (kraj sekcije autoceste Odžak - Svilaj) • Odstranjivanje uskih grla vezanih za kapacitet u glavnim gradskim čvorovima • Odstranjivanje uskih grla u brzinama na cestama kroz: <ul style="list-style-type: none"> - Završetak sekcija autocesta i brzih cesta na indikativnim proširenjima TEN-T mreže - Izdavanje novog planskog ciklusa investicija za mrežu autocesta - Izgradnja obilaznica u glavnim gradovima |
| Republika Srpska | <p>U periodu od proteklih 20 godina učinjeni su značajni naponi na unapređenju kvaliteta mreže javnih cesta u Republici Srpskoj. I pored toga, trenutno stanje mreže nije zadovoljavajuće. Da bi se kvalitet javnih cesta unaprijedio, potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unaprjeđenje kvaliteta mreže magistralnih i regionalnih cesta • Integracija cestovne infrastrukture u evropski tranzitni koridor (npr. nastavak izgradnje Koridora Vc u Republici Srpskoj). Glavni projekti za završavanje prioritarnih sekcija autocesta i brzih cesta u kratkom i srednjoročnom periodu navedeni su u Aneksu. • Studije koje bi identificirale potrebe za dodavanjem cesta glavnoj/sveobuhvatnoj mreži TEN-T • Izgradnja mosta na rijeci Savi (ruta 2a, u Gradiški, prekogranična sekcija sa Hrvatskom – veza sa Koridorom X i Koridorom Vc) |
| Brčko distrikt | <p>Glavne potrebe i ciljevi vezani za razvoj cestovne mreže u Brčko distriktu su:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unaprjeđenje nadogradnje magistralnih i regionalnih cesta • Prevažilaženje najkritičnijeg uskog grla na M14.1 u urbanom dijelu Brčkog • Prevažilaženje uskih grla u brzinama na cesti • Asfaltiranje i rehabilitacija lokalnih cesta • Izgradnja novih veza. Glavne planirane investicije uključuju izgradnju: <ul style="list-style-type: none"> - Zapadno-istočne zaobilazne ceste koja će imati funkciju odvajanja tranzitnog prometa od |

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|---|
| | gradskih dijelova Brčkog (80 km/h, 18 km duga cesta) - Autoceste Tuzla - Orašje (npr. dužinom od 50 km prolazi kroz Brčko, uključujući veze za postojeću cestovnu mrežu) |

2.2.5.2 Usluge

Na osnovu analize provedene u prethodnim sekcijama, sljedeća tabela sumira glavna pitanja i potrebe vezane za cestovni promet.

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|---|
| FBiH / RS / BD | Bosna i Hercegovina nema usvojenu strategiju za sigurnost u prometu, što predstavlja važno pitanje uzimajući u obzir činjenicu da je broj prometnih nesreća veći od prosjeka Evropske unije. U cilju osiguravanja sigurnosnih zahtjeva i smanjenja broja prometnih nesreća, mogu se primijeniti sljedeći koraci: <ul style="list-style-type: none"> Izrada strategije za prometnu sigurnost Poboljšanje odmarališta na autocestama i brzim cestama Provođenje revizije prometne sigurnosti (RSI i RSA) <p>Što se tiče smanjenja utjecaja na životnu sredinu, potrebne su intervencije:</p> <ul style="list-style-type: none"> Podsticanje prebacivanja na druge vidove prijevoza kroz sheme podsticaja za intermodalni prijevoz Smanjenje štetnih emisija kroz mjere koje stimuliraju uvoz novih i ekoloških vozila <p>Uzimajući u obzir nivo usluge i prava putnika, implementacija obaveznih javnih usluga u putničkom prijevozu je neophodna.</p> |
| FBiH / BD | S obzirom na trenutno stanje na postojećim autocestama, nivo usluga nije adekvatan u smislu brzine, uskih grla, crne tačke itd. Kako bi se pružio bolji nivo usluga, kvalitet magistralnih i regionalnih cesta se mora unaprijediti (kako je navedeno u sekciji 2.2.5.1 Infrastrukture). Koraci na smanjivanju gradskog prometa su također neophodni u Brčko distriktu. Što se komercijalnog aspekta tiče, neophodna je definicija komercijalnih usluga za putnike i odnosnog operativnog modela u FBiH. |
| Republika Srpska | Iako je promet baziran na principima slobodnog tržišta sa ciljem pružanja usluga svim korisnicima pod istim uvjetima, neophodno je unaprijediti sistem kako bi se povećao kvalitet usluga i troškovna efikasnost prometnih operacija za prijevoznike. U ovom pogledu, neophodna je definicija komercijalnih usluga za putnike i odnosnog operativnog modela u FBiH. Drugi ključni aspekt koji treba imati na umu je unapređenje poslovnog okruženja kroz odstranjivanje administrativnih prepreka kako bi se poboljšao kvalitet javnih cestovnih mreža koje pomažu provođenje investicija. |

2.2.5.3 Informacione i komunikacione tehnologije

Na osnovu analiza provedenih u prethodnim sekcijama, naredna tabela daje pregled ključnih problema i potreba vezanih za cestovnu infrastrukturu.

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|--|
| FBiH / RS / BD | Neophodno je unaprijediti ICT u sektoru prometa. Kako bi se postigao taj cilj, potrebno je preduzeti sljedeće aktivnosti: <ul style="list-style-type: none"> Potpuno provođenje Sistema za upravljanje prometa, komunikacionih jedinica (npr. SOS mreža na autocestama) Razvoj informacionog sistema za putnike i prijevoznike na autocestama Razvoj SEED Plus (CEFTA ugovor o razmjeni podataka) |

2.2.5.4 Regulatorna

Na osnovu analiza provedenih u prethodnim sekcijama, naredna tabela daje pregled ključnih problema i potreba vezanih za cestovnu infrastrukturu.

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|--|
| FBIH / RS / BD | <ul style="list-style-type: none"> • Uspostavljanje stabilnog sistema za finansiranje (npr. naplata cestarine na autocestama i naplata akciza) • Generalno, državna regulativa će biti usaglašena sa regulativom Evropske unije (npr. direktiva i regulative o emisiji štetnih gasova i procjena utjecaja na okolinu) • Zakon i procedure o procjeni utjecaja na životnu sredinu treba da budu usaglašeni sa EU standardima • Štaviše, usaglašavanje sa politikom EU o sigurnosti u prometu je neophodno • Za definiranje stabilnog finansiranja cesta je neophodno: <ul style="list-style-type: none"> - Uvođenje sistema finansiranja zasnovanog na akcizama za gorivo - Usklađivanje nivoa poreza na gorivo sa zemljama u regionu |
| FBIH | <ul style="list-style-type: none"> • Definiranje stabilnog finansiranja cesta: <ul style="list-style-type: none"> • Definiranje regulatornog okvira za visinu cestarine na cestama • Uspostavljanje javnih institucija za regionalne ceste u svim kantonima • EIA će biti usklađen sa standardima Evropske unije • Promjene vrste prijevoza za putnike i teret će biti unaprijeđene |
| Republika Srpska | <ul style="list-style-type: none"> • Prikupljanje sredstava za autoceste na bazi naplate cestarine i akciza • Provjera modela za naplatu cestarine na autocestama koji je baziran na principu naplate i koji će biti baziran na operativnim troškovima i troškovima investiranja u infrastrukturu • Usklađivanje nivoa poreza na gorivo sa zemljama u regionu • EIA će biti usklađen sa standardima Evropske unije |
| BD | <ul style="list-style-type: none"> • Usklađivanje postojećeg zakonskog okvira BD sa direktivama EU i zakonom o emisijama vozila • Usklađivanje sa politikom EU vezano za sigurnost na cestama |

2.3 Željeznice

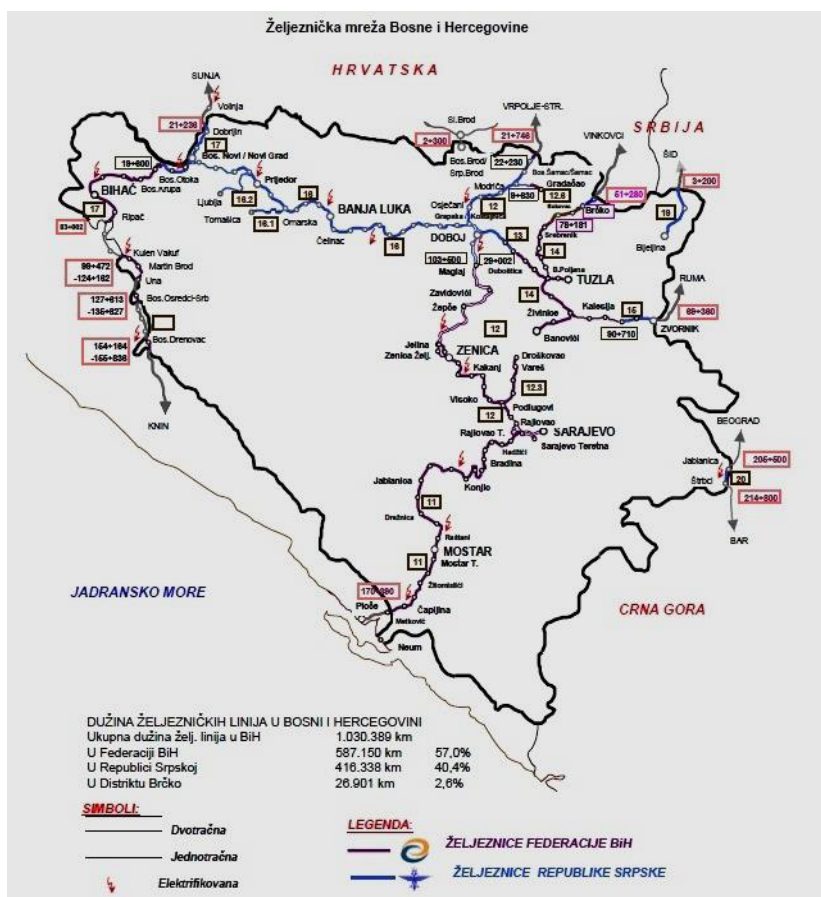
2.3.1 Infrastruktura

2.3.1.1 Državni nivo (međunarodne i međuentitetske veze)

Od 1.030,389 km pruga u Bosni i Hercegovini, 91,48% su jednokolosiječne a 8,52% dvokolosiječne linije. Mreža je raspoređena 57% u FBiH, 40,4% u RS-u i 2,6% u Brčko distriktu.

Cijela mreža zasniva se na standardnom mjerilu (1.435 mm), a većina je jednokolosiječna (92%). Više od 85% mreže je svrstano kao D4 u smislu UIC kategorija opterećenja, omogućavajući maksimalna opterećenja od 22,5 tona po osovini ili 8,0 tona po metru dužine.

Oko 76% mreže je elektrificirano monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz.



Mapa 10
Pregled željezničke mreže BiH

Izvor: ROŽ BiH

Željeznička mreža se sastoji od dvije glavne strateške linije, koje su ujedno i glavne željezničke linije za teretni prijevoz robe:

- Linija sever - jug Bosanski Šamac – Doboj – Zenica – Sarajevo – Mostar - Čapljina, nalazi se na Koridoru Vc
- Linija zapad - istok Dobrljin - Bosanski Novi - Banja Luka – Doboj – Tuzla - Zvornik, pruga paralelna sa Koridorom X

Postoje određena ograničenja u pogledu brzine i sigurnosti željezničkog prometa u željezničkoj mreži BiH. Ona su uglavnom posljedica nepovoljnih geografskih položaja, nepotpunih sigurnosnih sistema na stanicama, zastarjele signalizacije, nedostatka zaštite na putnim prijelazima itd.

Glavna operativna i organizaciona ograničenja su:

- Maksimalna dužina voza: 550 m

- Maksimalna brzina: 100 km/h
- Promjena lokomotiva za pristup neelektrificiranim sekcijama
- Nedostatak komunikacionih uređaja

Naredne mape pokazuju željezničke linije BiH uključene u indikativna proširenja TEN-T osnovne i sveobuhvatne mreže, prema Uredbi (EU) br. 2016/758, a kako je navedeno u SEETO MAP 2016. godine.



Mapa 11

Indikativno proširenje TEN-T željezničke mreže u EU zemljama zapadnog Balkana

Izvor: Uredba (EU) br. 2016/758 (lijevo) | SEETO MAP 2016. godine (desno)

Evidentno je da predloženo produženje osnovne mreže u BiH uključuje proširenje čitavog Koridora Vc u BiH (428 km) iz Bosanskog Šamca do Čapljine kroz Sarajevo. Sveobuhvatna mreža uključuje čitavu željezničku rutu "Istok - Zapad" od Bosanskog Novog do Zvornika kroz Banju Luku i Tuzlu, uključujući ogranak Tuzla - Brčko. Međutim, SEETO MAP 2016 identificira samo sekciju iz Banje Luke prema istoku do Tuzle - Brčko kao "Rutu 9a" (pogledajte narednu mapu). Osim toga, SEETO MAP 2016 podrazumijeva sekciju između Bosanskog Novog i Dobrljina (granica sa Hrvatskom) kao dio sveobuhvatne mreže.



Mapa 12
 Željeznička mreža u BiH – Mediteranski koridor
 Izvor: SEETO

Prema navedenim dokumentima, sljedeće željezničke sekcije su dio predloženog proširenja TEN-T mreže i SEETO koridora/ ruta.

| SEETO Ruta / Koridor | Od | Do | Razdaljina (km) | Osnovna/Sveobuhvatna TEN-T sekcija <i>(kao što je navedeno u EU direktivi 2016/758)</i> | Nadležnost |
|----------------------------|-----------------------------------|---------------------------|--------------------|---|---------------|
| Vc | Bosanski Šamac | Doboj | 85 | Osnovna | ŽRS |
| Vc | Doboj | Jelina | 87 | Osnovna | ŽRS |
| Vc | Jelina | Sarajevo | 86 | Osnovna | ŽFBiH |
| Vc | Sarajevo | Čapljina | 170 | Osnovna | ŽFBiH |
| Vc | Čapljina (BiH - Hrvatska) | Metković (Hrvatska - BiH) | | Osnovna | Prekogranična |
| | Dobrljin - (granica sa Hrvatskom) | Banja Luka | 110 | Sveobuhvatna | ŽRS |
| R9a | Banja Luka | Doboj | | Sveobuhvatna | ŽRS |
| R9a | Doboj | Petrovo | 35 | Sveobuhvatna | ŽRS |
| R9a | Petrovo | Tuzla | 25 | Sveobuhvatna | ŽFBiH |
| R9a | Tuzla | Brčko | 60 | Sveobuhvatna | ŽFBiH |
| | Tuzla | Zvornik | 55 | Sveobuhvatna | ŽFBiH |

Tabela 5
 Željezničke sekcije uključene u SEETO koridore/ rute, TEN-T proširenje mreže i nadležne željezničke kompanije
 Izvor: Direktiva (EU) br. 2016/758, SEETO MAP 2016, ŽRS, ŽFBiH

Što se tiče liste "**Unaprijed identificiranih projekata**", odnosno identificiranih prioriternih radova i studija za poboljšanje kvaliteta infrastrukture na produžetku TEN-T koridora i osnovne mreže na zapadnom Balkanu, jedan željeznički projekt u BiH, Mediteranski koridor, uključen je u Prilog 1 WB6.

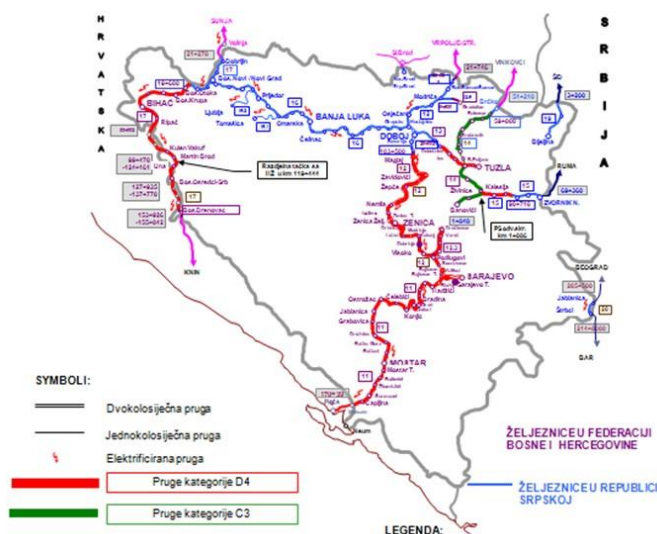
| Mediteranski koridor: |
|---|
| Radovi na dionici Sarajevo – Podlugovi: <ul style="list-style-type: none">• Dužina: 24 km• Procijenjeni troškovi: 23 miliona eura• Opis: Remont pruge na Koridoru Vc, dionica Sarajevo - Podlugovi, što uključuje:<ul style="list-style-type: none">- remont pruge kako bi se povratilo stanje pruge predviđeno u originalnom projektu, odnosno omogućilo postizanje brzina od 80 do 100 km/h- ugradnju novih šina i skretnica na stanicama- popravku mostova, odvodnih kanala, kosina i nasipa- ugradnju signalizacije/ sigurnosnog sistema na stanicama i cestovnim prijelazima na kojima trenutno ne postoji- adaptaciju cestovnih prijelaza |

Ovaj projekat je jedini "Projekat kvalificiran za finansiranje" prepoznat od strane SEETO MAP 2016. godine, što opravdava značaj projekta sa ogromnim prednostima postignutim remontom linija, kao što su "skraćivanje razdaljina prijevoza, uštede u vremenu kod prijevoza putnika i uštede u vremenu kod prijevoza tereta. Posljednja popravka je provedena prije 45 godina, te će ovaj projekat također ukloniti uska grla na dionici Sarajevo - Zenica Dobož".

Nijedan željeznički projekat u BiH nije uključen u listu "Projekata za pripremu" u SEETO MAP 2016. godine.

2.3.1.2 FBiH

Željeznice Federacije BiH (ŽFBiH) su javna kompanija zadužena za javni prijevoz putnika i roba i upravljanje infrastrukturom na području tog entiteta.



Mapa 13
Željeznička mreža u BiH i FBiH, ŽFBiH kategorizacija
Izvor: ŽFBiH

Karakteristike željezničke mreže u FBiH:

- Ukupno proširenje željezničke mreže u FBiH je 608,5 km
- Elektrificirana mreža u dužini od 440,9 km
- Dupli kolosijek u dužini od 68,5 km
- Slab učinak željezničke mreže
- Osovinsko opterećenje iznosi 22,5 t na relaciji Brčko – Banovići i 20 t na C3
- Maksimalna brzina za putničke vozove iznosi 70 km/h (na većem dijelu željezničke mreže) i 50 km/h za teretne vozove

U cilju poboljšanja kvaliteta željezničke mreže, u periodu od 2002. do 2014. provedena su dva investiciona ciklusa u rekonstrukciji bh. željeznica preko Jedinice za implementaciju projekata za rekonstrukciju željeznica u Bosni i Hercegovini (PIU BHŽJK). Kroz ova dva ciklusa izvedene su sljedeće intervencije:

- Radovi na rekonstrukciji:
 - Bradina - Konjic i Čapljina - Konjic, dužine 130 km
 - Sarajevo - Bradina, dužine 32 km
- Rekonstrukcija željezničke nadgradnje (zastor, pragovi, šine i kolosiječni pribor)
- Kontaktna mreža djelomično popravljena, gdje je bila potrebna rekonstrukcija nadgradnja
- Obnova mobilnih sigurnosnih sistema

Projekti koji su još u realizaciji:

- Veza Sarajevo - Bradina (tunel Ivan)
- Sistem za kontrolu vozova
- Telekomunikacione i električne stanice za napajanje energijom

Prioritetne intervencije na željezničkoj mreži u FBiH uključuju:

- Unaprjeđenje i elektrifikacija linije Brčko – Tuzla, u dužini od 67 km
- Unaprjeđenje i elektrifikacija linije Doboј (Dobosnica u FBiH) - Tuzla – Živinice – Kalesija – Zvornik, u dužini od 138 km
- Unaprjeđenje neobnovljenog dijela Koridora Vc u FBiH (Sarajevo – Doboј), u dužini od 162 km

Ove intervencije su također dio SEETO mreže.



Mapa 14
Prioriteti za željezničku mrežu (prema SEETO-u)
Izvor: ŽFBiH

2.3.1.3 Republika Srpska

Željeznička mreža Republike Srpske ima ukupno 425 km pruge i u osnovi je podijeljena na dva glavna pravca.

- Pramac "sjever - jug", kao segment Koridora Vc, povezuje Republiku Srpsku sa Hrvatskom i zemljama sjeverne Evrope na sjeveru, a na jugu sa Federacijom BiH i Lukom Ploče na Jadranskom moru
- Glavna pruga "Istok - zapad", takozvani Koridor X, povezuje Republiku Srpsku sa Federacijom BiH i Hrvatskom na zapadu, a na istoku sa Srbijom i dalje sa zemljama Bliskog istoka i jugoistočne Evrope.

Željezničkom infrastrukturom u Republici Srpskoj upravljaju Željeznice Republike Srpske.

Oko 80% pruga je elektrificirano monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz. U eksploataciji je više od 95%, a 80% pruga je izgrađeno za osovinsko opterećenje od 22,5 t/ osovini, tj. 8 t/m

| Od | Dužina (u km) |
|--|------------------|
| Pruge normalnog kolosijeka | 407,30 |
| Pruge uzanog kolosijeka | 18,14 |
| Ukupna dužina pruga na teritoriji RS | 425,44 |
| Dvokolosiječne | 24,60 |
| Jednokolosiječne | 339,31 |
| Pruge u eksploataciji | 363,91 |
| Pruge ustupljene na korištenje Željeznicama Srbije | 46,47 |
| Elektrificirano | 306,54 |
| Neelektrificirano | 57,38 |
| Pruge van eksploatacije | 15,05 |

Tabela 6
Željeznička mreža u RS
Izvor: Željeznice RS

| Tip objekta | Broj objekata |
|-----------------|---------------|
| Putni prijelazi | 278 |
| Mostovi | 110 |
| Podvožnjaci | 26 |
| Nadvožnjaci | 10 |
| Propusti | 892 |
| Tuneli | 14 |

Tabela 7
Objekti na željezničkoj mreži RS
Izvor: Željeznice RS



Mapa 15

Mreža željeznica u RS

Izvor: Dopuna prostornog plana RS 2025.

- **Rekonstrukcija:** Od kredita EIB-a (50,4 miliona eura) i EBRD-a (36,38 miliona eura) ukupne vrijednosti 86,78 miliona eura završen je građevinski dio remonta pruge Doboj (Kostajnica) – Jošavka i dio osiguranja stanice i željeznice. Preostalo je oko 23 miliona eura koji će biti utrošeni u dovršetak SS i TK uređaja i međustanično osiguranje na dijelu pruge Jošavka – Banja Luka (uključivo). Radovi su trenutno u toku.
- **Nadogradnja:** Osim nastavka podizanja nivoa sigurnosti uvođenjem novih tehnologija remontom pruga, planirano je proširenje postojećeg informacionog sistema sa računarskom mrežnom opremom i izgradnjom autonomnog tehnološkog dijela informacionog sistema sa centralnim upravljanjem (intranet). Postoji i podrška iz budžeta RS.
- **Nove dionice:** planirana je izgradnja željezničke pruge Brod - Modriča, Šamac – Bijeljina, ali kad se steknu finansijski uvjeti. Za sada se pregovara oko remonta pruge Banja Luka - Novi Grad – granica sa Hrvatskom i Tuzla - Zvornik – granica sa Srbijom (uključujući tunel Križevići).
- **Uska grla:** važna uska grla su tunel Križevići (dužine 5 km, na dionici Doboj – Tuzla – Zvornik) i dio na Koridoru Vc (dionica Šamac – Doboj) koji je oštećen u poplavama 2014. godine.
- **Subvencije:** Za rad i održavanje željezničke mreže svake godine se u budžetu Republike Srpske predviđa subvencija za Željeznice RS. U posljednjih pet godina ona je iznosila 25 miliona KM. Subvencija se ugovorom dodjeljuje Željeznicama Republike Srpske za finansiranje infrastrukture u vrijednosti od 17 miliona KM i sufinansiranje željezničkog prometa od interesa za Republiku Srpsku u iznosu od 8 miliona KM.

2.3.1.4 Brčko distrikt

Na području Brčko distrikta nalazi se jedna jednokolosiječna pruga u dužini od 35 km, kao dio pruge Brčko – Banovići, kojom zajedno upravljaju dva željeznička preduzeća (Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine i Željeznice Republike Srpske).

Karta željezničke mreže u BiH, a za potrebe vremenskog okvira i projektiranja, pruga Brčko – Banovići u dužini od 87 km je označena kao linija broj 14.

Dio pruge od 27 km nalazi se na području Brčko distrikta, međutim Distrikt nema pravno lice koje se bavi organizacijom i reguliranjem željezničkog prometa.

Upravljanje infrastrukturom i reguliranje prometa obavljaju dva željeznička preduzeća, kako slijedi:

- Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine na dužini od 19,3 km
- Željeznice Republike Srpske na dužini od 7,7 km

Željeznička pruga nije elektrificirana, ima zastarjelu signalizaciju sa početka pedesetih godina prošlog vijeka, loše telekomunikacije i desetine cestovnih prijelaza bez sigurnosnih uređaja.

Stanje donjeg stroja pruge je zadovoljavajuće, dok je stanje gornjeg stroja prilično loše, što ograničava brzinu kretanja za sve vozove na maksimalnih 50 km/h.



Mapa 16
Željeznička pruga 14: Brčko – Banovići
Izvor: Izjava o mreži ŽFBiH, 2011.

Posljednji remont nadogradnje (remont pruge) je izvršen 1963., dok je pruga prvobitno izgrađena 1946. godine. Pruga ima prvenstveno svrhu servisiranja Luke Brčko, kao i servisiranje određene industrije na području Brčkog.

Željeznička stanica Brčko je pod upravljanjem Željeznica Republike Srpske (ŽRS). Ostatak pruge Brčko – Banovići i sve željezničke stanice na pruzi su pod upravljanjem Željeznica Federacije BH (ŽFBiH).

Ključni problem željeznica na području Brčko distrikta je željeznička veza Brčko i Luke Brčko. Pruga prolazi kroz urbano područje i na ovom potezu ima 11 neosiguranih cestovnih prijelaza u nivou. Na ovu temu su izvedeni određeni projekti.

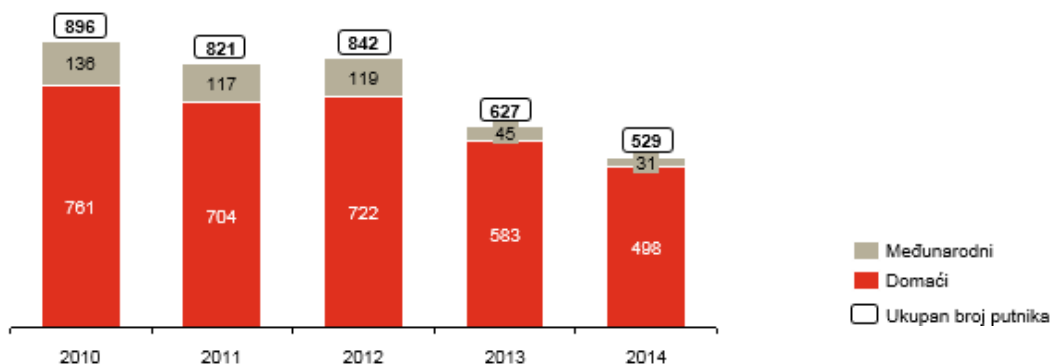
Investiranje u željeznice na području Brčko distrikta se može prikazati:

- **Modernizacija:** do sada nije bilo investicija ovog tipa na ovoj pruzi. Međutim, određeni nivo rekonstrukcije postojeće pruge je planiran u gradskom području Brčkog kako bi se omogućio bolji pristup luci kao i industrijskih korisnika željeznica.
- **Nove dionice:** do sada nije bilo investicija ovog tipa na ovoj pruzi.
- **Uska grla:** nezaštićeni cestovni prijelazi u nivou (bez ikakvog osiguranja), zastarjela signalizacija i loše stanje komponenti gornjeg stroja (zastor, pragovi, šine i kolosiječni pribor)

Dvije željezničke linije, Doboј - Bosanska Poljana i Bosanska Poljana – Brčko, postale su dijelovima željezničke mreže SEETO.

2.3.2 Usluge

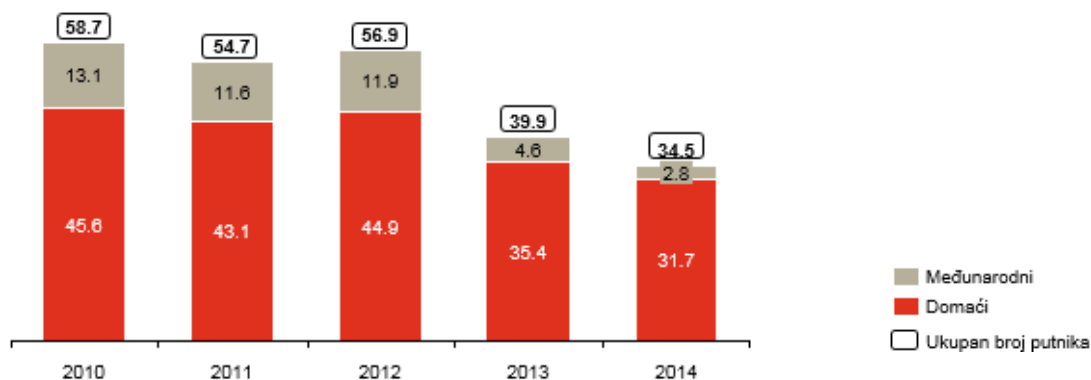
Sljedeći grafikoni prikazuju historijski trend putničkog prometa u BiH i putnik-km u BiH. Možemo zaključiti da se taj broj povećao tokom godina (2010.-2014.) i na nacionalnom i međunarodnom nivou.



Grafikon 17

Historijski trend putničkog prometa – broj putnika, 2010.-2014. (u hiljadama)

Izvor: Statistički godišnjak 2015., Zavod za statistiku Federacije BiH, Zavod za statistiku Republike Srpske

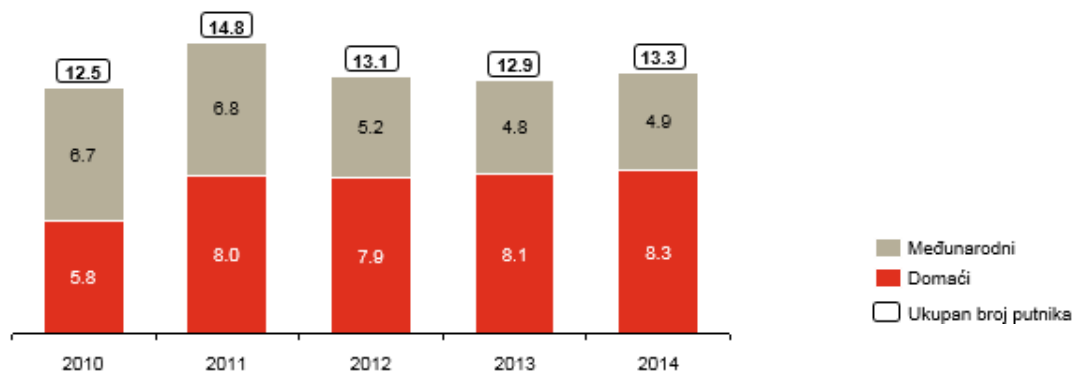


Grafikon 18

Historijski trend putničkog prometa – million putnika*km, 2010.-2014. (u hiljadama)

Izvor: Statistički godišnjak 2015., Zavod za statistiku Federacije BiH, Zavod za statistiku Republike Srpske

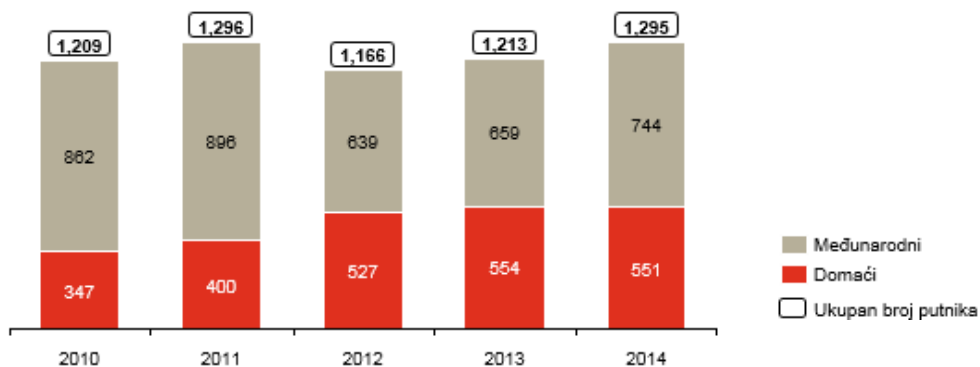
Sljedeći grafikoni prikazuju historijski trend teretnog prometa u BiH u tonama i tona*km. Može se zaključiti da se teretni promet u tonama smanjio od 2010. do 2014., dok se, s druge strane, promet u tona*km povećao.



