

OKVIRNA STRATEGIJA PROMETA BOSNE I HERCEGOVINE

Sadržaj

Spisak kratica	4
UVOD	5
Dodatak institucionalnih mjerodavnosti 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	9
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 Uposlenost	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 Regulativa	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 Regulativa	54
2.3.4 Regulativa intermodalnog prometa	61
2.3.5 Zaključci	62
2.4 Unutarnji plovni putevi	65
Rijeka Sava	66
2.4.1 Unutarnje luke	70
2.4.2 Usluge	74
2.4.3 Tehnologija	75
2.4.4 Regulativa	76
2.4.5 Zaključci	80
2.5 Zračni promet	81
2.5.1 Infrastruktura	81
2.5.2 Regulativa	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 Regulativa	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	Unutarnji 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 kratica

BD	Brčko distrikt
BDP	Bruto domaći proizvod
BHANSA	Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi
BHDCA	Direkcija za civilno zrakoplovstvo
BiH	Bosna i Hercegovina
CEFTA	Srednjoeuropski sporazum o slobodnoj trgovini (eng. <i>Central European Free Trade Agreement</i>)
D.D.	Dioničarsko društvo
EBRD	Europska 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	Europska investicijska banka (eng. <i>European Investment Bank</i>)
EU	Europska 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	Informacijske i komunikacijske tehnologije (eng. <i>Information and Communications Technologies</i>)
IPS	Inteligentni prometni sustavi (eng. <i>Intelligent Transport Systems</i>)
JP	Javno poduzeće
JPP	Javno-privatno partnerstvo
km	Kilometar
KM	Konvertibilna marka
kV	Kilovolti
m	Metar
M	Milijun
MAP	Višegodišnje planiranje (eng. <i>Multi Annual Planning</i>)
MF	Ministarstvo financija
MKP BiH	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
MPUGERS	Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinartsvo i ekologiju
MSVRS	Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske
n.d.	Nije dostupno
OSP	Okvirna strategija prometa
RIS	Riječni informacijski sustav
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 Europu (eng. <i>South-East Europe Transport Observatory</i>)
TEN-T	Transeuropska putna mreža
UIC	Međunarodna željeznička unija (eng. <i>International Union of Railways</i>)
UNKP	Sustav za nadzor, upravljanje i kontrolu prometa
UPP	Unutarnji 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 razvitak 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 provedbu Prometne politike od danas do 2030. godine. Okvirna strategija prometa utvrđuje postupke i programe koje treba poduzeti (administrativne reforme, regulatorno usklađivanje, izgradnja kapaciteta i investicijski programi), kao i pripadajuću raspodjelu odgovornosti, vremenskog okvira i ključne pokazatelje uspješnosti.

Stoga je svrha ovog izvješća da se utvrdi metodologija Okvirne strategije prometa, viša razina i posebni ciljevi OSP-a i Akcijskog 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 provedbu Okvirne strategije prometa.

Dodjela institucionalnih mjerodavnosti 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 mjerodavnosti odlučivanja na razini entiteta u brojnim područjima, uključujući promet i infrastrukturu. Osim toga, FBiH se sastoji od deset županija, a svaka od njih ima neke ovlasti u okviru lokalnog prometa i infrastrukture.

Dakle, Okvirna strategija prometa za BiH je razvijena uzimajući u obzir ustavne mjerodavnosti 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 (veljača 2003.), Ministarstvo je mjerodavno, 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, mjerodavno 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 mjerodavnosti 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 mjerodavno za promet: administrativno i profesionalno upravljanje željeznicama, cestama, zračnim prometom, plovnim putevima, prometom, sigurnost i nadzor u istim oblicima prijevoza i odgovarajuću infrastrukturu.

Županije u FBiH imaju vlastite vlade koje imaju mjerodavnosti na regionalnim cestama, kao i mjerodavnost lokalne usluge prijevoza na teritoriju županije i gradskog prijevoza.

- Ministarstvo saobraćaja i veza RS (Ministarstvo RS ili MSV RS) ima ovlasti propisane Zakonom o ministarstvima RS (listopad 2002.). Zakon definira sljedeće odgovornosti za Ministarstvo RS mjerodavno za promet: administrativno i profesionalno upravljanje željezničkim, cestovnim, zračnim, vodenim i intermodalnim prometom i njegovom sigurnosti, kao i upravljanje politikom koordinacije, a sve sukladno zakonima RS i BiH.
- Što se tiče Brčko distrikta, Odjel za odnose s javnošću Distrikta ima ovlasti za razne prometne probleme, među kojima je unutarnja plovidba posebno važna.
- Okvirna strategija prometa BiH sačinjena je na temelju prometnih strategija dvaju entiteta i Brčko distrikta.

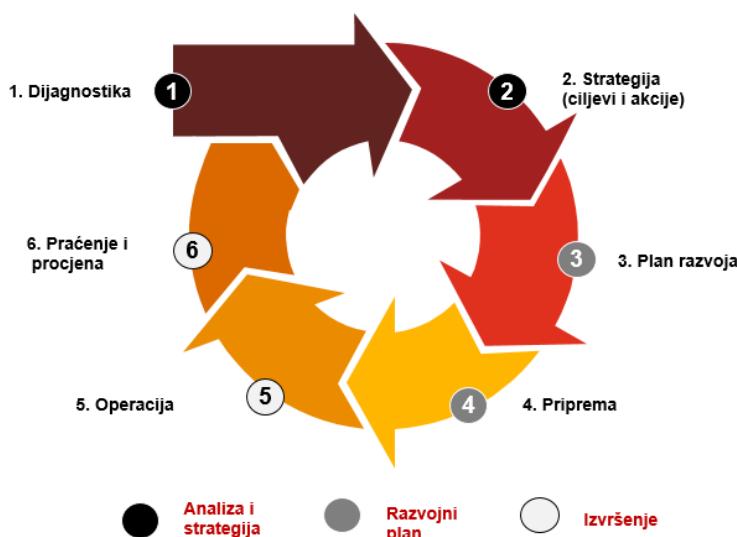
Struktura Okvirne strategije prometa

BR.	POGLAVLJE	OPIS
1	METODOLOGIJA	
2	TRENUTAČNA SITUACIJA	
2.1	Socio-ekonomski pregled	Pregled ključnih ekonomskih (BDP, upošljavanje, vanjska trgovina...) i demografskih pokazatelja (npr. populacija, gustoća naseljenosti, razina urbanizacije) – posljednja dostupna godina i najnovija prognoza (pet-deset godina)
2.2 – 2.5	Trenutačna situacija po vrsti prometa	Pregled trenutačnog stanja po vrsti prometa (ceste, željeznice, unutarnji plovni putevi, zračni promet)
2.2.1 – 2.5.1	Infrastruktura	Karte, tehničke značajke i razina rehabilitacije cestovne i željezničke prometne mreže; unutarnji plovni putevi i zračne luke otvorene za komercijalni promet. Uska grla i obilježja tekućih glavnih razvojnih infrastrukturnih projekata i investicijskih planova po vrstama prometa. Podsekcija cesta sadrži informacije o srži transeuropske (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 unutarnjih 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 mjerodavnih 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 unutarnje plovne puteve, specifična podsekcija opisuje trenutačni tehnološki status (tj. ICT za kontrolu cestovnog prometa, sustav 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 trenutačne 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 s EU i susjednim zemljama, potporu 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 sustava prometa u BiH (za regulativu na državnoj razini, međunarodni i međuentitetski promet), entiteta i Brčko distrikta.
4	STRATEGIJA	Akcijski plan studija izvodljivosti i prioritetnih intervencija za svaku vrstu prometa (tj. razvitak infrastrukture, poboljšanje usluga, tehnološko unapređenje i regulativa), pregled troškova, financiranja i drugih instrumenata provedbe, vrijeme za provedbu Okvirne strategije prometa (kratkoročne, srednjoročne i dugoročne akcije) i naznaka tijela odgovornih za provedbu.
	PRILOZI	

1 METODOLOGIJA

1.1 Pristup Okvirnoj strategiji prometa

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

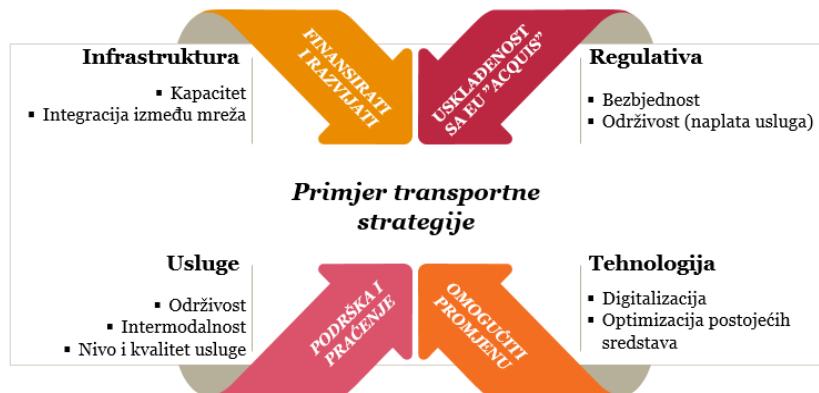


1. Dijagnostika: definiranje scenarija trenutačnog stanja i jasno razumijevanje trenutačne situacije prometnog sustava (npr. trenutačne slabosti, uska grla itd.). Ovaj zadatak uključuje prikupljanje podataka i analizu prikupljenih podataka.
2. Strategija: razvijanje vizije prometne mreže (usluge, infrastruktura, regulativa, ICT) zasnovane na razumijevanju scenarija trenutačnog stanja. Prema tome, cilj ovog zadatka je identificiranje ciljeva i akcija koje je potrebno provesti da bi se otklonila trenutačna uska grla i nedostaci prometnog sustava i da bi se dostigla razina usluga koju zahtijevaju građani.
3. Plan razvijanja: odlučivanje, u okviru proračunskih ograničenja, o višegodišnjim investicijama i mjerama u prometu (usluge, infrastruktura, regulativa, ICT), na temelju specifičnih performansi različitih ciljeva i akcija testiranih u zadatku 2. Akcijski plan uključuje definicije pokazatelja za praćenje i evaluaciju prometne politike i investicija izabranih od strane kreatora politike.
4. Priprema: priprema provedbe akcijskog plana (detaljni projekt i planiranje).
5. Provedba: primjena programa definiranog u programskim fazama.
6. Praćenje i procjena: pratiti rezultate i utjecaje programa i poređiti ih sa strateškim ciljevima definiranim tijekom planiranja.

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

- Analiza postojećeg stanja ("Dijagnostika")
- Razvitak strategije ("Definiranje ciljeva i akcija")

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



Ispod su prezentirani najvažniji elementi strateškog planiranja Strategije.

Stupovi OSP-a	Ključni elementi Okvirne strategije prometa
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> Definiranje tehnički i finansijski izvodljivog scenarija razvijanja mreža prema identificiranim prioritetima (poseban fokus će biti na proširenju koridora TEN-T Osnovne mreže) uzimajući u obzir širok opseg postojećih studija o razvoju prometne infrastrukture u državi Verifikacija usklađenosti planiranja infrastrukture u BiH s praksama primjenjenim u drugim državama regije, radi osiguravanja pravodobnog napretka povezanosti cijelog zapadnog Balkana
Usluge	<ul style="list-style-type: none"> Analiza visoke razine tržišne pozicije, postojećih usluga i finansijske situacije ključnih aktera u sektoru prometnih usluga, kao i svjesnost/ekspertiza ključnog osoblja Analiza trenutačnog planiranja usluga i praksi upravljanja postojećim uslugama u javnom prijevozu (npr. gradski i međugradski autobusi, poduzeća za prijevoz putnika i tereta) i usklađivanje standarda Definiranje plana proširenja prometne usluge sa specifičnim mjerama koje se odnose na probleme uočene tijekom gore navedene analize (npr. smanjenje starosti vozila i razine zagađenja, povećanje učestalosti i kapaciteta usluga, intermodalna povezanost itd.) i usklađivanje s infrastrukturnom strategijom
Regulativa	<ul style="list-style-type: none"> Analiza potrebnih zakonskih usklađivanja sa zakonima EU Razvitak izvodljivog puta za potpuno usklađivanje, s općim fokusom na isplativa rješenja koja će minimizirati troškove prijelaza Integriranje regulatorne strategije u širu prometnu strategiju (npr. tehnološka i infrastrukturna unapređenja prometnog sustava bi trebalo da prate postojeće povođenje pravne regulatorne EU u pogledu ekonomске održivosti, očuvanja životne sredine, otvaranja tržišta, sigurnosti, zaštite potrošača itd.) Razvitak jasne vizije o akcijama potpore koje su neophodne za učinkovito usuglašavanje propisa (npr. uređaji za raspodjelu kapaciteta u željezničkom sustavu, suvremena 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 prioritetnih 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 sustava BiH do 2030. godine.

Kao što je detaljno opisano u relevantnom dijelu, posebni ciljevi Okvirne strategije prometa proizilaze iz "viših" ciljeva. Ovi ciljevi su sukladni Okvirnoj prometnoj politici BiH 2015.-2030. koja definira okvirne ciljeve za prometni sektor te predviđa definiranje prometnih strategija, sukladno Ustavu BiH, na razini BiH, njena dva entiteta i Brčko distrikta. Takvi viši ciljevi su posebno relevantni za međunarodne i međuentitetske akcije. Prema Ustavu BiH, državna razina je mjerodavna 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 trenutačne situacije (zasnovanoj na analizi potreba i službenih dokumenata).

Sukladno 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 provedbu, i to kao: "kratkoročne" (2016.-2020.), "srednjoročne" (2021.-2025.) i "dugoročne" (2026.-2030.) kategorije aktivnosti. OSP također definira mjerodavna tijela i instrumente za provedbu svake akcije.

1.3 Potrebni podaci i način prikupljanja

Znatan broj studija i dokumenata prikupljeni su za analizu trenutačnog stanja prometnog sustava 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. Aktualne studije i izvješća o prometnom planiranju, uključujući: prometna ulaganja po različitim vidovima prometa (željeznički, cestovni, zračni, unutarnji plovni putevi), faze ulaganja, izvore financiranja itd.
2. Regulative za pojedine vidove prometa s posebnim naglaskom na: otvaranje tržišta, sustave naplate cestarine, sigurnost, prava putnika itd.
3. Podaci o prometu
 - Vremenske serije potražnje za međugradski prijevoz po različitim vidovima prometa (željeznički, cestovni, zračni, unutarnji 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. s 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. Financijski podaci
 - Posljednje dostupne bilance uspjeha željezničkih poduzeća (ŽFBiH, ŽRS); za iste aktere: kadrovski i podaci o voznom parku; učinci (putnički i teretni voz * km) itd.
 - Posljednje dostupne bilance uspjeha zračnih luka otvorenih za komercijalni promet u Sarajevu, Banjoj Luci, Tuzli i Mostaru
5. Podaci o prometnoj infrastrukturi prema vrstama:
 - karta, duljina rute i značajke autocesta i magistralnih cesta
 - karta, duljina rute i značajke željeznice
 - duljine pista i proširenje terminala na zračnim lukama otvorenim za komercijalni promet u Sarajevu, Tuzli, Banjoj Luci i Mostaru
 - ECMT klase unutarnjih 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
 - Povjesni 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 sudionika i u ciljnim razgovorima s relevantnim osobama. Konzistentnost i cjelovitost prikupljenih podataka provjerili su lokalni stručnjaci i predstavnici uključenih ministarstava, javnih poduzeća i vlasti, na sastancima održanim tijekom izrade ovog izvješća.

2 POSTOJEĆE STANJE

2.1 Socijalno-ekonomski pregled

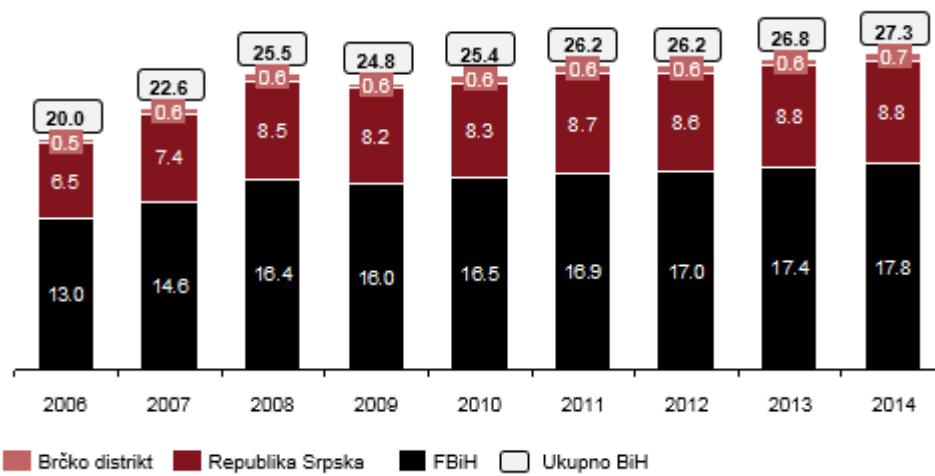
Ocjena ukupnih ekonomskih pokazatelja neke zemlje, mjerena kretanjem glavnih makroekonomskih pokazatelja, od presudne je važnosti za provedbu precizne analize prometa, pogotovo kada se pokušavaju predvidjeti budući trendovi potražnje za uslugama prometa.

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

2.1.1 BDP

Ekonomski pokazatelji zemalja i regije se uglavnom ocjenjuju promatranjem 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.

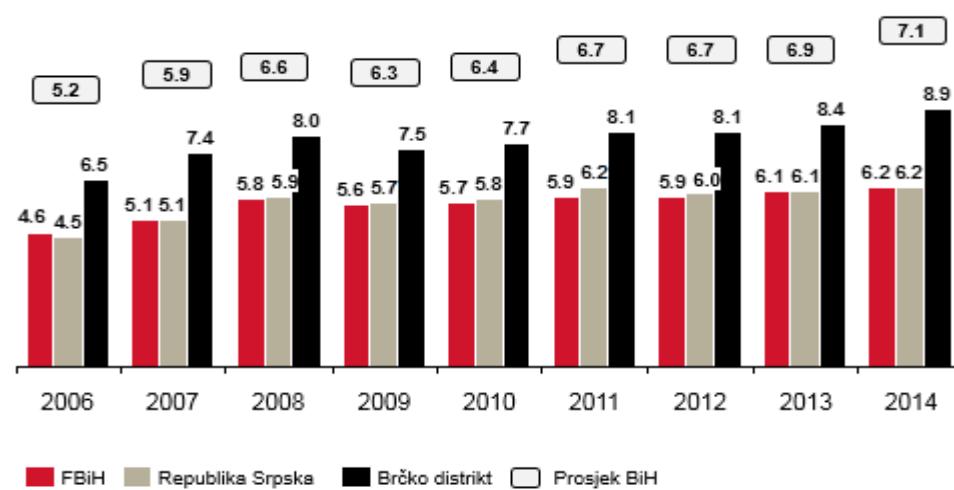
Grafikon 1 prikazuje razine BDP-a, mjerene u milijardama bosanskohercegovačkih konvertibilnih maraka (KM), zabilježene za državu BiH (uključujući i razine za entitete FBiH i RS i za BD) između 2006. i 2014. godine, izuzimajući 2009. godinu takozvane globalne "Velike recesije", a ekonomski proizvod prikazuje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

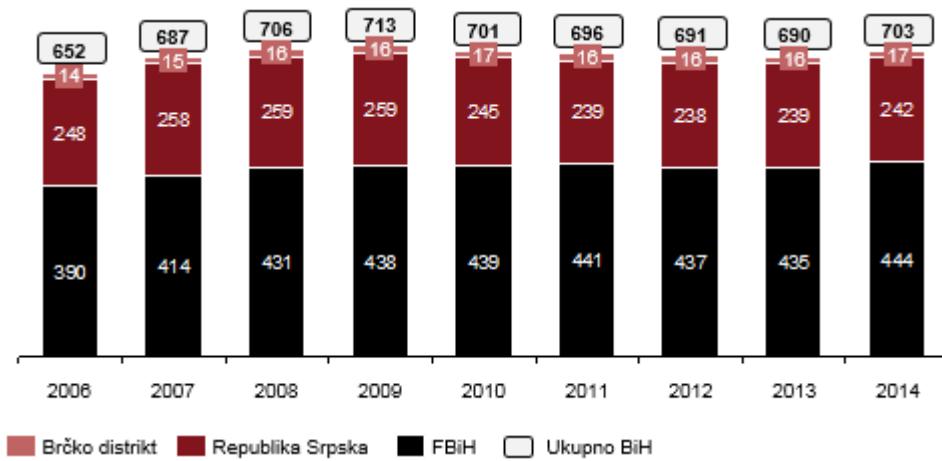
Bruto domaći proizvod po glavi stanovnika, 2006.-2014. (u tisućama KM)

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

Grafikon 2 prikazuje razine BDP-a po glavi stanovnika, mjereno u tisućama KM, promatrano u razdoblju od 2006. do 2014. godine na državnoj razini. 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 entitetskoj razini, 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 tijeku analiziranog razdoblja.