Grafikon 19

Historijski trend teretnog prometa – obim tereta (u milionima tona), 2010.-2014.

Izvor: Statistički godišnjak 2015., Zavod za statistiku Federacije BiH, Zavod za statistiku Republike Srpske

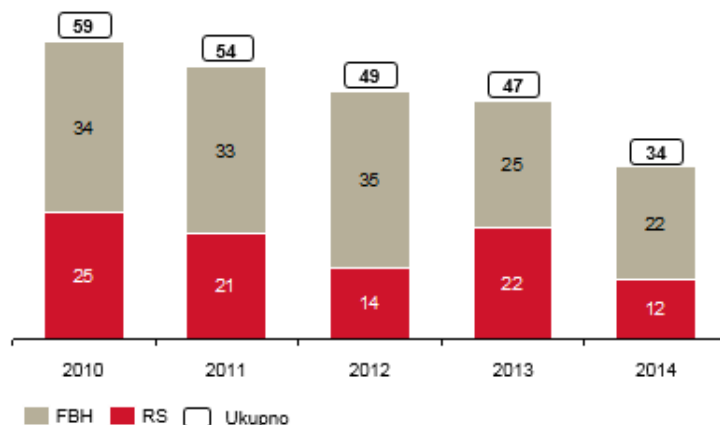


Grafikon 20

Historijski trend teretnog prometa – obim tereta (u hiljadama tona*km), 2010.-2014.

Izvor: Statistički godišnjak 2015., Zavod za statistiku Federacije BiH, Zavod za statistiku Republike Srpske

Sljedeći grafici prikazuju historijski trend putnika i teretnog prometa u BiH. Grafici prikazuju putnik-km u milionima. U FBiH godinama je veći promet putnika, ali u 2013. rezultati su bili približno isti za oba entiteta. Najveća razlika je bila u 2012. godini, kada je putnički promet FBiH činio 71% ukupnog prometa u BiH. Iz navedenog se može zaključiti da se promet u oba entiteta smanjio u periodu od 2010. do 2014.

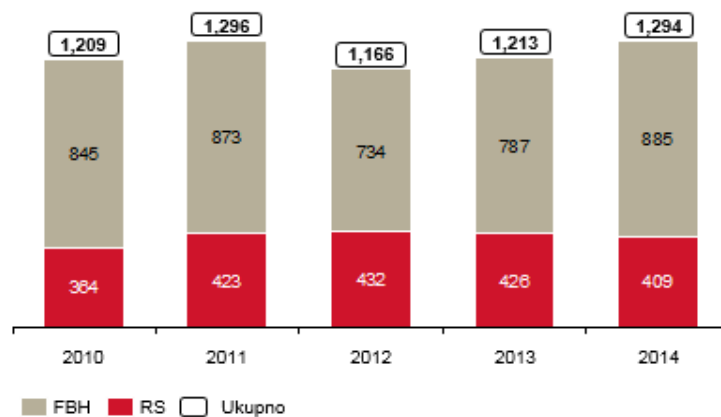


Grafikon 21

Historijski trend putničkog prometa po entitetima, 2010.-2014. (u hiljadama)

Izvor: Statistički godišnjak 2015., Zavod za statistiku Federacije BiH, Zavod za statistiku Republike Srpske

Sljedeći grafikon prikazuje teretni promet izražen u tona-km u milionima. Rezultati pokazuju promjenjivost kroz godine u Federaciji BiH i Republici Srpskoj: u 2012. teretni promet se smanjio, u 2013. se ponovo povećao u oba entiteta, da bi najveći bio u 2014. godini. Teretni promet u Federaciji BiH čini otprilike 70% od ukupnog iznosa, a ostatak se odnosi na Republiku Srpsku.



Grafikon 22

Historijski trend teretnog prometa po entitetima, 2010.-2014. (u hiljadama)

Izvor: Statistički godišnjak 2015., Zavod za statistiku Federacije BiH, Zavod za statistiku Republike Srpske

Glavni klijenti željeznica su:

1. Elektroprivreda BiH sa transportom uglja od rudnika do stanica za preradu uglja, lociranih uglavnom u Tuzli i Kaknju
2. Mital Prijedor sa izvozom željezne rude
3. GIKIL Lukavac sa uvozom i izvozom koksa
4. Birač Zvornik sa glinicom
5. Mittal Zenica sa otpacima i metalurškim proizvodima
6. Aluminij Mostar

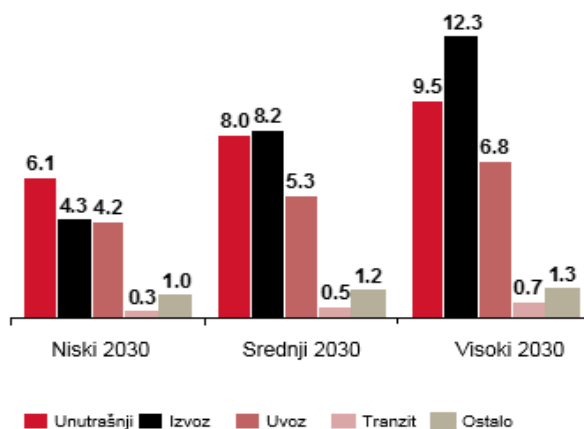
Sljedeća tabela se odnosi na kvantifikaciju teretnog željezničkog prometa po tipu proizvoda (u tonama-kilometrima, milionima). Iz tabele ispod najveća proporcija roba u teretnom prometu odnosi se na metalnu rudu i druge rudarske proizvode; treset, uranij i torij i uglj i lignit, sirovu naftu i prirodni gas.

| Tip proizvoda (2014) | Unutar zemlje | Međunarodni | | | | Ukupno |
|---|---------------|-------------|-----------|------------|------------|------------|
| | | Izvoz | Uvoz | Prevoz | Podzbir | |
| Poljoprivredni proizvodi, lov i šumarstvo, riba i drugi ribarski proizvodi | - | 1 | - | 1 | 2 | 2 |
| Uglj i lignit, sirova nafta i prirodni gas | - | 7 | 4 | 65 | 76 | 76 |
| Metalne rude i drugi proizvodi rudarstva: treset, vađenje uranijuma i torijum | 259 | 29 | - | 1 | 30 | 289 |
| Prehrambeni proizvodi, pice i cigarete | - | - | 5 | - | 5 | 5 |
| Tekstil i tekstilni proizvodi, koža i kožni proizvodi | - | - | - | - | - | - |
| Drvo i drveni proizvodi i čepovi | 1 | 2 | - | 3 | 5 | 6 |
| Koks i naftni derivati | - | - | - | - | - | - |
| Hemikalije, hemijski proizvodi i sintetička vlakna, guma i proizvodi od plastike, proizvodi nuklearne industrije | 1 | 3 | 1 | 3 | 7 | 8 |
| Ostali nemetalni mineralni proizvodi | - | - | - | 2 | 2 | 2 |
| Bazni metali, metalni proizvodi, osim mašina i opreme | 2 | 2 | 2 | 18 | 22 | 24 |
| Mašine i oprema, osim ukoliko nije negdje drugo precizirano; kancelarijske mašine i kompjuterska oprema, električni uređaji | - | - | - | 1 | 1 | 1 |
| Transportna oprema | 2 | 3 | 2 | 8 | 13 | 15 |
| UKUPNO | 265 | 47 | 14 | 102 | 163 | 428 |

Tabela 8

Kvantifikacija teretnog željezničkog prometa po tipovima proizvoda (u milionima tona)

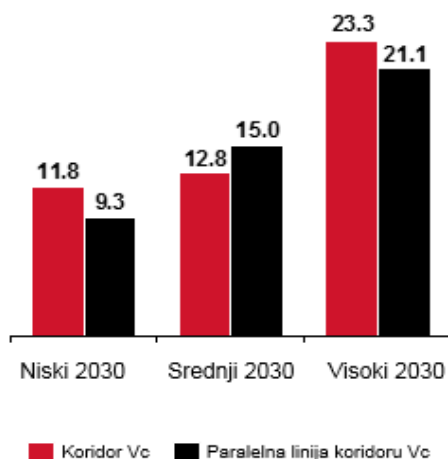
Predviđanje teretnog prometa je prezentirano u tri tipa scenarija (najoptimističniji, optimističan i najmanje optimističan). Ako pogledamo najoptimističniji, izvoz bi bio veći od uvoza po pitanju teretnog prometa, zatim ostalo i tranzit na kraju. Najmanje optimističan scenarij prikazuje najveće rezultat za promet unutar zemlje.



Grafikon 23

Predviđanje teretnih tokova (u milionima tona)

Izvor: Bazirano na studiji TER Željeznica Koridor Vc u Bosni i Hercegovini - ŽFBiH i ŽRS



Grafikon 24

Predviđanje teretnih tokova bazirano je na glavnim koridorima distribucije (u milionima tona)
Izvor: Bazirano je na studiji TER željeznica Koridor Vc u Bosna i Hercegovina - ŽFBiH i ŽRS

Predviđanje teretnih tokova bazirano je na distribucijama između glavnih koridora, kako je prikazano ispod. Najoptimističniji scenarij prikazuje veću distribuciju u Koridoru Vc, malo manje optimističan scenarij prikazuje veću distribuciju u paralelnom Koridoru X, ali oba broja su mnogo manja u odnosu na najoptimističniji scenarij.

| Scenarij za obim teretnih tokova do 2030. | Koridor Vc | Željeznička linija paralelna sa Koridorom X |
|---|------------|---|
| Niski | 11,8 | 9,3 |
| Srednji | 12,8 | 15 |
| Visoki | 23,3 | 21,1 |

Tabela 9

Predviđanje teretnih tokova bazirano na glavnim koridorima distribucije
Izvor: Baziran na studiji TER željeznici Koridor Vc u Bosni i Hercegovini - ŽFBiH i ŽRS

2.3.3 Regulativa

2.3.3.1 Državni nivo

Institucije

Unutar **Ministarstva komunikacija i prometa BiH (MKP BiH)** nalazi se Sektor za promet sa Odsjekom za cestovni i željeznički promet i Sektor za prometnu infrastrukturu, pripremu i implementaciju projekata sa Odsjekom za ceste, željeznice, vodene puteve, luke, cjevovode i Jedinicom za implementaciju projekata (JIP).

Ključne funkcije MKP BiH obuhvataju:

- Izradu nacrtu zakona i drugih pravnih akata za cestovni promet, uključujući međunarodne sporazume (bilateralne i multilateralne)
- Praćenje statusa i implementacije međunarodnih konvencija i sporazuma koji se odnose na cestovni promet
- Učešće u relevantnim međunarodnim organizacijama (SEETO, COTIF itd.)
- Učestvovanje u razvoju politika u saradnji sa entitetima i Brčko distriktom

Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine (ROŽ BiH) je upravna organizacija u sastavu Ministarstva komunikacija i prometa BiH. ROŽ BiH je, u pogledu organizacije, finansiranja, ovlaštenja i odlučivanja, nezavisan od željezničkih operatera i upravitelja infrastrukture. Sjedište Regulatornog odbora je u Doboju. Ovlaštenja Regulatornog odbora su sljedeća: regulatorna; ovlaštenja za izdavanje licence, potvrda o sigurnosti i dozvola; ostala ovlaštenja i funkcije.

Javna željeznička korporacija Bosne i Hercegovine (BHŽJK) osnovana je ugovorom o osnivanju koji su potpisali Vlada Republike Srpske i Vlada Federacije BiH. BHŽJK nije regulatorno tijelo. BHŽJK je zajednička struktura između entiteta i njihovih željeznica ili drugih organizacija, osnovanih od strane entiteta. Svrha korporacije je uspostavljanje institucionalne kooperacije na nivou entiteta kako bi se olakšalo usvajanje neophodnih odluka za omogućavanje sigurnog i redovnog međuentitetskog i međunarodnog prometa. Jedina preostala funkcija BHŽJK od kreiranja ROŽ BiH je koordiniranje većih željezničkih infrastrukturnih projekata između entiteta i Brčko distrikta.

Regulativa

- **Zakon o ministarstvima i drugim tijelima uprave BiH (februar 2003.)** definira sljedeće odgovornosti Ministarstva komunikacija i prometa BiH koje se odnose na željeznice:
 - Politika i reguliranje međunarodnih i međuentitetskih komunikacionih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi sa međunarodnim organizacijama iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Priprema i izrada strateških i planskih dokumenata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija, prometa, infrastrukture i informacionih tehnologija
- **Zakon o željeznicama BiH (juli 2005.)** definira ulogu Regulatornog odbora željeznica BiH (ROŽ), čija se najvažnija uloga odnosi na tržište željeznica i reguliranje sigurnosti. Odgovornosti uključuju donošenje tehničke regulative za željeznice i specifikacija i izdavanje dozvola za upravitelje infrastrukture i za operatere vozova, izdavanje certifikata o sigurnosti, izdavanje dozvole za vozila i infrastrukturnu opremu, žalbe, istraživanje željezničkih nesreća, statistika željezničkih nesreća itd.
- **Ugovor između Federacije BiH i Republike Srpske o uspostavljanju zajedničke željezničke korporacije (BHŽJK) kao dio prometne korporacije (1998.):** uloge i odgovornosti BHŽJK su skoro iste kao i za ROŽ BiH. BHŽJK nije preuzeo ove uloge i u međuvremenu ih je preuzeo ROŽ BiH. Jedina praktična uloga BHŽJK trenutno je koordiniranje implementacije projekata koji se odnose na željeznice između entiteta i Brčko distrikta.

Glavna regulatorna pitanja:

Poboljšati konkurentnost željezničkog prometa u prometnom sistemu:

- Mjere za zajedničke, jasne i ekonomski usmjerene kriterije za investicione planove i prioritete kako bi samo infrastrukturna poboljšanja opravdana studijama izvodljivosti bila provedena.
- Mjere za osiguranja da obje kompanije (ŽFBiH i ŽRS) mogu prikupiti dovoljno prihoda da pokriju troškove infrastrukturnog održavanja i troškove putničkih usluga.

- Mjere za otklanjanje operativnih uskih grla u željezničkom putničkom prometu (bez zaustavljanja vozova na međuentitetskoj granici kako bi došlo do zamjene lokomotive ili osoblja vozova; slično je već urađeno za teretne vozove).
- Identificirati odgovarajuće mjere za podsticanje intermodalnog prometa sa ključnom ulogom željeznica.

Podsticanje željeznica da posluju u poslovnijem ambijentu:

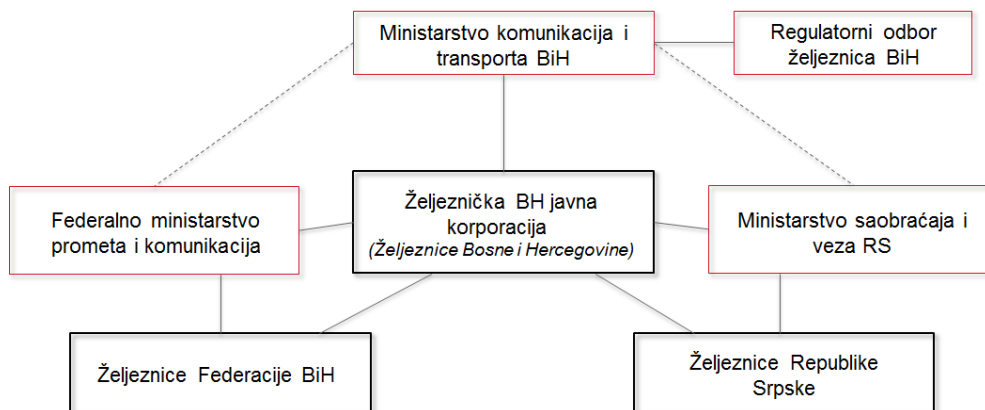
- Kompletiranje računovodstvenog odvajanja postojećih preduzeća bez odlaganja sa ciljem da se omogući kompletiranje organizacionog i upravnog odvajanja željezničke infrastrukture (upravljanje i održavanje) od željezničkih operacija (pružanje prometnih usluga).
- Proširenje koncepta odvajanja u oblasti željezničkih operacija uspostavljanjem komercijalnih linija između teretnog tržišta i putničkog tržišta. Moguće nove i realne uloge BHŽJK se odnose na uloge upravitelja zajedničkom željezničkom infrastrukturom unutar zemlje.
- Zajednička definicija o pružanju javnih usluga od strane države i entiteta (PJU) je da se uradi kompenzacija za potrošačke usluge sa gubicima (definicija PJU standard i režimi subvencija).

Ostala ključna pitanja:

- Otvaranje tržišta za preduzimanje u oblasti željeznica. Ovo je veoma kritično pitanje s obzirom da postoje inicijative da se spriječi ovakvo otvaranje dok se zemlja ne pridruži Evropskoj uniji. Dakle, prvo se moraju ispuniti uvjeti, a tek onda će uslijediti otvaranje kada linije zvanično budu u sklopu EU.
- Primjena direktiva EU o interoperabilnosti i sigurnosti. Prema Zakonu o željeznicama BiH, Regulatorni odbor je odgovoran za interoperabilnost i sigurnost. Posebnu pažnju treba posvetiti primjeni TSI za konvencionalne željeznice, budući da su standardi usvojeni. Međutim tehnička regulativa ne prati tu primjenu.
- Pitanje sigurnosti je i dalje regulirano odvojeno tržišnom regulativom i regulatornom funkcijom za sigurnost, ali ovo bi trebalo biti dugoročna perspektiva (problem sa resursima, primjenom itd.)

2.3.3.2 FBiH

Trenutni regulatorni okvir: Regulatorni odbor



Grafikon 25

Trenutni regulatorni okvir: Regulatorni odbor

Izvor: Bosanskohercegovačka željeznička javna korporacija - <http://www.BiHjzk.ba/ENG/about.html>

Institucije

Ministarstvo prometa i komunikacija Federacije BiH (MKP FBiH) obuhvata Sektor za željeznički promet i Sektor za željezničku infrastrukturu.

Ključne uloge MKP FBiH trenutno su:

- Izrada nacrtu zakona i drugih pravnih akata za željeznički promet
- Upravljanje i praćenje provođenja zakona koji reguliraju odgovornosti propisane trenutnom regulativom
- Učešće u koordinaciji za primjenu projekata sa međunarodnim i međuentitetskim značajem (željeznička linija na Koridoru Vc i paralelna linijama sa Koridorom X – SEETO)
- Izrada strategija i infrastrukturnih projekata koji se odnose na željeznice

JP Željeznice FBiH upravlja infrastrukturom i operacijama vozova za sve tipove prometa na željeznicama u FBiH.

Regulativa

- **Zakon o federalnim ministarstvima i drugim tijelima Federalne uprave BiH (2002.)** definira sljedeće odgovornosti Ministarstva prometa i komunikacija FBiH značajne za željeznice: administrativne i operativne poslove značajne za željeznički promet, njegovu sigurnost i kontrolu. Ove odgovornosti su prihvaćene za međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu.
- **Zakon o željeznicama Federacije BiH (2001.)** definira pravni status JP Željeznice FBiH, njegov odnos sa BHŽJK, odgovornosti Vlade Federacije BiH, opće uvjete za infrastrukturu i promet.
- **Zakon o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombiniranog prometa (2003.)** definira opće uvjete za finansiranje željezničke infrastrukture, željezničke putničke usluge i kombinirani promet. Ključni problem ovog zakona je njegova općenitost, s obzirom da odredbe ne uključuju detalje/izvore finansiranja, finansiranje putničkih usluga je ostavljeno dogovoru na nivou FBiH i kantona itd.
- **Zakon o sigurnosti željezničkog prometa** (inicijalno od 1995.) je naslijeđen od Republike Bosne i Hercegovine i primjenjuje se samo u FBiH. On obuhvata sva pitanja sigurnosti na željeznicama (infrastruktura, vozovi, pravila prometa, vozači itd.).
- **Zakon o finansijskoj konsolidaciji JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo za period od 1. januara 2008. do 31. decembra 2012.** ("Službene novine FBiH", br. 4/09).
- **Sporazum između Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske o uspostavljanju zajedničke željezničke javne korporacije kao dijela prometne korporacije**, ("Službene novine FBiH", br. 46/98, "Službeni glasnik RS", br. 21/99).
- **Uredba o radu ŽFBiH i tijela uprave u odgovoru na vanredna događanja** ("Službene novine FBiH", br. 66/04).

Glavna regulatorna pitanja:

- Primjena direktiva EU o interoperabilnosti i sigurnosti
- Primjena standarda EU za obnovu dijelova željeznice
- Stvaranje održivog sistema finansiranja održavanja željezničke infrastrukture uvođenjem akciza na naftne ili duhanske proizvode
- Puna primjena Zakona o finansiranju željezničke infrastrukture dodjeljivanjem ukupnih troškova održavanja iz budžeta
- Restrukturiranje željezničkog preduzeća u skladu sa direktivama EU, kada BiH uđe u Uniju
- Otvaranje željezničkog tržišta, nakon što BiH uđe u EU i nakon što se postignu svi prethodni ciljevi

2.3.3.3 Republika Srpska

Institucije

Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske je republičko upravno tijelo čije nadležnosti su propisane Zakonom o republičkoj upravi. MSV RS sadrži Sektor za željeznički promet i Sektor željezničke infrastrukture. Ključne funkcije MSV RS trenutno obuhvataju:

- Izradu nacrtu zakona i drugih pravnih akata za željeznički promet
- Upravljanje i praćenje primjene zakona za odgovornosti propisane trenutno važećom regulativom
- Učestvovanje u koordinaciji za implementaciju projekata sa međunarodnim i međuentitetskim značajem (željeznica na Koridoru Vc i linija na Koridoru X – SEETO)
- Izrada željezničkih strategijskih planova i infrastrukturnih projekata

Željeznice Republike Srpske, upravljač infrastrukturom i željeznički operater, su osnovane 1992. godine sa sjedištem u Banjoj Luci, a od 1996. godine sjedište kompanije je u Doboju. Željeznice Republike Srpske su preduzeće za javni prijevoz putnika i robe i upravljanje infrastrukturom na teritoriji Republike Srpske. Željeznice Republike Srpske su akcionarsko društvo. U strukturi, fond kapitala od akcija učestvuje sa 65%, penzioni fond sa 10%, fond za restituciju sa 5% i privatni kapital sa 20%. Makroorganizacijska shema sastoji se od: infrastrukture, operacija, ekonomskih poslova i pravnih poslova.

Željeznice RS primljene su u članstvo mnogobrojnih međunarodnih organizacija. Pet godina nakon nastanka, juna 1997. godine podnijele su zahtjev za pristupanje Međunarodnoj željezničkoj uniji (MŽU) koja u junu 1998. godine u Briselu donosi odluku o prijemu ŽRS u MŽU. Odluku je potvrdila Generalna skupština u oktobru iste godine u Berlinu i Željeznicama RS dodijelila međunarodni kod 004. Članica Međunarodnog željezničkog komiteta (MŽK) postaju u maju 2000. godine, članica TCV-a 2001., članica Željeznica jugoistočne Evrope u aprilu 2002., članica Saveza tarifa Evropa – Azija (TEA) u Atini u oktobru 2002., članica Inter Rail saveza 2003., članica BCC-a u januaru 2004. i FIP saveza u junu 2004. godine u Atini.

Regulativa

Zakon o željeznicama Republike Srpske (novembar 2001.) na teritoriji Republike Srpske određuje sljedeće:

- Uvjete i tehničke elemente za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje željezničkih linija, postrojenja, uređaja i opreme na njima
- Uvjete koje treba da ispunjavaju željeznička vozila, uređaji i oprema na njima, kao i način kontrole i održavanje istih
- Uvjete za obavljanje željezničkog prometa i organizaciju prijevoza putnika i stvari
- Uvjete koje treba da ispunjavaju željeznički radnici koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog prometa
- Ukupno radno vrijeme i posebne mjere sigurnosti, sigurnost prometa i reda na željeznici, nadzor nad sigurnosnim organiziranjem željezničkog prometa, kao i određena pitanja industrijskih, gradskih i pruga uskog kolosijeka

Zakon o željeznicama BiH uređuje ukupno strukturo i eksploataciono područje željezničkog prijevoznog sistema u BiH, uvjete i načine upravljanja željezničkom infrastrukturom, obavljanje prijevoza u željezničkom prometu, kontrolu, nadzor, regulatorne i apelacione funkcije, kao i druga pitanja značajna za rad i funkcioniranje željezničkog prijevoznog sistema.

Zakon o ministarstvima Republike Srpske (oktobar 2002.) definira sljedeće odgovornosti Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske kada su u pitanju željeznice: administrativni i profesionalni posao za željeznički promet i njegovu sigurnost, kao i upravljanje politikom saradnje u skladu sa zakonima Republike Srpske i BiH.

Glavna zakonska pitanja

Razdvajanje željezničke infrastrukture i prometnih operatora. Prema Zakonu o željeznicama Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05), organizacija željezničkog sistema zasniva se na principu razdvajanja usluga u željezničkom prijevozu i željezničke infrastrukture. Također, Zakon o željeznicama Republike Srpske ("Službeni glasnik RS", br. 58/01, 110/03, 59/08 i 24/12 i 33/14) propisuje razdvajanje infrastrukture i prometnih operatora, dok je Nacrtom zakona o željeznicama Republike Srpske, koji je u izradi, to detaljnije razrađeno.

- Usklađenost propisa za održavanje željezničke infrastrukture i voznog parka sa direktivama EU. Propisi su usklađeni sa direktivama EU, u suprotnom vozila iz RS ne bi mogla prometovati van granica RS, a prema Zakonu o željeznicama RS ("Službeni glasnik RS", br. 58/01, 110/03, 59/08 i 24/12 i 33/14) i Zakonu o željeznicama BiH ("Službene novine BiH", br. 52 / 05).
- Otvorenost željezničkog tržišta za željeznička preduzeća. Do ulaska u EU nije predviđeno otvaranje tržišta za strane operatere jer se nisu stekli uvjeti za isto (stanje infrastrukture i ulaganja).

- Primjena EU direktiva o interoperabilnosti i sigurnosti. Prema Zakonu o željeznicama BiH, Regulatorni odbor donosi instrukcije za interoperabilnost i sigurnost. Također, Nacrt zakona o željeznicama RS predviđa da Ministarstvo saobraćaja i veza RS, u skladu sa Konvencijom o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), donosi instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sistema Republike Srpske.

EU direktive koje su djelimično transponirane u željezničke propise su:

- Direktiva 2008/57/ES Evropskog parlamenta i Vijeća Evrope od 20.7.2008. godine o interoperabilnosti željezničkog sistema unutar Zajednice.
- Direktiva 2004/49/ES Evropskog parlamenta i Vijeća od 29.4.2004. godine o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/ES o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive Vijeća 2001/14/ES o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranja naknada za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti.
- Direktiva 2012/34/EU Evropskog parlamenta i Vijeća od 21.11.2012. godine o uspostavi jedinstvenog evropskog željezničkog sistema.

2.3.3.4 Brčko distrikt

Institucije

- Željeznički regulatorni odbor Bosne i Hercegovine (ROŽ BiH)
- Vlada Brčko distrikta – Odjel za javne poslove

Željeznice iz oba entiteta upravljaju željezničkim prometom u Distriktu i iz Distrikta.

Operacijama i infrastrukturom upravljaju:

- Željeznice FBiH d.o.o.
- Željeznice RS a.d.

Regulativa

- Zakon o željeznicama BiH (2005.)
- Pravilnici koje je odobrio ROŽ BiH
- Naslijeđeni pravilnici iz prethodnog sistema Zajednice jugoslovenskih željeznica koje u međuvremenu ROŽ BiH nije zamijenio novim

Glavna regulatorna pitanja:

- ROŽ BiH je jasno definiran kao regulator željezničkog tržišta i regulator sigurnosti željezničkog sistema u Bosni i Hercegovini, koji uključuje i Brčko distrikt.
- Dva integrirana preduzeća dogovorila su se sa Brčko distriktom da zajednički prometuju i upravljaju infrastrukturom na pripadajućoj željezničkoj pruzi. To nameće pitanje finansiranja željezničke infrastrukture i subvencioniranja putničkog prometa, ali i pitanje efikasnosti za željezničke operatore.
- Efikasnost ŽFBiH i ŽRS direktno utječe na razvoj Luke Brčko.

2.3.4 Regulativa intermodalnog prometa

Institucije

Postoje neke institucije koje provode nadležnosti na intermodalni promet, ali one nemaju precizirane ključne funkcije.

Državni nivo

Praćenje statusa i implementacije međunarodnih konvencija i ugovora koji se odnose na intermodalni promet.

FBiH

Ministarstvo prometa i komunikacija Federacije BiH (MPK FBiH) obuhvata dva sektora:

- Sektor za željeznice, vodene puteve i kombinirani promet sa Grupom za kombinirani promet (stara terminologija)
- Sektor za prometnu infrastrukturu sa Grupom za šine, vodene puteve i infrastrukturu kombiniranog prometa

Obje grupe nemaju precizirane ključne uloge.

RS

Ministarstvo saobraćaja i veza RS (MSV RS) obuhvata sektor za željeznice, vodene puteve i kombinirani promet. Nema precizirane ključne uloge.

Brčko distrikt

Ne postoje posebne institucije.

Regulativa

Ne postoji precizirana regulativa po pitanju intermodalnog prometa na nivou države, entiteta, kao ni na nivou Brčko distrikta.