2.1.2 Uposlenost

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



Grafikon 3
Broj uposlenih osoba, 2006.-2014. (u tisućama)

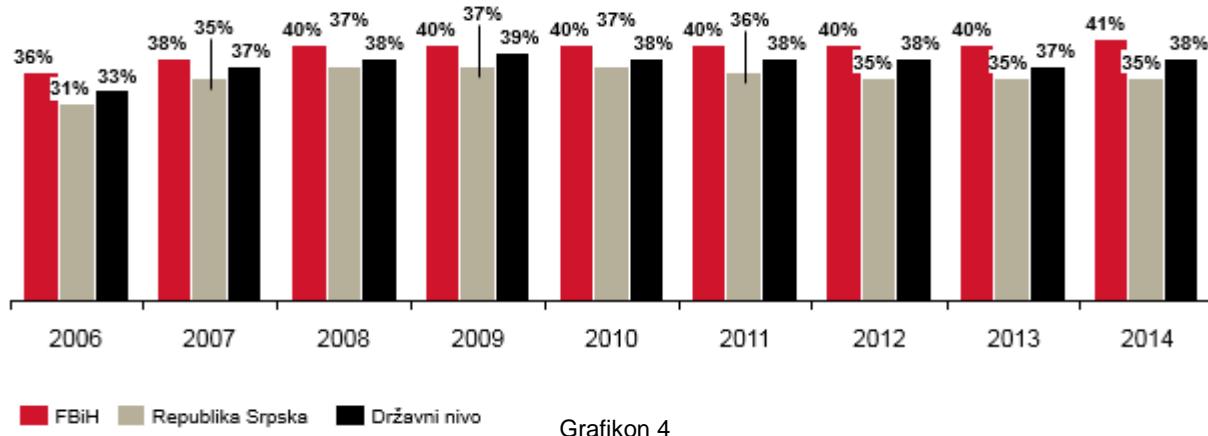
Izvor: Statistički godišnjak 2015. godine, Zavod za statistiku FBiH; Zavod za statistiku RS, Upitnik o radnoj snazi i Statistički godišnjak RS za 2015. godinu, BHAS

Točnije, podaci zabilježeni u odnosu na opće razine uposlenosti provjereni su za državu u cijelini i za pojedine entitete. Gore navedeni Grafikon 3 prikazuje uposlene osobe u BiH na godišnjoj razini. Uposlene osobe su one koje su uposlene na neodređeno ili određeno razdoblje, radeći puno ili skraćeno radno vrijeme. Moguće je primjetiti da je broj uposlenih osoba rastao konstantno od 2006. do 2009. godine. Zatim je uslijedilo četverogodišnje razdoblje pada, dok je blagi oporavak zabilježen u 2014. godini.

Međutim, podaci prikupljeni na entitetskoj razini pokazuju da su trendovi upošljavanja bili vrlo različiti među entitetima. Zapravo, FBiH je doživjela značajan i stalni rast tijekom promatrano razdoblja, bilježeći ukupni maksimum od 444 tisuća uposlenih u 2014. godini, u odnosu na zabilježenih 390 u 2006. Sličan rast je uočen i za Brčko distrikt, dok je konstantno smanjenje broja uposlenih zabilježeno u Republici Srpskoj od 2009. godine pa nadalje.

Trend stope uposlenosti za obuhvaćene države i regije prikazan je na grafikonu u nastavku. Navedeni pokazatelj predstavlja omjer broja uposlenim 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 uposlene i neuposlene osobe.

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



Grafikon 4

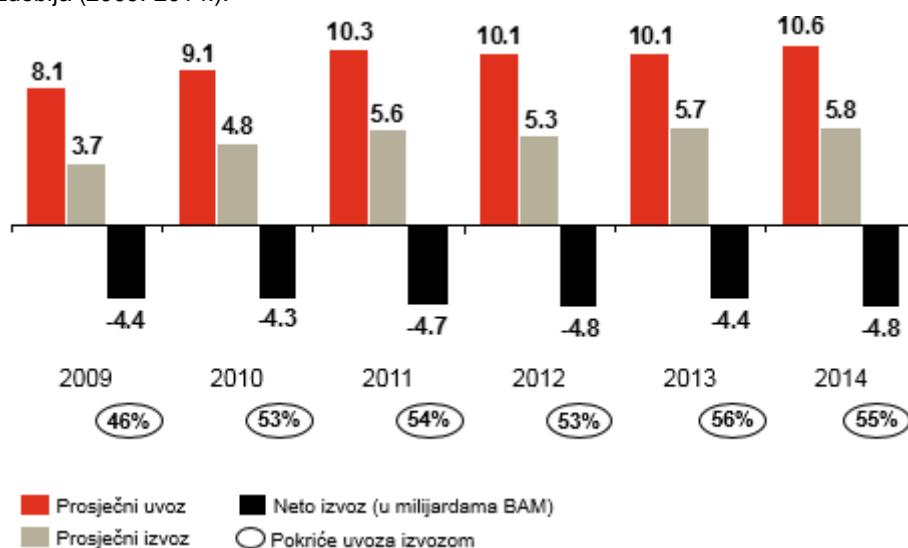
Stopa uposlenosti, 2006.-2014.

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

Podaci za FBiH su sukladni onim koji su zabilježeni za broj uposlenih. S druge strane, unatoč smanjenju broja uposlenih osoba, stopa uposlenosti je rasla u Republici Srpskoj tijekom promatranog razdoblja, signalizirajući vjerojatno smanjenje dobi radno sposobnog stanovništva koje bi moglo biti posljedica razvijenja regionalne demografske krivulje, odnosno migracija.

2.1.3 Vanjska trgovina¹

U ovoj sekciji se analiziraju međunarodni trgovinski tokovi koji uključuju BiH i njene trgovinske partnerne. Grafikon 5 prikazuje trend uočen za trgovinsku bilancu države prema uvoznim i izvoznim vrijednostima. Iako izgleda da je trgovinska bilanca bila stalno negativna, čini se da je međunarodni opseg trgovine konzistentno rastao tijekom analiziranog razdoblja (2009.-2014.).

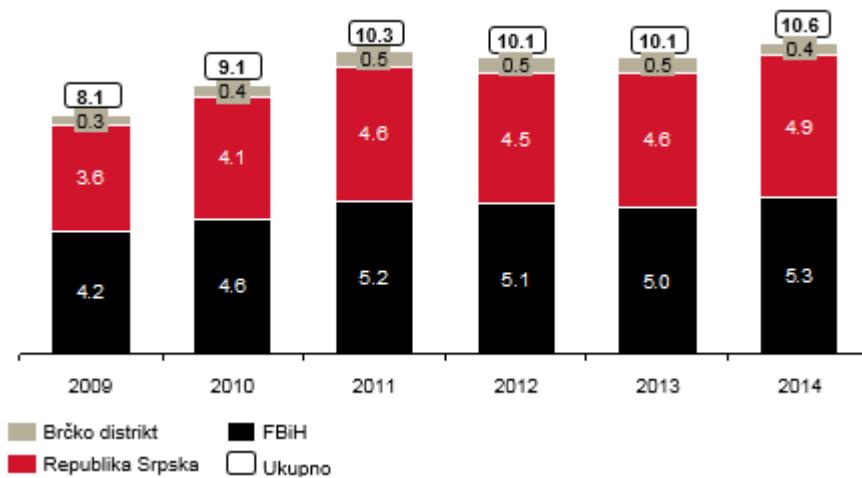


Grafikon 5

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

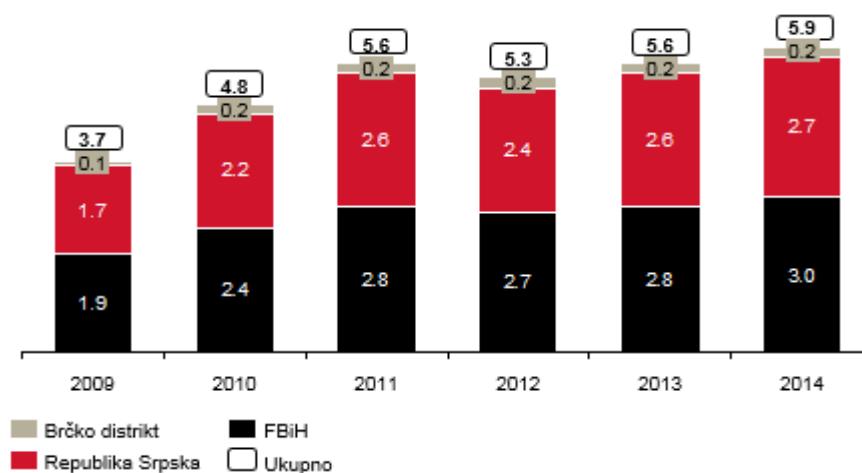
¹ Izvor: Statistički godišnjak RS, studeni 2015.



Grafikon 6

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

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



Grafikon 7

Ivoz, 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:

- Gospodarstvo je zabilježilo rast u promatranom razdoblju, kako u apsolutnom iznosu tako i po glavi stanovnika
- Uposlenost 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 promatranom razdoblju, sa izuzetkom uposlenosti. Podaci o prometu prikazani narednim poglavljem će potvrditi da je mobilnost povećana u slučaju najznačajnijeg vida prijevoza (cestovnog), dok su razine prometa više fluktuirajuće u ostalim vidovima prijevoza.

2.2 Ceste

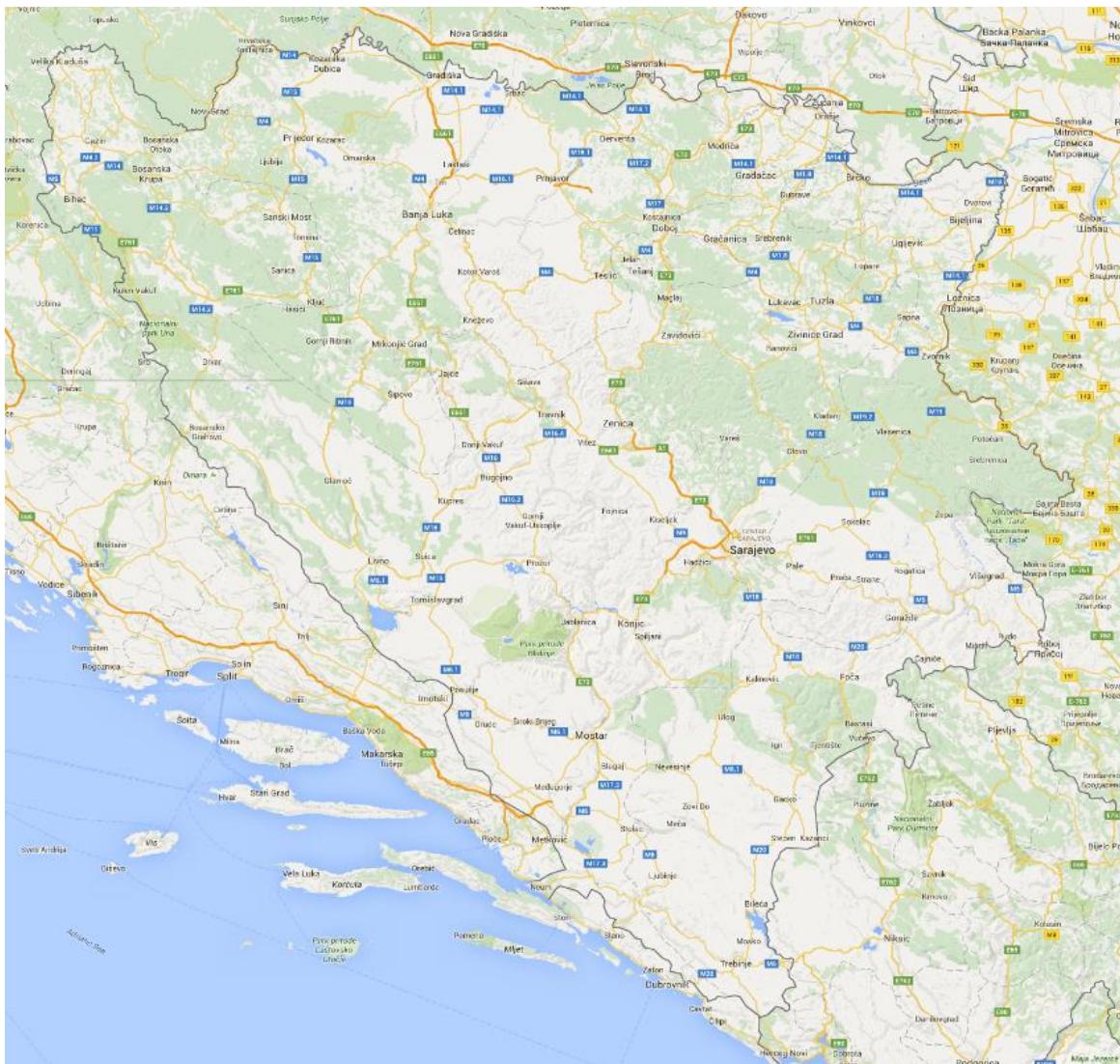
2.2.1 Infrastruktura

2.2.1.1 Državna razina (međunarodna i međuentitetska)

Ukupna duljina 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 regiji zapadnog Balkana, zbog uključenja u **SEETO sveobuhvatnu mrežu**⁴. U tom smislu, **sveobuhvatnu mrežu**, identificiranu SEETO Memorandumom o razumijevanju,

² Dionice cesta koje zadovoljavaju visoke standarde kvalitete, odlikovane odvojenim kolovozom (2x2 + 1 zaustavna traka), s maksimalnom dozvoljenom brzinom preko 110 km/h i bez križanja na istoj razini s 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 utemeljena Memorandumom o razumijevanju za razvitak regionalne mreže prometa (MoU) potpisanim 11. lipnja 2004. godine od strane vlada Albanije, Bosne i

treba promatrati kao multimodalnu regionalnu prometnu mrežu koja je osnova za realizaciju prometnih investicijskih programa.

Pored toga, 27. kolovoza 2015. godine, tijekom **Samita zapadnog Balkana 6 (WB6)** održanog u Beču, predstavnici WB6 i Europske unije su postigli dogovor o indikativnom proširenju **Transeuropske 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 sukladno tome ažurirane.⁵

Prateći strukturu s 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 europske 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 prioritetnih 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, Biće Jugoslavenske Republike Makedonije, Crne Gore i Srbije i Misije Ujedinjenih naroda na Kosovu i Europske komisije

⁵ Shodno tome, Aneks III. Uredbe (EU) br. 1315/2013 je dopunjeno 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 – Doboј 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 provedbu Mediteranskog koridora i TEN-T produžetka osnovne mreže.

Agenda o povezivanju⁷, uključena i u Aneks 1 WB6, definira status sufinanciranja investicijskih projekata na zapadnom Balkanu u 2015. godini. Sljedeća tabela sadrži dva cestovna projekta sadržana u Agendi o povezivanju BiH, gdje su navedeni izvor financiranja (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 financiranja	Opis	Investicija (milijuni eura)	Subvencija (milijuni 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
Investicijski 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 Transeuropske 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 "Paneuropskih koridora". Dakle, "Koridor Vc" označava južni produžetak bivšeg "Paneuropskog 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/ruta čiji su dio, kao i njihove europske cestovne kodove:

Paneuropska 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

Paneuropska ruta	Od	To	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 Paneuropski koridor/rutu kao i transeuropsku 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 konzultacija s 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 financiranje – napredni projekti za koje je dostupna sveobuhvatna ocjena, na temelju izvršene studije izvodljivosti i, ako je dostupno, kompletna projektna dokumentacija, sukladno 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 tijekom SEETO procesa suradnje je bilo široko prihvaćanje nove SEETO metodologije za ocjenjivanje prioritetnih projekata usvojene u srpnju 2012. godine kako bi se regionalnim sudionicima i potencijalnim eksternim financijerima pružio neutralan i konzistentan pogled na kvalitetu 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 financiranje" u Višegodišnjem planu SEETO 2016, kao relevantnog za razvitak 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.

Paneuropske rute	Referenca ka MAP 15 ili MAP 16	Naziv projekta	TEN-T mreža	Procjenjeni trošak (milijuni eura)	Duljina (km)	SEETO prioritetni projekat	TEN-T preidentificirani projekat
Vc	MAP 2015	Izgradnja dionice autoceste Odžak – Vukosavlje – Podnovlje – Rudenka - Doboј 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 prioritetnih projekata koji ispunjavaju uvjete za EU financiranje prema SEETO MAP 2016

Izvor: SEETO MAP 2016

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

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

Referenca	Izvor finansiranja	Opis	Investicija (milijuni eura)	Subvencija (milijuni 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 čvorišta Johovac i čvorišta Rudanka, priključak na cestu Doboј – Banja Luka	420	69	Da	Da

Tabela 4

Lista prioritetnih projekata koje je Vlada BiH dostavila EU za financiranje, 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 financiranje, kao ni u listu preidentificiranih projekata.

2.2.1.2 FBiH

Glavne značajke cestovne mreže na entitetskoj razini:

Postojeće ceste imaju sljedeće značajke:

- Ukupna duljina autoceste u uporabi je 92 km
- Ukupna duljina 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

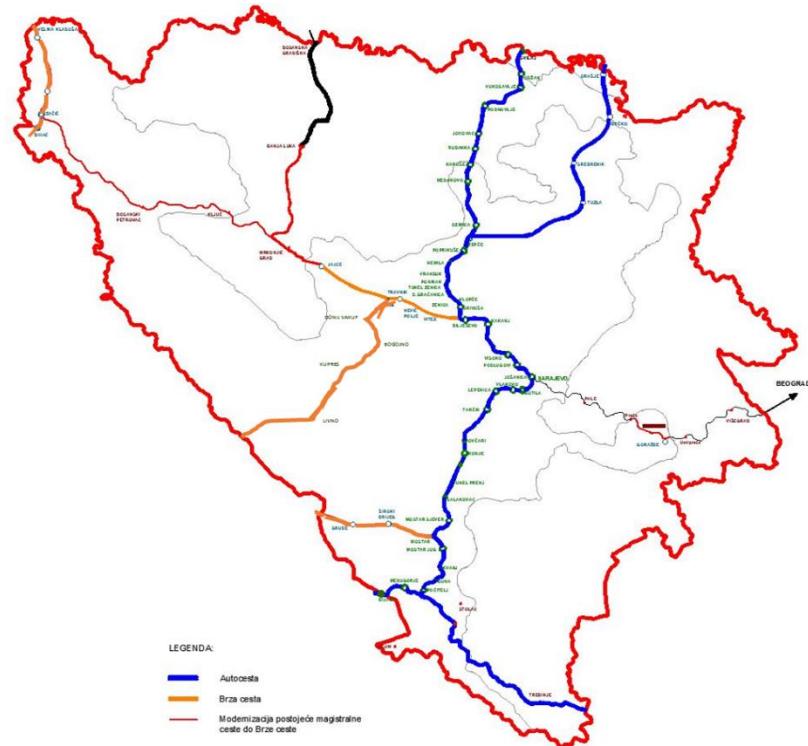
- Veliki broj magistralnih i regionalnih cesta zahtijevaju značajne intervencije
- Prometna uska grla u većim gradovima
- Kritični čimbenici na cestovnoj mreži: crne točke, loša geometrija, razina razvijanja zemlje koja ne dozvoljava odgovarajuću rekonstrukciju

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 (s procijenjenim ukupnim troškom od oko 472 milijuna eura). Glavni problem za razvitak autocesta je postojeći model financiranja
- Magistralne ceste: Glavne planirane intervencije se sastoje od "Programa modernizacije" koji će se razvijati konkretno u kratkom i srednjem roku
 - a) Kratkoročne investicije (u tijeku 2016.-2020.) s procijenjenim ukupnim troškom od oko 165,72 milijuna eura (dijelom financirane kroz kredit EIB-a/ WB-a od 100,72 milijuna eura a ostatak financiran kroz EBRD)
 - b) Srednjoročne investicije s procijenjenim ukupnim troškom od oko 126,45 milijuna eura će se financirati putem kredita EBRD-a

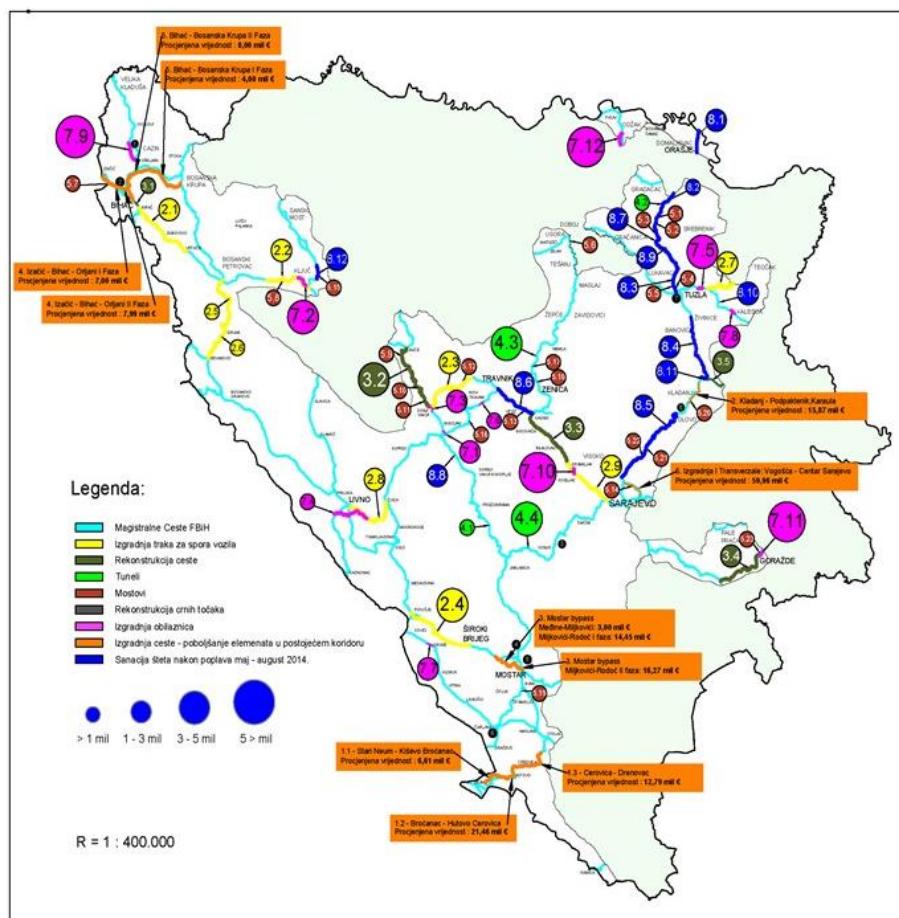
Sljedeća mapa prikazuje prioritetne projekte na mreži autocesta (plava) i brzih cesta (žuta), uključujući i projekt za modernizaciju magistralnih cesta do razine brzih cesta (crvena).



Mapa 4
Posljednja službena karta autocesta i brzih cesta

Izvor: Obrada od strane konzultanta na temelju informacija dobijenih od FMPiK i JP Autoceste, travanj 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 značajke cestovne mreže na entitetskoj razini:

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

- 32 km autopiste, 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:



Mapa 6
Cestovna mreža RS
Izvor: Izmjene i dopune Prostornog planu RS 2025.

Glavna kritična pitanja

Kao što je već spomenuto, magistralne ceste imaju ukupnu duljinu 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% s nagibom preko 6%
- 14% s nagibom od 10%

Planirane intervencije

Kako bi se prevazišla glavna uska grla i postigao razvitak 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 – Vukovar itd.) koje zahtijevaju kompletну rekonstrukciju

⁸ Izmjene i dopune Prostornog Plana RS 2025. "Službeni glasnik RS", br. 15-2015., u dalnjem 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

Sukladno Dopunama Prostornog plana Republike Srpske do 2025. godine i planovima upravljanja javnim cestama, u budućem razvojnog razdoblju 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 razdoblju 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 (Kneževi)



Mapa 7
Uska grla i kritična mjesta

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

U narednom razdoblju, sukladno Izmjenama i dopunama Prostornog plana Republike Srpske do 2025. godine, planirano je da se izgrade obilaznice oko većih regionalnih središta u Republici Srpskoj.

Navedeni prioriteti za izgradnju cestovne mreže i obilaznica će se provesti sukladno godišnjim planovima i finansijskim mogućnostima.

2.2.1.4 Brčko distrikt

Glavne značajke 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 s dvije trake, 6-7 m širine
- **Mreža regionalnih cesta:** 40 km; R458 Brčko - Lopare i R460 Brčko - Gračanica; standard regionalnih cesta: pojedinačne ceste s 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 razvitak mreže cesta, u Distriktu su planirane sljedeće investicije i intervencije:

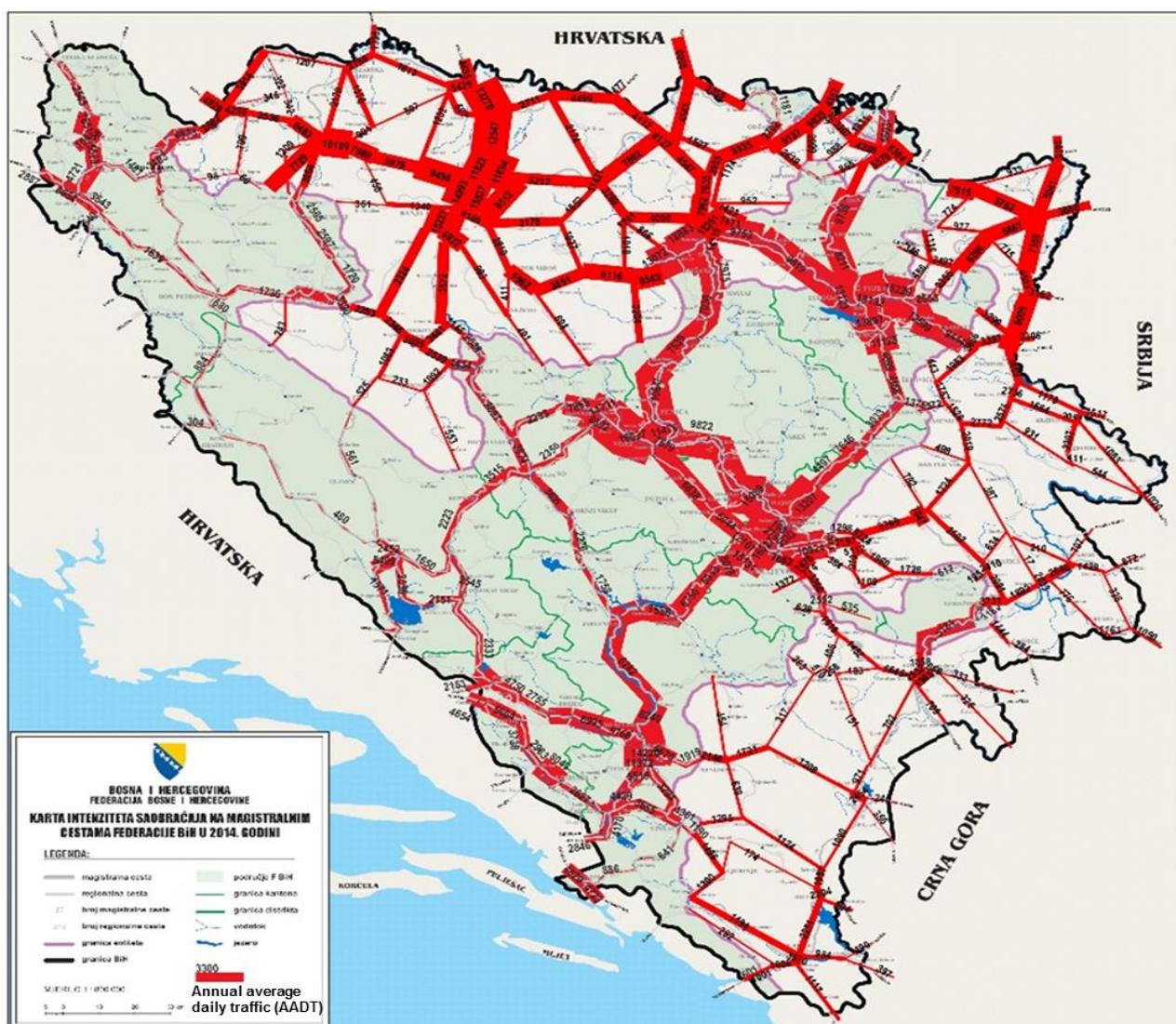
- Nove dionice:
 - Izgradnja obilaznice zapad – istok koja će imati ulogu usmjeravanja toka tranzitnog prometa iz gradskog područja Brčkog (standardi magistralnih cesta za 80 km/h, duljine 18 km)
 - Izgradnja autoceste Tuzla – Orašje (50 km prolazi kroz BD, uključujući poveznice na postojeće cestovne mreže)
 - Autocesta Tuzla – Orašje: Gorica – Brka – Dubrave; provedba projekta je planirana, ali još nije počela
 - Obilaznica: Gorice – Grbavica – Čađavac – Gredice; provedba 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 milijuna KM + 1 milijuna KM godišnje
 - Rekonstrukcija zastarelog asfalta: 1 milijun 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) tijekom 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 s obzirom na činjenicu da su najveći gradovi vertikalno pozicionirani. Jedinica mjere toka prometa je prosječni godišnji dnevni promet.



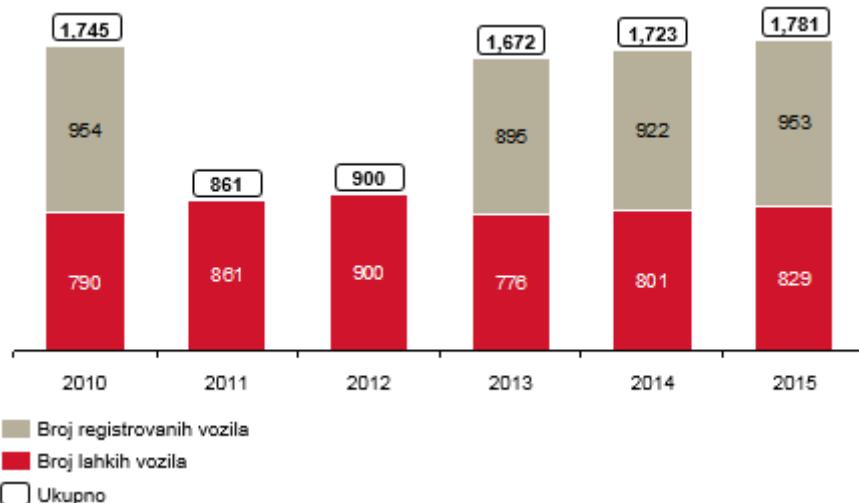
Mapa 8

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

Izvor: Brojanje prometa na magistralnim cestama u 2014. godini
http://www.jpcfbih.ba/ba/publikacije/Brojanje_saobracaj_F_BiH_2014.pdf

2.2.2.2 Cestovni promet putnika: vozni park i promet

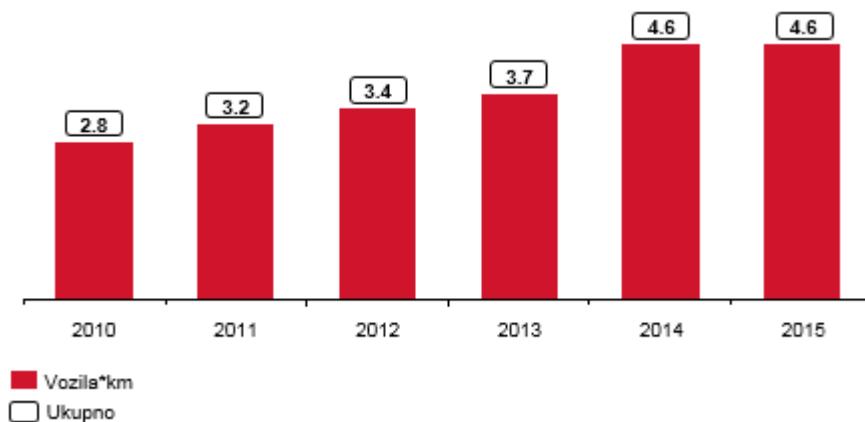
Sljedeći grafikoni prikazuju povijesni trend cestovnog prometa u BiH. U 2011. i 2012. godini, BiH je imala najveći broj vozila u zadnjih 6 godina. U 2010. i 2015. godini, BiH je imala približno isti broj vozila. Broj lako vozila se značajno ne razlikuje u zadnjih 6 godina. Broj pređenih kilometara ima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



Grafikon 8

Povijesni trend cestovnog prometa u BiH – broj registriranih motornih vozila, 2010.-2015. (u tisućama)

Izvor: Agencija za statistiku BiH



Grafikon 9

Povijesni trend cestovnog prometa u BiH – vozila*km, 2010.-2015. (u milijunima)

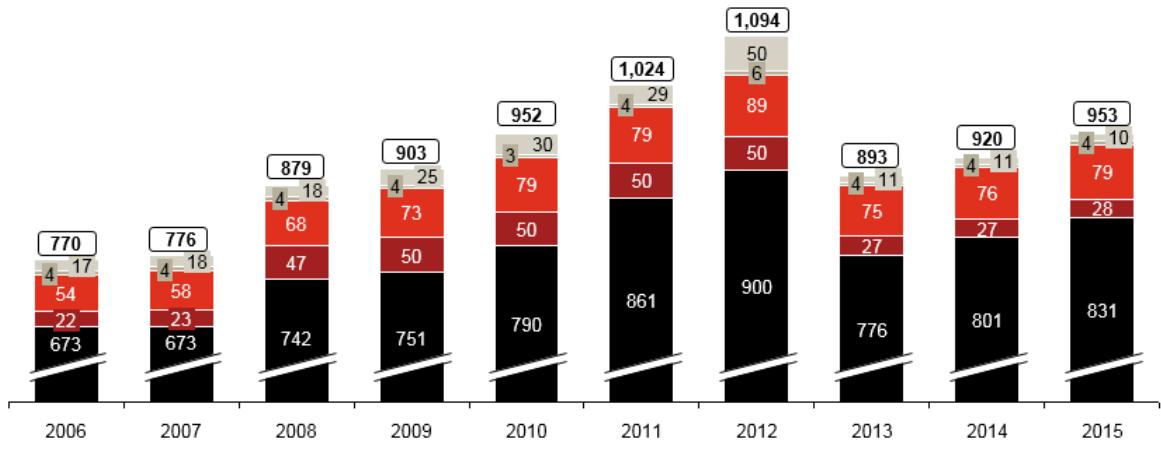
Izvor: Agencija za statistiku BiH

Glavna polazišta - odredišta su dionice:

- Sarajevo – Tuzla
- Zenica – Travnik
- Zenica – Doboј
- 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.



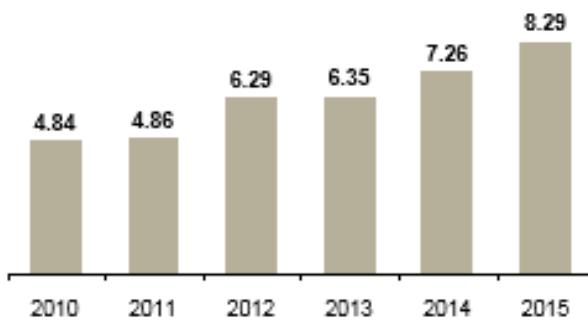
Grafikon 10
Broj registriranih motornih vozila u BiH (2006.-2015.)

Izvor: IDDEEA, BIHAMK, Sarajevo

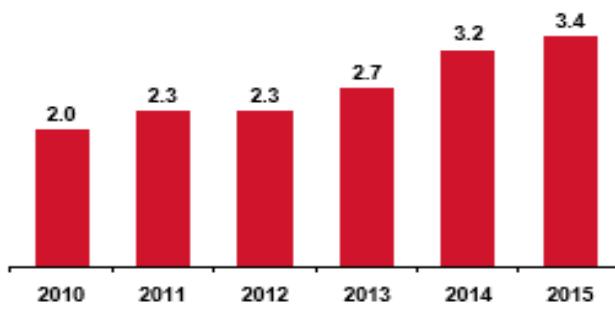
2.2.2.3 Teretni cestovni promet: vozni park i promet

Sljedeći grafikon prikazuje povijesni 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%), opseg 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 milijunima 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:

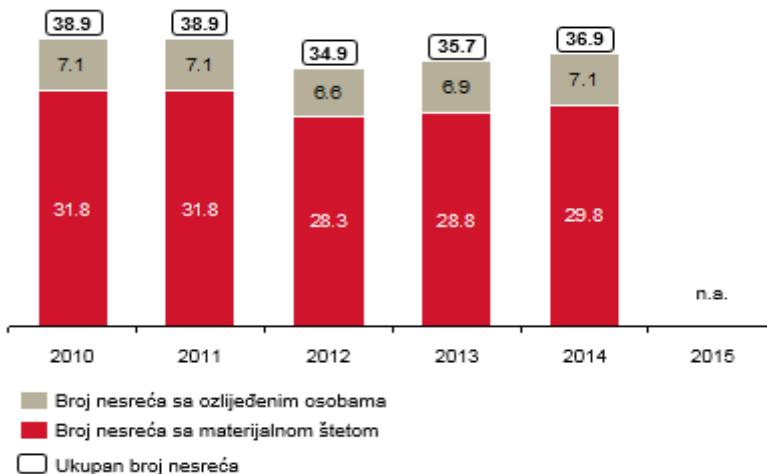
- Sarajevo – Tuzla
- Zenica – Travnik
- Zenica – Doboј
- Banja Luka – Gradiška
- Sarajevo – Mostar
- Brčko – Bijeljina
- Travnik – Bihać

2.2.2.4 Sigurnost

Prometne nesreće

Sljedeći grafikon prikazuje povijesni 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 mijenja tijekom ovog razdoblja, 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

Povijesni trend prometnih nesreća (u tisućama), 2010.-2015.

Izvor: IDDEA; BIHAMK

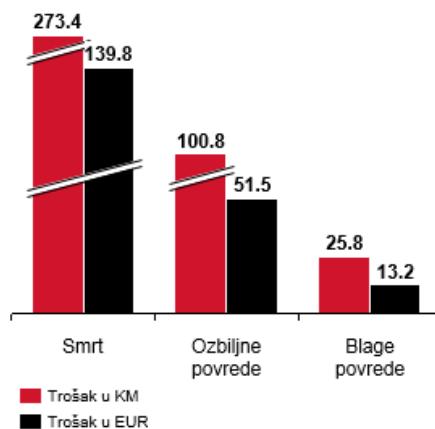
Strategija sigurnosti cestovnog prometa u BiH: unutarnji institucionalni okvir, politička situacija i neadekvatan odnos mjerodavnih i odgovornih institucija prema problemu cestovnog prometa su uzrokovali da BiH još uvijek nema strategiju sigurnosti cestovnog prometa.

Također, unutarnji institucionalni okvir i politička situacija u prošlosti su uzrokovale usvajanje sljedećih strategijskih 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 ozljeđenih, a uključuje naknadu za bol, tugu i patnju.

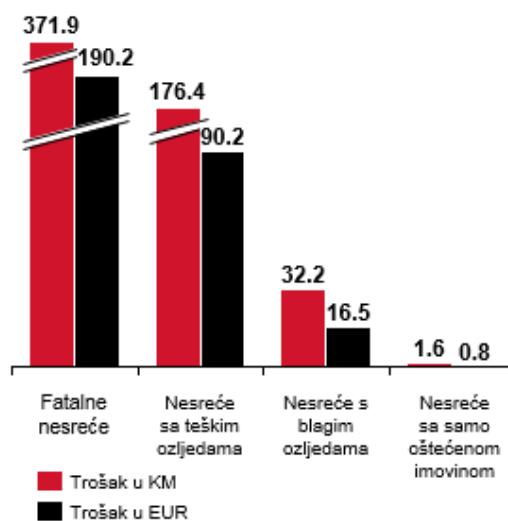
Detalji o ovim pokazateljima su prezentirani na naredna tri grafikona:



Grafikon 14

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

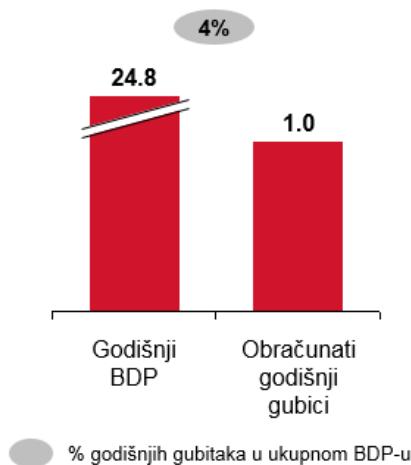
Izvor: WB; Izvješće o troškovima prometnih nesreća u FBiH i RS



Grafikon 15

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

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



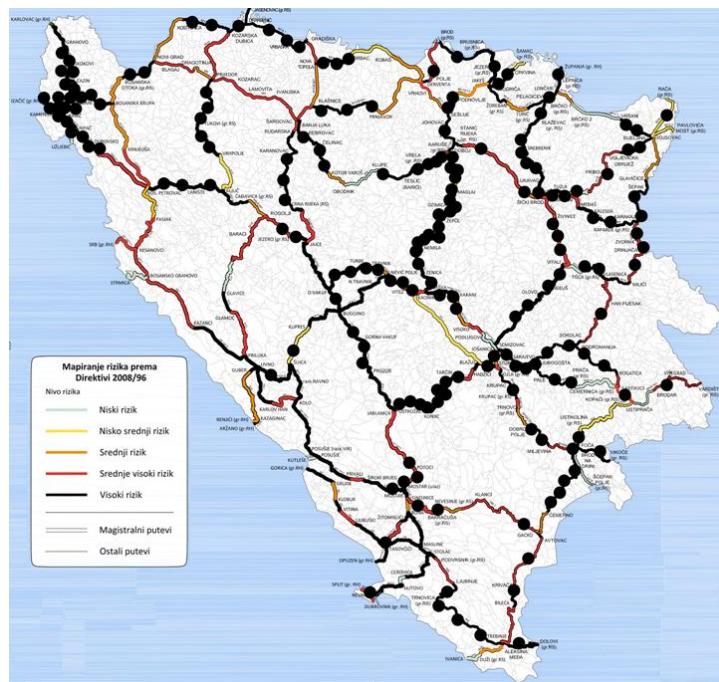
Grafikon 16

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

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

Sigurnost na cestovnoj mreži

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



Mapa 9

Identificirane crne točke na autocestama i drugim velikim cestama u BiH

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

2.2.3 Regulativa

Upravljanje cestovnom mrežom u BiH se provodi sukladno različitim razinama mjerodavnosti:

- **FBiH:** Magistralnim cestama upravljaju entitetske cestovne kompanije, JP Ceste FBiH, sukladno njihovoj teritorijalnoj i administrativnoj mjerodavnosti. Način upravljanja regionalnim cestama se razlikuje u odnosu na magistralne ceste. Zapravo, u FBiH županije su odgovorne za upravljanje regionalnim cestama, a provedeni su od strane županijske direkcije za ceste preko odgovarajućih županijskih ministarstava. Autocestama upravlja JP Autocesta FBiH.
- **RS:** JP putevi RS ima mjerodavnost nad regionalnim cestama. Pored toga, direkcija ima mjerodavnost nad lokalnim cestama unutar teritorija RS, koji posjeduje entitetski karakter. Lokalnom cestovnom mrežom upravljaju relevantne općinske vlasti u izravnoj suradnji sa županijskim 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 mjerodavnosti Vlade Brčko distrikta BiH.