2.3.5 Zaključci

2.3.5.1 Infrastruktura

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|--|
| BiH | Koridor Vc i međuentitetski projekti |
| FBiH | <p>Unaprjeđenje željezničke infrastrukture u Federaciji BiH podrazumijeva rekonstrukciju šina i signalizacije (sa prioriteta na Koridoru Vc) i nastavak elektrifikacije na cijeloj mreži kroz srednjoročni i dugoročni period.</p> <p>Pored uspostavljanja povezanosti kroz teritoriju u razumnom vremenu za putnike i teret, unaprjeđenje investicija u postojeću infrastrukturu ima za cilj povećanje dozvoljene brzine i sigurnosnih nivoa na mreži kako bi se postigli EN standardi, TSI I UIC standardi brzine.</p> <p>Unaprjeđenje kapaciteta utovara i istovara na teretnim terminalima je neophodno radi osiguranja značajnog domaćeg i međunarodnog intermodalnog prometa.</p> <p>Glavne potrebe i ciljevi razvoja mreže cesta u Federaciji BiH mogu se prikazati u sljedećim glavnim aktivnostima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcija željeznica na Koridoru Vc u Federaciji BiH • Studija izvodljivosti nove linije Vareš - Banovići • Administrativne procedure radi identificiranja novih željeznica koje se mogu dodati SEETO mreži • Finaliziranje 2 investiciona ciklusa rekonstrukcije željeznica u BiH • Elektrifikacija linija Brčko – Tuzla i Doboj - Zvornik • Gradnja terminala za kontejnere |
| Republika Srpska | <p>U proteklih 20 godina nije bilo značajnih ulaganja u unaprjeđenje kvaliteta mreže željezničkih pruga u Republici Srpskoj. Trenutno stanje mreže nije zadovoljavajuće i potrebna su ogromna ulaganja u infrastrukturu, vozna i vučna sredstva da bi se postigli standardi EU i postigao kvalitet željezničkog prometa u nivou zemalja u regionu.</p> <p>Cilj razvoja željezničke mreže u Republici Srpskoj će se ostvariti kroz sljedeće aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcijom željezničkih linija na Koridoru Vc u Republici Srpskoj i izgradnjom novih sekcija (glavni projekti su navedeni u Aneksu) • Administrativnim procedurama kako bi se identificirale nove željeznice koje će biti uključene u SEETO mrežu • Unaprjeđenjem intermodalnog prometa kroz izgradnju intermodalnih terminala u Banjoj Luci i Doboju |
| Brčko distrikt | <p>Željeznička infrastruktura u Brčko distriktu je u veoma lošem stanju, zahtjeva hitnu rekonstrukciju i nadogradnju, posebno u linijama Doboj - Bosanska Poljana i Bosanska Poljana - Brčko, koje su dio SEETO mreže. Kao i u oba entiteta, željeznička infrastruktura mora biti unaprjeđena kako bi se dostigli EN standardi i TSI.</p> <p>Jedan preciziran cilj je finaliziranje planirane rekonstrukcije postojeće linije u gradskom dijelu Brčkog kako bi se osigurao bolji pristup luci u Brčkom. Uklanjanje prijelaza na istoj liniji je veoma bitno kako bi se povećala sigurnost u gradskom dijelu Brčkog.</p> <p>Elektrifikacija željezničke mreže je također hitna akcija koja se mora provesti.</p> |

2.3.5.2 Usluge

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|---|
| FBiH | <p>Kvalitet željezničkih usluga treba biti unaprjeđen i za putnike i teretni promet. Pored kompletiranja investicija u željezničku infrastrukturu, cilj unaprjeđenja mobilnosti na željeznicama i promjene načina od korištenja privatnih automobila do putničkog željezničkog prometa može se postići kroz sljedeće aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcijom željeznica (ŽFBiH) kroz poslovni model |

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Implementacijom obaveznih javnih usluga u putničkom prometu • Obnovom voznog parka • Definiranjem putničkih komercijalnih usluga i operativnog modela za putničke usluge <p>Što se tiče željezničkog teretnog prometa, značajan stepen promjene od korištenja cesta se može postići primjenom sljedećih akcija:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Razvojem i unaprjeđenjem istovarnog/utovarnog kapaciteta na teretnim terminalima • Definiranjem poticajne sheme za intermodalni promet |
| Republika Srpska | <p>Kvalitet željezničkih usluga mora biti podignut do nivoa u zemljama regiona. Privlačenje putnika ka korištenju željeznica može se postići kroz sljedeće aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcijom željeznica (ŽRS) prema poslovnom modelu • Implementacijom obaveznih javnih usluga u putničkom prometu • Obnovom voznog parka • Definiranjem putničkih komercijalnih usluga i operativnog modela za putničke usluge |
| Brčko distrikt | <p>Najvažniji cilj vezan za željezničke usluge u Brčko distriktu je obnova željezničkih putničkih usluga na liniji Tuzla - Brčko, s obzirom da te usluge nisu dostupne od 2013. godine.</p> <p>Prometni obim na željeznicama u Brčkom dosta zavisi od luke u Brčkom i lokalnih industrija koje su u stagnaciji.</p> |

2.3.5.3 Informacione i komunikacione tehnologije (ICT)

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|--|
| FBiH | <p>Željezničkom sektoru treba snažan razvoj u ICT području kako bi se povećala sigurnost na željeznicama i dostigli EN standardi i TSI.</p> <p>Rekonstrukcija signalizacije na linijama Koridora Vc je još jedan ključni cilj koji zahtjeva akcije bazirane na ICT-u.</p> <p>Drugi ciljevi u srednjoročnom i dugoročnom planu su uspostavljanje putničkog informacionog sistema i razvoj informacionih sistema u teretnom prometu.</p> |
| Republika Srpska | - |
| Brčko distrikt | <p>Kao što je već opisano u sekciji "Infrastruktura", željeznička mreža je zastarjela i zahtjeva hitno unaprjeđenje. Ostvarivanje cilja zahtjeva provođenje akcija koje su bazirane na ICT-u. Slab doprinos telekomunikacija, zastarjela signalizacija i mnoštvo postojećih prijelaza (bez sigurnosnih uređaja) sputavaju ostvarivanje adekvatnog nivoa efikasnosti i sigurnosti.</p> |

2.3.5.4 Regulatorna

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|---|
| BiH | Nezavisna institucija za istrage uvjeta sigurnosti na željeznicama |
| FBiH | <p>Proces harmonizacije regulatorne željezničkog prometa u Federaciji BiH sa standardima EU je neophodan radi ostvarivanja sljedećih ciljeva:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcije željezničkih preduzeća u skladu sa Direktivom Evropske unije 2012/34 • Osiguranja tehničkog unaprjeđenja i integracije ŽFBiH u jedinstveni evropski željeznički sistem • Omogućavanja jedinstvenog evropskog željezničkog sistema u skladu sa direktivama Evropske unije kroz osiguranje pristupa drugim željeznicama u srednjoročnom roku i pripremu otvaranja željezničkog tržišta nakon što se BiH pridruži Evropskoj uniji • Kreiranja sistema stabilnog finansiranja za održavanje željezničke infrastrukture <p>Takvi ciljevi mogu biti postignuti kroz sljedeće akcije u srednjoročnom roku:</p> |

| Administrativni nivo | Opis |
|----------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje akciza na gorivo ili cigarete za potrebe finansiranja održavanja željeznica • Potpuna primjena zakona o finansiranju željezničke infrastrukture kroz alokaciju ukupnih troškova održavanja iz budžeta • Usvajanje direktiva Evropske unije o interoperabilnosti i sigurnosti • Definiranje scenarija za približavanje postojeće regulative FBiH direktivama Evropske unije i regulativi pristupa željezničkom tržištu • Definiranje dugoročnih scenarija za otvaranje željezničkog tržišta |
| Republika Srpska | <p>Reguliranje željezničkog prometa je djelimično usaglašeno sa regulativom, standardima i praksama Evropske unije, ali daljnja harmonizacija je neophodna. Ciljevi pripreme željezničkog sektora za pristupanje tržištu Evropske unije i uspostavljanju održivog sistema finansiranja za željeznice se mogu postići kroz sljedeće akcije:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definiranje modela finansiranja željezničke infrastrukture • Finaliziranje separacije željezničke infrastrukture i prometnih operacija • Približavanje regulative Republike Srpske regulativi Evropske unije |
| Brčko distrikt | <p>Željeznička mreža u Brčko distriktu je predmet državne nadležnosti Željezničkog regulatornog odbora BiH, a željezničkim uslugama upravljaju i ŽRS i ŽFBiH. Stoga Brčko distrikt sa entitetima dijeli iste ciljeve i akcije koje treba provesti u sektoru reguliranja željeznica.</p> |

2.4 Unutrašnji plovni putevi

Uzimajući u obzir morfološke i hidrološke karakteristike vodotoka u BiH, kao i mogućnosti i potrebe za razvoj riječnog prometa, potrebno je odvojeno posmatrati rijeku Savu a odvojeno ostale rijeke – pritoke Save: rijeke Unu sa Sanom, Vrbas, Bosnu i Drinu. I Drina i Una su plovne rijeke u dužini od oko 15 km od njihovog ušća u rijeku Savu.

Rijeka Sava, kao granični plovni put, zaslužuje posebnu pažnju jer je vrijedan ekonomski potencijal, posebno u pogledu plovidbe i osiguranja uvjeta za ekonomski promet roba.

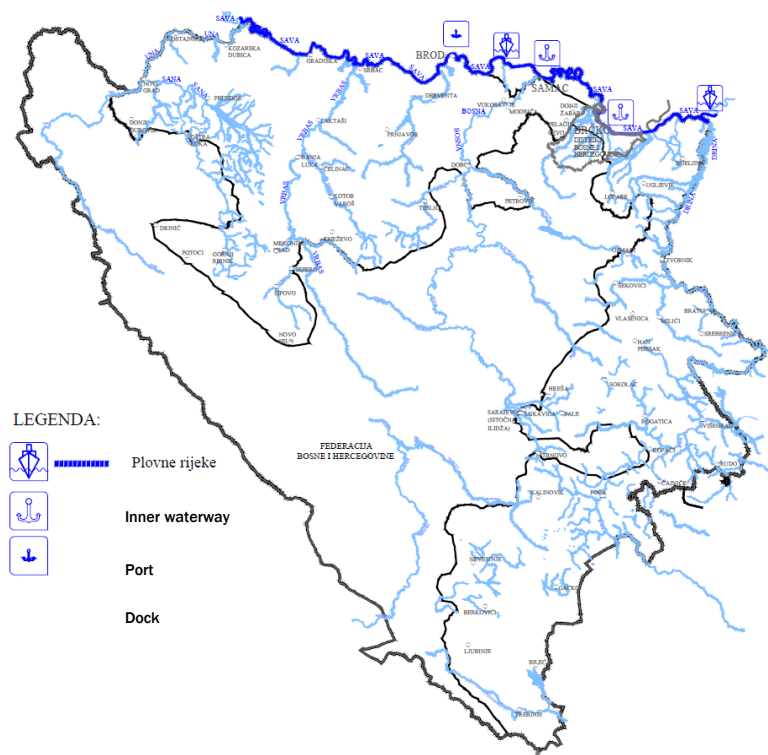
Na rijeci Savi uspostavljen je međunarodni režim plovidbe te je nadležnost nad prometom podijeljena na:

- Ministarstvo komunikacija i prometa BiH – nadležno za međunarodni promet;
- Federalno ministarstvo prometa i komunikacija – nadležno za infrastrukturu;
- Ministarstvo saobraćaja i veza RS – nadležno za infrastrukturu;
- Prometni odjel u Brčko distriktu – nadležan za infrastrukturu.

Što se tiče plovidbi, ured koji upravlja lukom u Brčko distriktu održava registar brodova/plovila. U uredu je registrirano 18 plovila unutrašnje plovidbe s motornim pogonom, šest teretnjaka, tri trajekta i tri plutajuće strukture. Jedinica lokalne samouprave vodi registar brodova, te je dužna izvještavati o broju registriranih brodova Ministarstvu saobraćaja i veza Republike Srpske svake godine do 30. januara.

Rijeka Sava

Mrežom unutrašnjih plovnih puteva u Republici Srpskoj upravlja Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske.



Mapa 17

Prometna infrastruktura u vodama Republike Srpske

Prije 1990. godine, rijeka Sava, glavna pritoka Dunava, imala je značajnu ulogu u regionalnoj prometnoj mreži. Plovidba je bila formalno moguća od ušća Save u Dunav u Beogradu, uzvodno do Rugvice u Hrvatskoj, u ukupnoj dužini od 683 riječna kilometra (rkm). Tokom 1990. ukupna količina tereta prevezenog rijekom Savom je bila 5,2 miliona tona, uglavnom rasutog tereta. Danas je rijeka Sava kategorizirana kao plovni put, čineći granicu između BiH i Srbije u dužini od 33 rkm, te između BiH i Hrvatske u dužini od 305 rkm. Srbiji pripada 178 rkm, a Hrvatskoj 79 rkm (sve do Siska).

Nakon 1990. ekonomski potencijal riječnog prometa rijekom Savom je ograničen postojećim stanjem infrastrukture. Odnosno, nakon regionalnih sukoba 90-ih godina, Sava i njena luka ostale su značajno oštećene, a riječna obala je minirana na mnogim područjima. Pored toga, od okončanja sukoba, Sava se zanemarivala, uz malo ili nimalo održavanja i investicija, pa je sve donedavno godišnja količina prometa bila veoma skromna, s nešto manje od 250.000 tona na cijelom plovnom putu u 2012. Razlog tako skromnog prometa je ograničena plovnost tokom godine, te u vezi s tim nepouzdanost prijema i otpreme robe dobrim dijelom godine.

Potrebno je napomenuti da je rijeka Sava pripadala klasi IV plovnosti od ušća u Dunav uzvodno prema Luci Brčko (rkm 234), od Brčkog do Broda (rkm 356) Klasi III i Klasi II uzvodno do Rugvice u Hrvatskoj (rkm 653). Klasa II znači da je rijeka plovna za brodove/plovila do 650 tona, Klasa III – do 1.000 tona, a Klasa IV do 1.500 tona i gaza 2,5 m. Ova klasifikacija je u skladu sa Evropskim sporazumom u vezi sa prometom na unutrašnjim vodama od međunarodnog značaja.⁹

Potencijal rijeke Save nije iskorišten u punom kapacitetu zbog otežanog prometa uslijed loših plovidbenih uvjeta, niskog vodostaja rijeke Save, pri čemu su izražene prepreke u plovnom putu (pličaci). Postoje tri kritične dionice: lokacija Nakić Kula, rkm 209+000 do 212+000, lokacija Savulja, rkm 310+000 do 311+000 (FBiH) i lokacija Jaruge - Novi Grad (FBiH), rkm 326 - rkm 329. Protok vode Savom značajno fluktuiira što rezultira velikim varijacijama nivoa vode i dubine rijeke tokom godine. Veliko stvaranje nanosa u nekim dijelovima, uz nedovoljno održavanje korita rijeke, dovodi do smanjenja širine i dubine plovnog puta. To rezultira time da uvjeti za plovidbu Savom mogu biti dosta teški tokom velikog dijela godine.

⁹ Evropski Sporazum o glavnim riječnim plovnim putevima od međunarodnog značaja (AGN), Ženeva, 1996., Ekonomska komisija Ujedinjenih naroda za Evropu

Nepovoljni uvjeti proistječu iz:

- ograničenja gaza tokom perioda niskih voda (broj plovnih dana se smanjuje na ispod 200 u nekim mjestima, a dalje uzvodno i manje),
- ograničene širine i dubine plovnog puta,
- oštih krivina na rijeci koji ograničavaju dužinu i širinu plovila i konvoja,
- ograničenja visine ispod mostova za vrijeme visokih vodostaja,
- nepostojanja riječnog informacionog sistema za plovila,
- postojanja potopljenih plovila i neeksploziviranih naprava.

S obzirom da su plovne i obalne oznake uništene ili su bile u veoma lošem stanju, izvršena je obnova sistema obilježavanja rijeke. Obnova sistema obilježavanja izvršena je u periodu od 2009. do 2010. godine, a finansirali su je zajedničkim sredstvima Ministarstvo saobraćaja i veza RS, Federalno ministarstvo prometa i komunikacija, Brčko distrikt i Ministarstvo komunikacija i prometa BiH.

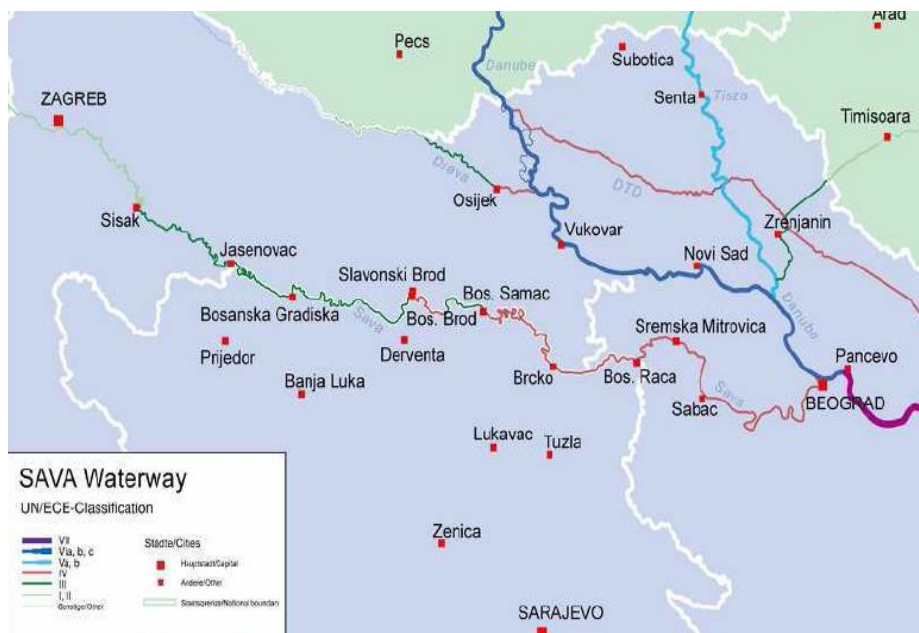
U skladu sa potpisanim Sporazumom iz 2002. godine, težilo se aktivnostima obnove i modernizacije plovnog puta rijeke Save, koji podrazumijeva uređenje plovnog puta i određivanje regulacijske linije rijeke Save od Račinovaca (Brčko) do Siska. Shodno tome, plovni put će biti doveden u Va klasu plovnosti na dionici od Brčkog do Beograda, odnosno, IV klasu na dionici od Brčkog do Siska. Dovođenjem plovnog puta na višu klasu plovnosti omogućila bi se sigurna plovidba, a samim tim i povećao prijevoz putnika i roba.



Mapa 18
Rijeka Sava

Ukupna dužina unutrašnjeg plovnog puta Rijeke Save (Hrvatska/ Srbija/ BiH): Beograd - Sisak je 593 km. Prije raspada bivše Jugoslavije, plovidba na Savi je bila moguća od ušća Dunava do Galdova i Rugvice u dužini od 683 rkm. Rijeka Sava u BiH teče u dužini od 332,4 riječna kilometra (rkm).

Bosanski dio rijeke teče od 175 rkm do 507,4 rkm kroz Federaciju Bosne i Hercegovine, Republiku Srpsku i Brčko distrikt. Najveći udio je u RS-u (61%), zatim u FBiH (32%), a preostalih 7% ili 24 km su pod odgovornošću Brčko distrikta.



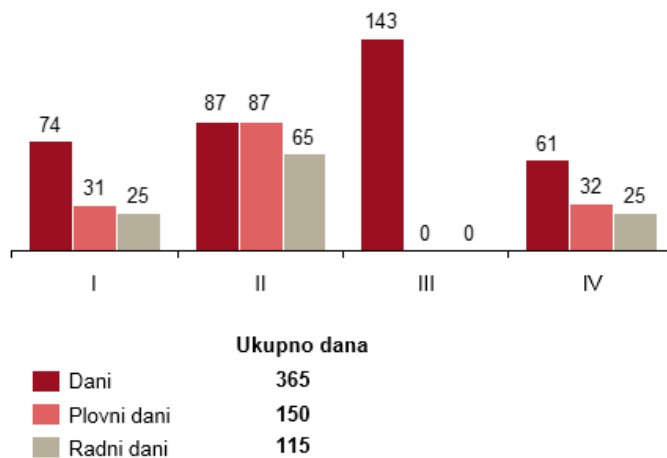
Mapa 19
Dispozicija Luke Brčko na rijeci Savi
Izvor: Pacific Consultants International, 2008.

Još uvijek postoje neki nepovoljni uvjeti za plovidbu, uzrokovani:

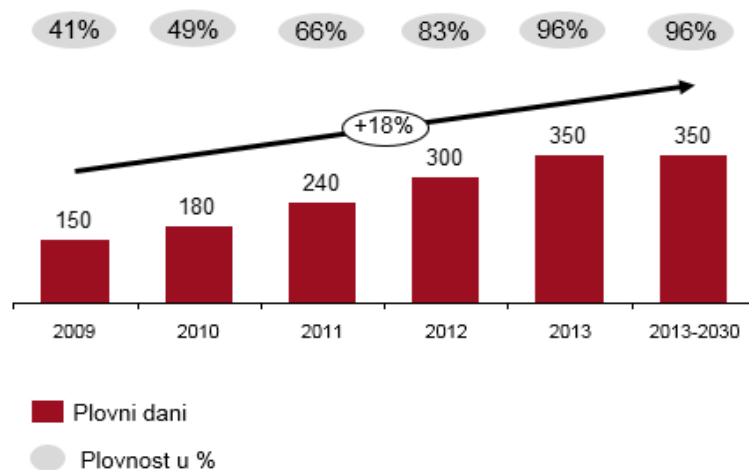
- Ograničenim dubinama u plovnom putu u dugim periodima
- Ograničenom širinom plovnog puta
- Oštrim krivinama koje ograničavaju dužinu i širinu plovila i konvoja
- Ograničenom visinom ispod mostova
- Nedovoljnom obilježenošću
- Potopljenim plovilima ili objektima

Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (eng. International Sava River Basin Commission - ISRBC) primjenjuje dva standarda za plovidbenost:

- Navigacija treba biti moguća sa smanjenim gazom 95% vremena
- Navigacija sa maksimalnim gazom mora biti moguća 65% vremena
- Svjetska banka je trenutno u procesu pripreme projekta za obnovu plovnog puta na rijeci Savi koji ima za cilj poboljšanje plovnosti rijeke Save za prijevoznike
- Plovila za poboljšanje sigurnosti i rada plovila u plovnom putu, a za jačanje upravljanja i poslovanja u lukama



Grafikon 26
Plovni dani na rijeci Savi po kvartalima 2009.
Izvor: PPIF i MTBS, 2009.



Grafikon 27
Historijski pregled i prognoza plovni dana (2009.-2013. i prognoza 2013.-2030.)
Izvor: PPIF i MTBS, 2009.

Prilog 1 uz WB6¹⁰, dogovoren na Bečkom samitu, razvijen je na osnovu unaprijed definiranih projekata:

- Studije i radovi za rehabilitaciju plovnog puta rijeke Save (Sisak – Brčko – Beograd)
- Radovi za razminiranje desne obale rijeke Save od ušća rijeke Drine do ušća rijeke Une

¹⁰Bečki samit za zapadni Balkan 2015. - Prilog 1 "Povezivanje".

2.4.1 Unutrašnje luke

Glavne luke u BiH su Brčko, Šamac i Brod (dok naftne rafinerije).

2.4.1.1 Luka Brčko ¹¹

- Od 2004. luka posluje pod nazivom Javno preduzeće Luka Brčko kao luka za javne usluge. Sva imovina je u javnom vlasništvu.
- JP Luka Brčko obavlja ulogu lučkog operatora (operacije pretovara tereta).
- Luka je dobila međunarodni status u septembru 2006. godine.
- Upravni odbor JP Luka Brčko funkcioniše kao Lučka uprava. Međutim, nema mandat da odlučuje o razvoju luke, ulaganjima u luku ili operacijama luke i strateškom planu. Za sada je taj mandat povjeren Vladi Brčko distrikta.
- JP Luka Brčko ima sljedeće poslovne jedinice:
 - Utovar i istovar
 - Iznajmljivanje
 - Skladišni kapaciteti (skladištenje)
 - Usluge carinskog terminala
- Danas prihod JP Luka Brčko uglavnom zavisi od carinskog terminala koji, ustvari, ima vrlo malo veze sa njenom osnovnom aktivnošću. (U skladu sa Sporazumom između Uprave za indirektno oporezivanje i Distrikta, JP Luka Brčko je dužna da pruža usluge carinskom terminalu).

Luka Brčko se nalazi u sjeveroistočnom dijelu BiH, na desnoj strani plovnog puta rijeke Save. Klasa IV plovnosti, sa prosječnom plovnošću od 260 dana godišnje, i gravitacijsko ekonomsko područje odredili su važnost ove luke u odnosu na uzvodna pristaništa. Mogućnost otpreme robe preko Luke Brčko: omogućeno je da se uspostavi direktna isporuka dobara od rijeke Save do luka Podunavlja u zapadnoj i istočnoj Evropi, kao i luke na Sjevernom i Crnom moru.

| Polazište / Odredište | Udaljenost prema vidu prometa (km) | | |
|------------------------|------------------------------------|-------------|----------|
| | Riječni | Željeznički | Cestovni |
| Brčko - Sisak | 358 | 265 | 240 |
| Brčko - Slavonski Brod | 140 | 105 | 90 |
| Brčko - Beograd | 226 | 213 | 168 |
| Brčko - Smederevo | 281 | 292 | 239 |
| Brčko - Prahovo | 537 | 562 | 438 |
| Brčko - Novi Sad | 310 | 189 | 158 |
| Brčko - Vukovar | 388 | 86 | 75 |
| Brčko - Osijek | 457 | 104 | 99 |
| Brčko - Apatin | 457 | 158 | 121 |
| Brčko - Senta | 369 | 238 | 270 |
| Brčko - Zenica | - | 253 | 164 |
| Brčko - Sarajevo | - | 337 | 194 |

Tabela 10

Udaljenost Luke Brčko prema različitim vidovima prometa

Izvor: Luka Brčko, 2005. Japanese Grant Aid request

Luka Brčko može imati centralnu ulogu u povezanosti sa kopnenim vidovima prometa (cestovni, željeznički) i bitna je tranzitna tačka za robne tokove za potrebe teške industrije u BiH. Sa evropskom željezničkom mrežom je povezana prugom Tuzla - Vinkovci (dozvoljeno osovinsko opterećenje 18 t). U blizini Luke je magistralni put M14.1. Dobra povezanost kopnenim prometnicama pruža mogućnost za uspostavljanje tranzitnih robnih tokova, kao i tokova čije je odredište u užem gravitacionom području Luke Brčko.

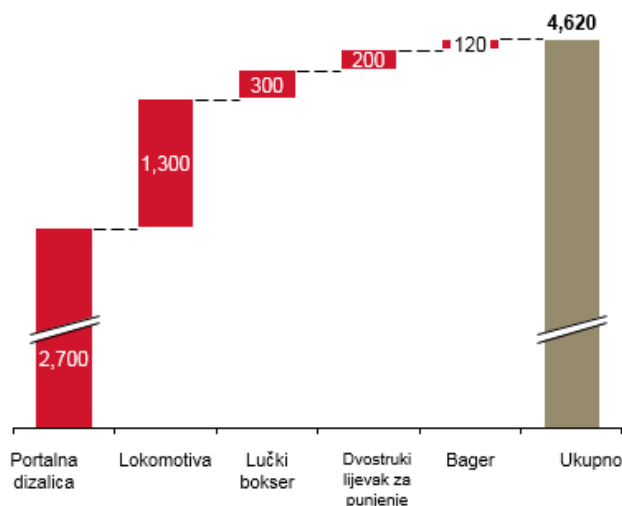
Čak je i većina željeznica duža od cestovnih konekcija sa Lukom Brčko. Zbog očekivanog zagušenja na cestama, željeznica može postati primarna veza sa Lukom Brčko. Prijevoznici su nedavno procijenili da se obnovom prometa na rijeci Savi mogu prevesti milione tona tereta kroz Luku Brčko, većinom uglja i čelika za izvoz iz BiH.

¹¹ Regionalna jedinica Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske je Ured za Brčko koji se nalazi u Brčko distriktu

Investicioni plan Luke Brčko

Program razvoja za period od 2007. do 2016. planiranih kapitalnih investicija za revitalizaciju Luke predvidio je hitne popravke za poboljšanje kapaciteta za upravljanje i performanse te operativnih aktivnosti: utovar i istovar u Luci. Ulaganja u infrastrukturu i opremu su neophodna kako bi se ispunili ciljevi koji se odnose na unapređenje rada Luke i povećanje prometnih tokova.

Revidirani plan investicija urađen od strane PPIF-a i MTBS-a (2009.) predložio je optimizaciju potrebnih investicija (Grafikon 28).



Grafikon 28
Predloženi investicioni projekti – dugoročni (u hiljadama KM)
Izvor: PPIF i MTBS, 2009.

Planiranje investicija je u vezi sa razvojem nivoa prometa i sastoji se od kratkoročnih ulaganja, koja bi se bavila pitanjima od ključnog značaja za rad Luke i lučkih kapaciteta, i dugoročnih investicija, koje bi stvorile dodatni kapacitet Luke.

- Kapacitet nakon hitnih investicija ~ 430.000 tona godišnje
- Kapacitet nakon dugoročnih investicija ~ 720.000 tona godišnje

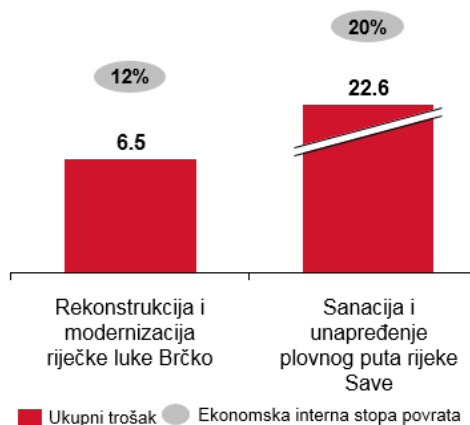
Program obnove i razvoja za plovidbu rijekom Savom uključuje sljedeće projekte i projektne aktivnosti:

- Sanacija i modernizacija plovnog puta rijeke Save
- Implementacija Riječnog informacionog sistema (RIS) za plovni put rijeke Save
- Razvoj lučke infrastrukture
- Razvoj domaćih operatora za navigaciju i održavanje plovnih puteva
- Zakonski okvir i institucionalni razvoj u sektoru unutrašnje plovidbe

Luka Brčko bi mogla igrati ključnu ulogu u omogućavanju povezanosti sa kopnenim vidovima prometa (cestovni, željeznički) i predstavlja bitnu tranzitnu tačku za teretni promet za potrebe teške industrije u BiH. Uz očekivani porast obima tereta nakon obnove, Luka će imati značajan pozitivan utjecaj na regionalni ekonomski rast.

Razvoj infrastrukture Luke Brčko

Studija o reformi sistema upravljanja Luke Brčko iz 2009. godine (naručilac Brčko distrikt BiH) daje prikaz institucionalnog okvira i predlaže alternative za upravljačke strukture i modele vlasničke strukture za Luku Brčko u formi javno-privatnog partnerstva. Modernizacija predviđa: rekonstrukciju lučkog pristaništa, željeznički prilaz glavnoj pruzi i nabavku moderne lučke opreme. Planirane su investicije iz kredita Svjetske banke (10 miliona USD).



Grafikon 29

Prioritetna lista projekata unutrašnjih plovnih puteva – ukupni troškovi, MAP 2014. (u milionima EUR)

Izvor: SEETO, 2013. SEETO Sveobuhvatni plan razvoja mreže 2014, MAP 2014.-2018.

Planirane investicije:

- Sanacija korita u cilju proširenja mogućnosti korištenja plovila klase IV (kapaciteta 1.000-1.500 tona), uzvodno od Brčkog
- Uspostavljanje riječnog informacionog sistema (RIS)
- Radovi deminiranja
- Rekonstrukcija i izgradnja infrastrukturnih kapaciteta u Luci Brčko, uključujući i željezničku vezu u gradskom području Brčkog

Prilog 1 uz WB6¹², dogovoren na Bečkom samitu, razvijen je na osnovu unaprijed definiranih projekata "Rekonstrukcija i dogradnja funkcionalnih objekata u Luci Brčko."

2.4.1.2 Luka Šamac

AD RTC Luka Šamac osnovana je 1979. godine. Osnovna djelatnost je pretovar i promet roba. Luku Šamac je 2006. godine privatiziralo preduzeća Balkan Steel (65%). Luka ima obavezu izvještavati Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske o svom radu, sa kojim ima saradnju na zavidnom nivou. Nakon privatizacije počelo se sa obnavljanjem ratom oštećenih pretovarnih kapaciteta Luke radi pretovara raznih vrsta tereta: jedinica teškog tereta (teški komadni teret), kontejnera, uvrećane i rasute robe.

Prilikom rekonstrukcije Luke urađeno je sljedeće:

- popravljena operativna obala dužine 311 m, širine 14,5 m za teške terete
- popravljena operativna obala u dužini od 150 m
- otvoreno skladište - plato luke površine 30.000 m²
- zatvoreno skladište površine 3.600 m²
- popravljene dvije trafostanice 10/0,4 kV i 630 kV
- asfaltiran pristupni put dužine 560 m
- industrijski željeznički kolosijek (dužine 1.630 m) povezan sa željezničkom stanicom Šamac
- rekonstruiran je odbrambeni nasip pored rijeke Save za odbranu grada od poplava
- izgrađen je nasip oko budućeg lučkog bazena, za luku bazenskog tipa
- izgrađena je ograda oko preduzeća

Luka Šamac ima dobar položaj u odnosu na blizinu planirane autoceste Koridora Vc, kao i željezničke pruge Šamac - Doboј - Zenica - Tuzla - Sarajevo - Mostar - Luka Ploče u Hrvatskoј na Jadranskom moru.

Na prostorima svojih skladišta i dokova, Luka Šamac raspolaže sa sljedećom opremom za pretovar i uskladištenje raznih vrsta tereta:

- lučki kranovi koji podižu teret do 5 tona

¹²Bečki samit za Zapadni Balkan 2015 - Prilog 1 "Povezivanje".

- 1 kran koji podiže teret do 150 tona
- 1 kran koji podiže teret do 35 tona
- zatvoreno skladište od 3.600 m²
- skladište na otvorenom prostoru 30.000 m²

Luka Šamac nije bila aktivna 15 godina. U februaru 2006. godine uplovio je brod iz Ukrajine sa komadnom robom većih gabarita za Unis fabriku cijevi iz Dervente. Ovim je probijena barijera o plovnosti rijeke Save do Šamca i time stvoren preduvjet za početak aktivnosti na revitalizaciji ove značajne riječne luke.

Osnovne usluge koje Luka Šamac treba da pruža i od kojih treba ostvarivati prihod u narednom periodu su:

- usluge pretovara tereta (komadnog, kontejnerskog, uvrečanog i rasutog)
- usluge vezivanja broda
- iznajmljivanje carinskog skladišta
- iznajmljivanje javnog skladišta

Očekivani efekti u prodaji u Luci Šamac

Geografski položaj Luke Šamac je takav da predstavlja najbližu lokaciju za korištenje riječnog prometa u obavljanju uvozno-izvoznih poslova privrednim subjektima regiona srednje i sjeverozapadne BiH prema podunavskim zemljama (Njemačka, Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska, Srbija, Crna Gora, Bugarska, Rumunija i Ukrajina).