2.2.3.1 Regulatorni okvir na državnoj razini

Unutar MKP BiH nalazi se **Sektor za promet** s Odsjekom za cestovni promet i **Sektor za prometnu infrastrukturu, pripremu i provedbu projekata** s Odsjekom za ceste, željeznice, plovne puteve, luke i cjevovode i Jedinicom za provedbu 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 provedba međunarodnih konvencija i sporazuma koji se odnose na cestovni promet
- Praćenje međunarodnog i međuentitetskog cestovnog prometa
- Koordinacija u provedbi glavnih cestovnih projekata (npr. autocesta na Koridoru Vc)
- Sudjelovanje u relevantnim međunarodnim organizacijama (SEETO, CEMT itd.)
- Sudjelovanje u razvitu politike u koordinaciji s entitetima i Brčko distrikтом

Sljedeći zakoni predstavljaju pravni okvir za upravljanje i razvitak 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 komunikacijskih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi s 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 informacijskih tehnologija
- **Zakon o sigurnosti cesta (prosinac 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 (prosinac 2001. godine)** definira uvjete za cestovni promet putnika i robe u međunarodnom i međuentitetskom prometu, inspekcijskog 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 suradnje 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 razvitu infrastrukturu prioritetnih cesta međunarodne i međuentitetske relevantnosti, prvenstveno ciljujući 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 regulatororna pitanja u BiH

Glavna regulatororna pitanja	Opis
Uspostaviti sustav naplate naknade za korištenje cesta i adekvatan i stabilan izvor sredstava za održavanje	<ul style="list-style-type: none"> Koraci koje treba provesti radi provedbe 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 uspostavu mehanizma za osiguranje koordinacije za pitanja sigurnosti na cestama (harmonizacija u reguliranju pitanja sigurnosti na cestama). Uspostava sustava finansiranja za održavanje cesta od strane oba entiteta s ciljem da se: (i) osigura adekvatan i siguran izvor sredstava za održavanje; (ii) uspostavi sustav naplate naknade za korištenje cestovne mreže; (iii) osigura odgovornost entitetskih vlasti za imovinu koja je vezana za ceste. Razvitak zajedničkih politika za provedbu pravila o emisiji štetnih plinova za motorna vozila, dogovorenih na državnoj razini.
Ohrabriti partnerstvo između privatnog i javnog sektora (JPP) ili koncesijske sheme za pribavljanje kapitala neophodnog za izgradnju cesta	<ul style="list-style-type: none"> Razvitak zajedničkih kriterija za određivanje prioritetnih investicijskih projekata za ceste kako bi se izbjeglo precjenjivanje projekata. Uspostava okvira za tendere prilikom ugovaranja koncesija, što je uvjet za osiguravanje komercijalne efikasnosti u dizajniranju, izgradnji i operativnim fazama cestovnih projekata. Ospособiti entitete da pregovaraju o setu složenih ugovornih obveza u okviru koncesijske sheme, što čini izgradnju infrastrukture mnogo složenijom u odnosu na cestovne projekte financirane od strane države.

2.2.3.2 FBiH

Regulatorna tijela

- **Ministarstvo prometa i komunikacija FBiH (FMPiK)** obuhvaća sektor za cestovni promet i sektor za cestovnu infrastrukturu. Trenutačne ključne funkcije obuhvaćaju:
 - Izradu zakona i drugih pravnih akata za cestovni promet
 - Upravljanje i praćenje provedbe zakona za odgovornosti dodijeljene od strane trenutačne vlasti
 - Sudjelovanje u koordinaciji za provedbu projekata od međunarodnog i međuentitetskog značaja (Koridor Vc)
 - Izrada strategijskih planova i infrastrukturnih projekata vezanih za ceste

Upravljanje infrastrukturom

- **JP Autocese 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 županijama Unsko-sanskoj, Tuzlanskoj, Zapadnohercegovačkoj)
 - Administrativne jedinice u okviru županijskih ministarstava (ostale županije)

Financiranje cestovne infrastrukture

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

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

Ministarstvo je iniciralo nove trošarine (na gorivo):

- 0,05 eura/litara za autoseste
- 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 svojem teritoriju.

Sljedeći zakoni predstavljaju pravni okvir za upravljanje cestama i razvitak 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) definira 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) definira pravila za upravljanje, planiranje, financiranje, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu javnih cesta, javno-privatno partnerstvo vezano za ceste i provedbu 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) definira uvjete za cestovni prijevoz putnika i robe unutar Federacije BiH
- **Zakon o javnim poduzećima 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 obuhvaćaju:

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

2.2.3.3 Republika Srpska

Regulatorno tijelo

- **Ministarstvo saobraćaja i veza (MKT RS)** je entitetsko tijelo uprave, čije su mjerodavnosti utvrđene Zakonom o republičkoj upravi ("Službeni glasnik RS", br. 118/08). Ministarstvo vrši upravne i druge stručne poslove iz domena svoje mjerodavnosti. 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, sustav veza, radioveze, poštanski, telegrafski i telefonski promet, telekomunikacije, telekomunikacijsku infrastrukturu, koordinaciju i druge poslove.
- **Agencija za sigurnost prometa Republike Srpske**, utemeljena 2011. godine kao upravna organizacija u sastavu Ministarstva saobraćaja i veza, utemeljena je Zakonom o sigurnosti prometa Republike Srpske, odlukom Vlade Republike Srpske.

Upravljanje infrastrukturom

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

Financiranje cestovne infrastrukture

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

Aktivnosti financiranja, zaštite planiranja i izrade dokumenata, tehnički i tehnološki zahtjevi za izgradnju, rekonstrukciju, obnovu, održavanje, zaštitu i uporabu 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 financira iz kredita i donacija.

Glavna regulatorna pitanja za cestovni promet:

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

- **Zakon o ministarstvima Republike Srpske** (listopad 2002.) definira 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 sukladno zakonima RS i BiH.
- **Zakon o javnim cestama u Republici Srpskoj** (listopad 2013.) definira pravni položaj za upravljanje cestama, planiranje, financiranje, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu javnih cesta, javno-privatno partnerstvo (JPP) u cestama i provedbu monitoringa.
- **Zakon o sigurnosti u prometu Republike Srpske** (lipanj 2011.) definira sigurnost u prometu, uspostavu 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** (studenzi 2008.) definira uvjete za promet putnika i roba u Republici Srpskoj.

Glavna **zakonska pitanja** koja nisu u potpunosti riješena od strane mjerodavnih institucija obuhvaćaju:

- Zakonski okvir je djelomično usklađen s propisima Europske 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 Europskog parlamenta i Vijeća Europe, 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 Europskog parlamenta i Vijeća Europe, 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 tržiste 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 I 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 poduzeća u nacionalnom i međunarodnom prijevozu, OJ 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 poduzeća 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 s ciljem daljnog usklađivanja s regulativom EU
- Financiranje 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 provedbu 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, provedba 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 financiranje

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 poduzeće Putevi Brčko distrikta** je odgovorno za cestovnu infrastrukturu u Brčko distriktu i provedbu 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 razvitak cesta u Brčko distriktu:

- **Zakon o putevima Brčko distrikta** (rujan 2004.) definira pravni status kompanija zaduženih za upravljanje i održavanje cesta, planiranje, financiranje, izgradnju, obnovu, održavanje i zaštitu javnih cesta, javno-privatno partnerstvo u cestovnom prometu i njegovo praćenje. Izmjene iz 2013. godine su primjenjene od strane JP Putevi Brčko distrikta.
- **Zakon o sigurnosti prometa na putevima Brčko distrikta** (ožujak 2007.) definira pitanja sigurnosti u prometu, uspostavu 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** (veljača 2006.) definira uvjete za cestovni prijevoz putnika i roba u Brčko distriktu.
- **Zakon o javnim poduzećima Brčko distrikta**

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

- Uvjeti za ceste; upravljanje cestama s tri glavne funkcije (planiranje, financiranje i provedba)
- Zahtjevi sigurnosti u prometu, odgovornosti sudionika 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 poduzećima

2.2.4 Tehnologija

IPS – Inteligentni prometni sustav

Predstavljanje inteligentnog prometnog sustava (IPS) je planirano u Republici Srpskoj. On bi korisnicima cesta trebao ponuditi set usluga. Ove usluge su predstavljene pružanjem pravodobnih informacija korisnicima, na temelju 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 – Dobojski (u izgradnji) predviđeno je uvođenje Sustava za nadzor, upravljanje i kontrolu prometa (UNKP) ili IPS.

Autocesta Gradiška – Banja Luka je dio rute 2a: Okučani – Gradiška – Klašnice – Banja Luka - Donji Vakuf – Lašva. Ovaj pravac je izravna veza između Koridora Vc i Koridora X. Predviđeno je da se svi podsustavi ovog Sustava 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 svezi, obje dionice bile bi kontrolirane iz istog kontrolnog centra Laktaši.

S 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 mjerodavan za upravljanje, nadzor i kontrolu odvijanja prometa na dionici autosekte Prnjavor – Dobojski i planiranoj dionici autosekte Koridora Vc kroz Republiku Srpsku.

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

- Podsustavi za upravljanje prometom i prometnom signalizacijom koja nadzire prometne tokove induktivnim čvorištima ili kamerama, dojavljaju eventualne kvarove na signalizaciji ili izvanredne situacije u prometu, te na temelju ugrađenih algoritama obavljaju usklađivanje prometa;
- Podsustavi za kontrolu meteoroloških uvjeta (često u okviru sustava UNKP) koji prikupljaju informacije o vremenskim prilikama na autosesti i stanju površine cesta;
- Podsustavi za upravljanje cestama i izvanrednim situacijama koji kontroliraju, usmjeravaju i upozoravaju sudionike u prometu da bi time poboljšali protok ljudi i roba.

U Brčko distriktu IPS sustav ne postoji i, kako trenutačno izgleda, nije ni planiran.

Sustavi za naplatu cestarina

Trenutačno postoji samo jedna jedinica za naplatu cestarina (Jakupovci) na autosesti Gradiška – Banja Luka s "otvorenim sustavom za naplatu cestarina", a u uporabi je i ETC sustav. Dokumentacija za ostale naplatne postaje je u finalnoj fazi, s tim u svezi očekuje se da će u skorijoj budućnosti u potpunosti biti završen sustav za naplatu cestarine.

2.2.5 Zaključci

2.2.5.1 Infrastruktura

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

Administrativna razina	Opis
Državna razina	Cestovna infrastruktura igra važnu ulogu u socijalno-ekonomskom razvojku. Kako bi se ostvarili ovi ciljevi, moraju biti provedena sljedeća rješenja: <ul style="list-style-type: none"> • Integriranje cestovne infrastrukture u europske prometne koridore (npr. TEN-T sveobuhvatna cestovna/bazna mreža, Koridor Vc) • Definiranje Općeg okvira za provedbu teretnih koridora Europske unije • Razvitak međuentitetskih projekata i prekograničnih dionica (npr. granica Svilaj, most na rijeci Savi na kraju autoceste Odžak - Svilaj)
FBiH	Glavne potrebe i ciljevi vezani za razvitak cestovne mreže u FBiH su sumirani na sljedeći način: <ul style="list-style-type: none"> • Uopćeno, magistralne i regionalne ceste će biti nadograđene. Detaljnije: <ul style="list-style-type: none"> a) U pogledu magistralnih cesta: Prioritet je završetak modernizacije magistralnih cesta u sklopu programa 2016.-2020. i realizacija drugih strategijskih projekata 2020.-2030. b) U pogledu regionalnih cesta: Neophodno je postaviti set preciziranih investicijskih programa za regionalne ceste kojima upravljaju županije. Uspostava javnih institucija za regionalne ceste u svim županijama se trenutačno provodi a završeno je u tri od deset županija. • 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 provedeni svi predefinirani projekti uključeni u Plan povezivanja 6 zapadnog Balkana za 2015. Ovo se uglavnom odnosi na paneuropski 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	U razdoblju od proteklih 20 godina učinjeni su značajni napor na unapređenju kvaliteta mreže javnih cesta u Republici Srpskoj. I pored toga, trenutačno stanje mreže nije zadovoljavajuće. Da bi se kvaliteta javnih cesta unaprijedila, potrebno je: <ul style="list-style-type: none"> • Unaprjeđenje kvaliteta mreže magistralnih i regionalnih cesta • Integracija cestovne infrastrukture u europski tranzitni koridor (npr. nastavak izgradnje Koridora Vc u Republici Srpskoj). Glavni projekti za završavanje prioritetnih sekcija autocesta i brzih cesta u kratkom i srednjoročnom razdoblju 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 s Hrvatskom – veza s Koridorom X. i Koridorom Vc)
Brčko distrikt	Glavne potrebe i ciljevi vezani za razvitak cestovne mreže u Brčko distriktu su: <ul style="list-style-type: none"> • Unaprjeđenje nadogradnje magistralnih i regionalnih cesta • Prevazilaženje najkritičnijeg uskog grla na M14.1 u urbanom dijelu Brčkog • Prevazilaženje 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

Administrativna razina	Opis
	gradskih dijelova Brčkog (80 km/h, 18 km duga cesta) <ul style="list-style-type: none"> - Autoceste Tuzla - Orašje (npr. duljinom od 50 km prolazi kroz Brčko, uključujući veze za postojeću cestovnu mrežu)

2.2.5.2 Usluge

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

Administrativna razina	Opis
FBiH / RS / BD	<p>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 Europske unije. U cilju osiguravanja sigurnosnih zahtjeva i smanjenja broja prometnih nesreća, mogu se primijeniti sljedeći koraci:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izrada strategije za prometnu sigurnost • Poboljšanje odmarališta na autocestama i brzim cestama • Provedba 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 mјere koje stimuliraju uvoz novih i ekoloških vozila <p>Uzimajući u obzir razinu usluge i prava putnika, provedba obveznih javnih usluga u putničkom prijevozu je neophodna.</p>
FBiH / BD	<p>S obzirom na trenutačno stanje na postojećim autocestama, razina usluga nije adekvatna u smislu brzine, uskih grla, crne točke itd. Kako bi se pružila bolja razina usluga, kvaliteta 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.</p> <p>Što se komercijalnog aspekta tiče, neophodna je definicija komercijalnih usluga za putnike i odnosnog operativnog modela u FBiH.</p>
Republika Srpska	<p>Iako je promet baziran na principima slobodnog tržišta sa ciljem pružanja usluga svim korisnicima pod istim uvjetima, neophodno je unaprijediti sustav kako bi se povećala kvaliteta usluga i troškovna efikasnost prometnih operacija za prijevoznike. U ovom pogledu, neophodna je definicija komercijalnih usluga za putnike i odnosnog operativnog modela u FBiH.</p> <p>Drugi ključni aspekt koji treba imati na umu je unapređenje poslovnog okruženja kroz odstranjivanje administrativnih prepreka kako bi se poboljšala kvaliteta javnih cestovnih mreža koje pomažu provedbu investicija.</p>

2.2.5.3 Informacijske i komunikacijske tehnologije

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

Administrativna razina	Opis
FBiH / RS / BD	Neophodno je unaprijediti ICT u sektoru prometa. Kako bi se postigao taj cilj, potrebno je poduzeti sljedeće aktivnosti: <ul style="list-style-type: none"> • Potpuna provedba Sustava za upravljanje prometa, komunikacijskih jedinica (npr. SOS mreža na autocestama) • Razvitak informacijskog sustava za putnike i prijevoznike na autocestama • Razvitak SEED Plus (CEFTA ugovor o razmjeni podataka)

2.2.5.4 Regulativa

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

Administrativna razina	Opis
FBiH / RS / BD	<ul style="list-style-type: none"> • Uspostava stabilnog sustava za financiranje (npr. naplata cestarine na autocestama i naplata trošarina) • Generalno, državna regulativa će biti usuglašena s regulativom Europske unije (npr. direktiva i regulative o emisiji štetnih plinova i procjena utjecaja na okoliš) • Zakon i procedure o procjeni utjecaja na životnu sredinu treba da budu usuglašeni s EU standardima • Štaviše, usuglašavanje s politikom EU o sigurnosti u prometu je neophodno • Za definiranje stabilnog financiranja cesta je neophodno: <ul style="list-style-type: none"> - Uvođenje sustava financiranja zasnovanog na trošarinama za gorivo - Usklađivanje razine poreza na gorivo sa zemljama u regionu
FBiH	<ul style="list-style-type: none"> • Definiranje stabilnog financiranja cesta: <ul style="list-style-type: none"> • Definiranje regulatornog okvira za visinu cestarine na cestama • Uspostava javnih institucija za regionalne ceste u svim županijama • EIA će biti usklađen sa standardima Europske 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 trošarina • 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 razine poreza na gorivo sa zemljama u regionu • EIA će biti usklađen sa standardima Europske unije
BD	<ul style="list-style-type: none"> • Usklađivanje postojećeg zakonskog okvira BD s direktivama EU i zakonom o emisijama vozila • Usklađivanje s politikom EU vezano za sigurnost na cestama

2.3 Željeznice

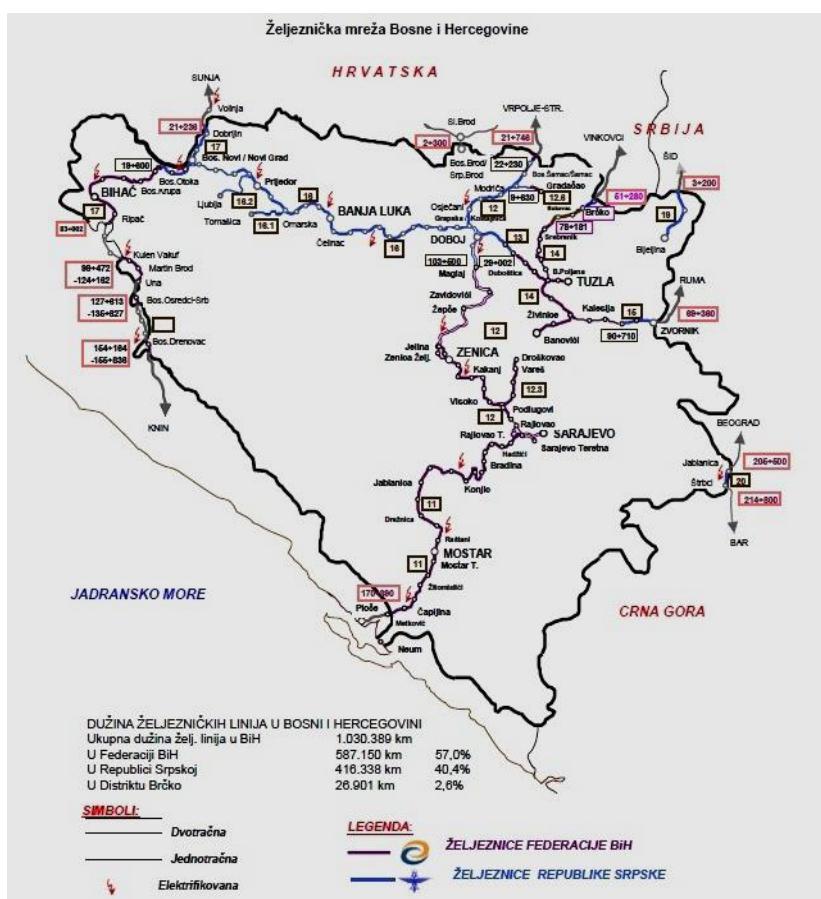
2.3.1 Infrastruktura

2.3.1.1 Državna razina (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 duljine.

Oko 76% mreže je elektrificirano monofaznim sustavom 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 – Dobojski Šamac – Zenica – Sarajevo – Mostar - Čapljina, nalazi se na Koridoru Vc
- Linija zapad - istok Dobrljin - Bosanski Novi - Banja Luka – Dobojski Šamac – Tuzla - Zvornik, pruga paralelna s Koridorom X.

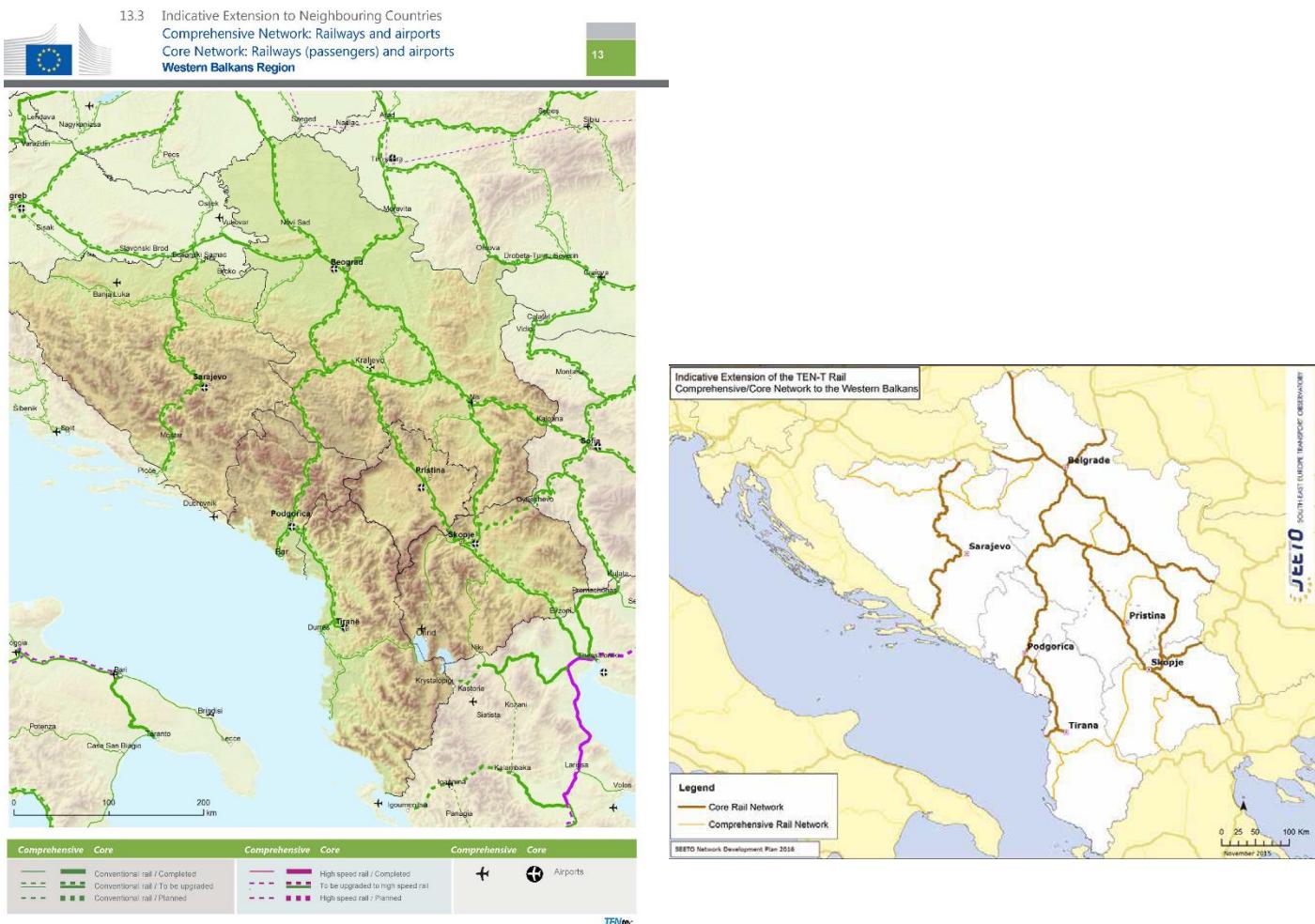
Postoje određena ograničenja u pogledu brzine i sigurnosti željezničkog prometa u željezničkoj mreži BiH. Ona su uglavnom posljedica nepovoljnih zemljopisnih položaja, nepotpunih sigurnosnih sustava na postajama, zastarjele signalizacije, nedostatka zaštite na putnim prijelazima itd.