Geografski gledano, usluge Luke Šamac primarno bi trebala koristiti preduzeća sa šireg regiona Banje Luke, Prijedora, Doboja, Bihaća, Sarajeva i Zenice. U prilog njihovom poslovanju ide postojanje željezničkog pravca Šamac - Sarajevo - Ploče na Jadranskoj obali, kao i razvijena putna mreža.

Najbliže konkurentne luke su u Brčkom (BiH) na rijeci Savi i Vukovaru (Hrvatska) na Dunavu. Ostale bliže luke su u Beogradu i Pančevu (Srbija) na Dunavu, iz kojih roba iz Srbije ide prema bh. tržištu. Modernizacijom Luke Šamac, gore pomenute luke će izgubiti na značaju za transporte namijenjene BiH.

Ciljni kupci su direktni proizvođači, kao i veletrgovci koji se bave distribucijom različitih vrsta roba.

U prvoj godini planirana struktura prodaje je:

- 47% od vezivanja plovila i usluga pretovara različitih vrsta roba
- 53% od usluga carinskog i javnog skladištenja¹³

Kasnije će se u skladu sa razvojem usluga pretovara javiti tendencija porasta učešća prihoda od ovih usluga. Prema projekciji u poslovnom planu, prihodi od usluga, pretovara i vezanja plovila učestvuju sa 55% od ukupnih prihoda.

2.4.1.3 Brod – rafinerija nafte

Rafinerija nafte u Brodu

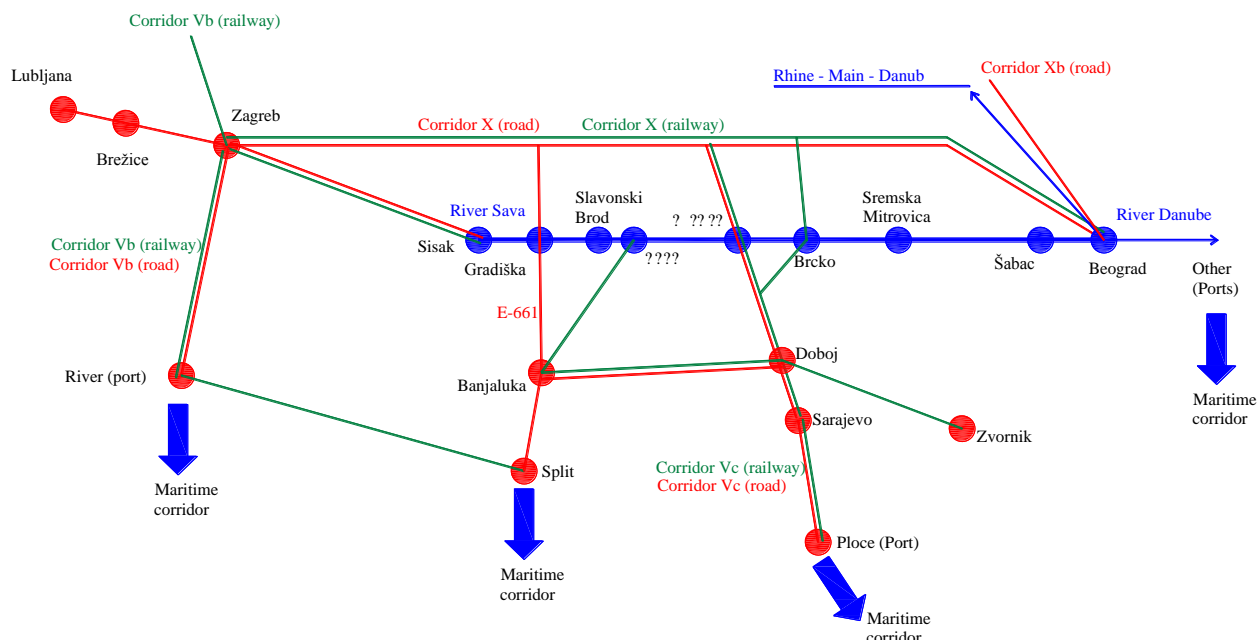
U Rafineriju nafte Brod se uvoze naftni derivati - sirovine, a izvoze naftni derivati - platformat u Ukrajinu, Rumuniju, Srbiju itd. Rafinerija nafte Brod je u 2012. godini imala količinu pretovarene robe u iznosu od cca 14.544.334 tone, u 2013. godini cca 24.724.591 tona, u 2014. godini cca 40.347.990 tona i u 2015. godini cca 17.634.252 tona.

Rafinerija nafte u Brodu ima pristanište za brodove i pretakanje nafte i naftnih derivata.

¹³ Ministarstvo prometa i komunikacija BiH; Informacije o Luci Šamac

2.4.2 Usluge

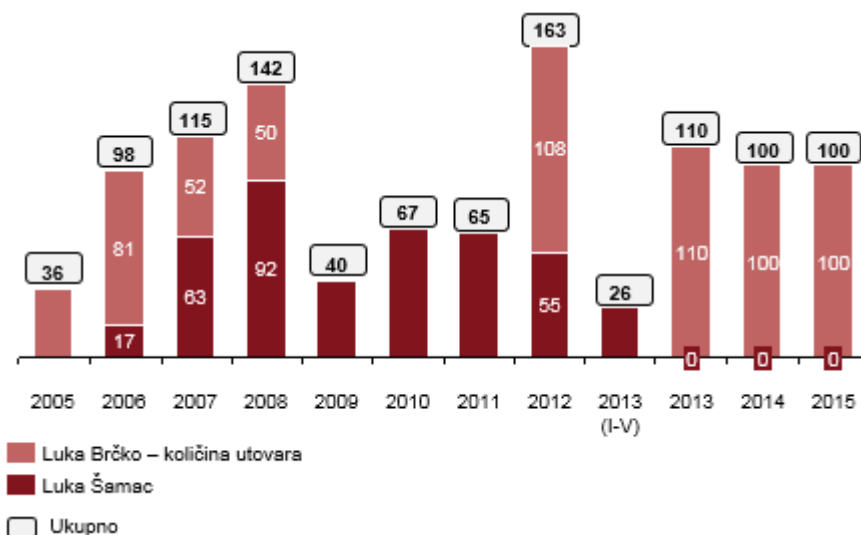
U skladu sa Okvirnim sporazumom, rijeka Sava i njene pritoke su otvorene za međunarodnu plovidbu. Rijeka Sava je pozicionirana u centralnom dijelu glavne prometne mreže za jugoistočnu Evropu i mogla bi da upotpunjuje cestovne i željezničke koridore, kao i evropski plovni koridor s fokusom na rijeku Dunav.



Mapa 20

Intermodalna mreža prometnog sistema glavnog puta rijeke Save ¹⁴

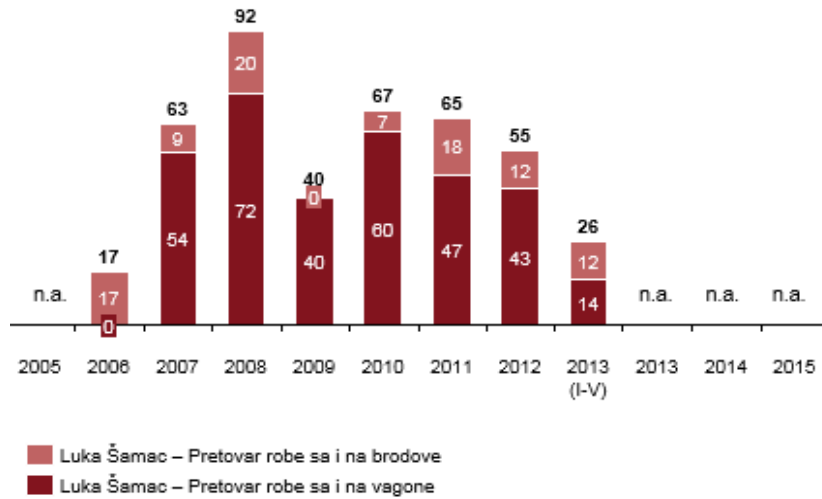
Godišnji protok u lukama Šamac i Brčko je prikazan na Grafikonu 30. Iz njega se vidi da je obim pretovara u Luci Brčko udvostručen od 2008. do 2012. i zadržao se na iznosu od 100.000 tona u godinama 2014. i 2015., dok postoji negativan trend u obimu pretovara u Luci Šamac.



Grafikon 30

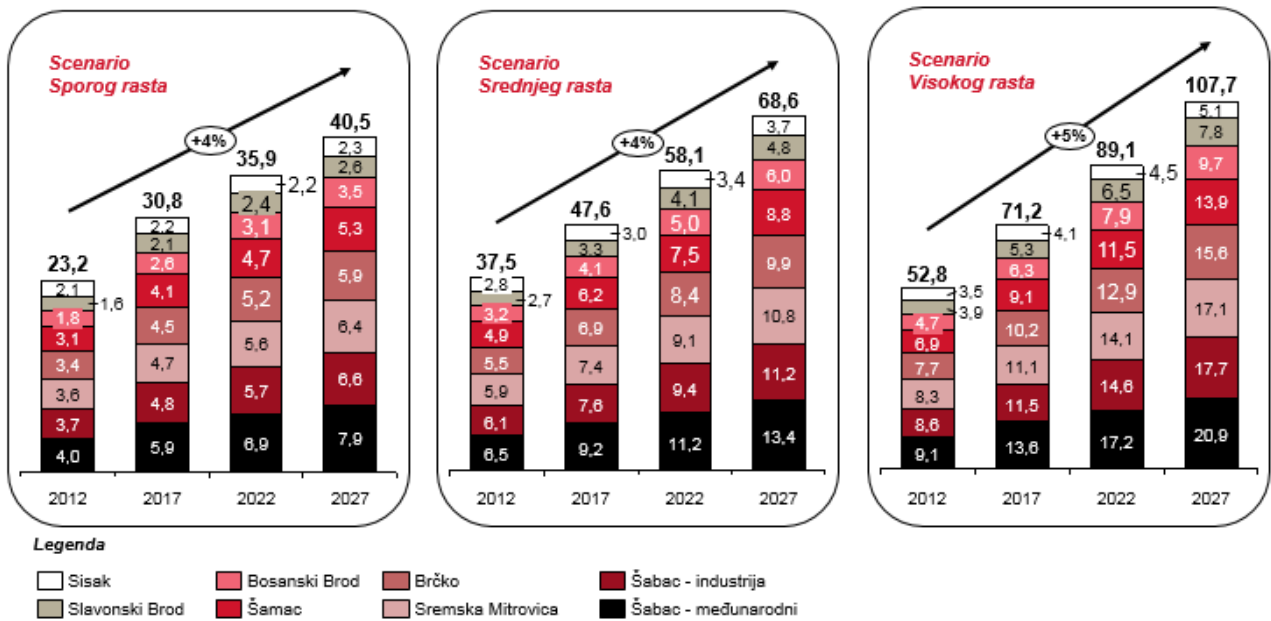
Godišnji protok u lukama Brčko i Šamac (u hiljadama tona)
 Izvor: Luka Brčko, saopćenja za javnost koja je izdala Lučka uprava

¹⁴Izvor: Rehabilitacija i razvoj plovidbe na rijeci Savi sa komentarima Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske



Grafikon 31
Godišnji protok u Luci Šamac (u hiljadama tona)
Izvor: Luka Šamac, saopćenja za javnost koja je izdala Lučka uprava

Na sljedećem grafikonu¹⁵ prikazan je budući riječni promet, kumulativno po riječnoj dionici (2027. godina po privrednom scenariju, predviđajući 10% dodatnog tereta).



Grafikon 32
Tri scenarija za budući riječni promet, kumulativno po riječnoj dionici

2.4.3 Tehnologija

Na plovnom putu rijeke Save uvodi se Riječni informacijski sistem.

¹⁵Izvor: Studija izvodljivosti i projektna dokumentacija za obnovu i razvoj prometa i plovidbe na plovnom putu rijeke Save, Izvršni rezime, septembar 2008.

2.4.4 Regulativa

2.4.4.1 Državni nivo

Institucije

Unutar **Ministarstva komunikacija i prometa BiH** nalazi se Sektor za promet sa Odsjekom za zračni, vodni i cjevovodni promet i Sektor za prometnu infrastrukturu, pripremu i implementaciju projekata sa Odsjekom za ceste, željeznice, plovne puteve, luke i cjevovode, te Jedinica za implementaciju projekata (PIU). Ključne uloge MKP BiH u ovom trenutku su:

- Izrada zakona i drugih pravnih akata za vodni promet, uključujući i međunarodne sporazume (bilateralne i multilateralne)
- Praćenje stanja i provođenje međunarodnih konvencija i sporazuma koji se odnose na vodeni promet
- Praćenje međunarodnih i međuentitetskih vodenih prometa
- Učešće u relevantnim međunarodnim organizacijama (IMO, REMPEC, EMSA, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save, Dunavska komisija itd.)
- Učešće u razvoju politike u koordinaciji sa dva entiteta i Brčko distriktom

Međunarodna komisija za sliv rijeke Save ili kraće Savska komisija je međunarodna organizacija sa stalnim sekretarijatom u Zagrebu, Hrvatska. Savska komisija je osnovana u svrhu provođenja Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save, odnosno osiguravanja saradnje država potpisnica Okvirnog sporazuma za ostvarivanje sljedećih ciljeva: uspostavljanje međunarodnog režima plovidbe na rijeci Savi, uspostavljanje održivog upravljanja vodama i preduzimanje mjera za sprečavanje ili ograničavanje opasnosti. Odluke Savske komisije nisu obavezujućeg karaktera.

Zakonodavstvo

- **Zakon o ministarstvima i drugim tijelima uprave Bosne i Hercegovine (februar 2003.)** definiira sljedeće odgovornosti Ministarstva komunikacija i prometa BiH koje se odnose na unutrašnje plovne puteve:
 - Politika i reguliranje međunarodnih i međuentitetskih komunikacionih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi sa međunarodnim organizacijama iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Priprema i izrada strateških i planskih dokumenata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija, prometa, infrastrukture i informacionih tehnologija
- **Okvirni sporazum o slivu rijeke Save (decembar 2002.)** je multilateralni sporazum između Bosne i Hercegovine, Slovenije, Hrvatske i Srbije (ranije SRJ kao potpisnik) koji ima međunarodni pravni kapacitet a koji je uspostavila Međunarodna komisija za sliv rijeke Save kako bi se omogućilo donošenje odluka o uvjetima za sigurnu plovidbu, finansiranje, izgradnju i održavanje plovnih puteva sliva rijeke Save, kao i o drugim pitanjima vezanim za implementaciju Sporazuma. Sporazum je imao za cilj stvoriti uvjete za međunarodnu plovidbu duž rijeke Save i njene plovne pritoke, uspostaviti održivo upravljanje vodama sliva i preduzeti mjere za sprječavanje/ ograničavanje opasnosti, poplave i slično. Sporazum je zasnovan na Direktivi EU 2000/60 /EC (Okvirna direktiva EU o vodama).

Glavna regulatorna pitanja:

- Usklađivanje odvojenih zakona za vode na državnom nivou koje su donijela dva entiteta i Brčko distrikt za dionice rijeke Save u okviru svojih granica, obzirom da se rijeka Sava smatra međunarodnim unutrašnjim plovnim putem
- Utvrđivanje odgovornosti i koordinacije između države, entiteta i Brčko distrikta za prometovanje na plovnom putu koje je donijela Komisija za rijeku Savu koju su osnovale četiri zemlje (BiH, Srbija, Hrvatska i Slovenija)
- Jačanje mehanizama koordinacije između države i entiteta prilikom izrade zakona i osiguranje provođenja pristupa "ogledanja"
- Osiguravanje da podzakonski akati i aplikacije uredbi koje su usvojili entiteti slijede slične procedure
- Razgraničavanje nadležnosti između države i entiteta u regulaciji uključivanja privatnog sektora, posebno kada se koristi javno-privatno partnerstvo u finansiranju razvoja infrastrukture i izbjegavanja finansiranja obaveza preko entiteta

Usvajanje Zakona o pomorskim i unutrašnjim plovnim putevima u BiH (Nacr je u toku od 2005. godine) će biti prvi ključni korak u rješavanju nedoumica i usklađivanja sa direktivama i pravnom stečevinom EU, naročito kada je riječ o slobodi formiranja cijena, uvjetima sabotaze, pravilima za pristup profesiji i stjecanju certifikata za zapovjednika plovila, kao i tehničko-sigurnosnim uvjetima.

2.4.4.2 FBiH

Institucije

Federalno ministarstvo prometa i komunikacija (FMPIK) uključuje Sektor željeznica, plovnih puteva i kombiniranog prometa.

Uloge FMPIK su sljedeće:

- Izrada zakona i drugih pravnih akata za vodeni promet
- Upravljanje i praćenje provođenja zakona u vezi sa odgovornostima u skladu sa postojećim zakonodavstvom
- Učešće u koordinaciji realizacije projekata s međunarodnim i međuentitetskih značajem (rijeka Sava)
- Izrada strateških planskih dokumenata i infrastrukturnih projekata koji se odnose na vodeni promet

Lučke kapetanije Neum i Ostrožac (FBiH): Neum se nalazi na priobalju i ima samo marinu; Ostrožac se nalazi na rijeci Neretvi i namijenjen je samo za brodove unutrašnje plovidbe.

Zakonodavstvo

- **Zakon o federalnim ministarstvima i drugim tijelima uprave FBiH (2002.)** definira sljedeće odgovornosti FMPIK relevantne za unutrašnje plovne puteve: administrativni i stručni rad za pomorski promet i unutrašnje plovne puteve te njihovu sigurnost i inspekcije. Ove odgovornosti ne uključuju međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu.
- **Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi FBiH (decembar 2005.)** definira sljedeće odgovornosti vlasti u FBiH: uvjeti za plovidbu, sigurnost plovidbe, upravljanje plovilima, lučke infrastrukture i uredi, uvjeti za prijevoz putnika i promet robe i odredbe za inspekcije.

2.4.4.3 Republika Srpska

Institucije

Regulatorno tijelo koje upravlja mrežom vodnih puteva na teritoriji Republike Srpske je **Ministarstvo saobraćaja i veza RS**.

Ministarstvo je podijeljeno na tri organizacione jedinice: Sektor za promet i puteve, Sektor za željeznice, vodeni put i zračni promet, Sektor za poštanski promet, telekomunikacije i evropske integracije.

Između ostalog, Sektor za željeznice, vodeni put i zračni promet obavlja administrativno-tehničke poslove u vezi sa prometom na rijekama i jezerima, sigurnošću prometa na rijekama i jezerima, regulacijom vodotoka, registracijom brodova, infrastrukturom plovnih puteva (luke, pristaništa, tovarni prostor itd.), izdavanjem potvrde o sposobnosti za vožnju brodom, prometnim dozvolama za pristajanje brodova, kombiniranim prometom i uslugama pretovara, koordinacijom prometnog zakonodavstva u skladu sa pravilima Evropske unije, predlaganjem zakona i donošenjem podzakonskih akata iz oblasti prometa, koordinacijom pripreme dugoročnih i srednjoročnih planskih dokumenata, razvojem strateških infrastrukturnih projekata i investicionih programa u oblasti prometa itd.

Za teritoriji RS važi Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske ("Službeni glasnik RS", br. 58/2001). Zakon uređuje korištenje unutrašnjih voda i obala za plovidbu, sigurnost plovidbe na unutrašnjim vodama, identifikaciju i upis plovila, postupak upisa i brisanja brodova, obligacione odnose koji se odnose na brodove, prometne i plovidbene poslove, plovidbene nezgode itd.

Kapetanija pristaništa u Brčko distriktu je nadležna za:

- inspeksijske poslove sigurnosti plovidbe
- nadzor plovidbe plovnih objekata i postavljanje i premještanje plutajućih objekata
- nadzor ispravnog funkcioniranja objekata sigurnosti plovidbe
- traganje i spašavanje lica i stvari na unutrašnjim vodama
- hidrološko osiguravanje plovidbe na unutrašnjim vodama
- nadzor unutrašnjih voda u cilju sprečavanja zagađivanja voda opasnim i drugim štetnim materijama sa objekata
- vođenje upisa i brisanja plovnih i plutajućih objekata
- izdavanje brodskih isprava i knjiga koje u skladu sa Zakonom o unutrašnjoj plovidbi izdaje kapetanija
- utvrđivanje sposobnosti za plovidbu određenih plovila i plutajućih objekata
- utvrđivanje stručne osposobljenosti za upravljanje određenim plovilima i plutajućim objektima
- održavanje reda u lukama, pristaništima, zimovnicima, zimskim skloništima, krajevima, marinama, skelskim prilazima, kupalištima i ostalim dijelovima voda i obala unutrašnjih plovnih puteva
- tehničke i druge upravne poslove sigurnosti plovidbe
- druge poslove koje odredi Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske

Zakonodavstvo

- **Zakon o ministarstvima RS** (oktobar 2002.) definiira sljedeće odgovornosti Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske relevantne za unutrašnje plovne puteve: administrativni i stručni rad za pomorski promet i unutrašnje plovne puteve te njegovu sigurnost, kao i upravljanje politikom koordinacije sve u skladu sa zakonima RS-a i BiH.
- **Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi RS** (oktobar 2002.) definiira sljedeće odgovornosti vlasti u Republici Srpskoj: upravljanje unutrašnjim plovnim putevima, sigurnost plovidbe, upravljanje plovilima, lučke infrastrukture i uredi, uvjeti za prijevoz putnika i promet robe, odredbe za nesreće.

2.4.4.4 Brčko distrikt

Institucije

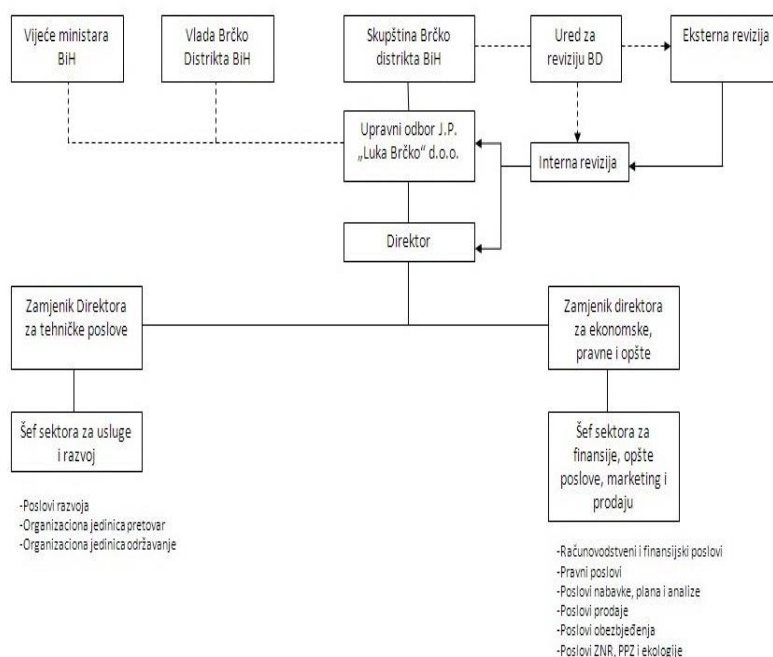
- **Vlada Brčko distrikta** nema poseban odjel unutar Vlade koji bi imao ključne uloge slične onima u entitetima, ali primjenjivim u Brčko distriktu.
- **JP Luka Brčko** upravlja lukom u Brčkom, prvenstveno robom, sa obimom prometa koji je u stagnaciji tokom proteklih godina.
- **Javna uprava:** inspekcije i druge odgovornosti date sadašnjim zakonodavstvom Distrikta.
- Multilateralna komisija Rijeke Save (BiH, Hrvatska, Slovenija i Srbija)

Zakonodavstvo

- Zakon o unutrašnjoj plovidbi RS
- Zakon o unutrašnjoj plovidbi FBiH
- Zakon o unutrašnjoj plovidbi BiH je još uvijek u fazi izrade
- **Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi u Brčko distriktu (juni 2008.)** definira sljedeće odgovornosti vlasti Distrikta: uvjeti za plovidbu, sigurnost plovidbe, upravljanje plovilima, lučke infrastrukture i uredi, uvjeti za posadu, uvjeti za prijevoz putnika i promet robe, odredbe za inspekcije.

Glavna regulatorna pitanja

Odgovornost za regulaciju i upravljanje infrastrukturom plovnog puta rijeke Save je još uvijek nedefinirana.



Grafikon 33
Organizaciona struktura Luke Brčko
Izvor: Luka Brčko

2.4.5 Zaključci

Rijeka Sava

- Unutrašnja plovidba od i ka lukama na rijeci Savi se treba kombinirati sa željezničkim i cestovnim prometom u cilju povezivanja industrijskih zona i uspostavljanja efikasnog lanca snabdijevanja. Ovo bi trebao biti ključni faktor za razvoj industrije (fabrika velikih kapaciteta) koji će omogućiti veću konkurentnost na svjetskom tržištu¹⁶. U ovom pogledu, rehabilitacija plovnog puta rijeke Save, u skladu sa SEETO planom, je ključna tema.
- Određivanje vrste i obima prijevoza robe duž rijeke Save.

Unutrašnje luke

U okviru općeg koncepta prostornog razvoja RS-a, opći ciljevi za razvoj unutrašnjih plovnih puteva su:

- obnova i razvoj unutrašnjih plovnih puteva
- obnova i razvoj luka i pristaništa
- obnova i razvoj flote
- početne analize mogućnosti formiranja intermodalnog prometa čvor Šamac - Brod

Što se tiče infrastrukture u Brčko distriktu, potrebne su sljedeće intervencije:

- sanacija unutrašnje Luke Brčko
- poboljšanje opreme za pretovar i utovar/istovar u Luci Brčko, u cilju proširenja kapaciteta i uspostavljanja intermodalnih terminala

Usluge

- Uklanjanje svih prepreka koje ograničavaju kapacitet ili performanse unutrašnje plovidbe
- Povećanje sigurnosti na unutrašnjim plovnim putevima primjenom Riječnog informacionog sistema (RIS)
- Provođenje potrebnih radnji za realizaciju planirane izgradnje dvije nove luke (Brod i Gradiška) i 9 pristaništa (Prijedor, Novi Grad, Kozarska Dubica, Laktaši, Banja Luka, Modriča, Doboj, Bijeljina i Zvornik). Pretpostavlja se da će, u planskom periodu, unutrašnji plovni putevi biti najpogodniji, najsigurniji i najisplativiji način prometa robe.
- Preliminarna analiza i studija o povezanosti luka u Brodu i Šamcu u jedinstveni intermodalni čvor povezan sa panevropskim Koridorom Vc i X (u Hrvatskoj).

Koncept razvoja intermodalnog prometa u RS-u je u direktnoj vezi sa modernizacijom i razvojem željeznice, unutrašnjih plovnih puteva i cestovnog prometa, kao i prometne mreže u Posavini iz Bijeljine na istoku do Banje Luke na zapadu. Studija razvoja treba izvršiti evaluaciju, izvodljivost i orijentaciju na formiranje robnih prometnih centara.

Regulativa

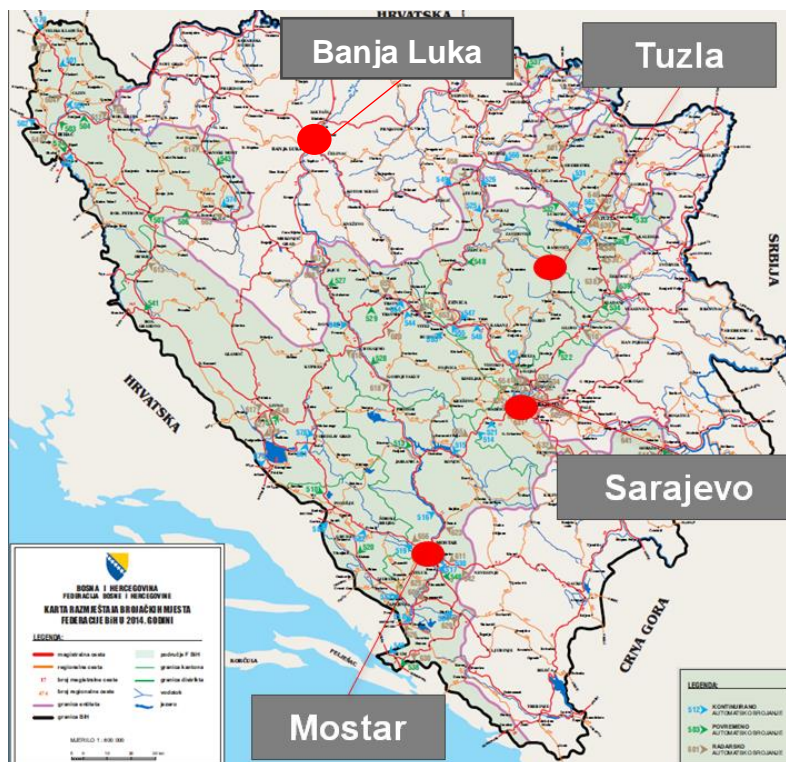
- Usklađivanje pravnih odnosa između dviju zemalja na graničnom dijelu plovnog puta
- Usklađivanje propisa u vezi sa unutrašnjim plovnim putevima sa standardima EU
- Aktivna saradnja Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske sa susjednim zemljama u smislu popunjavanja dokumentacije/studija potrebnih za poboljšanje unutrašnje plovidbe
- Sanacija plovnih puteva rijeke Save, koja podrazumijeva regulaciju plovnih puteva u Va klasu plovnosti, na dionici Brčko - Beograd, odnosno, u klasi IV na dionici od Brčkog do Siska
- Potpisivanje javno-privatnog partnerstva između Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske i Luke Šamac kako bi se stavili u funkciju svi kapaciteti Luke
- Kreiranje novog zakona o internoj plovidbi RS-a

¹⁶ Prostorni plan Federacije BiH za period 2008.-2028.

2.5 Zračni promet

2.5.1 Infrastruktura

Postoje 4 glavna aerodroma: Sarajevo, Mostar, Banja Luka i Tuzla (Mapa 21).



Mapa 21
Glavni aerodromi u BiH

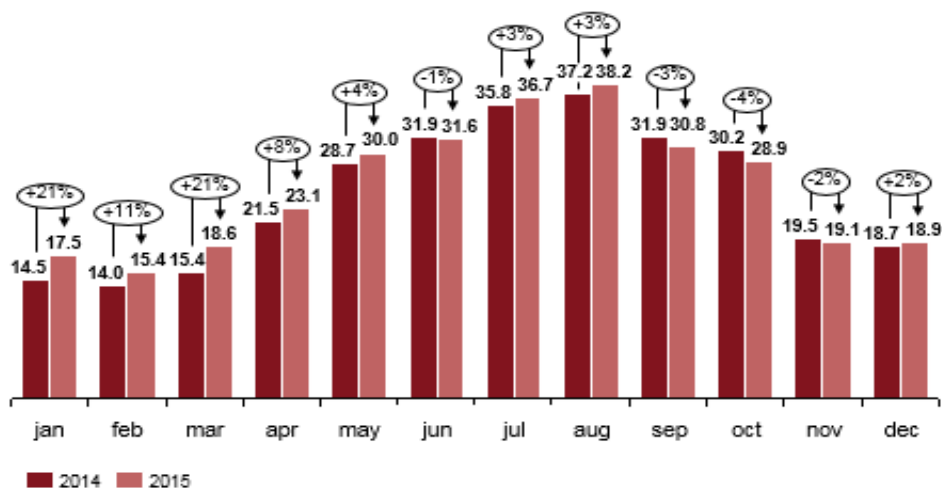
2.5.1.1 Međunarodni aerodrom Sarajevo

Glavni aerodrom u FBiH je **Međunarodni aerodrom Sarajevo**. Aerodrom se nalazi 6,1 km jugozapadno od Sarajeva. Glavne karakteristike aerodroma su:

- Pista: ICAO kod: 4 D; dužina i širina: 2.600 m x 45 m; nadmorska visina: 511 m; PCN 60/F/C/X/T
- Maksimalan kapacitet putnika na godišnjem nivou je 800.000
- Površina terminala: asfalt; LCN 60; 7 parking mjesta: za sljedeće tipove aviona A320, 321, 319, B727, B737, B757
- Površina terminala za komercijalne aktivnosti: bescarinske prodavnice, 4 restorana i kafića; kiosk; pošta; 3 bankomata; 11 aviokompanija; 12 agencija za iznajmljivanje automobila; 4 internet kioska.
- Broj šaltera za prijavu: 12
- Broj izlaza: 5 (3+2 zračna mosta)

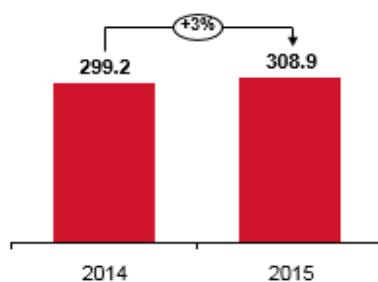
Pristup aerodromu cestom: dobar (15-20 minuta od centra Sarajeva). Planirane investicije (proširivanje postojećeg terminala i prilaza aerodromu) se procjenjuju na 40 miliona eura.