Glavna operativna i organizacijska ograničenja su:

- Maksimalna duljina vlaka: 550 m

- Maksimalna brzina: 100 km/h
- Promjena lokomotiva za pristup neelektrificiranim sekcijama
- Nedostatak komunikacijskih 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) I 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 ogrank 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 s 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 (kao što je navedeno u EU direktivi 2016/758)	Mjerodavnost
Vc	Bosanski Šamac	Doboј	85	Osnovna	ŽRS
Vc	Doboј	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	Doboј		Sveobuhvatna	ŽRS
R9a	Doboј	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 mjerodavne željezničke kompanije
Izvor: Direktiva (EU) br. 2016/758, SEETO MAP 2016, ŽRS, ŽFBiH

Što se tiče liste "Unaprijed identificiranih projekata", odnosno identificiranih prioritetnih 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:

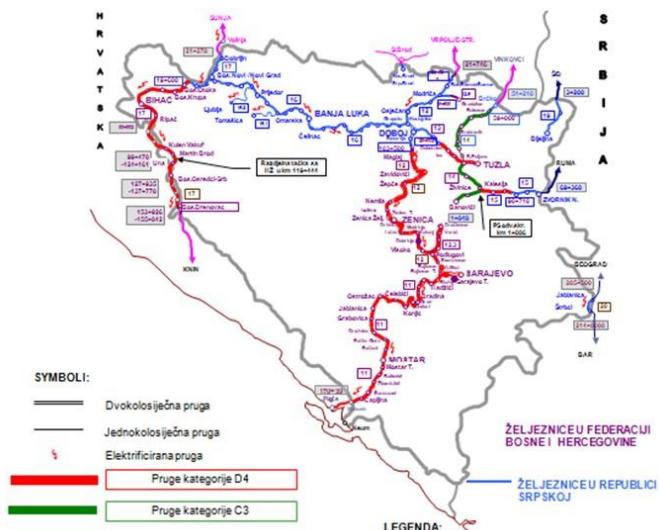
- Duljina: 24 km
- Procijenjeni troškovi: 23 milijuna eura
- Opis: Remont pruge na Koridoru Vc, dionica Sarajevo - Podlugovi, što uključuje:
 - remont pruge kako bi se povratilo stanje pruge predviđeno u originalnom projektu, odnosno omogućilo postizanje brzina od 80 do 100 km/h
 - ugradnju novih šina i skretница na postajama
 - popravku mostova, odvodnih kanala, kosina i nasipa
 - ugradnju signalizacije/ sigurnosnog sustava na postajama i cestovnim prijelazima na kojima trenutačno ne postoji
 - adaptaciju cestovnih prijelaza

Ovaj projekt je jedini "Projekt kvalificiran za financiranje" prepoznat od strane SEETO MAP 2016. godine, što opravdava značaj projekta s 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 projekt također ukloniti uska grla na dionici Sarajevo - Zenica Dobojski".

Nijedan željeznički projekt 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

Značajke željezničke mreže u FBiH:

- Ukupno proširenje željezničke mreže u FBiH je 608,5 km
- Elektrificirana mreža u duljini od 440,9 km
- Dupli kolosijek u duljini 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 vlakove iznosi 70 km/h (na većem dijelu željezničke mreže) i 50 km/h za teretne vlakove

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

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

Projekti koji su još u realizaciji:

- Veza Sarajevo - Bradina (tunel Ivan)
- Sustav za kontrolu vlakova
- Telekomunikacijske i električne stanice za napajanje energijom

Prioritetne intervencije na željezničkoj mreži u FBiH uključuju:

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

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

Željezničkom infrastrukturom u Republici Srpskoj upravljaju Željeznice Republike Srpske.

Oko 80% pruga je elektrificirano monofaznim sustavom 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	Duljina (u km)
Pruge normalnog kolosijeka	407,30
Pruge uzanog kolosijeka	18,14
Ukupna duljina pruga na teritoriju 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 milijuna eura) i EBRD-a (36,38 milijuna eura) ukupne vrijednosti 86,78 milijuna eura završen je građevinski dio remonta pruge Dobojska – Jošavka i dio osiguranja postaje i željeznice. Preostalo je oko 23 milijuna eura koji će biti utrošeni u dovršetak SS i TK uređaja i međustanično osiguranje na dijelu pruge Jošavka – Banja Luka (uključivo). Radovi su trenutačno u tijeku.
- Nadogradnja: Osim nastavka podizanja razine sigurnosti uvođenjem novih tehnologija remontom pruga, planirano je proširenje postojećeg informacijskog sustava s računarskom mrežnom opremom i izgradnjom autonomnog tehnološkog dijela informacijskog sustava sa središnjim upravljanjem (intranet). Postoji i potpora iz proračuna 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 s Hrvatskom i Tuzla - Zvornik – granica sa Srbijom (uključujući tunel Križevići).
- Uska grla: važna uska grla su tunel Križevići (duljine 5 km, na dionici Dobojska – Tuzla – Zvornik) i dio na Koridoru Vc (dionica Šamac – Dobojska) koji je oštećen u poplavama 2014. godine.
- Subvencije: Za rad i održavanje željezničke mreže svake godine se u proračunu Republike Srpske predviđa subvencija za Željeznice RS. U posljednjih pet godina ona je iznosila 25 milijuna KM. Subvencija se ugovorom dodjeljuje Željeznicama Republike Srpske za financiranje infrastrukture u vrijednosti od 17 milijuna KM i sufinanciranje željezničkog prometa od interesa za Republiku Srpsku u iznosu od 8 milijuna KM.

2.3.1.4 Brčko distrikt

Na području Brčko distrikta nalazi se jedna jednokolosječna pruga u duljini od 35 km, kao dio pruge Brčko – Banovići, kojom zajedno upravljaju dva željeznička poduzeća (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 duljini od 87 km je označena kao linija broj 14.

Dio pruge od 27 km nalazi se na području Brčko distrikta, međutim Distrikt nema pravnu osobu koja se bavi organizacijom i reguliranjem željezničkog prometa.

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

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

Željeznička pruga nije elektrificirana, ima zastarjelu signalizaciju s početka pedesetih godina prošlog stoljeća, 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 vlakove 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 postaja Brčko je pod upravljanjem Željeznica Republike Srpske (ŽRS). Ostatak pruge Brčko – Banovići i sve željezničke postaje 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 razini. Na ovu temu su izvedeni određeni projekti.

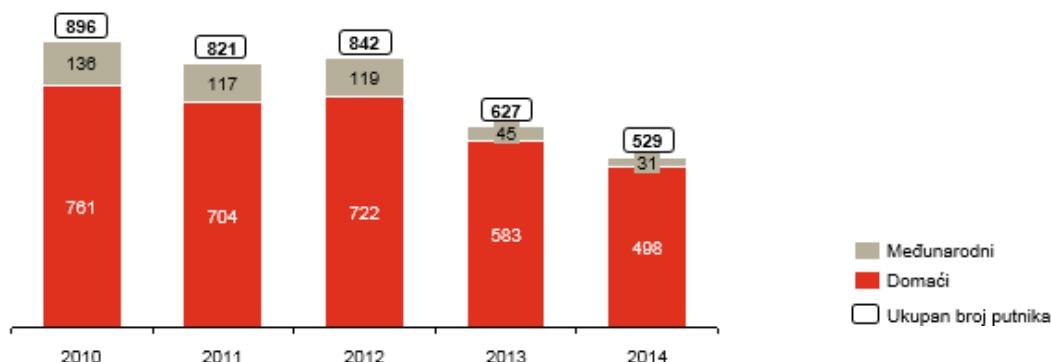
Investiranje u željeznicu na području Brčko distrikta se može prikazati:

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

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

2.3.2 Usluge

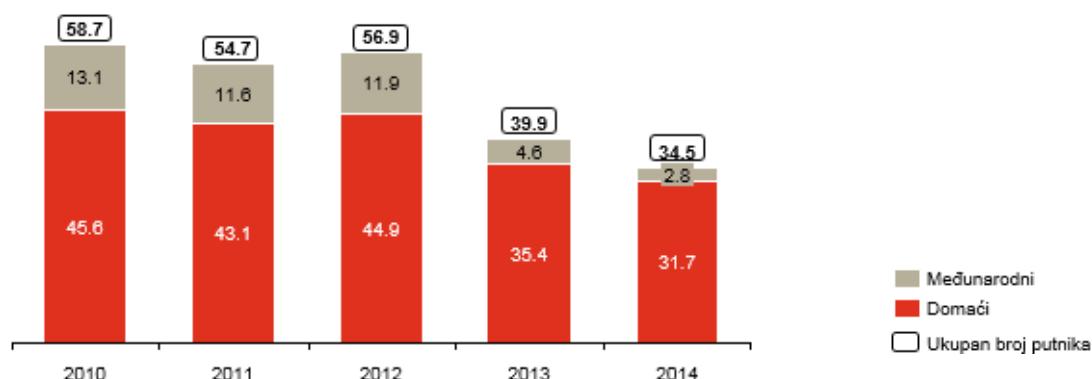
Sljedeći grafikoni prikazuju povijesni trend putničkog prometa u BiH i putnik-km u BiH. Možemo zaključiti da se taj broj povećao tijekom godina (2010.-2014.) i na nacionalnoj i međunarodnoj razini.



Grafikon 17

Povijesni trend putničkog prometa – broj putnika, 2010.-2014. (u tisućama)

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

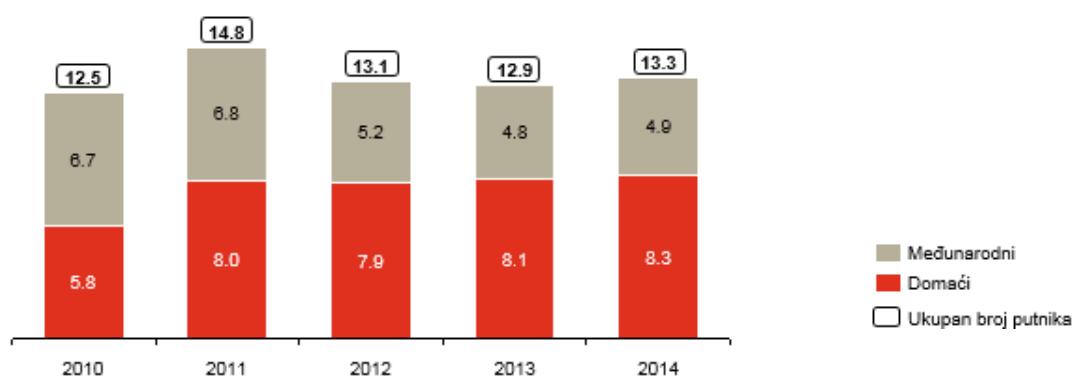


Grafikon 18

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

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

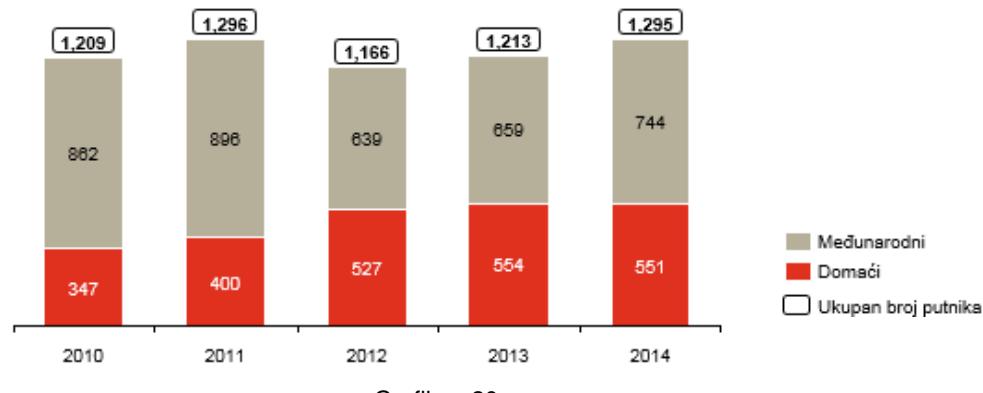
Sljedeći grafikoni prikazuju povijesni trend teretnog prometa u BiH u tonama i tona*km. Može se zaključiti da se teretni promet u tonama smanjio od 2010. do 2014., dok se, s druge strane, promet u tona*km povećao.



Grafikon 19

Povijesni trend teretnog prometa – opseg tereta (u milijunima tona), 2010.-2014.

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

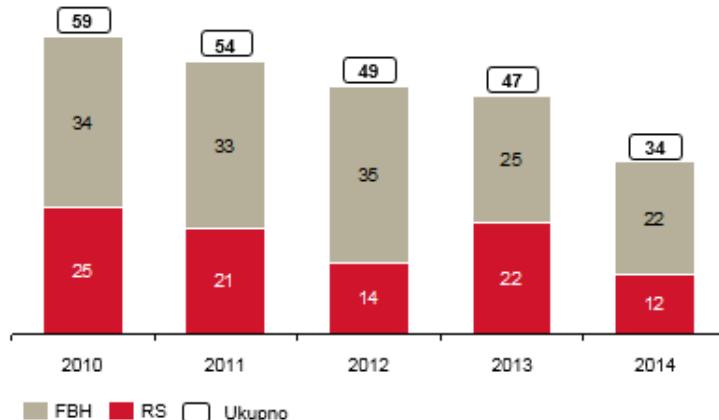


Grafikon 20

Povijesni trend teretnog prometa – opseg tereta (u tisućama tona*km), 2010.-2014.

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

Sljedeći grafici prikazuju povijesni trend putnika i teretnog prometa u BiH. Grafici prikazuju putnik-km u milijunima. 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 razdoblju od 2010. do 2014.

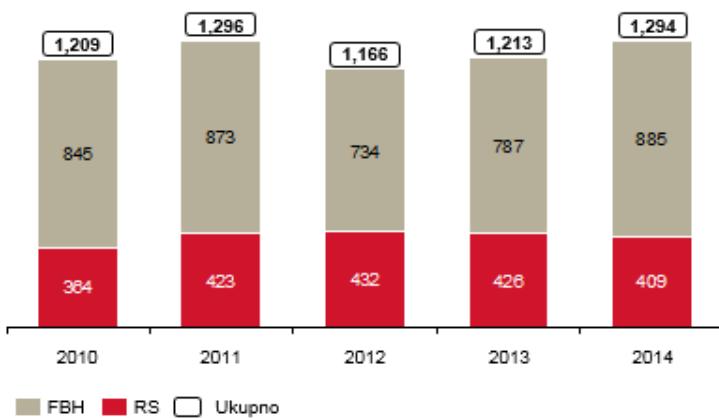


Grafikon 21

Povijesni trend putničkog prometa po entitetima, 2010.-2014. (u tisućama)

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

Sljedeći grafikon prikazuje teretni promet izražen u tona-km u milijunima. 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

Povijesni trend teretnog prometa po entitetima, 2010.-2014. (u tisućama)

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

Glavni klijenti željeznicu su:

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

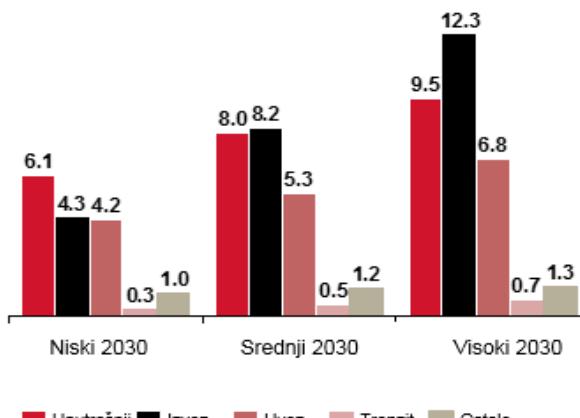
Sljedeća tabela se odnosi na kvantifikaciju teretnog željezničkog prometa po tipu proizvoda (u tonama-kilometrima, milijunima). Iz tabele ispod najveća proporcija roba u teretnom prometu odnosi se na metalnu rudu i druge rudarske proizvode; treset, uranij i torij i ugalj i lignit, sirovu naftu i prirodni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

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
Ugalj 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
Prehrabeni 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 milijunima tona)

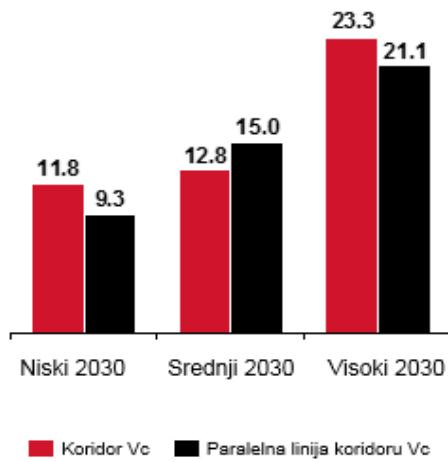
Predviđanje teretnog prometa je prezentirano u tri tipa scenarija (najoptimističniji, optimističan i najmanje optimističan). Ako pogledamo najoptimističniji, izvoz bi bio veći od uvoza po pitanju teretnog prometa, zatim ostalo i tranzit na kraju. Najmanje optimističan scenarij prikazuje najveće rezultat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



Grafikon 23

Predviđanje teretnih tokova (u milijunima 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 milijunima tona)
Izvor: Bazirano je na studiji TER željeznica Koridor Vc u Bosni 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.

Scenario za obim teretnih tokova do 2030.	Koridor Vc	Željeznička linija paralelna sa Koridrom 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 Državna razina

Institucije

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

Ključne funkcije MKP BiH obuhvaćaju:

- Izradu nacrtu zakona i drugih pravnih akata za cestovni promet, uključujući međunarodne sporazume (bilateralne i multilateralne)
- Praćenje statusa i provedbe međunarodnih konvencija i sporazuma koji se odnose na cestovni promet
- Sudjelovanje u relevantnim međunarodnim organizacijama (SEETO, COTIF itd.)
- Sudjelovanje u razvitu politiku u suradnji s entitetima i Brčko distrikтом

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

Javna željeznička korporacija Bosne i Hercegovine (BHŽJK) utemeljena 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, utemeljenih od strane entiteta. Svrha korporacije je uspostava institucionalne kooperacije na razini 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 (veljača 2003.)** definira sljedeće odgovornosti Ministarstva komunikacija i prometa BiH koje se odnose na željeznicu:
 - Politika i reguliranje međunarodnih i međuentitetskih komunikacijskih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi s 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 informacijskih tehnologija
- **Zakon o željeznicama BiH (srpanj 2005.)** definira ulogu Regulatornog odbora željeznic BiH (ROŽ), čija se najvažnija uloga odnosi na tržište željeznic i reguliranje sigurnosti. Odgovornosti uključuju donošenje tehničke regulative za željeznicu i specifikacija i izdavanje dozvola za upravitelje infrastrukture i za operatere vlakova, 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 uspostavi 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 trenutačno je koordiniranje provedbe projekata koji se odnose na željeznicu između entiteta i Brčko distrikta.

Glavna regulatorna pitanja:

Poboljšati konkurentnost željezničkog prometa u prometnom sustavu:

- Mjere za zajedničke, jasne i ekonomski usmjerene kriterije za investicijske 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 vlakova na međuentitetskoj granici kako bi došlo do zamjene lokomotiva ili osoblja vlakova; slično je već urađeno za teretne vlakove).
- Identificirati odgovarajuće mjere za podsticanje intermodalnog prometa s ključnom ulogom željeznica.

Podsticanje željeznica da posluju u poslovnjijem ambijentu:

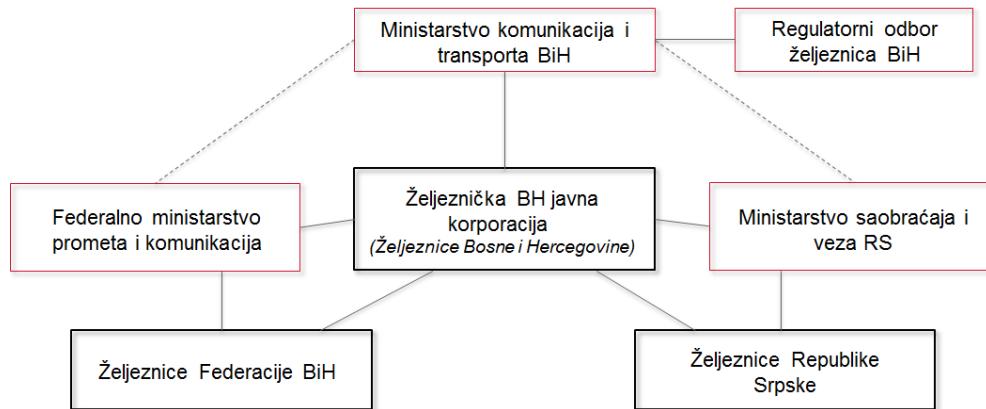
- Kompletiranje računovodstvenog odvajanja postojećih poduzeća bez odlaganja s ciljem da se omogući kompletiranje organizacijskog i upravnog odvajanja željezničke infrastrukture (upravljanje i održavanje) od željezničkih operacija (pružanje prometnih usluga).
- Proširenje koncepta odvajanja u oblasti željezničkih operacija uspostavom 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 s gubicima (definicija PJU standard i režimi subvencija).

Ostala ključna pitanja:

- Otvaranje tržišta za poduzimanje u oblasti željeznica. Ovo je veoma kritično pitanje s obzirom da postoje inicijative da se spriječi ovakvo otvaranje dok se zemlja ne pridruži Europskoj 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 pozornost 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 s resursima, primjenom itd.)

2.3.3.2 FBiH

Trenutačni regulatorni okvir: Regulatorni odbor



Grafikon 25

Trenutačni regulatorni okvir: Regulatorni odbor

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

Institucije

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

Ključne uloge MKP FBiH trenutačno su:

- Izrada nacrta zakona i drugih pravnih akata za željeznički promet
- Upravljanje i praćenje provedbe zakona koji reguliraju odgovornosti propisane trenutačnom regulativom
- Sudjelovanje u koordinaciji za primjenu projekata s međunarodnim i međuentitetskim značajem (željeznička linija na Koridoru Vc i paralelna linijama s Koridorom X. – SEETO)
- Izrada strategija i infrastrukturnih projekata koji se odnose na željeznice

JP Željeznice FBiH upravlja infrastrukturom i operacijama vlakova 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 prihvateće za međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu.
- **Zakon o željeznicama Federacije BiH (2001.)** definira pravni status JP Željeznice FBiH, njegov odnos s BHŽJK, odgovornosti Vlade Federacije BiH, opće uvjete za infrastrukturu i promet.
- **Zakon o financiranju željezničke infrastrukture i sufinciranju putničkog i kombiniranog prometa (2003.)** definira opće uvjete za financiranje željezničke infrastrukture, željezničke putničke usluge i kombinirani promet. Ključni problem ovog zakona je njegova općenitost, s obzirom da odredbe ne uključuju detalje/izvore financiranja, financiranje putničkih usluga je ostavljeno dogovoru na razini FBiH i županija itd.
- **Zakon o sigurnosti željezničkog prometa** (inicijalno od 1995.) je naslijeden od Republike Bosne i Hercegovine i primjenjuje se samo u FBiH. On obuhvaća sva pitanja sigurnosti na željeznicama (infrastruktura, vlakovi, pravila prometa, vozači itd.).
- **Zakon o finansijskoj konsolidaciji JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo za razdoblje od 1. siječnja 2008. do 31. prosinca 2012.** ("Službene novine FBiH", br. 4/09).
- **Sporazum između Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske o uspostavi 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 izvanredna 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 sustava financiranja održavanja željezničke infrastrukture uvođenjem trošarina na naftne ili duhanske proizvode
- Puna primjena Zakona o financiranju željezničke infrastrukture dodjeljivanjem ukupnih troškova održavanja iz proračuna
- Restrukturiranje željezničkog poduzeća sukladno 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 mjerodavnosti su propisane Zakonom o republičkoj upravi. MSV RS sadrži Sektor za željeznički promet i Sektor željezničke infrastrukture. Ključne funkcije MSV RS trenutačno obuhvaćaju:

- Izradu nacrta zakona i drugih pravnih akata za željeznički promet
- Upravljanje i praćenje primjene zakona za odgovornosti propisane trenutačno važećom regulativom
- Sudjelovanje u koordinaciji za provedbu projekata s međunarodnim i međuentitetskim značajem (željezница 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 utemeljene 1992. godine sa sjedištem u Banjoj Luci, a od 1996. godine sjedište kompanije je u Doboju. Željeznice Republike Srpske su poduzeće za javni prijevoz putnika i robe i upravljanje infrastrukturom na teritoriju Republike Srpske. Željeznice Republike Srpske su akcionarsko društvo. U strukturi, fond kapitala od akcija sudjeluje sa 65%, mirovinski fond s 10%, fond za restituciju s 5% i privatni kapital s 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, lipnja 1997. godine podnijele su zahtjev za pristupanje Međunarodnoj željezničkoj uniji (MŽU) koja u lipnju 1998. godine u Briselu donosi odluku o prijemu ŽRS u MŽU. Odluku je potvrdila Opća skupština u listopadu iste godine u Berlinu i Željeznicama RS dodjelila međunarodni kod 004. Članica Međunarodnog željezničkog komiteta (MŽK) postaju u svibnju 2000. godine, članica TCV-a 2001., članica Željeznička jugoistočne Europe u travnju 2002., članica Saveza tarifa Europa – Azija (TEA) u Ateni u listopadu 2002., članica Inter Rail saveza 2003., članica BCC-a u siječnju 2004. i FIP saveza u lipnju 2004. godine u Ateni.

Regulativa

Zakon o željeznicama Republike Srpske (studeni 2001.) na teritoriju 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 sudjeluju u vršenju željezničkog prometa
- Ukupno radno vrijeme i posebne mjere sigurnosti, sigurnost prometa i reda na željeznicama, nadzor nad sigurnosnim organiziranjem željezničkog prometa, kao i određena pitanja industrijskih, gradskih i pruga uskog kolosijeka

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

Zakon o ministarstvima Republike Srpske (listopad 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 suradnje sukladno 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 sustava 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 s direktivama EU. Propisi su usklađeni s 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 poduzeća. 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, sukladno Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), donosi instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava Republike Srpske.

EU direktive koje su djelomično transponirane u željezničke propise su:

- Direktiva 2008/57/ES Europskog parlamenta i Vijeća Europe od 20.7.2008. godine o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice.
- Direktiva 2004/49/ES Europskog 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 Europskog parlamenta i Vijeća od 21.11.2012. godine o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog sustava.

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
- Naslijedjeni pravilnici iz prethodnog sustava 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 sustava u Bosni i Hercegovini, koji uključuje i Brčko distrikt.
- Dva integrirana poduzeća dogovorila su se s Brčko distrikтом da zajednički prometuju i upravljaju infrastrukturom na pripadajućoj željezničkoj pruzi. To nameće pitanje financiranja željezničke infrastrukture i subvencioniranja putničkog prometa, ali i pitanje efikasnosti za željezničke operatore.
- Efikasnost ŽFBiH i ŽRS izravno utječe na razvitak Luke Brčko.

2.3.4 Regulativa intermodalnog prometa

Institucije

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

Državna razina

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

FBiH

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

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

Obje grupe nemaju precizirane ključne uloge.

RS

Ministarstvo saobraćaja i veza RS (MSV RS) obuhvaća 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 razini države, entiteta, kao ni na razini Brčko distrikta.

2.3.5 Zaključci

2.3.5.1 Infrastruktura

Administrativna razina	Opis
BiH	Koridor Vc i međuentitetski projekti
FBiH	<p>Unaprjeđenje željezničke infrastrukture u Federaciji BiH podrazumijeva rekonstrukciju šina i signalizacije (s prioritetom na Koridoru Vc) i nastavak elektrifikacije na cijeloj mreži kroz srednjoročno i dugoročno razdoblje.</p> <p>Pored uspostave povezanosti kroz teritorij u razumnom vremenu za putnike i teret, unaprjeđenje investicija u postojeću infrastrukturu ima za cilj povećanje dozvoljene brzine i sigurnosnih razina 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 razvijanja 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 investicijska ciklusa rekonstrukcije željeznica u BiH • Elektrifikacija linija Brčko – Tuzla i Dobojski - Zvornik • Gradnja terminala za kontejnere
Republika Srpska	<p>U proteklih 20 godina nije bilo značajnih ulaganja u unaprjeđenje kvalitete mreže željezničkih pruga u Republici Srpskoj. Trenutačno stanje mreže nije zadovoljavajuće i potrebna su ogromna ulaganja u infrastrukturu, vozna i vučna sredstva da bi se postigli standardi EU i postigla kvaliteta željezničkog prometa u razini zemalja u regionu.</p> <p>Cilj razvijanja 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 žurnu rekonstrukciju i nadogradnju, posebno u linijama Dobojski - 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 žurna akcija koja se mora provesti.</p>

2.3.5.2 Usluge

Administrativna razina	Opis
FBiH	<p>Kvaliteta željezničkih usluga treba biti unaprjeđena 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

Administrativna razina	Opis
	<ul style="list-style-type: none"> Provedbom obveznih javnih usluga u putničkom prometu Obnovom vozognog parka Definiranjem putničkih komercijalnih usluga i operativnog modela za putničke usluge <p>Što se tiče željezničkog teretnog prometa, značajan stupanj promjene od korištenja cesta se može postići primjenom sljedećih akcija:</p> <ul style="list-style-type: none"> Razvitkom i unaprjeđenjem istovarnog/utovarnog kapaciteta na teretnim terminalima Definiranjem poticajne sheme za intermodalni promet
Republika Srpska	<p>Kvaliteta željezničkih usluga mora biti podignuta do razine u zemljama regije. Privlačenje putnika ka korištenju željeznicu može se postići kroz sljedeće aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukcijom željeznicica (ŽRS) prema poslovnom modelu Provedbom obveznih javnih usluga u putničkom prometu Obnovom vozognog parka Definiranjem putničkih komercijalnih usluga i operativnog modela za putničke usluge
Brčko distrikt	<p>Najvažniji cilj vezan za željezničke usluge u Brčko distriktru je obnova željezničkih putničkih usluga na liniji Tuzla - Brčko, s obzirom da te usluge nisu dostupne od 2013. godine.</p> <p>Prometni opseg na željeznicama u Brčkom dosta ovisi od luke u Brčkom i lokalnih industrija koje su u stagnaciji.</p>

2.3.5.3 Informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT)

Administrativna razina	Opis
FBiH	<p>Željezničkom sektoru treba snažan razvitak 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 uspostava putničkog informacijskog sustava i razvitak informacijskih sustava u teretnom prometu.</p>
Republika Srpska	-
Brčko distrikt	Kao što je već opisano u sekciji "Infrastruktura", željeznička mreža je zastarjela i zahtjeva žurno unaprjeđenje. Ostvarivanje cilja zahtjeva provedbu akcija koje su bazirane na ICT-u. Slab doprinos telekomunikaciji, zastarjela signalizacija i mnoštvo postojećih prijelaza (bez sigurnosnih uređaja) sputavaju ostvarivanje adekvatne razine efikasnosti i sigurnosti.

2.3.5.4 Regulativa

Administrativna razina	Opis
BiH	Neovisna institucija za istrage uvjeta sigurnosti na željeznicama
FBiH	<p>Proces harmonizacije regulative željezničkog prometa u Federaciji BiH sa standardima EU je neophodan radi ostvarivanja sljedećih ciljeva:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukcije željezničkih poduzeća sukladno Direktivi Europske unije 2012/34 Osiguranja tehničkog unaprjeđenja i integracije ŽFBiH u jedinstveni europski željeznički sustav Omogućavanja jedinstvenog europskog željezničkog sustava sukladno direktivama Europske unije kroz osiguranje pristupa drugim željeznicama u srednjoročnom roku i pripremu otvaranja željezničkog tržišta nakon što se BiH pridruži Europskoj uniji Kreiranja sustava stabilnog financiranja za održavanje željezničke infrastrukture <p>Takvi ciljevi mogu biti postignuti kroz sljedeće akcije u srednjoročnom roku:</p>

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

2.4 Unutarnji plovni putevi

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

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

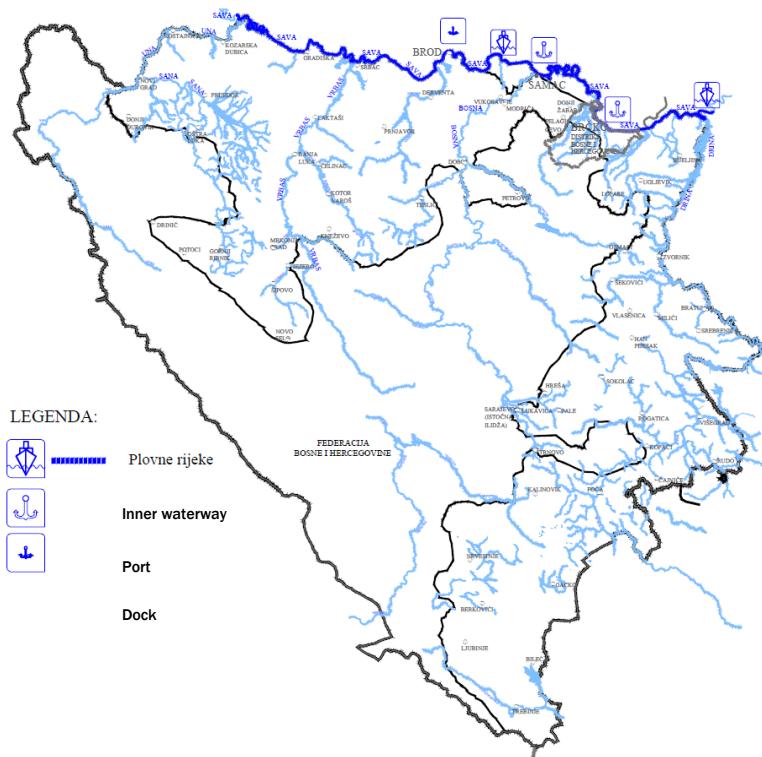
Na rijeci Savi uspostavljen je međunarodni režim plovidbe te je mjerodavnost nad prometom podijeljena na:

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

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

Rijeka Sava

Mrežom unutarnjih 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 duljini od 683 riječna kilometra (rkm). Tijekom 1990. ukupna količina tereta prevezenog rijekom Savom je bila 5,2 milijuna tona, uglavnom rasutog tereta. Danas je rijeka Sava kategorizirana kao plovni put, čineći granicu između BiH i Srbije u duljini od 33 rkm, te između BiH i Hrvatske u duljini 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 tijekom godine, te u svezi 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 sukladna Europskom sporazumu u svezi s prometom na unutarnjim 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 (plićaci). 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 fluktuiraju što rezultira velikim varijacijama razine vode i dubine rijeke tijekom 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 tijekom velikog dijela godine.

Nepovoljni uvjeti proistječu iz:

⁹ Europski Sporazum o glavnim riječnim plovnim putevima od međunarodnog značaja (AGN), Ženeva, 1996., Ekonomска комисија Уједињених народа за Европу

- ograničenja gaza tijekom razdoblja niskih voda (broj plovnih dana se smanjuje na ispod 200 u nekim mjestima, a dalje uzvodno i manje),
- ograničene širine i dubine plovnog puta,
- oštrih zavoja na rijeci koji ograničavaju duljinu i širinu plovila i konvoja,
- ograničenja visine ispod mostova za vrijeme visokih vodostaja,
- nepostojanja riječnog informacijskog sustava za plovila,
- postojanja potopljenih plovila i neeksplodiranih naprava.

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

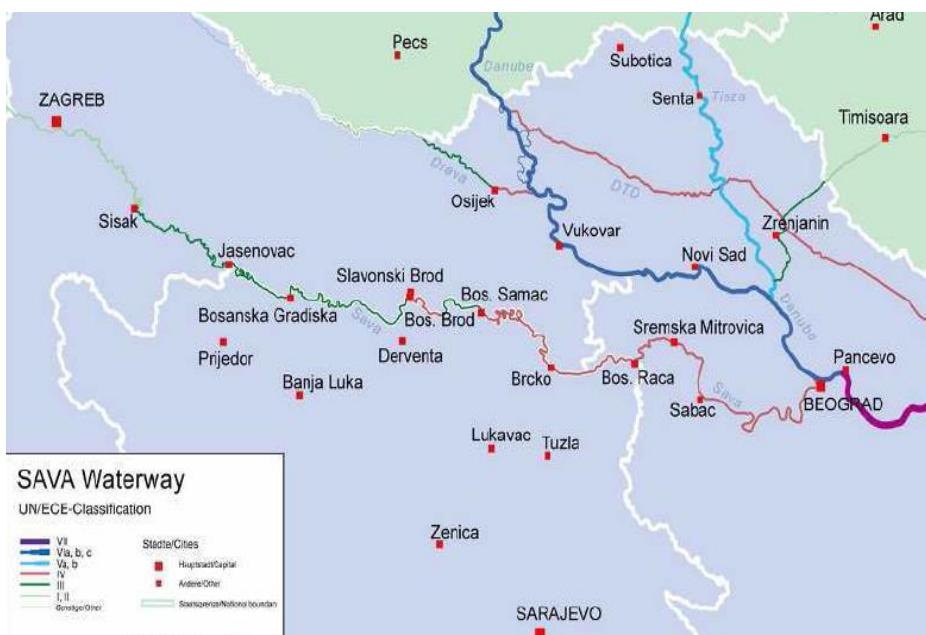
Sukladno potpisanim sporazumom iz 2002. godine, težilo se aktivnostima obnove i modernizacije plovnog puta rijeke Save, koji podrazumijeva uređenje plovnog puta i određivanje regulacijske linije rijeke Save od Račinovaca (Brčko) do Siska. Shodno tome, plovni put će biti doveden u V.a klasu plovnosti 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 duljina unutarnjeg 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 duljini od 683 rkm. Rijeka Sava u BiH teče u duljini 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.



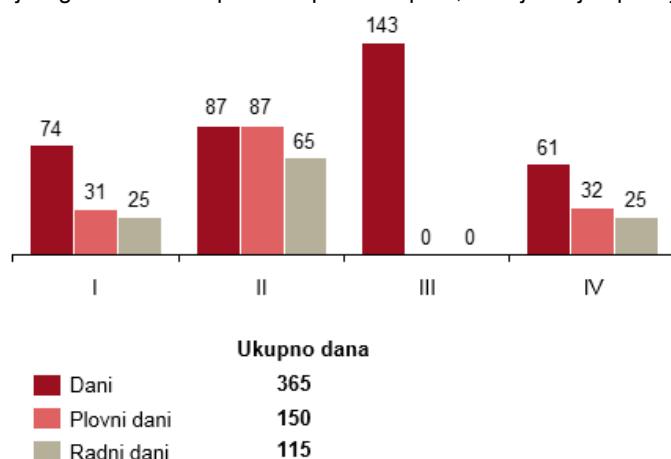
Mapa 19
Dispozicija Luke Brčko na rijeci Savi
Izvor: Pacific Consultants International, 2008.

Još uvijek postoje neki nepovoljni uvjeti za plovidbu, uzrokovani:

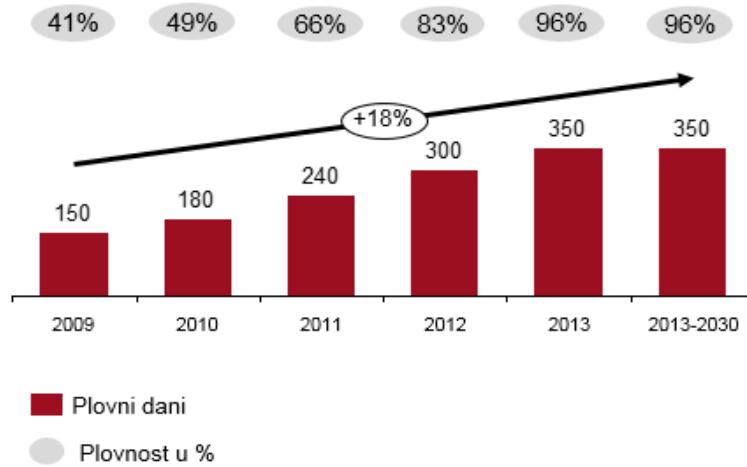
- Ograničenim dubinama u plovnom putu u dugim razdobljima
- Ograničenom širinom plovног puta
- Oštrom zavojima koje ograničavaju duljinu i širinu plovila i konvoja
- Ograničenom visinom ispod mostova
- Nedovoljnom obilježenošću
- Potopljenim plovilima ili objektima

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 s maksimalnim gazom mora biti moguća 65% vremena
- Svjetska banka je trenutačno u procesu pripreme projekta za obnovu plovног puta na rijeci Savi koji ima za cilj poboljšanje plovnosti rijeke Save za prijevoznike
- Plovila za poboljšanje sigurnosti i rada plovila u plovном putu, a za jačanje upravljanja i poslovanja u lukama



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



Grafikon 27

Povijesni pregled i prognoza plovnih dana (2009.-2013. i prognoza 2013.-2030.)

Izvor: PPIF i MTBS, 2009.

Prilog 1 uz WB¹⁰, dogovoren na Bečkom samitu, razvijen je na temelju 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 Unutarnje luke

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

2.4.1.1 Luka Brčko¹¹

- Od 2004. luka posluje pod nazivom Javno poduzeće 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 rujnu 2006. godine.
- Upravni odbor JP Luka Brčko funkcionira kao Lučka uprava. Međutim, nema mandat da odlučuje o razvitku 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 ovisi od carinskog terminala koji, ustvari, ima vrlo malo veze s njenom osnovnom aktivnošću. (Sukladno Sporazumu između Uprave za neizravno oporezivanje i Distrikta, JP Luka Brčko je dužna pružati usluge carinskom terminalu).