Sljedeći grafikoni prikazuju promet Međunarodnog aerodroma Sarajevo.



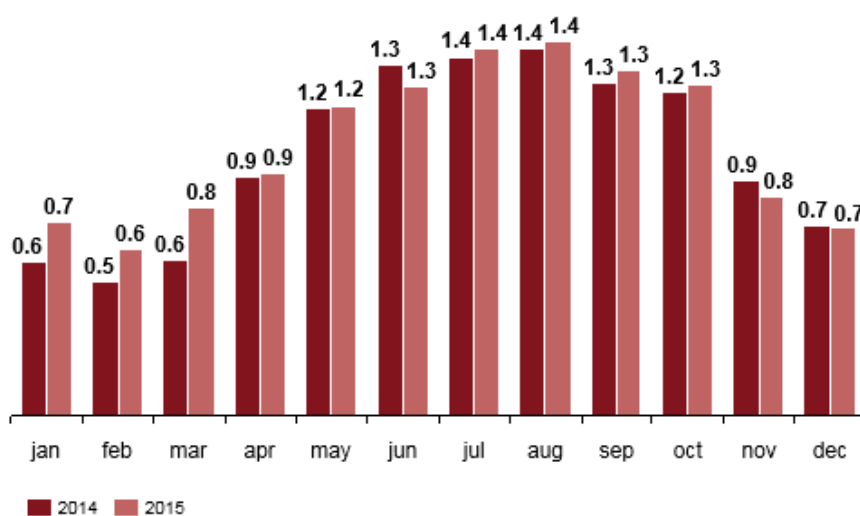
Grafikon 34

Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodnog aerodroma Sarajevo (hiljade putnika)
Izvor: BHANSA godišnji izvještaj 2014.-2015.



Grafikon 35

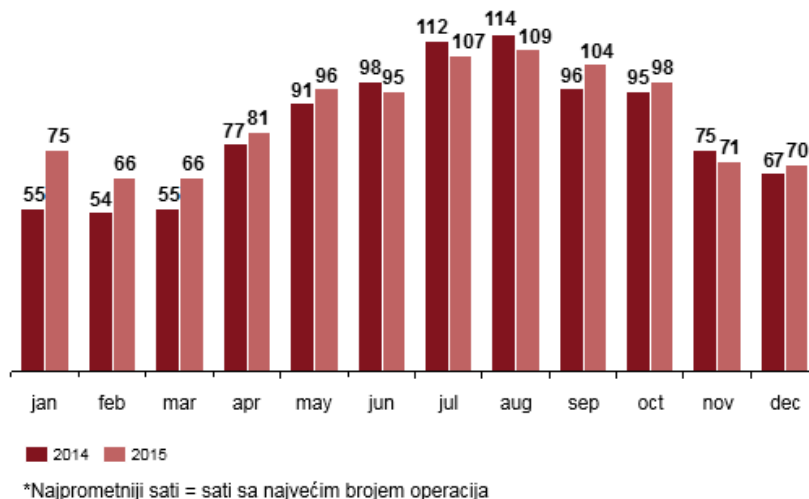
Godišnji trend putničkog prometa Međunarodnog aerodroma Sarajevo (hiljade putnika)
Izvor: BHANSA godišnji izvještaj 2014.-2015.



*Najprometniji dani = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 36

Broj operacija tokom najprometnijih dana* na mjesečnoj bazi – Međunarodni aerodrom Sarajevo (u hiljadama)
Izvor: BHANSA godišnji izvještaj 2014.-2015.



Grafikon 37

Broj operacija tokom najprometnijih sati* na mjesečnoj osnovi – Međunarodni aerodrom Sarajevo
Izvor: BHANSA godišnji izvještaj 2014.-2015.

Na osnovu očekivanog razvoja zračnog prometa i trenutnog stanja aerodromske infrastrukture, aerodrom u Sarajevu zahtijeva proširenje kapaciteta. **Prilog 1 uz WB6¹⁷** dogovoren na samitu u Beču, razvijen je na osnovu unaprijed definiranih projekata za povećanje operativnih kapaciteta Sarajevskog aerodroma.

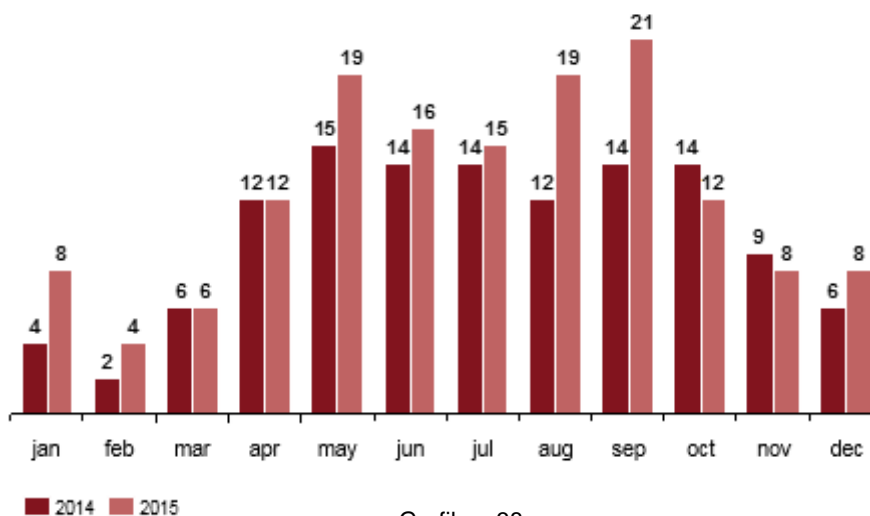
2.5.1.2 Međunarodni aerodrom Mostar

Glavne karakteristike aerodroma u Mostaru su:

- Pista: ICAO kod; 4 D; dužina i širina: 2.400 m x 49 m; nadmorska visina: 48 m; PCN 44/R/B/W/U
- Površina terminala: asfalt; LCN 60; 2 parking mjesta: za avione tipa A320 + 4 parking mjesta: za tipove 6M (u upotrebi samo tokom dana)
- Dobra pristupačnost aerodroma

Planirane investicije obuhvataju: proširenje taksi stajališta, pristupno svjetlo za trake za polijetanje/slijetanje, asfaltiranje Platforme II, dodatna 4 mjesta za kod C, “usmjeravanje aviona sa putničkog terminal na pistu” itd.

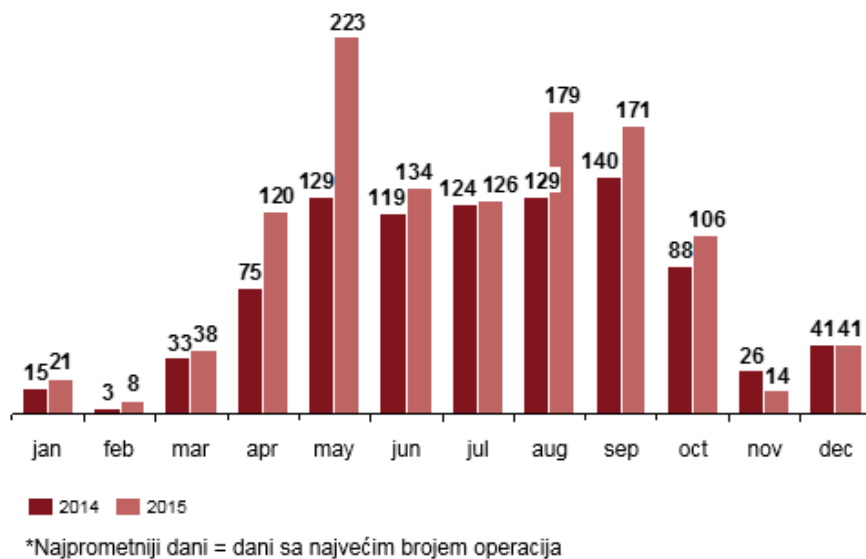
Sljedeći grafikoni prikazuju promet Međunarodnog aerodroma Mostar.



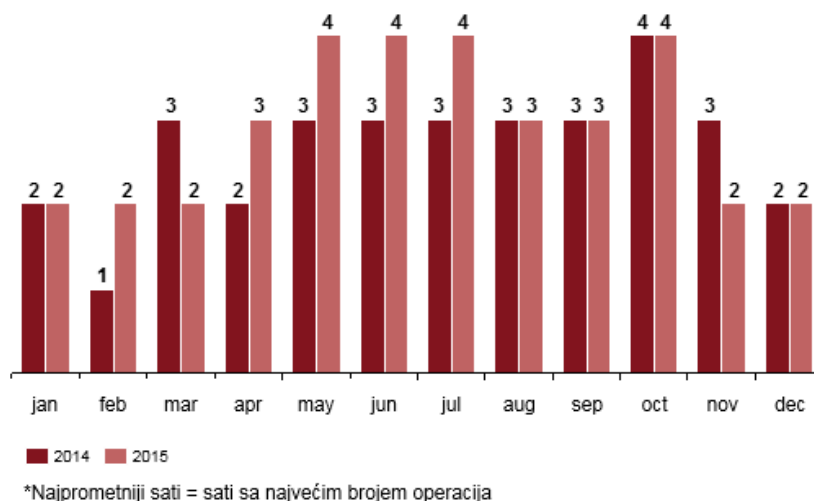
Grafikon 38

Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodnog aerodroma Mostar (hiljade putnika)
Izvor: BHANSA godišnji izvještaj 2014.-2015.

¹⁷Bečki samit za zapadni Balkan 2015. - Prilog 1 “Povezivanje”.



Grafikon 39
Broj operacija tokom najprometnijih dana* na mjesečnoj osnovi – Međunarodni aerodrom Mostar
Izvor: BHANSA godišnji izvještaj 2014.-2015.



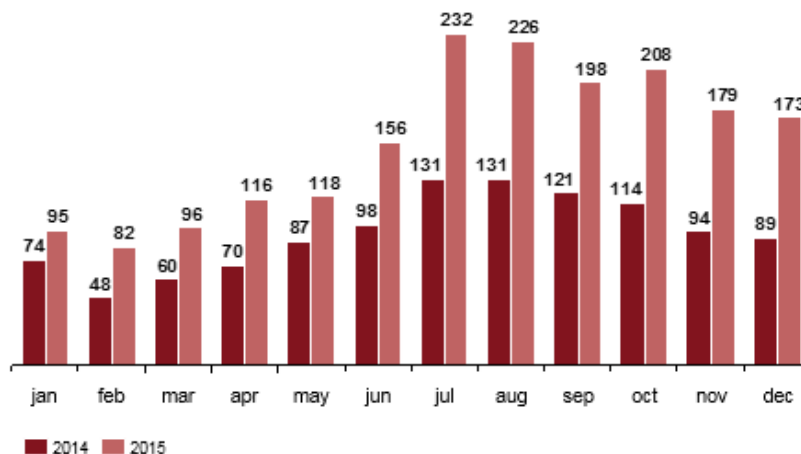
Grafikon 40
Broj operacija tokom najprometnijih sati* na mjesečnoj osnovi – Međunarodni aerodrom Mostar
Izvor: BHANSA godišnji izvještaj 2014.-2015.

2.5.1.3 Međunarodni aerodrom Tuzla

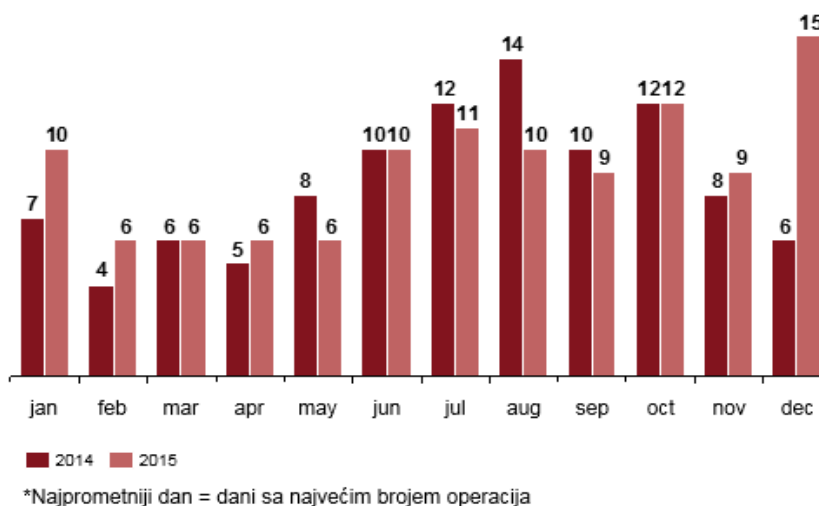
Glavne karakteristike aerodroma u Tuzli su:

- Pista: ICAO kod: 4 D; dužina i širina: 2.482 m x 45 m; PCN 44/R/B/W/U
- Pristup aerodromu je dobar. Planirane investicije obuhvataju: razvoj aerodroma za teretni aviopromet

Sljedeći grafikoni prikazuju promet Međunarodnog aerodroma Tuzla.

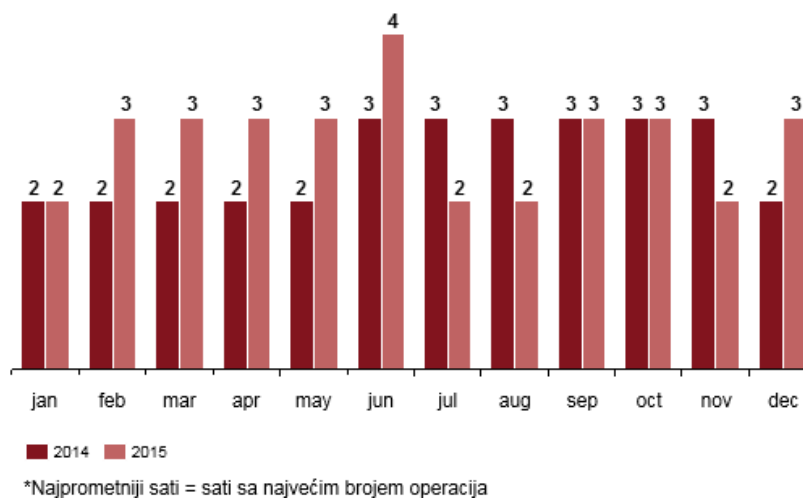


Grafikon 41
Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodnog aerodroma Tuzla (hiljade putnika)
Izvor: BHANSA Godišnji izvještaj 2014.-2015.



*Najprometniji dan = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 42
Broj operacija tokom najprometnijih dana* na mjesečnoj osnovi – Međunarodni aerodrom Tuzla
Izvor: BHANSA Godišnji izvještaj 2014.-2015.



*Najprometniji sati = sati sa najvećim brojem operacija

Grafikon 43
Broj operacija tokom najprometnijih sati *na mjesečnoj osnovi – Međunarodni aerodrom Tuzla
Izvor: BHANSA Godišnji izvještaj 2014.-2015.

2.5.1.4 Međunarodni aerodrom Banja Luka

Međunarodni aerodrom Banja Luka, poznat kao Aerodrom Mahovljani, jedini je međunarodni aerodrom smješten u Republici Srpskoj. Lociran je u naselju Mahovljani, oko 20 km od centra Banje Luke. Aerodrom se nalazi 18 km sjevero-sjeveroistočno od željezničke stanice Banja Luka. Aerodrom je dobro povezan sa mrežom cesta. Smješten je na udaljenosti od oko 1 km od glavne ceste Banja Luka – Gradiška i oko 3 km od petlje Mahovljani na autocesti Banja Luka – Gradiška. Aerodrom je oko 35 km udaljen od petlje Okučani na autocesti Koridora X.

Državno preduzeće Aerodromi Republike Srpske upravlja aerodromom. Godine 2014. preduzeće Aerodrom Trebinje je pripojeno preduzeću Aerodromi Republike Srpske.

Glavne karakteristike aerodroma u Banjoj Luci su:

- Pista je duga 2.500 m i široka 45 m
- Betonirani teren na aerodromu je 240 x 90 m sa 4 parking mjesta za DC9 (A320)
- Prilazna i svjetla na pisti: smjer 17 – odvodni kanal CAT I; smjer 35 - crveno T
- Radionavigaciona oprema: VOR/DME - LAK 115.3MHz
- Putnički terminal, koji je napravljen prije oko 40 godina, je zastario. Terminal je opremljen čekaonicom, restoranom, jednom malom prodavnicom, službom za informacije i službom osiguranja. Postoje dvije kapije (jedna za dolaske i jedna za odlaske) i dva šaltera za prijavu.
- Ispred putničkog terminala nalazi se parking sa 40 mjesta (od toga 15 javnih parking mjesta), 5 parking mjesta za taksi vozila i 2 parking mjesta za autobuse.
- Aerodrom je opremljen određenom specijalnom opremom kao što je cisterna za punjenje goriva (kapaciteta 30.000 litara), opremom za uklanjanje snijega, vatrogasnim vozilom VI kategorije, vatrogasnim vozilom VII kategorije (po potrebi), mašinom za odmrzavanje i zaštitu aviona i drugom opremom za opsluživanje aviona.

U neposrednoj blizini terminala je smješten kontrolni toranj koji je fizički odvojen od terminala. U kontrolnom tornju su smješteni radnici BHANSA-e (Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine).

Tehnologije koje se koriste na Međunarodnom aerodromu Banja Luka obuhvataju Sistem kontrole leta, Alate za planiranje leta, Sistem goriva (JET A1), Sisteme za vaganje i balansiranje aviona (automatski i manualni), Sistem za kontrolu odlazaka (DCS-RTB Amadeus) i Alate za ukrcavanje koji se koriste tokom faze ukrcavanja.

Međunarodni aerodrom Banja Luka koristi sisteme u realnom vremenu za obavješćavanje putnika o letu, kao i druge informacione sisteme u zgradi terminala (Sistem informiranja o letovima i upravljanje informacijama za putnike).

Međunarodni aerodrom Banja Luka je dio sveobuhvatne mreže.

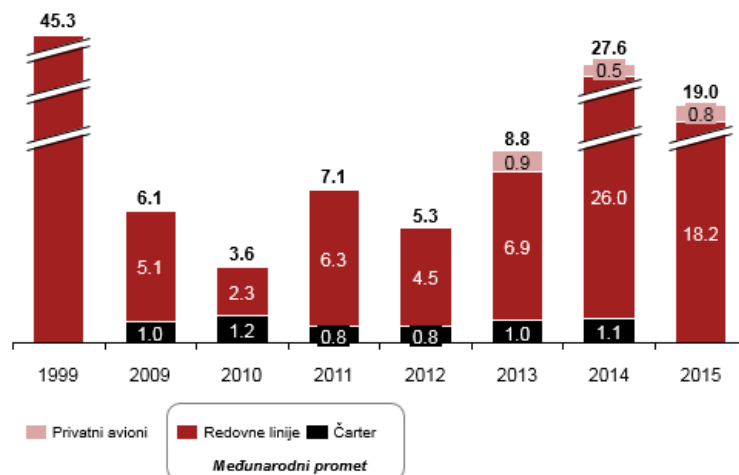
Aerodromi Republike Srpske imaju kratkoročne planove za određene investicije. U usvojenom Poslovnom planu za 2016.-2018. navedene su: izgradnja robnog skladišta, proširenje i modernizacija putničkog terminala i modernizacija opreme na Međunarodnom aerodromu Banja Luka (novo vatrogasno vozilo, novi utovarivač paleta do 14 tona, novi sistem prilaznog osvjetljenja, novi generator za snabdijevanje električnom energijom). Projekti za izgradnju kargo skladišta i proširenje putničkog terminala su završeni. Srednjoročni planovi Aerodroma Republike Srpske su investiranje u infrastrukturu, proširenje piste, izgradnja novog dijela putničkog terminala, poboljšanje sigurnosti nadzora, postavljanje nove ograde oko kompleksa aerodroma, poboljšanje osvjetljenja (ugradnja LED sijalica) i poboljšanje opreme na aerodromu.

Postoji plan za izgradnju aerodroma Trebinje koji će biti dio kompanije Aerodromi Republike Srpske.

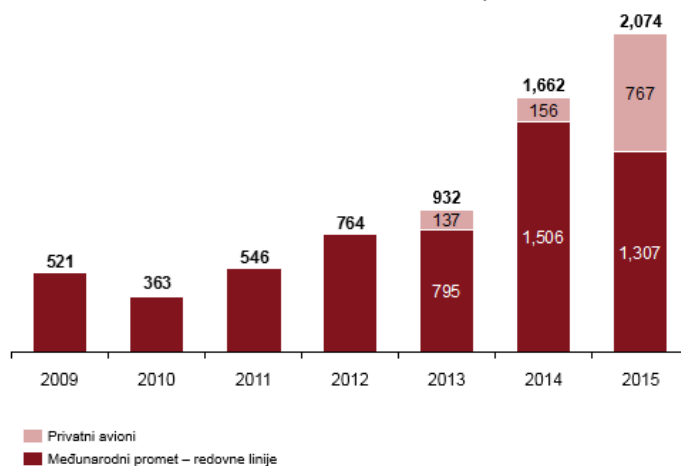
Tokom posljednjih 15 godina, broj putnika i letova na Međunarodnom aerodromu Banja Luka je varirao pod utjecajem nekoliko faktora. Međunarodni aerodrom Banja Luka je najviše putnika imao kada je aerodrom u Beogradu bio zatvoren zbog sankcija koje je UN nametnuo Srbiji (1999.). Nakon toga uslijedio je period stagnacije i smanjenja broja putnika i letova. U periodu od 2009. do 2015. godine broj putnika i letova je varirao u zavisnosti od ugovara između aerodroma i različitih aviokompanija koji posluju na Međunarodnom aerodromu Banja Luka. U ovom trenutku postoji samo jedna redovna međunarodna linija (Banja Luka – Beograd) i Air Serbia je jedini operater na Međunarodnom aerodromu Banja Luka.

Međunarodni aerodrom Banja Luka ima stratešku saradnju sa Air Serbia i Aerodromom Nikola Tesla u Beogradu. Saradnja se odnosi na razvoj novih tehnologija, obuku osoblja i razmjenu informacija.

Grad Banja Luka ima populaciju od oko 200.000 a šire gradsko područje populaciju od oko 500.000 ljudi. Prema Strategiji razvoja Aerodroma Republike Srpske 2016.-2018., oblast koju pokriva Međunarodni aerodrom Banja Luka je sjeverni dio Republike Srpske i nekoliko obližnjih općina u FBiH sa populacijom od oko 1.000.000 ljudi. Postoji procjena da oko 300.000 stanovnika koji su tu živjeli prije rata sada živi u evropskim zemljama, što predstavlja još jedan potencijal ovog aerodroma.

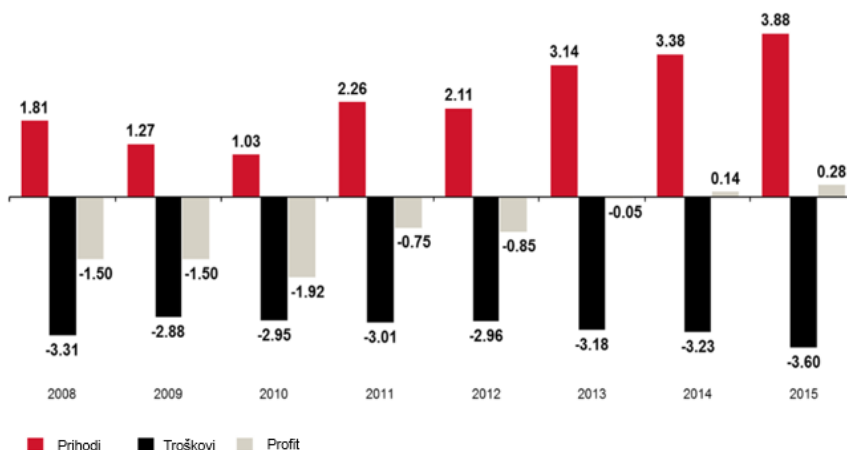


Grafikon 44
Komercijalni promet (hiljade putnika) zabilježen na Međunarodnom aerodromu Banja Luka
Izvor: Međunarodni aerodrom Banja Luka



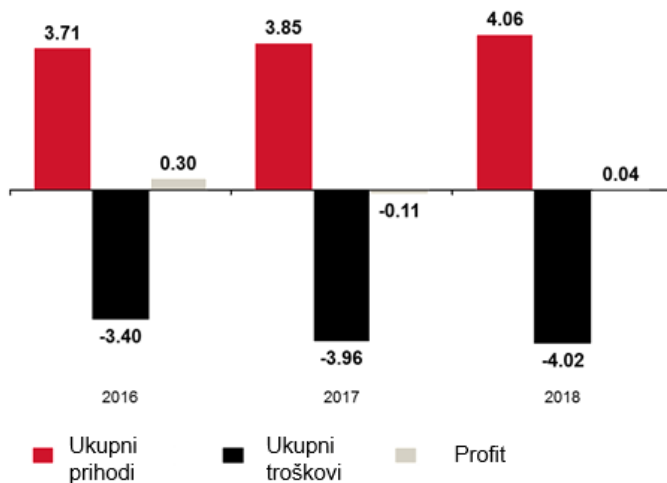
Grafikon 45
Komercijalni promet (broj letova) zabilježen na Međunarodnom aerodromu Banja Luka
Izvor: Međunarodni aerodrom Banja Luka

U teretnom prometu u 2015. godini je zabilježeno 114 letova teretnih aviona koji su ukupno prevezli 4.860 tona tereta. Najveći dio robe je bilo meso, a zemlja destinacije Turska.



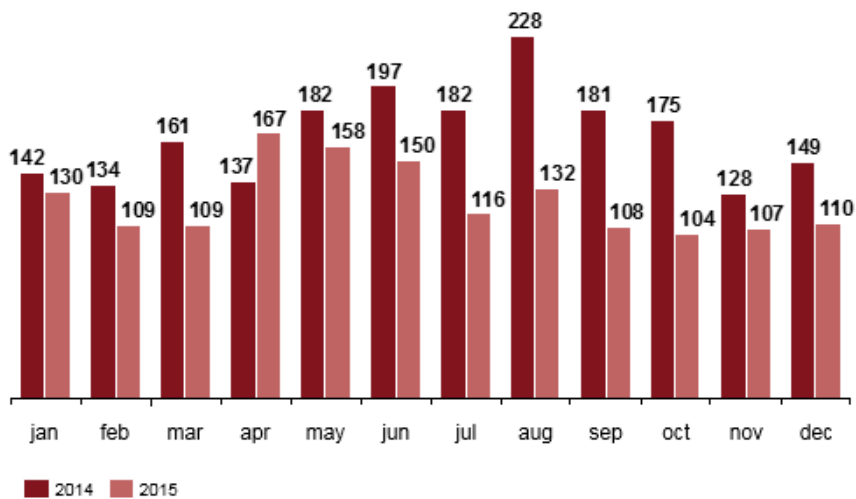
Grafikon 46

Finansijski učinak Aerodromi Republike Srpske (u milionima KM)



Grafikon 47

Poslovni plan Aerodromi Republike Srpske (u milionima KM)

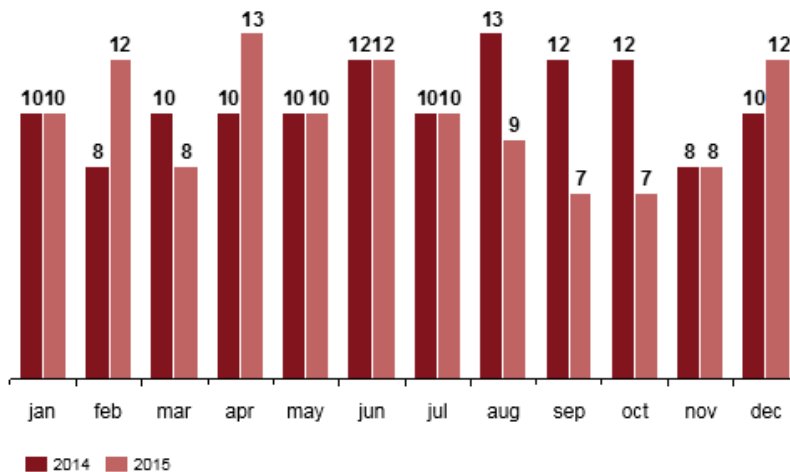


*Najprometniji dani = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 48

Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodnog aerodroma Banja Luka (hiljade putnika)

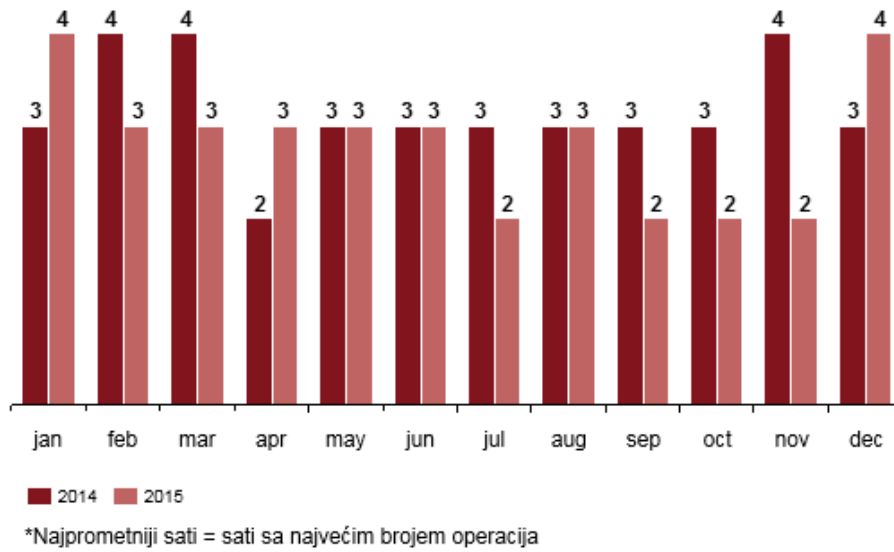
Izvor: BHANSA Godišnji izvještaj 2014.-2015.



*Najprometniji dani = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 49

Broj operacija tokom najprometnijih dana* na mjesečnoj osnovi – Međunarodni aerodrom Banja Luka
Izvor: BHANSA Godišnji izvještaj 2014.-2015.



Grafikon 50

Broj operacija tokom najprometnijih sati * na mjesečnoj osnovi – Međunarodni aerodrom Banja Luka
Izvor: BHANSA Godišnji izvještaj 2014.-2015.

2.5.2 Regulativa

2.5.2.1 Državni nivo

Institucije

- Direkcija za civilno zrakoplovstvo (BHDCA) je tijelo nadležno za obavljanje regulatorne funkcije i nadzor u području civilnog zrakoplovstva i kontrole zračnog prometa. BHDCA je odgovorna na nivou države Bosne i Hercegovine za obaveze koje su joj dodijeljene kao članici Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) i potpisnice Čikaške konvencije. Njena organizacija i upravljanje, nadležnosti i odgovornosti regulirani su Zakonom o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine i Uredbom o izmjenama/dopunama pravilnika o unutrašnjoj organizaciji Ministarstva komunikacija i prometa BiH.
- Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi (BHANSA) je tijelo odgovorno za pružanje usluga u upravljanju zračnim prometom, pružanje komunikacionih, navigacionih i usluga nadzora, pružanje usluga aeronautičkog informiranja, pružanje meteoroloških usluga za aviopromet, poslove spasilačkog koordinacionog centra u potrazi i spašavanju, stručno obrazovanje i obuku osoblja za kontrolu zračnog prometa, izvoz i uvoz za potrebe Agencije, kao i druge aktivnosti i operacije koje se odvijaju u službi sigurnog odvijanja zračnog prometa.
- Četiri međunarodna aerodroma: Sarajevo (najznačajniji međunarodni aerodrom za putnike uključuje i teretni zračni promet), Tuzla (međunarodni aerodrom i za putnike i za teret), Mostar (međunarodni aerodrom za putnike) i Banja Luka (međunarodni aerodrom za putnike i od skoro teretni zračni promet). Trenutno je svaki aerodrom uključen u međunarodni promet.

Regulatorna tijela

- BHDCA je tijelo nadležno za obavljanje regulatorne funkcije i nadzor u području civilnog zrakoplovstva i kontrole zračnog prometa.
- BHANSA osigurava uvjete za preuzimanje kontrole i upravljanja zračnim prostorom.

Regulativa

- **Zakon o ministarstvima i drugim tijelima uprave Bosne i Hercegovine (2003.)** definira sljedeće odgovornosti Ministarstva komunikacija i prometa BiH koje se odnose na zračni promet:
 - Politika i reguliranje međunarodnih i međuentitetskih komunikacionih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi sa međunarodnim organizacijama iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Priprema i izrada strateških i planskih dokumenata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija, prometa, infrastrukture i informacionih tehnologija
 - Civilno zrakoplovstvo i nadzor zračnog prometa
- **Zakon o zrakoplovstvu BiH (2009.)** jasno definira uloge i odgovornosti civilnog zrakoplovstva. MKP BiH je nadležan za politiku, gdje Direkcija za civilno zrakoplovstvo (BHDCA) ima ulogu regulatora sigurnosti tržišta i zračnog prometa. Ovim zakonom je propisano stvaranje posebnog tijela odgovornog za usluge avionigacije.
- **Zakon o agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH (2009.)**, u skladu sa prethodnim zakonom, definira odgovornosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi nazvanog Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH (BHANSA). Te odgovornosti obuhvataju: usluge zračnog prometa, usluge upravljanja zračnim prometom, upravljanje zračnim prostorom i koordinaciju sa Jedinicom za upravljanje zračnim prostorom (AMS).
- **Zakon o obligacionim odnosima u civilnom zrakoplovstvu BiH (2015.)** definira uvjete i odgovornosti za operatere zračnog prometa u civilnom zrakoplovstvu.

Glavna regulatorna pitanja:

- BHANSA: od januara 2014. godine BHANSA je počela preuzimati odgovornosti i osoblje koje je ranije pripadalo vlastima civilne avijacije u okviru entiteta. U novembru 2014. BHANSA je preuzela kontrolu zračnog prometa koji se odvija na nadmorskoj visini ispod 10.000 m i postala je certificirano tijelo za takve usluge. BHANSA je u procesu dobivanja kontrole nad zračnim prometom na nadmorskoj visini iznad 10.000 m ("gornje nebo").
- Pregovori o kontroli nad "gornjim nebom" na teritoriji BiH počeli su prije nekoliko godina u okviru takozvanog "Tima za multilateralnu tranziciju" koji pokriva tri zemlje (BiH, Srbiju i Hrvatsku). Pregovori se odnose na tehnikalije i

modalitete za prijenos kontrole nad zračnim prostorom u skladu sa dogovorenom podjelom Funkcionalnog bloka zračnog prostora (FAB) centralne Evrope.

- Potpuno premještanje ECAA za pristup slobodnom tržištu, slobodi osnivanja, jednakim uvjetima konkurencije i zajedničkim pravilima u oblasti zračnog prometa, sigurnosti, upravljanju, društvenim oblastima i okruženju.
- Potpuna primjena EU propisa o sigurnosti u civilnoj avijaciji i osnivanje nezavisnog tijela za istragu sigurnosti civilne avijacije.
- Potpuno provođenje EU propisa o aerodromskoj naplati.

- Potpuno provođenje Sporazuma o zajedničkoj evropskoj avijaciji
 - Pristup slobodnom tržištu
 - Sloboda osnivanja
 - Jednaki uvjeti konkurencije
 - Zajednička pravila uključujući oblasti sigurnosti, upravljanja zračnim prometom, društvene oblasti i okruženje

2.5.3 Zaključci

Sljedeći zaključci su izvedeni na osnovu trenutne situacije u zračnom prometnom sektoru:

Infrastruktura:

- Aerodrom Sarajevo: neophodno je proširenje kapaciteta
- Aerodrom Mostar: neophodno je proširenje kapaciteta. U poređenju sa ostalim aerodromima potrebna su veća ulaganja zbog očekivanog povećanja prometa
- Aerodrom Tuzla: razvoj aerodroma bi mogao biti fokusiran na teretni zračni promet
- Modernizacija i proširenje aerodromske infrastrukture i tehnoloških sistema u cilju prevazilaženja tekućih problema: zastarjela oprema, nedostatak komercijalnih linija, ograničen broj letova i kretanja putnika. Aerodrom mora povećati svoju konkurentnost nasuprot ostalih aerodroma u regionu. Potencijalni razvoj teretnog prometa mora biti podržan kroz implementaciju povezanih investicija. Podobnost aerodroma kao TEN-T aerodrom osnovne mreže treba uzeti u obzir
- Izgradnja aerodroma Trebinje treba biti razmotrena

Usluge

- Marketinške i komercijalne inicijative orijentirane na privlačenje zračnih prijevoznika i logističkih operatera
- Nivo prometa treba unaprijediti u skladu sa potrebama budućeg razvoja
- Trenutni nivo prometa ne garantira finansijsku održivost svih aerodroma u BiH. Npr., Međunarodni aerodrom Banja Luka zabilježio je 18.966 komercijalnih putnika na 1.307 komercijalnih letova u 2015. godini.

Informacione i komunikacione tehnologije (ICT)

- Poboľjšati paralelno sa razvojem infrastrukture
- Preuzeti potpunu kontrolu nad bh. zračnim prostorom od Hrvatske i Srbije
- Tehnologije koje se koriste na Međunarodnom aerodromu Banja Luka moraju biti poboljšane zajedno sa infrastrukturom

Regulativa

- Pregled modela naplate aerodroma na osnovu operativnih troškova i povraćaja investicije
- Harmonizacija sa EU standardima
- Puna primjena Zakona o zrakoplovstvu BiH koji predviđa, između ostalog, finansiranje aerodromske infrastrukture od naknada koje plaćaju putnici i zračni prijevoznici
- Zakoni koji se odnose na zračni promet u Republici Srpskoj su zasnovani na:
 - Zakonu o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine
 - Zakonu o Agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi
 - Zakonu o obligacionim odnosima u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine
- Svi ovi zakoni su usaglašeni sa zakonima Evropske unije

3 CILJEVI KOJE TREBA POSTIĆI KROZ OKVIRNU STRATEGIJU PROMETA

3.1 Prometna politika: osnova za Okvirnu strategiju prometa

Okvirna strategija prometa je razvijena u skladu sa **Okvirnom prometnom politikom BiH 2015.-2030.** Takav dokument predstavlja "okvirni i osnovni dokument na osnovu kojeg će se kreirati razvojna strategija, zakoni, regulativa, programi, planovi i drugi dokumenti te donijeti odluke u procesu razvoja prometnog sektora" koji će služiti kao pravci razvoja, pripreme akcionih planova i određivanje prioriteta na nivou BiH, njenih entiteta i Brčko distrikta, u skladu sa Ustavom BiH.

Okvirna prometna politika 2015.-2030. definira:

- viziju prometnog sektora u BiH:
 - efikasan i ekonomičan prometni sistem
 - proces razvoja prometnog sistema koji je tržišno orijentiran i baziran na konkurenciji
 - prometni sistem koji je potpuno usklađen sa propisima i standardima EU i pravilima Svjetske trgovinske organizacije (STO)
- Krajnji cilj: „Raditi na očekivanom procesu razvoja lokalne ekonomije i društvenog razvoja s ciljem osiguranja **održivog razvoja prometnog sistema** i razviti sistem koji će zadovoljiti zahtjeve u pogledu poboljšanja mobilnosti roba i ljudi i fizičkog pristupa tržištima, radnim mjestima i obrazovanju, kao i svim drugim društvenim i ekonomskim potrebama“ koje treba razviti u skladu sa ostvarenjem postavljenih ciljeva.
- **Detalji za implementaciju Okvirne prometne politike moraju biti razrađeni u** Okvirnoj strategiji prometa (2015.-2030.) i Akcionom planu kojim se utvrđuju aktivnosti i programi koje treba preduzeti (upravne reforme, regulatorno usklađivanje, jačanje kapaciteta i investicionih programa), kao i pripadajuća raspodjela odgovornosti, vremenskog okvira i ključnih indikatora za izvršavanje.

Horizontalni cilj u Okvirnoj prometnoj politici BiH 2015.-2030. je postavljen ka integraciji zemlje u EU, prateći Protokol o kopnenom prijevozu koji je ugrađen u Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju.

Prometni sektor mora doprinijeti održivom i stabilnom ekonomskom razvoju kroz četiri opća cilja:

- i) osigurati institucionalnu efikasnost
- ii) osigurati finansijsku održivost
- iii) podsticanje ekonomskog razvoja
- iv) rješavanje ekoloških i društvenih utjecaja

Ova četiri cilja će morati biti postignuti kroz specifične akcije u skladu sa potrebama i posebnostima entiteta i Brčko distrikta. Osim toga, Okvirna prometna politika postavlja sljedećih sedam ciljeva za postizanje krajnjeg cilja održivog razvoja prometnog sistema:

- zadovoljiti socijalnu i ekonomsku potražnju
- pružiti najviši nivo usluge po najnižim mogućim cijenama
- ispunjavati zahtjeve u pogledu informacija i sigurnosti
- finansijska održivost (biti finansijski održiv i na osnovu glavnih izvora finansiranja u rasponu od korisničkih naknada, općinskih budžetskih sredstava i uključivanja privatnog sektora zadovoljiti potrebe u smislu održavanja, poboljšanja i razvoja prometne infrastrukture)
- biti u skladu sa EU standardima i regulativom
- imati minimalan negativni utjecaj na životnu sredinu

Okvirna strategija prometa je bazirana na gore navedenim ciljevima koji su detaljno opisani u specifičnim ciljevima, a u skladu sa potrebama BiH, FBiH, RS i Brčko distrikta, kao što je prikazano u sljedećoj sekciji.

3.2 Ciljevi

3.2.1 Regulativa

Tabela u nastavku prikazuje prioritete ciljeve i specifične prometne strateške ciljeve

| Strateški ciljevi (Okvirna prometna politika BiH 2015.-2030.) | Specifični ciljevi Prometne strategije | SEETO "Soft" mjere |
|---|---|---|
| Biti u skladu sa EU standardima i regulativom | Unapređenje regulatornog okvira za sve vrste prometa | <ul style="list-style-type: none"> • Implementacija Sporazuma o graničnom prijelazu |
| | Uspostava zakonodavstva za razdvajanje željezničke infrastrukture i upravitelja prometom | |
| | Restrukturiranje željezničkih preduzeća u skladu sa direktivama EU 2012/34 | |
| | Usvajanje UIC standarda za brze željeznice | |
| | Otvaranje željezničkog tržišta željezničkim operaterima poslije ulaska BiH u EU, u skladu sa direktivama EU | |
| | Uvođenje nezavisnog tijela za istragu sigurnosti željeznica i nesreća | |
| | Usklađivanje unutrašnjih plovni propisa sa standardima EU | |
| | Finansijska održivost Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine | |
| | Uvođenje nezavisnog tijela za istragu sigurnosti civilnog zrakoplovstva | |
| | Usklađivanje propisa zračnog prometa sa standardima EU | |
| Finansijska održivost | Definirati stabilne izvore finansiranja cesta | |
| | Stvaranje održivog sistema finansiranja za održavanje željezničke infrastrukture | |
| | Finansijski održiv zračni promet | |
| Imati minimalan negativni utjecaj na životnu sredinu | Usklađenje EIA (Procjena utjecaja na okoliš) sa standardima EU | <ul style="list-style-type: none"> • Imati minimalan negativni utjecaj na životnu srednu |
| | Praćenje emisije štetnih gasova | |
| | Unapređenje korištenja različitih vrsta prometa za prijevoz putnika i tereta | |
| | Usklađivanje sa standardima EU o emisijama vozila (automobili i teretna vozila) | |
| | Smanjenje prosječne starosti vozila | |
| Ispunjavati zahtjeve u pogledu informacija i sigurnosti | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | |

3.2.2 Infrastruktura i usluge

Tabela u nastavku prikazuje prioritete ciljeve i specifične prometne strateške ciljeve

| Strateški ciljevi (Okvirna prometna politika BiH 2015.-2030.) | Specifični ciljevi Prometne strategije | SEETO "Soft" mjere |
|--|---|---|
| Zadovoljiti socijalnu i ekonomsku potražnju | Unutrašnje povezivanje BiH kroz razvoj sigurne i brze prometne mreže, povezujući sjever – jug i istok – zapad | <ul style="list-style-type: none"> Definirati okvir za implementaciju EU teretnog koridora na zapadnom Balkanu |
| | Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova kroz integraciju infrastrukture u evropske prometne koridore | |
| Pružiti najviši nivo usluge po najnižim mogućim cijenama | Unapređenje kvaliteta javnih cestovnih mreža | |
| | Smanjenje gužve gradskog cestovnog prometa | |
| | Unapređenje usluga željezničkog i cestovnog javnog prometa | |
| | Razvoj navigacije i intermodalnosti unutrašnjih plovnih puteva | |
| | Poboljšanje kvaliteta usluge putničkog zračnog prometa | |
| Ispunjavati zahtjeve u pogledu informacija i sigurnosti | Unapređenje ICT u prometnom sektoru | <ul style="list-style-type: none"> Usvajanje smjernica i programa za inspekciju sigurnosti cesta (RSI) Strateški okvir za implementaciju IPS na Osnovnoj mreži Razvoj SEED Plus (CEFTA sporazum o razmjeni podataka) |
| | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | |
| | Povećanje zaštite, signalizacije i sigurnosti željeznica | |
| | Povećanje sigurnosti vodenog prometa | |
| | Preuzimanje potpune kontrole nad bh. zračnim prostorom od Srbije i Hrvatske | |
| Zadovoljiti potrebe u smislu održavanja, poboljšanja i razvoja prometne infrastrukture | Razvoj mreže autocesta i brzih cesta u skladu sa Koridorom Vc, SEETO dodatnim rutama i ostalim rutama koje osiguravaju povezanost pravca sjever – jug i istok – zapad | <ul style="list-style-type: none"> Usvajanje plana održavanja za 2016.-2020. za kompletnu Osnovu mrežu |
| | Poboljšanje i razvoj magistralnih i regionalnih cesta | |
| | Uklanjanje uskih grla na putevima s malim brzinama | |
| | Završetak rekonstrukcije i signalizacije željeznice i elektrifikacije cijele željezničke mreže | |
| | Razvoj željezničke infrastrukture s EN standardima i TSI | |
| | Razvoj/ poboljšanje kapaciteta utovara i istovara i opreme za unutrašnje plovne puteve i intermodalnosti željeznice-cesto-unutrašnji plovni putevi | |
| | Nadogradnja unutrašnjeg plovnog puta rijeke Save | |
| | Proširenje kapaciteta aerodroma | |
| | Razvoj teretnih terminala | |
| | Razvoj/ poboljšanje kapaciteta utovara i istovara na teretnim terminalima | |

4 STRATEGIJA

Strateško planiranje prometnog sektora može biti definirano kao alat u službi glavnih ekonomskih i društvenih ciljeva. Za svaku vrstu prometa, Okvirna strategija prometa ima za cilj definiranje akcija koje će biti primijenjene da bi se postigli opći i specifični ciljevi u kratkoročnom (K, od 2016. do 2020. godine), srednjoročnom (S, od 2021. do 2025. godine) i dugoročnom periodu (D, od 2026. do 2030. godine). Ispod su navedeni najvažniji elementi Okvirne strategije prometa:

- Ispunjenje socijalnih i ekonomskih zahtjeva
- Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, unapređenja i razvoja prometne infrastrukture
- Finansijska održivost
- Usklađenost sa EU standardima i zakonima
- Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama
- Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu

Akcije su smještene u različite periode u zavisnosti od stepena njihove zrelosti, budžetskih ograničenja itd. Tako mogu biti definirane sljedeće kategorije razvoja: akcije koje će biti provedene prve (kratkoročne), akcije koje će biti provedene nakon neophodne pripreme (srednjoročne) i akcije koje u ovom trenutku nemaju dovoljan nivo zrelosti i/ili za koje postoje neka ograničenja (dugoročne).

Za svaku akciju OSP definira:

- Tijela odgovorna za provođenje akcije (npr. ministarstvo, upravljač infrastrukture itd.)
- Instrumente koji će se koristiti za provođenje akcije (npr. finansijski instrumenti, promjene zakona itd.)

4.1 Strateške aktivnosti

4.1.1 Regulativa

4.1.1.1 Državni nivo

Sljedeća tabela prikazuje prioritete ciljeve Strategije i specifične prometne strateške ciljeve, kao i aktivnosti i instrumente koji će se koristiti.

K = kratkoročno; S = srednjoročno; D = dugoročno

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|---|--|---|---------|---|------------------------------------|--|--------------------------|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Finansijska održivost | Definirati stabilne izvore finansiranja cesta | 1 | Usklađivanje nivoa poreza na gorivo sa susjednim zemljama | x | | | Uprava za indirektno oporezivanje BiH FMPIK MSVRS Vlada BD | Zakonodavne intervencije |
| | | 2 | Uvođenje sistema finansiranja zasnovanog na akcizama na gorivo | x | | | Vijeće ministara BiH Vlada FBiH | Zakonodavne intervencije |
| | 3 | Uvođenje akciza na naftu ili na duhanske proizvode za finansiranje održavanja željeznica | x | | | Vijeće ministara BiH Vlada FBiH | Zakonodavne intervencije | |
| | 4 | Pregled naplatnog modela aerodroma na osnovu operativnih troškova i oporavka investicija | | | x | BHDCA | Zakonodavne intervencije | |
| | 5 | Finansijska održivost Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH | | | | x | Vijeće ministara BiH | Zakonodavne intervencije |
| Usklađenost sa EU standardima i zakonima | 6 | Uvođenje nezavisnog tijela za istragu sigurnosti civilnog zrakoplovstva | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU (Uredba EU br. 996/2010) | x | | | MKP BiH | Zakonodavne intervencije |
| | 7 | Unapređenje regulatornog okvira za sve vrste prometa | Izrada programa integracije Prometnog sektora BiH – EU | x | | | Direkcija za evropske integracije MKP BiH | Zakonodavne intervencije |
| | 8 | Usvajanje UIC standarda za brze željeznice | Usvajanje UIC standarda za brze željeznice | | | x | MKP BiH ROŽ BiH | Zakonodavne intervencije |
| | 9 | Uvođenje nezavisnog tijela za istragu sigurnosti željeznica i nesreća | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU | | | x | MKP BiH | Zakonodavne intervencije |
| | 10 | Usklađivanje propisa unutrašnjih plovnih puteva sa standardima EU | Učešće u definiranju kompetencija u navigaciji na rijeci Savi | x | x | | Predsjedništvo BiH kao imenilac predstavnika BiH u Međunarodnu komisiju za SRB | Zakonodavne intervencije |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|---|-----------|--|---------|---|---|---------------------------------------|--------------------------|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Usklađivanje sa standardima EU o emisijama vozila (automobili i teretna vozila) | 11 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU | x | x | x | MKP BiH FMPIK MSVRS Vlada BD | Zakonodavne intervencije |
| Sigurnost | Povećanje zaštite, signalizacije i sigurnosti željeznica | 12 | Usvajanje direktiva EU o interoperabilnosti i sigurnosti | | x | | ROŽ BiH | Zakonodavne intervencije |
| | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | 13 | Usklađivanje sa EU politikama za sigurnost na cestama | x | | | MKP BiH | Zakonodavne intervencije |

4.1.1.2 FBiH

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|---|---|---|---------|---|------------|--|---|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Finansijska održivost | Definirati stabilne izvore finansiranja cesta | 1 | Definirati regulatorni okvir pristupa naknadama za naplate cestarine | x | | | Vlada FBiH | Zakonodavne intervencije |
| | | 2 | Uspostavljanje javnih institucija za regionalne puteve u svim kantonima | x | | | Vlade kantona | Zakonodavne intervencije |
| | 3 | Kompletna primjena Zakona o finansiranju željezničke infrastrukture dodjeljivanjem ukupnih troškova održavanja iz budžeta | x | | | Vlada FBiH | Zakonodavne intervencije | |
| | 4 | Pregled naplatnog modela aerodroma na osnovu operativnih troškova i oporavka investicija | | | x | | Vlada FBiH | Zakonodavne intervencije |
| Usklađenost sa EU standardima i zakonima | Restrukturiranje željezničkih preduzeća u skladu sa direktivama EU 2012/34 | 5 | Rekonstrukcija željezničkog preduzeća | | | x | FMPIK ŽFBiH BH željeznička javna korporacija | Master planiranje i poslovno modeliranje za ŽFBiH |
| | Omogućavanje jedinstvenog evropskog željezničkog sistema (kroz olakšavanje pristupa drugim željezničkim preduzećima) nakon što BiH uđe u EU, u skladu sa direktivama EU | 6 | Definiranje scenarija o usklađivanju postojećih zakona FBiH sa direktivama i zakonima EU o željezničkom tržištu | | | x | FMPIK ROŽ BiH | Zakonodavne intervencije |
| | Otvaranje željezničkog tržišta željezničkim operaterima poslije ulaska BiH u EU, u skladu sa direktivama EU | 7 | Definiranje dugoročnih scenarija za otvaranje tržišta željeznica | | | x | FMPIK ROŽ BiH | Zakonodavne intervencije |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Usklađivanje EIA (Procjena utjecaja na okoliš) sa standardima EU | 8 | Usklađivanje postojećih zakona FBiH sa EU direktivama i zakonima o EIA | | | x | FMPIK | Zakonodavne intervencije |
| | Usklađivanje sa standardima EU o emisijama vozila (automobili i teretna vozila) | 9 | Usklađivanje postojećih zakona FBiH sa EU direktivama i zakonima o emisiji vozila | | | x | FMPIK | Zakonodavne intervencije |
| Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | 10 | Usklađivanje sa EU politikama za sigurnost na cestama | x | | | FMPIK | Zakonodavne intervencije |

4.1.1.3 Republika Srpska

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|--|-----------|---|---------|---|---|-----------------------|-----------------------------|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Finansijska održivost | Definirati stabilne izvore finansiranja cesta | 1 | Revizija modela naplate cestarine po principu "korisnik plaća" | x | x | | MSV RS JP ARS | Zakonodavne intervencije |
| | Stvaranje održivog sistema finansiranja za održavanje željezničke infrastrukture | 2 | Definiranje modela za finansiranje željezničke infrastrukture | x | x | | MSV RS ŽRS | Zakonodavne intervencije |
| | Finansijski održiv zračni promet | 3 | Revizija naplate cestarine na aerodromima na osnovu operativnih troškova i troškova ulaganja u infrastrukturu | | x | | MSV RS Aerodrom RS | Zakonodavne intervencije |
| Usklađenost sa EU standardima i zakonima | Uspostava zakonodavstva za razdvajanje željezničke infrastrukture i upravitelja prometom | 4 | Usklađivanje zakonodavstva RS sa zakonodavstvom EU | x | | | MSV RS ŽRS | Zakonodavne intervencije |
| | Otvaranje željezničkog tržišta željezničkim operaterima poslije ulaska BiH u EU, u skladu sa direktivama EU | 5 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU | x | x | x | MSV RS | Zakonodavne intervencije |
| | Usklađivanje propisa unutrašnjih plovnih puteva sa standardima EU | 6 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU | x | x | | MSV RS | Zakonodavne intervencije |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Usklađenje EIA (Procjena utjecaja na okoliš) sa standardima EU | 7 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU | x | x | x | MSV RS MPUGE RS | Zakonodavne intervencije |
| | Usklađivanje sa standardima EU o emisijama vozila (automobili i teretna vozila) | 8 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU | x | x | x | MSV RS | Zakonodavne intervencije |

4.1.1.4 Brčko distrikt

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|---|-----------|---|---------|---|---|--|-----------------------------|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Usklađenost sa EU standardima i zakonima | Usklađivanje propisa unutrašnjih plovnih puteva sa standardima EU | 1 | Učešće u procesu usklađivanja postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU | x | x | | Vlada BD | Zakonodavne intervencije |
| | | 2 | Definirati nadležnosti Lučke uprave između JP Luka Brčko i Vlade | x | | | Vlada BD JP Luka Brčko | Zakonodavne intervencije |
| | | 3 | Učešće u definiranju kompetencija u navigaciji na rijeci Savi | x | x | | Vlada BD | Zakonodavne intervencije |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Usklađivanje EIA (Procjena utjecaja na okoliš) sa standardima EU | 4 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva BD sa EU direktivama i zakonodavstvu o EIA | | x | | Vlada BD | Zakonodavne intervencije |
| | Usklađivanje sa standardima EU o emisijama vozila (automobili i teretna vozila) | 5 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva BD sa EU direktivama i zakonodavstvu o emisiji vozila | | x | | Vlada BD | Zakonodavne intervencije |
| Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | 6 | Usklađivanje sa EU politikama za sigurnost na cestama | x | | | Vlada BD Vijeće sigurnosti na cestama BD | Zakonodavne intervencije |

4.1.2 Infrastruktura i usluge

4.1.2.1 Državni nivo

Ciljevi i aktivnosti koji se odnose na međunarodne ili međuentitetske veze su relevantni na nivou BiH. Sljedeća tabela prikazuje popis aktivnosti koji se odnose na međunarodne i prekogranične projekte.

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|--|-----------|--|---------|---|---|--|--|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Ispunjenje socijalnih i ekonomskih zahtjeva | Unutrašnje povezivanje BiH kroz razvoj sigurne i brze prometne mreže, povezujući sjever – jug i istok – zapad Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova kroz integraciju infrastrukture BiH u evropske prometne koridore | 1 | Definirati dionice autoceste i brze ceste na indikativnom proširenju TEN-T sveobuhvatne ceste/osnovne mreže u BiH, SEETO koridora i ruta i drugih ruta koje povezuju pravac sjever – zapad i istok – zapad | x | x | x | MKP BiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 2 | Izgradnja mosta na rijeci Savi (ruta 2a u Gradišci, prekogranična dionica sa Republikom Hrvatskom – veza sa Koridorom X i Vc) | x | | | MKP BiH Bilateralni ugovor sa Hrvatskom MSV RS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 3 | Izgradnja prekograničnog mosta Svilaj na rijeci Savi (kraj dionice autoceste Odžak – Svilaj) | x | | | MKP BiH Bilateralni ugovor sa Hrvatskom FMPiK | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 4 | Administrativne procedure/studije za identifikaciju novih cesta za dodavanje TEN-T osnovnoj/ sveobuhvatnoj i SEETO mreži | x | x | | MKP BiH | Master planiranje/ Studije, prostorno planiranje |
| | | 5 | Administrativne procedure/studije za identifikaciju novih željeznica za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži | x | x | | MKP BiH | Master planiranje/ Studije, prostorno planiranje |
| | | 6 | Oporavak plovnog puta rijeke Save (u skladu sa SEETO planom razvoja) | x | x | x | Predsjedništvo BiH kao imenilac zastupnika u Međunarodnoj komisiji za sliv rijeke Save | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | 7 | Revizija sigurnosti na cestama (RSI i RSA) | x | | | MKP BiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|---------------------------------------|-----------|--|---------|---|---|--------------------------------------|---|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Podsticanje promjene načina prometa | 8 | Definirati sheme podsticaja za intermodalni promet | x | | | Vijeće ministara BiH ŽFBiH ŽRS | Zakonodavne intervencije, sheme podsticaja |
| | Praćenje emisije štetnih gasova | 9 | Stimulirati uvoz novih i ekološkijih vozila | x | x | | Vijeće ministara BiH Vlada BD | Revizija postojećih naknada (npr. uvoz, registracije, cestarine itd.) |

4.1.2.2 FBiH

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|---|-----------|---|---------|---|---|---|--|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Ispunjenje socijalnih i ekonomskih zahtjeva | Unutrašnje povezivanje BiH kroz razvoj sigurne i brze prometne mreže, povezujući sjever – jug i istok – zapad | 1 | Izgradnja prekograničnog mosta Svilaj na rijeci Savi (kraj dionice autoceste Odžak – Svilaj) | x | | | FMPiK JP Autoceste FBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 2 | Završetak dionica autoceste i brze ceste na indikativnom proširenju TEN-T sveobuhvatne ceste/osnovne mreže u BiH, SEETO koridora i ruta i drugih ruta koje povezuju pravac sjever – zapad i istok – zapad | x | x | x | JP Autoceste FBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova kroz integraciju infrastrukture FBiH u evropske prometne koridore | 3 | Rekonstrukcija i elektrifikacija željezničkih dionica | x | x | | FMPiK ŽFBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 4 | Administrativne procedure/studije za identifikaciju novih cesta za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži | x | x | | FMPiK | Master planiranje/ Studije, prostorno planiranje |
| | | 5 | Administrativne procedure/studije za identifikaciju novih željeznica za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži | x | x | | FMPiK | Master planiranje/ Studije, prostorno planiranje |
| Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, poboljšanja i razvoja prometne infrastrukture | Eliminiranje uskih grla na sporim cestama | 6 | Završetak dionica autoceste i brze ceste na indikativnom proširenju TEN-T sveobuhvatne ceste/osnovne mreže u BiH, SEETO koridora i ruta i drugih ruta koje povezuju pravac sjever – zapad i istok – zapad | x | x | x | JP Autoceste FBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 7 | Izdavanje novog ciklusa planiranja investicija na mreži autocesta | | x | | FMPiK | Master planiranje/ Studije, prostorno planiranje |
| | | 8 | Izgradnja obilaznica u glavnim gradovima prema specifičnim programima | x | x | | FMPiK JP Autoceste FBiH JP Ceste FBiH Javne ustanove za regionalne puteve | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Razvoj mreže autocesta i brzih cesta u skladu sa Koridorom Vc, SEETO dodatnim rutama i ostalim rutama koje osiguravaju | - | Vidjeti aktivnost 2 | x | x | x | JP Autoceste FBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|--|-----------|---|---------|---|---|--|---|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| | povezanost pravca sjever – jug i istok – zapad | | | | | | | |
| | Poboljšanje i razvoj magistralnih i regionalnih cesta | 9 | Definiranje, rekonstrukcija i rehabilitacija postojećih magistralnih cesta | x | x | | JP Ceste FBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 10 | Definiranje novih, rekonstrukcija i sanacija postojećih regionalnih cesta | x | x | x | Javne ustanove za regionalne puteve | Master planiranje, upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Završetak rekonstrukcije i signalizacije željeznice i elektrifikacije cijele željezničke mreže | - | Vidjeti aktivnost 3 | x | x | | FMPiK ŽFBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Razvoj željezničke infrastrukture sa EN standardima i TSI | 11 | Tehničko unapređenje i modernizacija željezničke infrastrukture postojeće infrastrukture za povećanje brzine i sigurnosti u cilju zadovoljenja EN i TSI | x | | | FMPiK ŽFBiH BH Željeznička javna korporacija | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| | Proširenje kapaciteta aerodroma | 12 | Proširenje kapaciteta aerodroma Sarajevo: restrukturiranje infrastrukture i proširenje | x | x | | Međunarodni aerodrom Sarajevo | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| | | 13 | Proširenje kapaciteta Aerodroma Sarajevo: proširenje kapaciteta terminala | x | x | | Međunarodni aerodrom Sarajevo | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| | | 14 | Proširenje kapaciteta Aerodroma Sarajevo: poboljšanje pristupačnosti ceste (infrastruktura i usluge) | x | | | JP Ceste FBiH Autobusni prijevoznici | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| | | 15 | Proširenje kapaciteta Aerodroma Mostar | x | | | Aerodrom Mostar | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| | Razvoj teretnih terminala | 16 | Razvoj aerodroma Tuzla u teretni terminal | | | x | - | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| | Razvoj/ poboljšanje kapaciteta utovara i istovara na teretnim terminalima | 17 | Izgradnja novih kopnenih terminala za kontejnere | | | x | FMPiK | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima, prostorno planiranje |
| Pružiti najviši nivo usluge po najnižim mogućim | Unapređenje kvaliteta javnih cestovnih mreža | - | Pogledati aktivnosti 6, 7, 8, 9, 10 | | | x | JP Autoceste FBiH FMPiK JP Ceste FBiH | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|--|--|--|-------------------------|---|---|--|---|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| cijenama | Unapređenje usluga željezničkog i cestovnog javnog prometa | 18 | Poslovno modeliranje željezničkog preduzeća | x | | | Vlada FBiH ŽFBiH | Poslovno modeliranje |
| | | 19 | Implementacija obaveza javnog prijevoza u putničkom | x | | | FMPiK ROŽ BiH | Finansijski instrumenti i ugovaranje |
| | | 20 | Definirati komercijalne usluge za putnike i definirati operativni model za putničke usluge | x | | | FMPiK ŽFBiH | Poslovno modeliranje |
| | | 21 | Obnoviti/investirati u vozni park | x | x | | ŽFBiH | Finansijski instrumenti |
| | Smanjenje gužve u gradskom prometu | - | Vidjeti aktivnosti 8 | x | x | | JP Autoceste FBiH, JP Ceste FBiH, Javne ustanove za regionalne puteve | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Poboljšanje kvaliteta usluge putničkog zračnog prometa | - | Vidjeti aktivnosti 12, 13, 14, 15 | x | x | | - | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama | Poboljšanje ICT u sektoru prometa | 22 | Kompletno uvođenje u sistem upravljanja cestovnog prometa, komunikacione objekte (npr. SOS mreže na autocestama) | x | | | FMPiK JP Autoceste FBiH | |
| | | 23 | Razvoj informacionog sistema za putnike i putne prijevoznike na autocestama | x | | | FMPiK JP Autoceste FBiH | |
| | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | 24 | Implementacija Strategije sigurnosti na cestama | x | | | FMPiK JP Autoceste FBiH JP Ceste FBiH Jedinica za sigurnost prometa Javne ustanove za regionalne ceste | Usvajanje Strategije za sigurnost na cestama |
| | | 25 | Unaprijediti odmarališta na brzim cestama i autocestama | x | | | FMPiK JP Autoceste FBiH JP Ceste FBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 26 | Revizija sigurnosti na cestama (RSI i RSA) | x | | | FMPiK JP Autoceste FBiH JP Ceste FBiH Jedinica za sigurnost prometa u okviru FMPiK | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | | Vidjeti aktivnosti 6, 7, 8 | | | | | |
| | | Povećanje zaštite, signalizacije i sigurnosti željeznica | 27 | Vidjeti aktivnost 6 i 7 | x | x | x | ŽFBiH |
| Finansijska održivost | Stvaranje održivog sistema finansiranja za održavanje željezničke infrastrukture | 28 | Vidjeti sekciju 20 | x | | | FMPiK ŽFBiH | Poslovno modeliranje |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|--|-----------|--|---------|---|---|-----------------|--|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Podsticanje na promjenu načina prometa | 29 | Definirati sheme podsticaja za intermodalni promet | x | | | FMPiK | Zakonodavne intervencije, sheme podsticaja |
| | Praćenje emisije štetnih gasova | 30 | Stimulirati uvoz novih i ekološkijih vozila | x | x | | FMPiK | Revizija postojećih naknada (npr. uvoz, registracije, cestarine itd.) |