Luka Brčko se nalazi u sjeveroistočnom dijelu BiH, na desnoj strani plovног puta rijeke Save. Klasa IV. plovnosti, s 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 izravna isporuka dobara od rijeke Save do luka Podunavlja u zapadnoj i istočnoj Europi, 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 središnju ulogu u povezanosti s kopnenim vidovima prometa (cestovni, željeznički) i bitna je tranzitna točka za robne tokove za potrebe teške industrije u BiH. S europskom 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 uspostavu tranzitnih robnih tokova, kao i tokova čije je odredište u užem gravitacijskom području Luke Brčko.

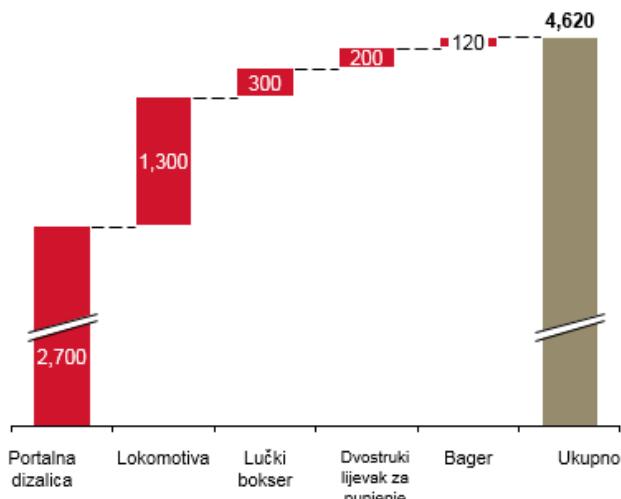
Čak je i većina željeznica dulja od cestovnih konekcija s Lukom Brčko. Zbog očekivanog zagušenja na cestama, željezница može postati primarna veza s Lukom Brčko. Prijevoznici su nedavno procijenili da se obnovom prometa na rijeci Savi mogu prevesti milijune tona tereta kroz Luku Brčko, većinom uglja 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

Investicijski plan Luke Brčko

Program razvijenja za razdoblje od 2007. do 2016. planiranih kapitalnih investicija za revitalizaciju Luke predviđao je žurne 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 investicijski projekti – dugoročni (u tisućama KM)

Izvor: PPIF i MTBS, 2009.

Planiranje investicija je u svezi s razvitkom razine 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 žurnih investicija ~ 430.000 tona godišnje
- Kapacitet nakon dugoročnih investicija ~ 720.000 tona godišnje

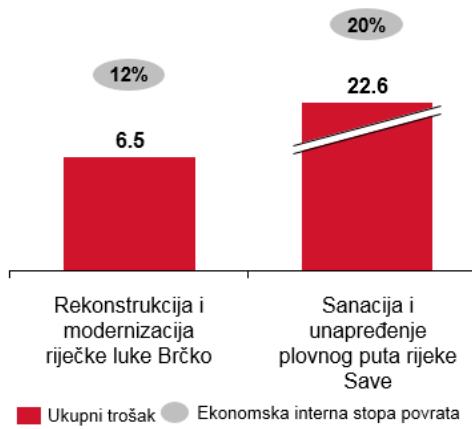
Program obnove i razvijenja za plovidbu rijekom Savom uključuje sljedeće projekte i projektne aktivnosti:

- Sanacija i modernizacija plovног puta rijeke Save
- Provedba Riječnog informacijskog sustava (RIS) za plovni put rijeke Save
- Razvitak lučke infrastrukture
- Razvitak domaćih operatora za navigaciju i održavanje plovnih puteva
- Zakonski okvir i institucionalni razvitak u sektoru unutarnje plovidbe

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

Razvitak infrastrukture Luke Brčko

Studija o reformi sustava upravljanja Luke Brčko iz 2009. godine (naručitelj 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 milijuna USD).



Grafikon 29

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

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

Planirane investicije:

- Sanacija korita u cilju proširenja mogućnosti korištenja plovila klase IV. (kapaciteta 1.000-1.500 tona), uzvodno od Brčkog
- Uspostava riječnog informacijskog sustava (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 temelju unaprijed definiranih projekata "Rekonstrukcija i dogradnja funkcionalnih objekata u Luci Brčko."

2.4.1.2 Luka Šamac

AD RTC Luka Šamac utemeljena je 1979. godine. Osnovna djelatnost je pretovar i promet roba. Luku Šamac je 2006. godine privatiziralo poduzeća Balkan Steel (65%). Luka ima obvezu izvješćivati Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske o svom radu, s kojim ima suradnju na zavidnoj razini. Nakon privatizacije počelo se s obnavljanjem ratom oštećenih pretovarnih kapaciteta Luke radi pretovara raznih vrsta tereta: jedinica teškog tereta (teški komadni tereti), kontejnera, uvrećane i rasute robe.

Prilikom rekonstrukcije Luke urađeno je sljedeće:

- popravljena operativna obala duljine 311 m, širine 14,5 m za teške terete
- popravljena operativna obala u duljini 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 duljine 560 m
- industrijski željeznički kolosijek (duljine 1.630 m) povezan sa željezničkom postajom Šamac
- rekonstruiran je obrambeni nasip pored rijeke Save za obranu grada od poplava
- izgrađen je nasip oko budućeg lučkog bazena, za luku bazenskog tipa
- izgrađena je ograda oko poduzeća

Luka Šamac ima dobar položaj u odnosu na blizinu planirane autoceste Koridora Vc, kao i željezničke pruge Šamac - Doboj - Zenica - Tuzla - Sarajevo - Mostar - Luka Ploče u Hrvatskoj 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 veljači 2006. godine uplovio je brod iz Ukrajine s komadnom robom većih gabarita za Unis tvornicu 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 razdoblju su:

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

Očekivani učinci u prodaji u Luci Šamac

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

Zemljopisno gledano, usluge Luke Šamac primarno bi trebala koristiti poduzeća 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.

Najблиže 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 izravni 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 sukladno razvitku usluga pretovara javiti tendencija porasta učešća prihoda od ovih usluga. Prema projekciji u poslovnom planu, prihodi od usluga, pretovara i vezanja plovila sudjeluju s 55% od ukupnih prihoda.

2.4.1.3 Brod – rafinerija nafte

Rafinerija nafte u Brodu

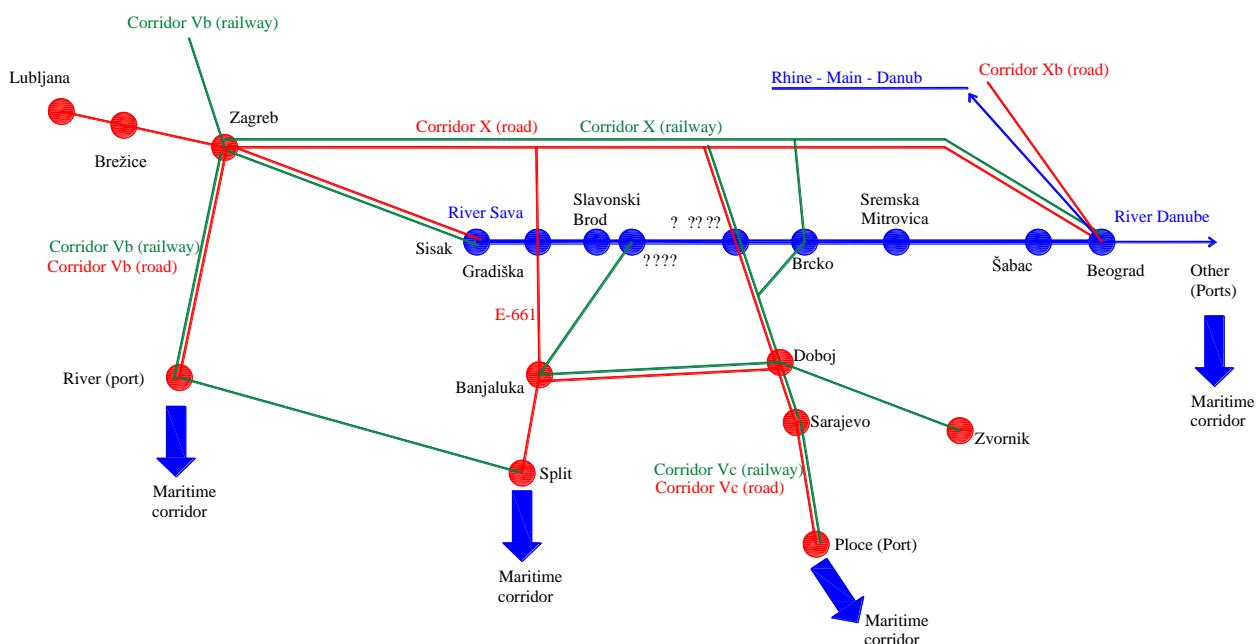
U Rafineriju nafte Brod se uvoze naftni derivati - sirovine, a izvoze naftni derivati - platformat u Ukrajinu, Rumunjsku, Srbiju itd. Rafinerija nafte Brod je u 2012. godini imala količinu pretovarene robe u iznosu od cca 14.544.334 tone, u 2013. godini cca 24.724.591 tona, u 2014. godini cca 40.347.990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

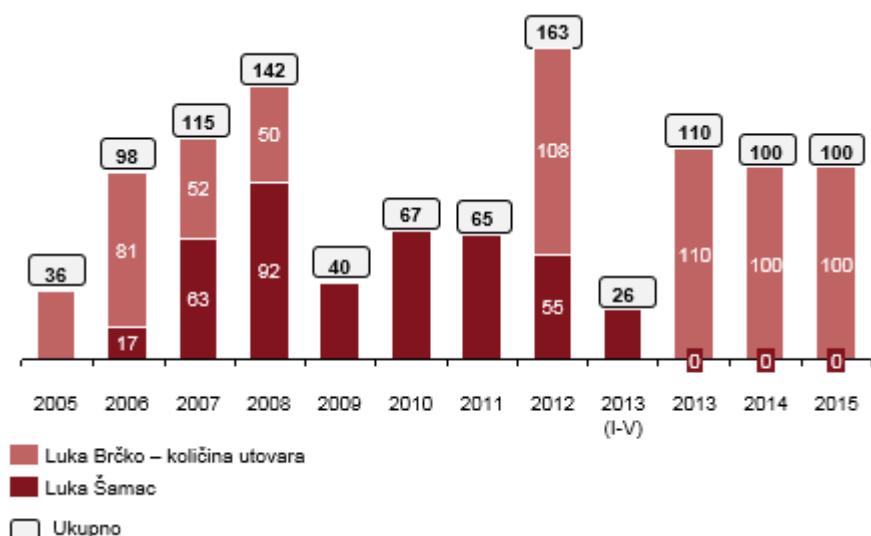
Sukladno Okvirnom sporazumu, rijeka Sava i njene pritoke su otvorene za međunarodnu plovidbu. Rijeka Sava je pozicionirana u središnjem dijelu glavne prometne mreže za jugoistočnu Europu i mogla bi da upotpuni cestovne i željezničke koridore, kao i europski plovni koridor s fokusom na rijeku Dunav.



Mapa 20

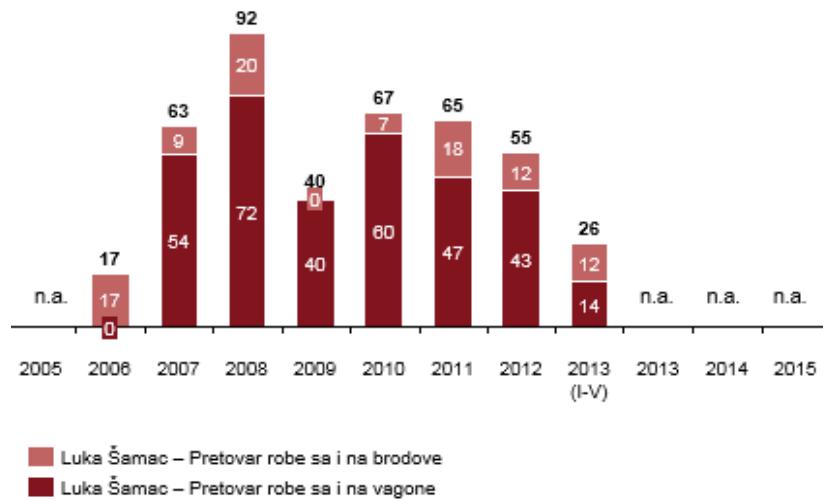
Intermodalna mreža prometnog sustava glavnog puta rijeke Save¹⁴

Godišnji protok u lukama Šamac i Brčko je prikazan na Grafikonu 30. Iz njega se vidi da je opseg 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 opsegu pretovara u Luci Šamac.



Grafikon 30
Godišnji protok u lukama Brčko i Šamac (u tisućama tona)
Izvor: Luka Brčko, priopćenja za javnost koja je izdala Lučka uprava

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

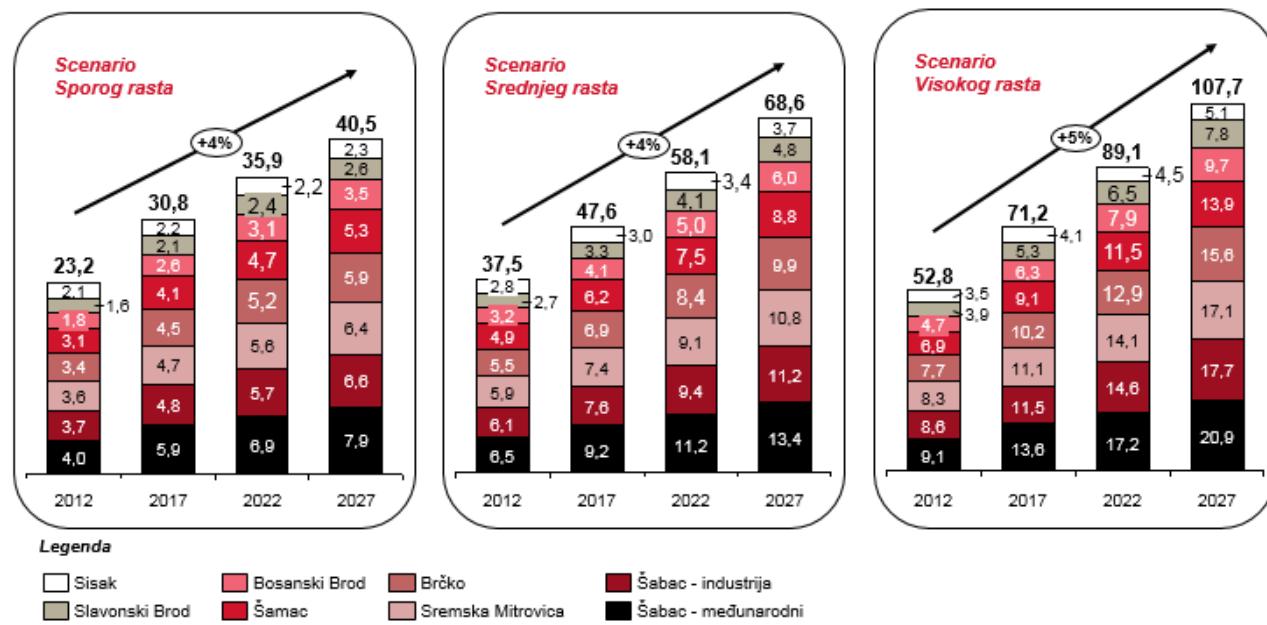


Grafikon 31

Godišnji protok u Luci Šamac (u tisućama tona)

Izvor: Luka Šamac, priopćenja za javnost koja je izdala Lučka uprava

Na sljedećem grafikonu¹⁵ prikazan je budući riječni promet, kumulativno po riječnoj dionici (2027. godina po gospodarskom 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 sustav.

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

2.4.4 Regulativa

2.4.4.1 Državna razina

Institucije

Unutar **Ministarstva komunikacija i prometa BiH** nalazi se Sektor za promet s Odsjekom za zračni, vodni i cjevovodni promet i Sektor za prometnu infrastrukturu, pripremu i provedbu projekata s Odsjekom za ceste, željeznicu, plovne puteve, luke i cjevovode, te Jedinica za provedbu 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 provedba međunarodnih konvencija i sporazuma koji se odnose na vodenim prometima
- Praćenje međunarodnih i međuentitetskih vodenih prometa
- Sudjelovanje u relevantnim međunarodnim organizacijama (IMO, REMPEC, EMSA, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save, Dunavska komisija itd.)
- Sudjelovanje u razviti politike u koordinaciji s dva entiteta i Brčko distrikтом

Međunarodna komisija za sliv rijeke Save ili kraće Savska komisija je međunarodna organizacija sa stalnim tajništvom u Zagrebu, Hrvatska. Savska komisija je utemeljena u svrhu provedbe Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save, odnosno osiguravanja suradnje država potpisnika Okvirnog sporazuma za ostvarivanje sljedećih ciljeva: uspostava međunarodnog režima plovidbe na rijeci Savi, uspostava održivog upravljanja vodama i poduzimanje mjeru za sprečavanje ili ograničavanje opasnosti. Odluke Savske komisije nisu obvezujućeg karaktera.

Zakonodavstvo

- **Zakon o ministarstvima i drugim tijelima uprave Bosne i Hercegovine (veljača 2003.)** definira sljedeće odgovornosti Ministarstva komunikacija i prometa BiH koje se odnose na unutarnje plovne puteve:
 - Politika i reguliranje međunarodnih i međuentitetskih komunikacijskih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi s 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 informacijskih tehnologija
- **Okvirni sporazum o slivu rijeke Save (prosinac 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, financiranje, izgradnju i održavanje plovnih puteva sliva rijeke Save, kao i o drugim pitanjima vezanim za provedbu Sporazuma. Sporazum je imao za cilj stvoriti uvjete za međunarodnu plovidbu duž rijeke Save i njene plovne pritoke, uspostaviti održivo upravljanje vodama sliva i poduzeti mjeru 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 državnoj razini koje su donijela dva entiteta i Brčko distrikt za dionice rijeke Save u okviru svojih granica, obzirom da se rijeka Sava smatra međunarodnim unutarnjim plovnim putem
- Utvrđivanje odgovornosti i koordinacije između države, entiteta i Brčko distrikta za prometovanje na plovnom putu koji 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 provedbe pristupa "ogledanja"
- Osiguravanje da podzakonski akati i aplikacije uredbi koje su usvojili entiteti slijede slične procedure
- Razgraničavanje mjerodavnosti između države i entiteta u regulaciji uključivanja privatnog sektora, posebno kada se koristi javno-privatno partnerstvo u financiranju razvitka infrastrukture i izbjegavanja financiranja obveza preko entiteta

Usvajanje Zakona o pomorskim i unutarnjim plovnim putevima u BiH (Nacrt je u tijeku od 2005. godine) će biti prvi ključni korak u rješavanju nedoumica i usklađivanja s direktivama i pravnom stečevinom EU, naročito kada je riječ o slobodi formiranja cijena, uvjetima sabotaže, 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 vodenim promet
- Upravljanje i praćenje provedbe zakona u svezi s odgovornostima sukladno postojećem zakonodavstvu
- Sudjelovanje u koordinaciji realizacije projekata s međunarodnim i međuentitetskim značajem (rijeka Sava)
- Izrada strateških planskih dokumenata i infrastrukturnih projekata koji se odnose na vodenim 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 unutarnje plovidbe.

Zakonodavstvo

- **Zakon o federalnim ministarstvima i drugim tijelima uprave FBiH (2002.)** definira sljedeće odgovornosti FMPiK relevantne za unutarnje plovne puteve: administrativni i stručni rad za pomorski promet i unutarnje plovne puteve te njihovu sigurnost i inspekcije. Ove odgovornosti ne uključuju međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu.
- **Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi FBiH (prosinac 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 teritoriju Republike Srpske je **Ministarstvo saobraćaja i veza RS**.

Ministarstvo je podijeljeno na tri organizacijske jedinice: Sektor za promet i puteve, Sektor za željeznice, vodenim putem i zračni promet, Sektor za poštanski promet, telekomunikacije i europske integracije.

Između ostalog, Sektor za željeznice, vodenim putem i zračni promet obavlja administrativno-tehničke poslove u svezi s 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 sukladno pravilima Europske unije, predlaganjem zakona i donošenjem podzakonskih akata iz oblasti prometa, koordinacijom pripreme dugoročnih i srednjoročnih planskih dokumenata, razvijkom strateških infrastrukturnih projekata i investicijskih programa u oblasti prometa itd.