4.1.2.3 Republika Srpska

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|---|-----------|---|---------|---|---|---|--|
| | | Rb. | Opis | K | S | D | | |
| Ispunjenje socijalnih i ekonomskih zahtjeva | Unutrašnje povezivanje BiH kroz razvoj sigurne i brze prometne mreže povezujući sjever – jug i istok – zapad Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova, kroz integraciju infrastrukture RS u evropske prometne koridore | 1 | Izgradnja mosta na rijeci Savi (ruta 2a u Gradišci, prekogranična dionica sa Republikom Hrvatskom – veza sa Koridorom X i Vc) | x | | | MSV RS JP ARS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 2 | Završetak dionica autoceste i brze ceste na indikativnom proširenju TEN-T sveobuhvatne ceste/osnovne mreže u BiH, SEETO koridora i ruta i drugih ruta koje povezuju pravac sjever – zapad i istok – zapad | x | | | MSV RS JP ARS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 3 | Rekonstrukcija i elektrifikacija željezničkih dionica | x | x | | FMPiK ŽFBiH | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 4 | Administrativne procedure/studije za identifikaciju novih cesta za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži | x | x | | MSV RS MPUGE RS | Master planiranje/ Studije, prostorno planiranje |
| | | 5 | Administrativne procedure/studije za identifikaciju novih željeznica za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži | x | x | | MSV RS MPUGE RS | Master planiranje/ Studije, prostorno planiranje |
| | | 6 | Procijeniti kvalificiranost Aerodroma Banja Luka kao aerodroma u osnovnoj mreži | x | x | | MSV RS | Studije |
| Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, poboljšanja i razvoja prometne infrastrukture | Razvoj mreže autocesta i brzih cesta u skladu sa Koridorom Vc, SEETO dodatnim rutama i ostalom rutama koje osiguravaju povezanost pravca sjever – jug i istok – zapad | 7 | Izgradnja novih dionica (autoceste i brze ceste) | x | x | x | MSV RS JP ARS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Poboljšanje i razvoj magistralnih i regionalnih cesta | 8 | Nadogradnja / rekonstrukcija cestovnih dionica (regionalnih, magistralnih itd.) | x | x | x | MSV RS JP Putevi RS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Završetak rekonstrukcije i signalizacije željeznice i elektrifikacije cijele | - | Vidjeti aktivnost 3 | x | x | x | MSV RS ŽRS (upravitelj infrastrukture) | Upravljanje projektima, tenderske procedure |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|---|-----------|--|---------|---|---|--|--|
| | | Rb. | Opis | K | S | D | | |
| | željezničke mreže | | | | | | | |
| | Razvoj/ poboljšanje kapaciteta za utovar/ istovar i opreme za UPP i intermodalnost željeznica-cesta-UPP | 9 | Nadogradnja unutrašnjeg plovnog puta rijeke Save | | x | x | MSV RS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 10 | Nadogradnja Luke Šamac | | x | x | MSV RS Luka Šamac | Potpisivanje ugovora Vlade RS o javno-privatnim partnerstvima sa Lukom Šamac |
| | Proširenje kapaciteta aerodroma | 11 | Izgradnja aerodroma Trebinje | x | x | x | MSV RS Aerodrom RS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 12 | Modernizacija objekata i opreme Aerodroma Banja Luka (za robe i za putnike) | x | x | | MSV RS Aerodrom RS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| Pružiti najviši nivo usluge po najnižim mogućim cijenama | Unapređenje kvaliteta javnih cestovnih mreža | - | Vidjeti aktivnost 7 i 8 | | | | | |
| | | 13 | Stvaranje boljeg ambijenta za poslovanje | x | x | | MSV RS | Uklanjanje administrativnih barijera |
| | Unapređenje usluga željezničkog i cestovnog javnog prometa | 14 | Poslovno modeliranje željezničkog preduzeća | x | | | ŽRS | Poslovno modeliranje |
| | | 15 | Implementacija obaveza javnog prijevoza u putničkom prometu | x | | | MSV RS ŽRS | Finansijski instrumenti i ugovaranje |
| | | 16 | Obnoviti/investirati u vozni park | x | x | | ŽRS | Finansijski instrumenti |
| | Poboljšanje kvaliteta usluge putničkog zračnog prometa | - | Vidjeti aktivnosti 11 i 12 | | | | | |
| | Razvoj / poboljšanje kapaciteta utovara i istovara na teretnim terminalima | 17 | Izgradnja intermodalnog terminala u Banjoj Luci i Doboju | x | x | x | MSV RS ŽRS Jedinice lokalne samouprave | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama | Poboljšanje ICT u sektoru prometa | 18 | Kompletno uvođenje u sistem upravljanja cestovnog prometa, komunikacione objekte (npr. SOS mreže na autocestama) | x | | | MSV RS JP ARS | |
| | | 19 | Razvoj informacionog sistema za putnike i putne prijevoznike na autocestama | x | | | MSV RS JP ARS | |
| | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | 20 | Implementacija Strategije sigurnosti na cestama | x | | | MSV RS JP ARS JP Putevi RS ABS RS | Usvojena Strategija za sigurnost prometa |
| | | 21 | Unaprijediti odmarališta na brzim cestama i autocestama | x | | | MSV RS JP ARS JP Putevi RS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 22 | Revizija sigurnosti na cestama (RSI i RSA) | x | | | MSV RS JP ARS JP Putevi RS ABS RS | Upravljanje projektima, tenderske procedure |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|---|-----------|---|---------|---|---|---------------------------------|---|
| | | Rb. | Opis | K | S | D | | |
| | | - | Vidjeti aktivnosti 7 i 8 | | | | | |
| | Povećanje zaštite, signalizacije i sigurnosti željeznica | - | Vidjeti aktivnosti 3 | x | x | x | ŽRS (upravitelj infrastrukture) | |
| | Razvoj/ poboljšanje kapaciteta za utovar/ istovar i opreme za UPP i intermodalnost željeznica-cesta-UPP | - | Vidjeti aktivnosti 9 i 10 | x | x | x | MSV RS i Luka Šamac | |
| | Povećanje sigurnosti vodenog prometa | 23 | Razviti informacijski sistem za rijeke | | x | x | MSV RS | |
| Finansijska održivost | Finansijski održiv zračni promet | 24 | Privlačenje aviokompanija i logističkih operatera (npr. promocija pokretanja novih međunarodnih veza, dostupnost aerodroma u pružanju javnih usluga itd.) i razvoj komercijalnih aktivnosti | x | | | MSV RS Aerodrom RS | Poslovno modeliranje i promocija aerodroma |
| | Stvaranje održivog sistema finansiranja za održavanje željezničke infrastrukture | 25 | Definiranje komercijalnih usluga za putnike i definiranje operativnog modela usluga za putnika | x | | | MSV RS ŽRS | Poslovno modeliranje |
| | | - | Vidjeti aktivnost 14 | | | | - | - |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Podsticanje na promjenu načina i poboljšanja prometa | 26 | Razvoj intermodalnog prometa uključivanjem ŽRS sa punim kapacitetom | | x | x | MSV RS ŽRS | Izrada plana razvoja |
| | | | Razvoj željezničkog terminala/ intermodalni terminal za teretni promet (kombinirani promet i konvencionalni promet) | | | | | |
| | | - | Vidjeti aktivnost 17 | | | | | |
| | Smanjenje prosječne starosti vozila | 27 | Stimulirati uvoz novih i više ekoloških vozila | x | x | | MSV RS, MKP BiH | Revizija postojećih naknada (npr. uvoz, registracija, cestarine itd.) |

4.1.2.4 Brčko distrikt

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|---|--|--|---|-------------------------------|---|---|---|---|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Ispunjenje socijalnih i ekonomskih zahtjeva | Unutrašnje povezivanje BiH kroz razvoj sigurne i brze prometne mreže povezujući sjever – jug i istok – zapad Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova integracijom infrastrukture BD u evropske prometne koridore | 1 | Oporavak plovnog puta rijeke Save (u skladu sa SEETO planom razvoja) | x | x | x | Vlada BD (učesnik) | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 2 | Završetak dionica autoceste i brze ceste na indikativnom proširenju TEN-T sveobuhvatne ceste/osnovne mreže u BiH, SEETO koridora i ruta i drugih ruta koje povezuju pravac sjever – zapad i istok – zapad | x | x | | Vlada BD JP Putevi Brčko Koncesionar će se definirati | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, poboljšanja i razvoja prometne infrastrukture | Razvoj mreže autocesta i brzih cesta u skladu sa Koridorom Vc, SEETO dodatnim rutama i ostalim rutama koje osiguravaju povezanost pravca sjever – jug i istok – zapad | - | Vidjeti aktivnost 2 | x | x | | Vlada BD JP Putevi Brčko Koncesionar će se definirati | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Uklanjanje uskih grla na putevima s malim brzinama | 3 | Izgradnja obilaznice Brčko | x | | | Vlada BD JP Putevi Brčko | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Poboljšanje i razvoj magistralnih i regionalnih cesta | 4 | Asfaltiranje i sanacija lokalnih cesta | x | x | | Vlada BD JP Putevi Brčko | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 5 | Definiranje, rekonstrukcija i rehabilitacija postojećih magistralnih cesta | x | x | | Vlada BD JP Putevi Brčko | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Razvoj željezničke infrastrukture s EN standardima i TSI | 6 | Poboljšanje zastarjele željezničke signalizacije | x | x | | ŽFBiH, ŽRS | Finansiranje, upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Razvoj/poboljšanje kapaciteta utovara i istovara i opreme za puteve unutrašnje plovidbe i intermodalnost pruge-cesta-putevi unutrašnje plovidbe | 7 | Oporavak infrastrukture Luke Brčko | x | x | x | Vlada BD JP Luka Brčko | Finansiranje, upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | | 8 | Poboljšanje pretovara i utovara/istovara opreme Luke Brčko za proširenje kapaciteta i uspostaviti ga kao intermodalni terminal (realizacija investicionog plana 2009.) | x | x | | Vlada BD JP Luka Brčko | Finansiranje, upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Osiguranje najvišeg nivoa | Unapređenje kvaliteta javnih cestovnih mreža | - | Vidjeti aktivnosti 2, 3, 4, 5 | x | x | | Vlada BD JP Putevi Brčko |

| Strateški ciljevi | Specifični ciljevi Strategije prometa | Aktivnost | | Vrijeme | | | Nadležno tijelo | Instrumenti |
|--|---|-----------|---|---------|---|---|---|---|
| | | Br. | Opis | K | S | D | | |
| Pružiti najviši nivo usluge po najnižim mogućim cijenama | | | | | | | | projektima |
| | | 9 | Implementacija obaveza javnog prijevoza u putničkom prometu | x | | | Vlada BD ŽFBiH ŽRS | Finansijski instrumenti i ugovaranje |
| | | 10 | Obnoviti/investirati u vozni park | x | x | | Vlada BD ŽFBiH ŽRS | Finansijski instrumenti |
| | Razvoj navigacije i intermodalnosti unutrašnjih plovih puteva | - | Vidjeti aktivnosti 7 i 8 | x | x | | Vlada BD JP Luka Brčko | Finansijski instrumenti, upravljanje projektima |
| | Dekongestija cestovnog gradskog prometa | - | Vidjeti aktivnost 3 | x | | | Vlada BD JP Putevi Brčko | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama | Poboljšanje ICT u sektoru prometa | 11 | Kompletno uvođenje u sistem upravljanja cestovnog prometa, komunikacione objekte (npr. SOS mreže na magistralnim cestama) | | x | | Vlada BD JP Putevi Brčko | Finansijski instrumenti |
| | Smanjenje prometnih nesreća (trenutno iznad prosjeka EU) | 12 | Implementacija Strategije sigurnosti na cestama | x | | | Vlada BD | Usvajanje Strategije za sigurnost na cestama |
| | | 13 | Revizije sigurnosti na cestama (RSI i RSA) | x | | | MKP BiH Vlada BD | Upravljanje projektima, tenderske procedure |
| | Povećanje zaštite, signalizacije i sigurnosti željeznica | 14 | Uklanjanje putnih prijelaza na pruzi do Luke Brčkog | x | x | | Vlada BD JP Putevi Brčko ŽFBiH ŽRS | Finansije, upravljanje projektima, tenderske procedure |
| Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu | Podsticanje na promjenu načina prometa | 15 | Definirati sheme podsticaja za intermodalni promet | x | | | Vlada BD ŽFBiH ŽRS | Zakonodavne intervencije, sheme podsticaja |
| | Praćenje emisije štetnih gasova | 16 | Stimulirati uvoz novih i više ekoloških vozila | x | x | | Vlada BD | Revizija postojećih naknada (npr. uvoz, registracije, cestarine itd.) |

Osim aktivnosti uključenih u tabeli, neke intervencije koje zahtijevaju daljnje analize su identificirane i navedene u nastavku:

- Izgradnja novog mosta preko rijeke Save, koja povezuje magistralni put M 14.1 od autoceste Beograd - Zagreb (Koridor X)
- Rekonstrukcija postojećeg mosta na rijeci Savi (granični prijelaz Brčko - Gunja)
- Izgradnja Luke Brčko - obilaznice oko Brčkog
- Rekonstrukcija postojećeg željezničkog mosta na rijeci Savi
- Izgradnja marine na rijeci Savi u Brčkom
- Izgradnja aerodroma za male avione

4.2 Akcioni plan

4.2.1 Ceste

| Ceste | Administrativni nivo | | | | Kratki rok | | | | | Srednji rok | | | | | Dugi rok | | | | |
|---|----------------------|------|----|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | BiH | FBiH | RS | BD | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. | 2023. | 2024. | 2025. | 2026. | 2027. | 2028. | 2029. | 2030. |
| 1 Regulatoriva | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Revizija modela naplate cestarine po principu "korisnik plaća" | | | x | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.2 Usklađivanje nivoa poreza na gorivo sa susjednim zemljama | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.3 Uvođenje sistema finansiranja zasnovano na akcizama na gorivo | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.4 Definiranje regulatornog okvira pristupa naknadama za naplate cestarine | | x | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.5 Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa EU direktivama i propisima EIA | x | x | x | x | | | | | | x | x | x | x | x | | | | | |
| 1.6 Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa EU direktivama i zakonodavstvom o emisiji vozila | x | x | x | x | | | | | | x | x | x | x | x | | | | | |
| 1.7 Usklađivanje sa EU politikama za sigurnost na cestama | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.8 Uspostavljanje javnih institucija za regionalne puteve u svim kantonima | | x | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 2 Infrastruktura | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Definiranje dionica autoceste i brze ceste na indikativnom proširenju TEN-T sveobuhvatne ceste/osnovne mreže u BiH, SEETO koridora i ruta i drugih ruta koje povezuju pravac sjever – zapad i istok – zapad | x | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.3 Završetak dionica autoceste i brze ceste na indikativnom proširenju TEN-T sveobuhvatne ceste/osnovne mreže u BiH, SEETO koridora i ruta i drugih ruta koje povezuju pravac sjever – zapad i istok – zapad | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.2 Izgradnja mosta na rijeci Savi (ruta 2a u Gradišci, prekogranična dionica sa Republikom Hrvatskom – veza sa Koridorom X i Vc) | x | | x | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 2.4 Izgradnja prekograničnog mosta Svilaj na rijeci Savi (kraj dionice autoceste Odžak – Svilaj) | x | x | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 2.5 Izgradnja novog mosta preko rijeke Save, koja povezuje magistralni put M 14.1 od autoceste Beograd - Zagreb i rekonstrukcija postojećeg mosta na rijeci Savi (granični prijelaz | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |

| Ceste | Administrativni nivo | | | | Kratki rok | | | | | Srednji rok | | | | | Dugi rok | | | | |
|----------------|---|------|----|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | BiH | FBiH | RS | BD | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. | 2023. | 2024. | 2025. | 2026. | 2027. | 2028. | 2029. | 2030. |
| Brčko - Gunja) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.6 | Administrativne procedure/studije za identifikaciju novih cesta za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži | x | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | |
| 2.7 | Izdavanje novog ciklusa planiranja investicija na mreži autocesta | | x | | | | | | | x | x | x | x | x | | | | | |
| 2.8 | Definiranje novih, rekonstrukcija i rehabilitacija postojećih magistralnih cesta | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.9 | Definiranje novih, rekonstrukcija i rehabilitacija postojećih regionalnih cesta | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | |
| 2.10 | Izgradnja obilaznica u glavnim gradovima, prema specifičnim programima | | x | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | |
| 2.11 | Izgradnja obilaznice Brčko | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 2.12 | Asfaltiranje i sanacija lokalnih cesta | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | |
| 3 | Usluge | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Implementacija Strategije sigurnosti na cestama | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 3.2 | Unaprijediti odmarališta na brzim cestama i autocestama | | x | x | | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 3.3 | Revizija sigurnosti na cestama (RSI i RSA) | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 3.4 | Stimulirati uvoz novih i više ekoloških vozila | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | |
| 3.5 | Stvaranje boljeg okruženja za poslovanje | | | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | |
| 4 | ICT | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Kompletno uvođenje u sistem upravljanja cestovnog prometa, komunikacione objekte (npr. SOS mreže na autocestama) | | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 4.2 | Razvoj informacionog sistema za putnike i putne prijevoznike na autocestama | | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | |

4.2.2 Željeznice

| Željeznice | Administrativni nivo | | | | Kratki rok | | | | | Srednji rok | | | | | Dugi rok | | | | |
|------------|-----------------------|------|----|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | BiH | FBIH | RS | BD | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. | 2023. | 2024. | 2025. | 2026. | 2027. | 2028. | 2029. | 2030. |
| 1 | Regulativa | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | | | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 1.2 | | x | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 1.3 | | x | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 1.4 | | x | | | | | | | | x | x | x | x | x | | | | | |
| 1.5 | | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.6 | | x | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 1.7 | x | x | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 1.8 | x | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.9 | x | | | | | | | | | | | | | x | x | x | x | x | |
| 2 | Infrastruktura | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | x | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 2.2 | x | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 2.3 | | x | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |

| Željeznice | | Administrativni nivo | | | | Kratki rok | | | | | Srednji rok | | | | | Dugi rok | | | | |
|------------|---|----------------------|------|----|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | | BiH | FBIH | RS | BD | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. | 2023. | 2024. | 2025. | 2026. | 2027. | 2028. | 2029. | 2030. |
| 2.4 | Rekonstrukcija i elektrifikacija željezničkih dionica | | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.5 | Izgradnja intermodalnog terminala u Banjoj Luci i Doboju | | | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.6 | Izgradnja novih kopnenih terminala za kontejnere u FBIH | | x | | | | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.7 | Uklanjanje putnih prijelaza na pruzi do Luke Brčkog | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 2.8 | Rekonstrukcija postojećeg mosta na rijeci Savi | x | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 3 | Usluge | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Poslovno modeliranje željezničkog preduzeća Restrukturiranje | | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 3.2 | Implementacija obaveza javnog prijevoza u putničkom prometu | | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 3.3 | Obnoviti/investirati u vozni park | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 3.4 | Definiranje komercijalnih usluga za putnike i definiranje operativnog modela za putničke usluge | | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 3.5 | Razvoj intermodalnog prometa uključivanjem ŽRS sa punim kapacitetom Razvoj željezničkog terminala / intermodalni terminal za teretni promet (kombinirani promet i konvencionalni promet) | | | x | | | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 3.6 | Definirati sheme podsticaja za intermodalni promet | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 4 | ICT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Tehničko unapređenje i modernizacija postojeće željezničke infrastrukture za povećanje brzine i sigurnosti u cilju zadovoljenja EN i TSI | | x | | | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 4.2 | Poboljšanje zastarjele željezničke signalizacije | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |

4.2.3 Unutrašnji plovni putevi

| | Unutrašnji plovni putevi | Administrativni nivo | | | | Kratki rok | | | | | Srednji rok | | | | | Dugi rok | | | | |
|----------|---|----------------------|------|----|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | | BiH | FBIH | RS | BD | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. | 2023. | 2024. | 2025. | 2026. | 2027. | 2028. | 2029. | 2030. |
| 1 | Regulativa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Usklađivanje postojećeg zakonodavstva UPP sa zakonodavstvom EU | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 1.2 | Definirati nadležnosti Lučke uprave između JP Luka Brčko i Vlade | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | |
| 1.3 | Učešće u definiranju kompetencija u navigaciji na rijeci Savi | x | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 2 | Infrastruktura | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Nadogradnja unutrašnjeg plovnog puta rijeke Save | | | x | x | | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.2 | Nadogradnja Luke Šamac | | | x | | | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.3 | Oporavak plovnog puta rijeke Save (u skladu sa SEETO planom razvoja) | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.4 | Oporavak infrastrukture Luke Brčko | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.5 | Poboljšanje pretovara i opreme za utovar/istovar Luke Brčko za proširenje kapaciteta i uspostaviti ga kao intermodalni terminal (realizacija investicionog plana 2009.) | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 2.6 | Izgradnja marine na rijeci Savi u Brčkom | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 3 | Usluge | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Razvoj i implementacija intermodalnog sistema sa fokusom na rijeku Savu | | | x | x | | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 3.2 | Povećanje sigurnosti unutrašnjih plovnih puteva sa istovremenim razvojem infrastrukture | | | x | x | | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 4 | ICT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Razviti informacijski sistem za rijeku | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |

4.2.4 Zračni promet

| Zračni promet | | Administrativni nivo | | | | Kratki rok | | | | | Srednji rok | | | | | Dugi rok | | | | |
|---------------|---|----------------------|------|----|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | | BiH | FBIH | RS | BD | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. | 2023. | 2024. | 2025. | 2026. | 2027. | 2028. | 2029. | 2030. |
| 1 | Regulativa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Finansijska održivost Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH | x | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.2 | Uvođenje nezavisnog tijela za istragu sigurnosti civilnog zrakoplovstva | x | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 1.3 | Pregled naplatnog modela aerodroma na osnovu operativnih troškova i oporavka investicija | x | x | x | | | | | | | x | x | x | x | x | | | | | |
| 1.4 | Uvođenje nezavisnog tijela za istragu sigurnosti (Uredba EU br. 996/2010) | x | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 2. | Infrastruktura | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Procijeniti kvalificiranost Aerodroma Banja Luka za aerodrom osnovne mreže | | | x | | | | | x | x | x | x | x | | | | | | | |
| 2.2 | Proširenje kapaciteta Aerodroma Sarajevo: restrukturiranje infrastrukture i proširenje, proširenje kapaciteta terminala, poboljšanje pristupačnosti ceste (infrastruktura i usluge) | | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 | Proširenje kapaciteta Aerodroma Mostar | | x | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 2.4 | Razvoj Aerodroma Tuzla u teretni terminal | | x | | | | | | | | | | | | x | x | x | x | x | x |
| 2.5 | Proširenje Aerodroma Banja Luka i modernizacija: putničkog terminala, teretnog skladišta, nadogradnja opreme, proširenje piste, izgradnja novog dijela objekta putničkog terminala, poboljšanje nadzora sigurnosti, novi LED reflektori | | | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |
| 2.6 | Izgradnja aerodroma Trebinje | | | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 2.7 | Izgradnja aerodroma za male avione u Brčkom | | | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 3 | Usluge | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Privlačenje aviokompanija i logističkih operatera (npr. promocija pokretanja novih međunarodnih veza, dostupnost aerodroma u pružanju javnih usluga itd.) i razvoj komercijalnih aktivnosti | | | x | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |
| 3.2 | Proširenje kapaciteta Aerodroma Sarajevo: poboljšanje pristupačnosti ceste (usluge) | | x | | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | |

| Zračni promet | | Administrativni nivo | | | | Kratki rok | | | | | Srednji rok | | | | | Dugi rok | | | | |
|---------------|--|----------------------|-------|----|----|------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| | | BiH | F BiH | RS | BD | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. | 2023. | 2024. | 2025. | 2026. | 2027. | 2028. | 2029. | 2030. |
| 4 | ICT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Nadogradnja tehnologija sa infrastrukturom | | | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | |

PRILOZI

Definicije

| Izraz | Opis |
|----------------------|---|
| Rehabilitacija cesta | Aktivnosti na uređenju i poboljšanju postojećih trasa prometnica bez proširenja ili mijenjanja tehničkih elemenata puta ili proširenja profila kojima bi se ulazilo u rješavanje imovinskih odnosa. Radovi za koje nije potrebno ishodovati građevinsku dozvolu. |
| Rekonstrukcija cesta | Aktivnosti na rekonstrukciji prometnica koja podrazumijeva uvođenje novih tehničkih elemenata puta koji podrazumijevaju izmjenu trase, profila i korekciju – izmjenu građevinske parcele puta. Radovi za koje je potrebno ishodovati građevinsku dozvolu. |
| Remont (Željeznica) | Radovi na glavnim opravkama postojeće građevinske i elektrotehničke infrastrukture sa ciljem ponovnog postizanja projektiranih parametara. |
| Autocesta | Autocesta je javna cesta izgrađena i namijenjena isključivo za promet motornih vozila, označena propisanim prometnim znakom i ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za promet iz suprotnih smjerova, bez ukrštenja sa drugom cestom ili željezničkom i tramvajskom prugom u nivou i u čiji se promet može uključiti, odnosno isključiti samo na određenim i posebno izgrađenim priključnim javnim cestama na odgovarajuću kolovoznu traku autoceste. |
| Brza cesta | Brza cesta je javna cesta namijenjena za promet isključivo motornih vozila, s jednom ili dvije razdvojene kolovozne trake, koja ima sve raskrsnice u dva ili više nivoa s poprečnim cestama i drugim prometnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama), po pravilu nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom. |
| Magistralna cesta | Magistralna cesta je javna cesta koja ima funkciju povezivanja BiH u evropski prometni sistem, ostvarivanja kontinuiteta evropskih cesta, prometnog povezivanja cjelokupne ili većeg dijela teritorije BiH sa odgovarajućim cestama u Republici Srpskoj i susjednim državama, omogućavanje tranzitnog prometa kojim se ostvaruje prolazak kroz jedinice lokalne samouprave. |

Lista projekata FBiH

| Lokacija | Dužina dionice | Tip projekta | Opis projekta | Promoter | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvor finansiranja | Preidentificirani projekti |
|--|----------------|----------------------|--|---------------------------|---------------|-----------------|--|---------------------------------|----------------------------|
| Autoceste | | | | | | | | | |
| Koridor Vc Nemila - Klopče | 21,48 | Priprema i izgradnja | Nastavak izgradnje sjevernog dijela Vc predviđenog finansiranjem iz kredita | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2019. | 400,63 | Kredit: KFAED/OFID/EIB/EBRD, RD | |
| Koridor Vc Mostar Jug – Zvirovići | 31,91 | Priprema i izgradnja | Nastavak izgradnje sjevernog dijela Vc predviđenog finansiranjem iz kredita | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 391,54 | Kredit: EIB/EBRD | |
| Koridor Vc Svilaj - Odžak | 11,00 | Završetak izgradnje | Stari ciklus investicija | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2015. | 2017. | 109 | Kredit: EBRD/EIB | |
| Koridor Vc Tarčin – Ovčari | 18,15 | Priprema i izgradnja | Nastavak izgradnje južnog dijela Vc predviđenog finansiranjem iz kredita | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2021. | 2025. | 425,5 | Nepoznat koncesionar | |
| Koridor Vc Karuse - Žepče – Nemila | 45,67 | Priprema i izgradnja | Srednjoročni nastavak izgradnje sjevernog dijela Vc - finansiranje koncesija | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2021. | 2025. | 676,6 | Nepoznat koncesionar | |
| Koridor Vc Mostar Sjever - Mostar Jug | 15,40 | Priprema i izgradnja | Nastavak izgradnje južnog dijela Vc predviđenog finansiranjem iz kredita | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 357,56 | Kredit: ? | |
| Koridor Vc Ovčari - Salakovac | 21,65 | Priprema i izgradnja | Nastavak izgradnje južnog dijela Vc | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 440,5 | Kredit: ? | |
| Koridor Vc Salakovac - Mostar Sjever | 13,35 | Priprema i izgradnja | Nastavak izgradnje južnog dijela Vc | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2021. | 2025. | 207,7 | Kredit: ? | |

| | | | | | | | | | |
|---|----|---|--|------------------------------|-------|-------|-----|-------------------|--------------------|
| Autocesta A2 Orašje - Tuzla | 61 | Priprema i izgradnja | | JP Autoceste FBiH / FMPIK | | | 743 | Vlastita sredstva | |
| Autocesta A3 Tuzla - Žepče | 56 | Priprema i izgradnja | | JP Autoceste FBiH / FMPIK | | | 598 | Vlastita sredstva | |
| Jadransko-jonska autocesta (FBiH) Interregionalni čvor Počitelj – Neum | | Priprema i izgradnja | Početak izgradnje | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2018. | 300 | Kredit | Vienna 2015 WB6 |
| Jadransko-jonska autocesta (FBiH) Interregionalni čvor Počitelj – Neum | | Projektno- investiciona dokumentacija | Idejni projekt + Studija utjecaja na okoliš + Studija izvodljivosti | MKP/FMPIK/MSRS | 2016. | 2018. | 3 | MKP | Vienna 2015 WB6 |

| Lokacija | Dužina dionice | Tip projekta | Opis projekta | Promoter | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja |
|---|----------------|----------------------|---|---------------------------|---------------|-----------------|--|------------------------|
| Brze ceste | | | | | | | | |
| Lašva - Nević Polje | 24.50 | Priprema i izgradnja | Početak izgradnje | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2018. | 2020. | 217,6 | Kredit ili koncesionar |
| Nević Polje - Jajce | 51,2 | Priprema i izgradnja | Napraviti plan pripreme i jasnije definirati brze ceste | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2021. | 2021. | 660,5 | Kredit ili koncesionar |
| Bihać - Velika Kladuša – granica Hrvatske | 56 | - | - | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2017. | 2030. | - | - |
| Turbe - Donji Vakuf - Bugojno - Kupres - Livno – granica Hrvatske | 135 | - | - | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2017. | 2030. | | |
| Mostar – Široki Brijeg - Grude – granica Hrvatske | 66 | Priprema i izgradnja | Početak izgradnje po prioritetima | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2017. | 2030. | | Vlastita sredstva |
| Modernizacija magistralne ceste do nivoa brze ceste | | | | | | | | |
| Ključ - Bosanski Petrovac – Bihać | 114 | Priprema i izgradnja | Početak izgradnje po prioritetima | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2017. | 2030. | | Vlastita sredstva |
| Prača – tunel Hranjen - Goražde | 13,7 | Priprema i izgradnja | Početak izgradnje po prioritetima | JP Autoceste FBiH / FMPIK | 2017. | 2030. | | Vlastita sredstva |

| Lokacija | Dužina dionice | Tip projekta | Opis projekta | Promoter | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja |
|--------------------------|----------------|---|--|---------------------------------|---------------|-----------------|--|---------------------|
| Magistralne ceste | | | | | | | | |
| FBiH | | Priprema i izgradnja | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 168,39 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 60,39 km | 1. izgradnja ceste - poboljšanje elemenata u postojećem koridoru | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 85,18 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 43.11 km | 2. izgradnja traka za spora vozila | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 18,77 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 20.15 km | 3. rekonstrukcija ceste i kolovozne konstrukcije, korekcija osovine | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 7,52 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 2.23 km | 4. rekonstrukcija tunela | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 10,99 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 1.59 km | 5. mostovi | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 7,04 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 2.90 km | 6. rekonstrukcija crnih tačaka i opasnih mjesta | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 2,76 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 15.20 km | 7. izgradnja obilaznica | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 15,65 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | 41.41 km | 8. sanacija šteta nakon poplava | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 10,53 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| FBiH | | 9. konsultantske usluge | Program modernizacije Faza I | JP Ceste FBiH / FMPIK | 2016. | 2020. | 9,78 | Kredit: EIB/WB/EBRD |
| Regionalne ceste | | | | | | | | |
| FBiH/ kantoni | ? | Priprema i izgradnja | Početak izgradnje po prioritetima faza I | FMPIK / kantonalna ministarstva | 2021. | 2025. | ? | |
| FBiH/ kantoni | ? | Priprema i izgradnja | Nastavak izgradnje po prioritetima faza II | FMPIK / kantonalna ministarstva | 2025. | 2030. | ? | |

| Lokacija | Dužina dionice | Tip projekta | Opis projekta | Promoter | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja |
|---|----------------|---|---|----------------------------|---------------|-----------------|--|---------------------|
| Željeznice | | | | | | | | |
| Koridor Vc Sarajevo - Doboj | 33+2x4,5 km | Rekonstrukcija | Glavne opravke i obnova signalizacije. Faza I (izrađeni projekti 33 km + 2x4,5 km) | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2017. | 2019. | 42,5 | |
| Koridor Vc Na mreži | | Priprema i rekonstrukcija | Rekonstrukcija mostova, tunela, potpornih i obložnih zidova | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2017. | 2019. | 34 | |
| Koridor Vc Na mreži | | Nabavka opreme i ugradnja | Nabavka pružne mehanizacije za održavanje pruge i ugradnja | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2017. | 2019. | 20 | |
| Zenica -Željezara (Zenica) | 7 km | Priprema i rekonstrukcija | Radovi rekonstrukcije | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2017. | 2019. | 7 | |
| Koridor Vc Sarajevo - Doboj | 54+2x63 km | Priprema i rekonstrukcija | Glavne opravke i obnova signalizacije Faza II: dionice Maglaj - Jelina 2x63 i Zenica - Podlugovi 54 | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2020. | 2025. | 211,5 | |
| SEETO mreža Doboj - Tuzla - Brčko; Tuzla - Živinice - Zvornik | | Rekonstrukcija, elektrifikacija i signalizacija | Priprema i realizacija | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2020. | 2025. | 211,5 | |
| Koridor Vc Na mreži | | Izrada dokumentacije | Izrada dokumentacije | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2017. | 2019. | 7 | |
| SEETO mreža Doboj - Tuzla - Brčko; Tuzla - Živinice - Zvornik | | Izrada dokumentacije | Izrada dokumentacije | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2017. | 2019. | 2 | |
| Vareš – Banovići | | | Studija izvodljivosti i idejni projekat | JP Željeznice FBiH / FMPIK | 2017 | 2017. | 2019. | |

| Lokacija | Dužina dionice | Tip projekta | Opis projekta | Promoter | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja | Preidentificirani projekti |
|----------------------|----------------|--|---|----------|---------------|-----------------|--|---------------------|----------------------------|
| Zračni promet | | | | | | | | | |
| Aerodrom Sarajevo | | Infrastrukturni zahvati i tehnička poboljšanja | Proširenje postojećeg terminala i prilaz aerodromu | | 2017. | 2019. | 40 | | Aerodrom Sarajevo |
| Aerodrom Mostar | | Infrastrukturni zahvati i tehnička poboljšanja | Proširenje postojećih kapaciteta i poboljšanje tehničkih uvjeta | | 2017. | 2019. | 15 | | Aerodrom Mostar |
| Aerodrom Tuzla | | Infrastrukturni zahvati i tehnička poboljšanja | Razvoj aerodroma za teretni aviopromet | | 2017. | 2019. | 25 | | Aerodrom Tuzla |

Lista projekata RS

| Vrsta prometa | Lokacija | Dužina dionice | Vrsta projekta | Opis projekta | Pokretač projekta | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja | Preidentificirani projekti |
|---------------|---|----------------|----------------|---|-------------------|---------------|-----------------|--|---------------------|----------------------------|
| Ceste | Banja Luka – Prnjavor | 35,3 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | IX 2014. | 2018. | 160 | | |
| Ceste | Prnjavor – Doboj | 36,6 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | XI 2012. | 2016. | 180 | | |
| Ceste | Gradiška, preko rijeke Save | / | Novogradnja | Most / granični prijelaz preko rijeke Save (BiH / Replimima Hrvatska) | JP Autoputevi RS | 2017. | 2019. | 34 | | |
| Ceste | Glamočani – Mrkonjić Grad | 62,35 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | 2017. | 2021. | 690 | | |
| Ceste | Mrkonjić Grad – Miništa | 30,65 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | 340 | | |
| Ceste | Vukosavlje – Doboj Vc | 46,6 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | 510 | | |
| Ceste | Banja Luka – Prijedor – Novi Grad – Republika Hrvatska | 72 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | 600 | | |
| Ceste | Vukosavlje – Modriča – Brčko – Bijeljina – Republika Srbija | 98 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2030. | 800 | | |
| Ceste | Jadransko-jonska autocesta | 95 | Novogradnja | Autocesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2030. | Nema podataka | | |
| Ceste | Lukavica – Pale – Sokolac – Rogatica – Višegrad – Vardište | 128 | Novogradnja | Brza cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka | | |
| Ceste | Bijeljina – Zvornik – Sokolac | 145 | Novogradnja | Brza cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka | | |

| | | | | | | | | |
|-------|---|----|-------------|--|------------------|-------|-------|---------------|
| Ceste | Trebinje – Bileća – Gacko – Foča – Miljevinina – Ustiprača – Višegrad | / | Novogradnja | Brza cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka |
| Ceste | Prijedor – Kozarska Dubica – D. Gradina | 50 | Novogradnja | Brza cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2030. | Nema podataka |
| Ceste | Banja Luka – Čelinac - Kotor Varoš - Obodnik | 50 | Novogradnja | Brza cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka |
| Ceste | Ljubovija – Bratunac preko rijeke Drine | / | Novogradnja | Most / granični prijelaz preko rijeke Drine (BiH/Srbija) | JP Autoputevi RS | 2016. | 2018. | 4 |
| Ceste | Banja Luka – Bronzani Majdan –Sanski Most | / | Novogradnja | Regionalna cesta | JP Autoputevi RS | 2013. | 2020. | 5,5 |
| Ceste | Foča – Šćepan Polje (CG) | / | Novogradnja | Magistralna cesta | JP Autoputevi RS | 2015. | 2025. | 60 |
| Ceste | Nevesinje – Berkovići | / | Novogradnja | Regionalna cesta | JP Autoputevi RS | 2017. | 2020. | 12 |
| Ceste | Gornji Podgradci – Mrakovica | / | Novogradnja | Regionalna cesta | JP Autoputevi RS | 2013. | 2020. | 12 |
| Ceste | Kotor Varoš – Mitrovići | / | Novogradnja | Regionalna cesta | JP Autoputevi RS | 2013. | 2020. | 3,4 |
| Ceste | Banja Luka – obilaznica | / | Novogradnja | Magistralna cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka |
| Ceste | Prijedor – obilaznica | / | Novogradnja | Magistralna cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka |
| Ceste | Trebinje – obilaznica | / | Novogradnja | Magistralna cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka |
| Ceste | Gacko – obilaznica | / | Novogradnja | Magistralna cesta | JP Autoputevi RS | 2018. | 2025. | Nema podataka |

| Vrsta prometa | Lokacija | Dužina dionice | Vrsta projekta | Opis projekta | Pokretač projekta | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja | Preidentificirani projekti |
|---------------|---|----------------|-----------------------------|-------------------|--------------------------------|---------------|-----------------|--|---------------------|----------------------------|
| Željeznice | Druga željeznička pruga Šamac – Doboj | / | Remont | Glavna željeznica | ŽRS | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Druga željeznička pruga Novi Grad – Doboj | / | Remont | Glavna željeznica | ŽRS | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Bijeljina – Lešnica | / | Novogradnja | / | ŽRS | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Zvornik – Višegrad – Trebinje | / | Novogradnja | / | ŽRS | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Brod – Derventa – Podnovlje – Koprivna | / | Novogradnja | / | ŽRS | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Doboj – Zvornik | / | Poboljšanje | / | ŽRS | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Čapljina (FBiH) – Trebinje – Bileća – Nikšić (CG) | / | Novogradnja | / | ŽRS | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Šid (R. Srbija) – Bijeljina – Brčko Šid (R. Srbija) – Bijeljina – Brčko – Šamac | / | Novogradnja/ poboljšanje | / | ŽRS / Republika Srbija | 2018. | 2025. | | | |
| Željeznice | Sunja – Novi Grad – Blatna – Knin (R. Hrvatska) Sunja – Novi Grad – Blatna – Knin (R. Hrvatska) | / | Poboljšanje | / | ŽRS / Republika Hrvatska | 2018. | 2025. | | | |

| Vrsta prometa | Lokacija | Dužina dionice | Vrsta projekta | Opis projekta | Pokretač projekta | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja | Preidentificirani projekti |
|---------------------|--|----------------|--------------------------|------------------------|---|---------------|-----------------|--|---------------------|----------------------------|
| Zračni | Mahovljani – Banja Luka | / | Novogradnja | Master plan aerodroma | Aerodromi RS | 2016. | / | | IRB kredit | |
| Zračni | Mahovljani – Banja Luka | / | Novogradnja | Teretna skladišta | Aerodromi RS | 2016. | / | | IRB kredit | |
| Zračni | Mahovljani – Banja Luka | / | Nadogradnja i proširenje | Putnički terminal | Aerodromi RS | 2016. | / | | IRB kredit | |
| Zračni | Mahovljani – Banja Luka | / | Nadogradnja | Modernizacija opreme | Aerodromi RS | 2016. | / | | IRB kredit | |
| Unutrašnja plovidba | Sisak – Beograd | / | Nadogradnja | Regulacija rijeke Save | Međunarodni (Srbija, RS/ BiH, Hrvatska) | / | / | / | | |
| Unutrašnja plovidba | Gradiška | / | Novogradnja | Luka Gradiška | Vlada RS | / | / | / | | |
| Unutrašnja plovidba | Brod | / | Novogradnja | Luka Brod | Vlada RS | / | / | / | | |
| Unutrašnja plovidba | Devet lokacija (Prijeđor, Novi Grad, Kozarska Dubica, Laktaši, Banja Luka, Modriča, Doboj, Bijeljina, Zvornik) | / | Novogradnja | Pristanište | Vlada RS i lokalna vlada | / | / | / | | |

Lista projekata BD

| Vrsta prometa | Lokacija | Dužina dionice | Tip projekta | Opis projekta | Promoter | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja |
|---------------------|---|---|----------------|---|------------------------------------|------------------|------------------|--|------------------------------|
| Ceste | Tuzla - Orašje (Gorica – Brka - Dubrave) | / | | Izgradnja autoceste (Tuzla - Orašje (Gorica – Brka - Dubrave), kao produžetka Koridora Vc autocesta kod Žepče | | | | | |
| Ceste | Gorice – Grbavica – Čađavac - Gredice; Luka Brčko | | | Obilaznica: Gorice – Grbavica – Čađavac - Gredice i Luka Brčko obilaznica oko Brčkog | | 2016. | 2030. | | |
| Ceste | Rijeka Sava | | | Izgradnja novog mosta preko rijeke Save, koji će povezivati magistralni put M 14.1 sa autocestom Beograd - Zagreb | | 2016. | 2030. | | |
| Ceste | Brčko - Gunja granični prijelaz | | | Rekonstrukcija postojećeg mosta na rijeci Savi (granični prijelaz Brčko - Gunja) | | 2016. | 2030. | | |
| Željeznice | Rijeka Sava | | | Rekonstrukcija postojećeg željezničkog mosta preko rijeke Save | | 2016. | 2030. | | |
| Unutrašnja plovidba | Rijeka Sava | | | Izgradnja marine na rijeci Savi kod Brčkog | | 2016. | 2030. | | |
| Zračni | Brčko | | | Izgradnja aerodroma za male letjelice kod Brčkog | | 2016. | 2030. | | |
| Željeznice | Luka Brčko / Osnovna mreža SEETO (TEN-T) | 2,500 m + produženje 250 m | Izgradnja | Željeznica (dionica za Luku Brčko): treba produžiti postojećih 2,500 m željeznice za 250 m da bi se poboljšala pokretljivost kranova i vozova | JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH | 2. kvartal 2017. | 1. kvartal 2020. | 1 | EBRD, WBIF i vlastiti izvori |
| Željeznice | Brčko Novo – Luka Brčko / Osnovna mreža SEETO (TEN-T) | Uklanjanje 400 m rekonstrukcija 4,500 m | Rekonstrukcija | Projekt industrijske željezničke stanice Novo Brčko – Luka Brčko sa rekonstrukcijom veze sa obližnjom industrijskom zonom: Uklanjanjem 400 metara dvostrukog kolosijeka i | JP Luka Brčko / Vlada BD i MKP BiH | 2. kvartal 2017. | 1. kvartal 2020. | 4 | EBRD, WBIF i vlastiti izvori |

| Vrsta prometa | Lokacija | Dužina dionice | Tip projekta | Opis projekta | Promoter | Datum početka | Datum završetka | Procijenjena vrijednost investicije (u milionima eura) | Izvori finansiranja |
|---------------------|--|----------------------|--------------------|---|------------------------------------|------------------|------------------|--|------------------------------|
| | | | | rekonstrukcijom pruge od 4.500 metara će omogućiti značajno poboljšanje mobilnosti, sigurnosti i utroška vremena prometa | | | | | |
| Unutrašnja plovidba | Luka Brčko / Osnovna mreža SEETO (TEN-T) | 4,500 m ² | Izgradnja | Cilj ovog projektnog segmenta je izgradnja i razvoj asfaltnog platoa na području Luke Brčko od 4,500 m ² sa drenažom (padavine) | JP Luka Brčko / Vlada BD i MKP BiH | 2. kvartal 2017. | 1. kvartal 2020. | 1,2 | EBRD, WBIF i vlastiti izvori |
| Putevi | Brčko distrikt / Osnovna mreža SEETO (TEN-T) | 900 m | Rekonstrukcija | Predmet ovog projektnog segmenta je rekonstrukcija postojećeg povezivog puta koji je dug oko 900 metara, a povezuje Luku sa mrežom javnih cesta u BiH. Izgrađen je 1985. godine, a trebalo bi ga rekonstruirati s obzirom na dužinu eksploatacije i trenutno stanje | JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH | 2. kvartal 2017. | 1. kvartal 2020. | 1 | EBRD, WBIF i vlastiti izvori |
| Unutrašnja plovidba | Luka Brčko / Osnovna mreža SEETO (TEN-T) | | Nabavka i ugradnja | Luka Brčko posjeduje instalirana dva krana nosivosti od 6,5 tona i starosti od 50 godina. Nova dizalica kapaciteta od 16 do 27,5 tona bi omogućila pretovar većih tereta. | JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH | 2. kvartal 2017. | 1. kvartal 2020. | 2,7 | EBRD, WBIF i vlastiti izvori |
| Unutrašnja plovidba | Brčko distrikt / Osnovna mreža SEETO (TEN-T) | | Izgradnja | Akvatorij, vrlo važan dio rijeke, posebno za Luku Brčko zbog pristupa brodova. Izgradnja luke i čišćenje graničnog prijelaza sa Hrvatskom niz obalu do željezničkog mosta. Glavni benefit ove akcije je osiguranje boljih uvjeta za pretovar robe u luci, poboljšanje uvjeta rada za osoblje, smanjenje negativnog utjecaja na životnu sredinu uzrokovanim prirodnim uvjetima, kao i poboljšanje života svih građana u prekograničnom područja Bosne i Hercegovine i Hrvatske | JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH | 2. kvartal 2017. | 1. kvartal 2020. | 1,05 | EBRD, WBIF i vlastiti izvori |
| Unutrašnja plovidba | Brčko distrikt / Osnovna mreža SEETO (TEN-T) | | Izgradnja | Izgradnja neophodne infrastrukture za pretakanje tečnih tereta: izgradnja stanice za pretakanje dizela i tečnih tereta, uključujući i kapacitete za auto pretakanje u području luke. Položaj bi bio na obali rijeke Save. | JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH | 2. kvartal 2017. | 1. kvartal 2020. | 0,3 | EBRD, WBIF i vlastiti izvori |

Ključne direktive u sektoru prometa

| Direktiva | Vrsta prometa | Status transponiranja | Primjedbe |
|---|---------------|-------------------------------|--|
| Direktiva 2004/50/EC o interoperabilnosti transevropskog željezničkog sistema velikih brzina (kao amandman Direktive 2001/16/EC o interoperabilnosti transevropskog konvencionalnog željezničkog sistema) | Željeznice | Djelimičan | Željeznički regulatorni odbor (ROŽ BiH) usvaja instrukcije interoperabilnosti i sigurnosti u skladu sa Zakonom o željeznicama BiH (OG 52/05) |
| Direktiva 2008/57/EC o interoperabilnosti željezničkog sistema unutar Zajednice (Recast) | | | |
| Direktiva 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog evropskog željezničkog sistema (Prvi paket o željeznicama [2001] recast): | Željeznice | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Lista uvjeta o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu na širokoj osnovi EU | | Potrebna potvrda | Da li su odredbe o izdavanju dozvola u Zakonu o Željeznicama BiH u skladu sa Direktivom 2012/34 |
| <ul style="list-style-type: none"> • (Detaljnije) mrežne izjave | | | Mrežne izjave nisu objavljene |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nediskriminatorni pristup željezničkih operatera uslugama povezanim sa željeznicom | | | Nema dokaza o otvaranju tržišta. Ciljevi postavljeni od strane entiteta zahtijevaju da otvaranje tržišta bude dugoročni cilj, koji će biti postignut nakon što se BiH priključi EU |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nezavisnost pružaoca usluge od tijela koje ima dominantnu poziciju na željezničkom tržištu koje je u pitanju (posebni računi i organizacijsko donošenje odluka, iako nema potrebe za stvaranjem posebnog pravnog subjekta) | | Djelimičan (potrebna potvrda) | Samo su posebni računi trenutno postavljeni kao princip u zakonima RS-a. Nema dokaza o tome u FBiH |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kompetitivne i nediskriminatorne naknade za korištenje infrastrukture, objekata i usluga | | Potrebna potvrda | Nema dokaza |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nezavisnost regulatornih tijela | | Da | ROŽ BiH je nezavisna od IM i RU |
| <ul style="list-style-type: none"> • Objavljivanje indikativne strategije razvoja željezničke infrastrukture zasnovane na održivom finansiranju željezničkog sistema | | Da | Objavljena od strane ministarstava prometa entiteta i željezničkih preduzeća |
| <ul style="list-style-type: none"> • Direktiva 2004/49/EU (dopunjena Direktiva 2008/110/EU) o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/ES o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive Vijeća 2001/14/ES o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranja naknada za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti | | Potrebna potvrda | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Sigurnosna pravila i standardi | | | Provodi ROŽ BiH. Da li su odredbe Regulatornog tijela u skladu sa Direktivom 2004/49? |
| <ul style="list-style-type: none"> • Sigurnosne dozvole | | | Provodi ROŽ BiH. Da li su odredbe Regulatornog tijela u skladu sa Direktivom 2004/49? |
| <ul style="list-style-type: none"> • Održavanje vozila | | | Provodi ROŽ BiH. Da li su odredbe Regulatornog tijela u skladu sa Direktivom 2004/49? |
| <ul style="list-style-type: none"> • Osnivanje nacionalnog sigurnosnog tijela | | Ne | Funkciju još uvijek vrši regulator tržišta |

| Direktiva | Vrsta prometa | Status transponiranja | Primjedbe |
|---|---------------|--------------------------------|---|
| | | | (ROŽ BiH) |
| <ul style="list-style-type: none"> Osnivanje tijela za istragu prometnih nesreća | | Ne | Funkciju još uvijek vrši regulator tržišta (ROŽ BiH) |
| Direktiva 2008/68/EC o unutrašnjem prometu opasnih materija | Željeznice | Da | |
| Direktiva 2007/59/EC (dopunjena Direktivom 2014/82/EU) o izdavanju dozvola mašinovođama na željezničkom sistemu u Zajednici | Željeznice | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Izdavanje dozvola mašinovođama | | Potrebna potvrda | Provodi ROŽ BiH? Da li su odredbe Regulatornog tijela u skladu sa Direktivom 2007/59? |
| <ul style="list-style-type: none"> Uvjeti za dobijanje dozvola i potvrda | | Potrebna potvrda | Provodi ROŽ BiH? Da li su odredbe Regulatornog tijela u skladu sa Direktivom 2007/59? |
| <ul style="list-style-type: none"> Nacionalno odgovorno tijelo | | Potrebna potvrda | Provodi ROŽ BiH? Da li su odredbe Regulatornog tijela u skladu sa Direktivom 2007/59? |
| Usaglašenost sa međunarodnim sporazumima kao što je COTIF | Željeznice | Da | |
| Odluka Vijeća 93/704/EC od 30. novembra 1993. o osnivanju baze podataka Zajednice o nesrećama na putu | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Direktiva 2008/96/EC Evropskog parlamenta i Vijeća od 19. novembra 2008. o upravljanju sigurnošću cestovnom infrastrukturom | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Direktiva 96/96/EC od 20. decembra 1996. o aproksimaciji zakona država članica koje se odnose na ocjenu ispravnosti motornih vozila i njihovih priključaka | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Direktiva 2006/38/EC Evropskog parlamenta i Vijeća od 17. maja 2006. dopuna | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Direktiva 1999/62/EC o naplati naknade teškim vozilima za korištenje određene infrastrukture | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Odredba Vijeća EEZ br. 3820/85 od 20. decembra 1985. o harmonizaciji određenih društvenih zakona koji se odnose na cestovni promet, OJ L 370 31/12/1985 | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Odredba Vijeća EEZ br. 881/92 od 26. marta o pristupu tržištu prometa roba putevima u Zajednici na ili sa teritorije države članice ili prolaz kroz teritoriju jedne ili više država članica | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Odredba Vijeća EEZ br. 684/92 od 16. marta 1992. o zajedničkim pravilima za međunarodni prijevoz putnika autobusima, OJ I 074, 20/03/1992 | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Direktiva Vijeća 96/26/EC od 29. aprila 1996. o prijemu operatora cestovnog prometa roba i putnika i međusobno priznavanje diploma, certifikata i drugih | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |

| Direktiva | Vrsta prometa | Status transponiranja | Primjedbe |
|--|------------------------|--------------------------------|--|
| dokaza o formalnim kvalifikacijama koje treba da operatorima daju pravo da uspostavljaju nacionalne i međunarodne aktivnosti prometa, OJ 124, 23/05/1996 | | | |
| Direktiva Vijeća 98/76/EC od 1. oktobra 1998. dopuna Direktive 96/26/EC o prijemu operatora cestovnog prometa roba i putnika i međusobno priznavanje diploma, certifikata i drugih dokaza of formalnim kvalifikacijama koje treba da operatorima daju pravo da uspostavljaju nacionalne i međunarodne aktivnosti prometa, OJ L 277 14/10/1998 | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Odredba Vijeća EEZ br 11/98 od 11. decembra 1998. kao dopuna odredbe EEZ br. 684/92 o zajedničkim pravilima međunarodnog prometa putnika autobusima OJ L 004 | Ceste | Djelimičan (transponiran u RS) | |
| Direktiva 95/50/EU o jedinstvenoj proceduri kontrole cestovnog prijevoza opasnih roba | Ceste | Da | |
| Direktiva 2008/68/EU o unutrašnjem prijevozu opasnih roba | Ceste | Da | |
| Direktiva 96/35/EC od 3. juna 1996. o imenovanju i strukovnim kvalifikacijama savjetnika sigurnosti prijevoza roba željeznicama i unutrašnjim plovnim putevima | Ceste, Željeznice, UPP | Djelimičan | |
| EU Direktiva 2000/60/EC (EU Okvirna direktiva o vodama) | UPP | Da | |
| EU Odredba br. 996/2010 o istrazi i prevenciji nesreća i nezgoda u civilnoj avijaciji i povlačenje Direktive 94/56/EC | Zračni promet | Djelimičan | Institucija nezavisnog tijela za ispitivanje sigurnosti civilne avijacije |
| Sporazum o Zajedničkom evropskom zračnom prostoru (ECAA) | Zračni promet | Da (potrebna potvrda) | Kompletna transpozicija ECAA sporazuma radi slobodnog pristupa tržištu, slobodi osnivanja, jednakim uvjetima za konkurenciju i zajedničkim pravilima na polju sigurnosti zračnog prometa, sigurnosti, upravljanja, društva i zaštiti sredine |
| Direktiva 2009/12/EC Evropskog parlamenta i Vijeća od 11. marta 2009. o aerodromskim uslugama | Zračni promet | Djelimičan (potrebna potvrda) | Kompletna transpozicija direktiva EU u cilju finansijske održivosti aerodroma |

Dobiveni materijali i podaci

Sljedeće tabele prikazuju materijale koje smo prethodno skenirali i / ili primili od strane interesnih grupa ili iz javno dostupnih izvora

Strategije, studije i planovi

| Br. | Dobiveni materijal | Jezik |
|-----|--|--------------------|
| 1 | Studija master plana za promet u BiH, 2001. | engleski |
| 2 | Provedba akcionog plana o sigurnosti prometa na cestama u Republici Srpskoj za 2014.-2018. | lokalni |
| 3 | Strategija sigurnosti prometa na cestama u Republici Srpskoj 2013.–2022. | lokalni |
| 4 | Strategija razvoja željeznica Republike Srpske 2009.–2015. | lokalni |
| 5 | Odredbe studije za intermodalni promet u Bosni i Hercegovini (studiju finansira EU) | engleski i lokalni |

Regulativa

| Br. | Dobiveni materijal | Jezik |
|-----|---|----------|
| 1 | Zakon o željeznicama iz 2005. godine (načela slobodnog tržišnog natjecanja) | lokalni |
| 2 | Zakon o željeznicama RS ("Službeni glasnik RS", br. 58/01, 110/03, 59/08), | lokalni |
| 3 | Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ("Službeni glasnik RS", br. 26/01) | lokalni |
| 4 | Zakon o cestama ("Službeni glasnik RS", br.11/95) – novi iz 2008. godine | lokalni |
| 5 | Reforma željeznica u jugoistočnoj Evropi i Turskoj WB juni 2011. | engleski |

Dokumenti dobiveni iz Federacije BiH

| Br. | Dobiveni materijal | Jezik |
|-----|---|---------|
| 1 | Postojeća klasifikacija cesta u FBiH | lokalni |
| 2 | Trogodišnji plan federalnih ministarstava i institucija | lokalni |
| 3 | Trogodišnji plan za FMPIK 2016.-2018. | lokalni |
| 4 | Okvirna prometna politika BiH - period 2015.-2030. | lokalni |
| 5 | Okvirna strategija prometa – Metodologija | lokalni |
| 6 | Dogovoreni prijedlog kategorizacije cesta | lokalni |
| 7 | Studija o potražnji i tržištu za promet putem rijeka | lokalni |
| 8 | Studija TER-usklađenost željezničkog Koridora Vc u BiH | lokalni |
| 9 | Studija o intermodalnom prometu u BiH | lokalni |
| 10 | Studija energetskog sektora u BiH - Nafta | lokalni |
| 11 | BDP prema proizvodnji, prihodima i rashodima | lokalni |
| 12 | Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sistema – Poglavlje 1, Opće ("Službene novine", br. 11, 13/02/2012) | lokalni |
| 13 | Zakon o finansijskoj konsolidaciji javne kompanije Željeznice Federacije BiH Sarajevo za period od 1.1.2008. do 31.12.2012. | lokalni |
| 14 | Zakon o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranje putničkog i kombiniranog prometa | lokalni |
| 15 | Zakon o radu | lokalni |
| 16 | Zakon o željeznicama BiH | lokalni |
| 17 | Zakon o željeznicama FBiH | lokalni |
| 18 | Zakon o željeznicama Federacije BiH – Prečišćeni tekst ("Službene novine BiH", br. 41/01 i 25/12) | lokalni |

Dokumenti dobiveni iz Republike Srpske

| Br. | Dobiveni materijal | Jezik |
|-----|--|---------|
| 1 | Sporazum između FBiH i RS o osnivanju zajedničke javne željezničke korporacije kao dijela prometne korporacije | lokalni |
| 2 | Zakon o željeznicama RS - Nacrt | lokalni |
| 3 | Strategija razvoja Željeznica Republike Srpske 2009.-2015. | lokalni |
| 4 | Zakon o željeznicama BiH iz 2005. godine | lokalni |
| 5 | Biznis plan Aerodroma Banja Luka za period 2016.-2018. | lokalni |
| 6 | Izmjene i dopune Prostornog plana RS do 2025. godine | lokalni |
| 7 | Odluka o primjeni smjernica za projektiranje, izgradnju, održavanje i razvoj na putevima RS | lokalni |
| 8 | Pravilnik o postavljanju, održavanju i uklanjanju reklamnih tabli i natpisa | lokalni |
| 9 | Pravilnik o identifikaciji opasnog mjesta | lokalni |
| 10 | Pravilnik o održavanju, rehabilitaciji i zaštiti | lokalni |
| 11 | Izmjene i dopune Pravilnika o licenciranju prijevoznika | lokalni |
| 12 | Uredba o naknadama za postavljanje natpisa u zaštitnom pojasu javnih cesta | lokalni |
| 13 | Uredba o visini naknade za korištenje putnog zemljišta | lokalni |
| 14 | Uredbe o visini naknada za vanredne prijevoze | lokalni |
| 15 | Pregled javnih cesta u nadležnosti JP Auto putevi RS d.o.o. Banja Luka | lokalni |
| 16 | Odluka o utvrđivanju magistralnih cesta | lokalni |
| 17 | Odluka o utvrđivanju regionalnih cesta | lokalni |
| 18 | Izmjene i dopune Zakona o cestovnom prometu RS 1 | lokalni |
| 19 | Izmjene i dopune Zakona o cestovnom prometu RS 2 | lokalni |
| 20 | Odluka o područjima magistralne i regionalne mreže cesta RS | lokalni |
| 21 | Pravilnik o osnovnim uvjetima koje javne ceste, njihovi elementi i objekti na njima moraju ispunjavati sa aspekta sigurnosti prometa (BiH) | lokalni |
| 22 | Pravilnik o vođenju evidencije o javnim putevima i objektima na njima (BiH) | lokalni |
| 23 | Pravilnik o kriterijima razvrstavanja javnih cesta | lokalni |
| 24 | Zakon o osnovama sigurnosti prometa na cestama u BiH 06-06 | lokalni |
| 25 | Zakon o cestovnom prometu RS | lokalni |
| 26 | Zakon o sigurnosti cesta RS | lokalni |
| 27 | Zakon o javnim cestama | lokalni |

Dokumenti dobiveni iz Brčko distrikta

| Br. | Documentacija | Jezik |
|-----|--|---------------------|
| 1 | Projekat Tehničkog reguliranja cestovnog prometa na području Brčko distrikta BiH, Rezultati brojanja prometa, novembar 2010. | lokalni |
| 2 | Orofoto | lokalni |
| 3 | Prijedlog rješenja raskrsnice kod Staklorada | lokalni |
| 4 | Predmet signalizacije | lokalni |
| 5 | Tabele za vođenje prometa Distrikta | lokalni |
| 6 | Tabele za vođenje prometa Grada Brčko | lokalni |
| 7 | Turistička signalizacija | lokalni |
| 8 | Projektirana signalizacija Distrikta Brčko | lokalni |
| 9 | Prijedlozi rješenja raskrsnica Distrikta Brčko | lokalni |
| 10 | Prijedlozi rješenja raskrsnice Cerik | lokalni |
| 11 | Prijedlozi rješenja raskrsnice Grada Brčko | lokalni |
| 12 | Strategija razvoja Brčko distrikta za period 2008.-2017. godine, juni 2009. | lokalni/engleski |
| 13 | Prostorni plan Brčko distrikta (Kartografski i tekstualni) i odluka o provođenju | lokalni/italijanski |
| 14 | Izvod iz doktorske teze podnesene od strane članova radne grupe | lokalni |

Kraj dokumenta