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

Kapetanija pristaništa u Brčko distriktu je mjerodavna za:

- inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe
- nadzor plovidbe plovnih objekata i postavljanje i premještanje plutajućih objekata
- nadzor ispravnog funkcioniranja objekata sigurnosti plovidbe
- traganje i spašavanje osoba i stvari na unutarnjim vodama
- hidrološko osiguravanje plovidbe na unutarnjim vodama
- nadzor unutarnjih voda u cilju sprečavanja zagađivanja voda opasnim i drugim štetnim materijama s objekata
- vođenje upisa i brisanja plovnih i plutajućih objekata
- izdavanje brodskih isprava i knjiga koje sukladno Zakonu o unutarnjoj plovidbi izdaje kapetanija
- utvrđivanje sposobnosti za plovidbu određenih plovila i plutajućih objekata
- utvrđivanje stručne sposobljenosti 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 unutarnjih plovnih puteva
- tehničke i druge upravne poslove sigurnosti plovidbe
- druge poslove koje odredi Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske

Zakonodavstvo

- **Zakon o ministarstvima RS** (listopad 2002.) definira sljedeće odgovornosti Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske relevantne za unutarnje plovne puteve: administrativni i stručni rad za pomorski promet i unutarnje plovne puteve te njegovu sigurnost, kao i upravljanje politikom koordinacije sve sukladno zakonima RS-a i BiH.
- **Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi RS** (listopad 2002.) definira sljedeće odgovornosti vlasti u Republici Srpskoj: upravljanje unutarnjim 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

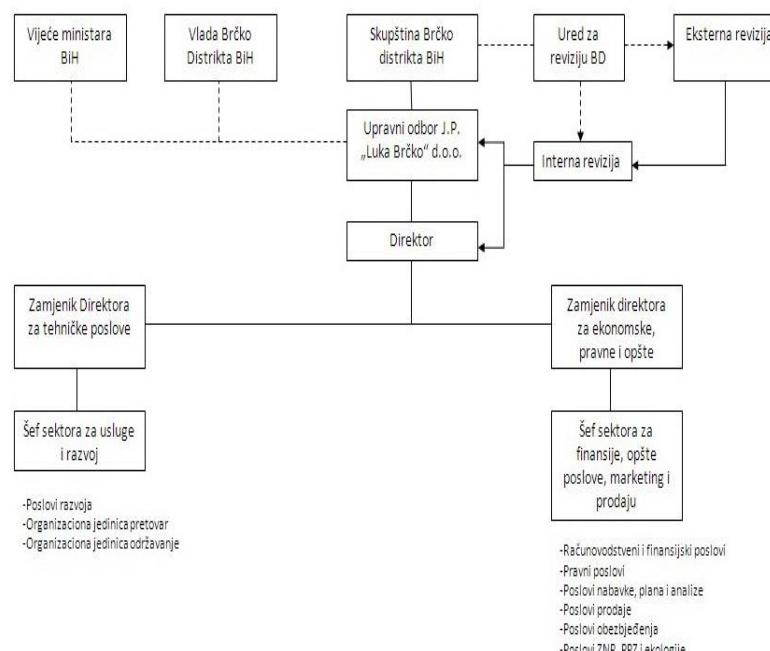
- **Vlada Brčko distrikta** nema poseban odjel unutar Vlade koji bi imao ključne uloge slične onima u entitetima, ali primjenjivim u Brčko distriktu.
- **JP Luka Brčko** upravlja lukom u Brčkom, prvenstveno robom, s opsegom prometa koji je u stagnaciji tijekom proteklih godina.
- **Javna uprava:** inspekcije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

Zakonodavstvo

- Zakon o unutarnjoj plovidbi RS
- Zakon o unutarnjoj plovidbi FBiH
- Zakon o unutarnjoj plovidbi BiH je još uvijek u fazi izrade
- **Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi u Brčko distriktu (lipanj 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
Organizacijska struktura Luke Brčko
Izvor: Luka Brčko

2.4.5 Zaključci

Rijeka Sava

- Unutarnja plovidba od i ka lukama na rijeci Savi se treba kombinirati sa željezničkim i cestovnim prometom u cilju povezivanja industrijskih zona i uspostave efikasnog lanca opskrbe. Ovo bi trebao biti ključni čimbenik za razvitak industrije (tvornica velikih kapaciteta) koji će omogućiti veću konkurentnost na svjetskom tržištu¹⁶. U ovom pogledu, rehabilitacija plovног puta rijeke Save, sukladno SEETO planu, je ključna tema.
- Određivanje vrste i opsega prijevoza robe duž rijeke Save.

Unutarnje luke

U okviru općeg koncepta prostornog razvijanja RS-a, opći ciljevi za razvitak unutarnjih plovnih puteva su:

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

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

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

Usluge

- Uklanjanje svih prepreka koje ograničavaju kapacitet ili performanse unutarnje plovidbe
- Povećanje sigurnosti na unutarnjim plovnim putevima primjenom Riječnog informacijskog sustava (RIS)
- Provedba potrebnih radnji za realizaciju planirane izgradnje dvije nove luke (Brod i Gradiška) i 9 pristaništa (Prijevor, Novi Grad, Kozarska Dubica, Laktaši, Banja Luka, Modriča, Dobojski Brijeg, Bijeljina i Zvornik). Pretpostavlja se da će, u planskom razdoblju, unutarnji 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 s paneuropskim Koridorom Vc i X. (u Hrvatskoj).

Koncept razvijanja intermodalnog prometa u RS-u je u izravnoj vezi s modernizacijom i razvitkom željeznice, unutarnjih plovnih puteva i cestovnog prometa, kao i prometne mreže u Posavini iz Bijeljine na istoku do Banje Luke na zapadu. Studija razvijanja treba izvršiti evaluaciju, izvodljivost i orientaciju na formiranje robnih prometnih središta.

Regulativa

- Usklađivanje pravnih odnosa između dviju zemalja na graničnom dijelu plovног puta
- Usklađivanje propisa u svezi s unutarnjim plovnim putevima sa standardima EU
- Aktivna suradnja Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske sa susjednim zemljama u smislu popunjavanja dokumentacije/studija potrebnih za poboljšanje unutarnje plovidbe
- Sanacija plovnih puteva rijeke Save, koja podrazumijeva regulaciju plovnih puteva u V.a 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 razdoblje 2008.-2028.

2.5 Zračni promet

2.5.1 Infrastruktura

Postoje 4 glavne zračne luke: Sarajevo, Mostar, Banja Luka i Tuzla (Mapa 21).



Mapa 21
Glavne zračne luke u BiH

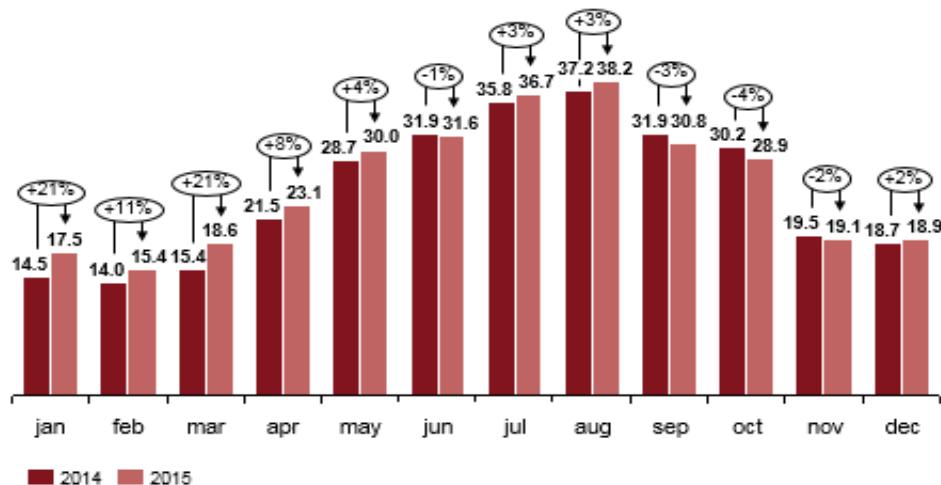
2.5.1.1 Međunarodna zračna luka Sarajevo

Glavna zračna luka u FBiH je **Međunarodna zračna luka Sarajevo**. Zračna luka se nalazi 6,1 km jugozapadno od Sarajeva. Glavne značajke zračne luke su:

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

Pristup zračnoj luci cestom: dobar (15-20 minuta od središta Sarajeva). Planirane investicije (proširivanje postojećeg terminala i prilaza zračnoj luci) se procjenjuju na 40 milijuna eura.

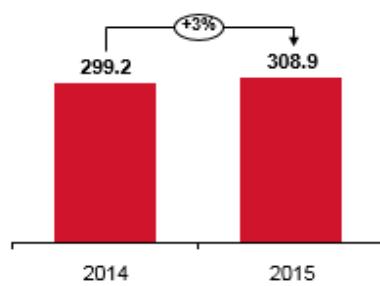
Sljedeći grafikoni prikazuju promet Međunarodne zračne luke Sarajevo.



Grafikon 34

Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodne zračne luke Sarajevo (tisuće putnika)

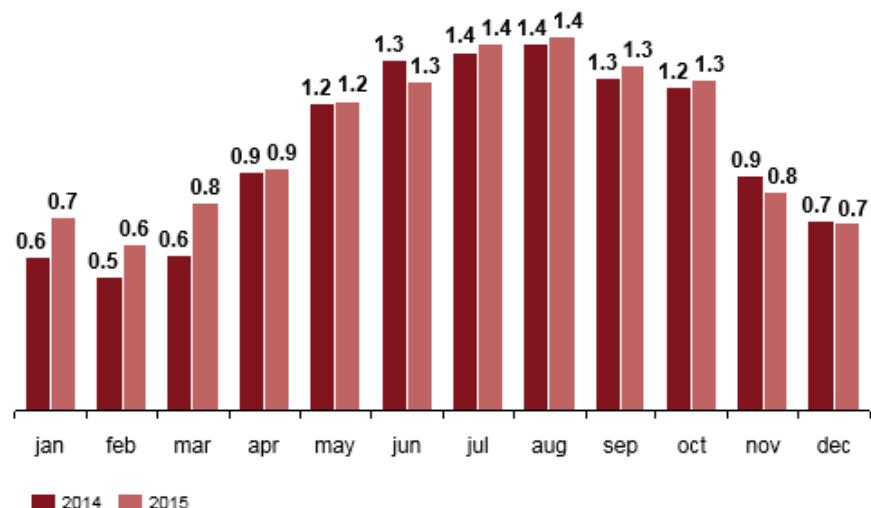
Izvor: BHANSA godišnje izvješće 2014.-2015.



Grafikon 35

Godišnji trend putničkog prometa Međunarodne zračne luke Sarajevo (tisuće putnika)

Izvor: BHANSA godišnje izvješće 2014.-2015.

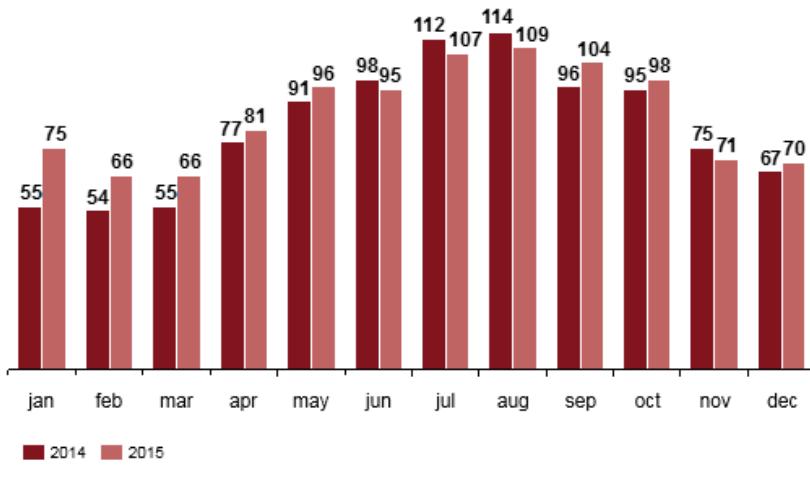


*Najprometniji dani = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 36

Broj operacija tijekom najprometnijih dana* na mjesecnoj bazi – Međunarodna zračna luka Sarajevo (u tisućama)

Izvor: BHANSA godišnje izvješće 2014.-2015.



Grafikon 37

Broj operacija tijekom najprometnijih sati* na mješevnoj osnovi – Međunarodna zračna luka Sarajevo

Izvor: BHANSA godišnje izvješće 2014.-2015.

Na temelju očekivanog razvijanja zračnog prometa i trenutačnog stanja aerodromske infrastrukture, zračna luka u Sarajevu zahtijeva proširenje kapaciteta. **Prilog 1 uz WB6¹⁷** dogovoren na samitu u Beču, razvijen je na temelju unaprijed definiranih projekata za povećanje operativnih kapaciteta Sarajevske zračne luke.

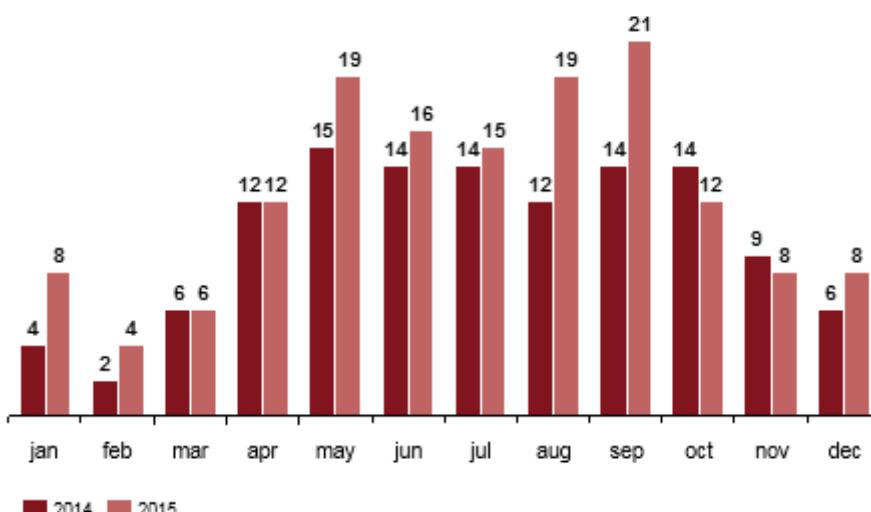
2.5.1.2 Međunarodna zračna luka Mostar

Glavne značajke zračne luke u Mostaru su:

- Pista: ICAO kod: 4 D; duljina 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 zrakoplove tipa A320 + 4 parking mjesta: za tipove 6M (u uporabi samo tijekom dana)
- Dobra pristupačnost zračne luke

Planirane investicije obuhvaćaju: proširenje taksi stajališta, pristupno svjetlo za trake za polijetanje/slijetanje, asfaltiranje Platforme II., dodatna 4 mjesta za kod C, "usmjeravanje zrakoplova s putničkog terminala na pistu" itd.

Sljedeći grafikoni prikazuju promet Međunarodne zračne luke Mostar.

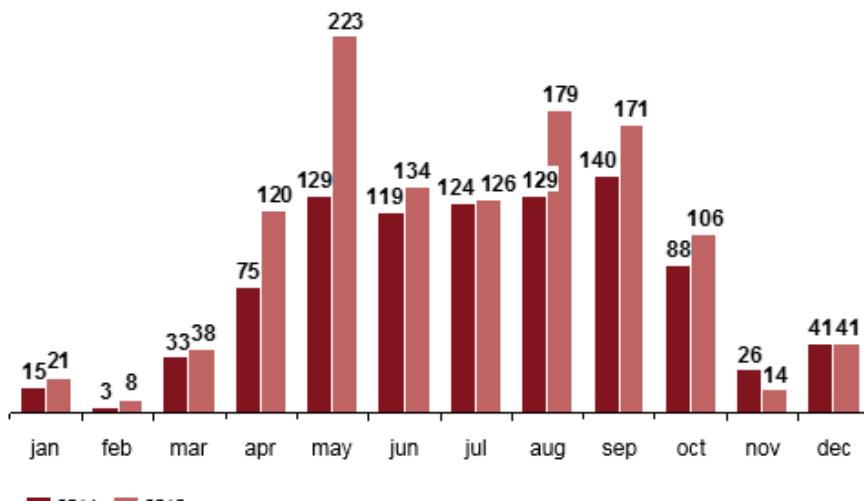


Grafikon 38

Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodne zračne luke Mostar (tisuće putnika)

Izvor: BHANSA godišnje izvješće 2014.-2015.

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

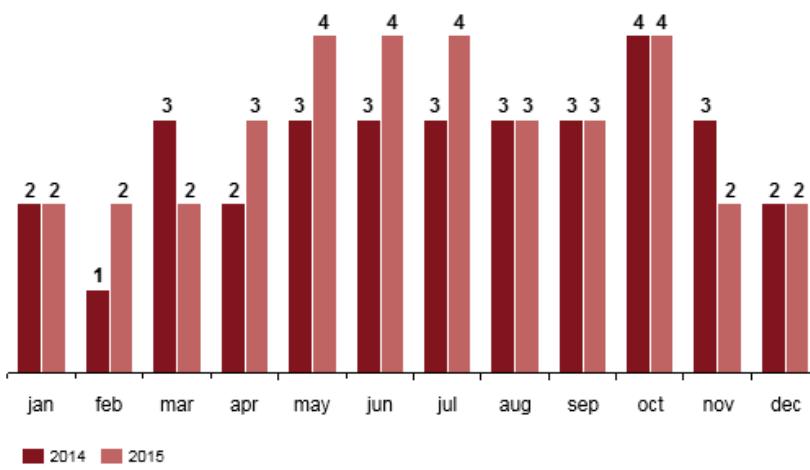


*Najprometniji dani = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 39

Broj operacija tijekom najprometnijih dana* na mjesечноj osnovi – Međunarodna zračna luka Mostar

Izvor: BHANSA godišnje izvješće 2014.-2015.



*Najprometniji sati = sati sa najvećim brojem operacija

Grafikon 40

Broj operacija tijekom najprometnijih sati* na mjesечноj osnovi – Međunarodna zračna luka Mostar

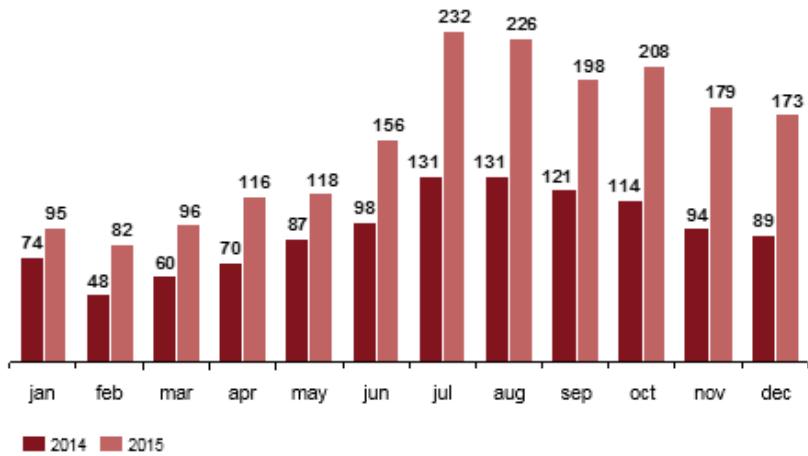
Izvor: BHANSA godišnje izvješće 2014.-2015.

2.5.1.3 Međunarodna zračna luka Tuzla

Glavne značajke zračne luke u Tuzli su:

- Pista: ICAO kod: 4 D; duljina i širina: 2.482 m x 45 m; PCN 44/R/B/W/U
- Pristup zračnoj luci je dobar. Planirane investicije obuhvaćaju: razvitak zračne luke za teretni aviopromet

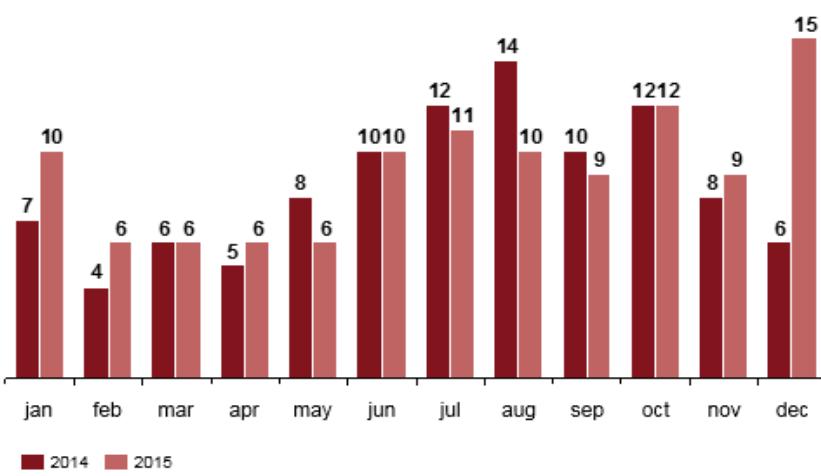
Sljedeći grafikoni prikazuju promet Međunarodne zračne luke Tuzla.



Grafikon 41

Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodne zračne luke Tuzla (tisuće putnika)

Izvor: BHANSA Godišnje izvješće 2014.-2015.

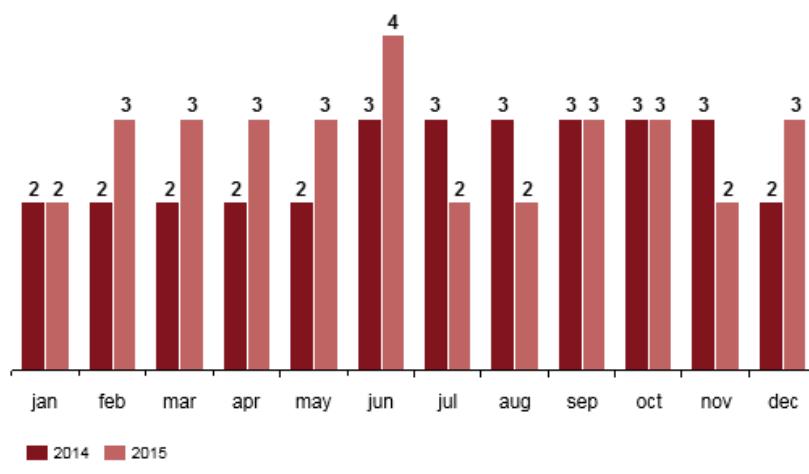


*Najprometniji dan = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 42

Broj operacija tijekom najprometnijih dana* na mjesечноj osnovi – Međunarodna zračna luka Tuzla

Izvor: BHANSA Godišnje izvješće 2014.-2015.



*Najprometniji sati = sati sa najvećim brojem operacija

Grafikon 43

Broj operacija tijekom najprometnijih sati *na mjesечноj osnovi – Međunarodna zračna luka Tuzla

Izvor: BHANSA Godišnje izvješće 2014.-2015.

2.5.1.4 Međunarodna zračna luka Banja Luka

Međunarodna zračna luka Banja Luka, poznata kao Zračna luka Mahovljani, jedina je međunarodna zračna luka smještena u Republici Srpskoj. Locirana je u naselju Mahovljani, oko 20 km od središta Banje Luke. Zračna luka se nalazi 18 km sjevero-sjeveroistočno od željezničke postaje Banja Luka. Zračna luka je dobro povezana s mrežom cesta. Smještena je na udaljenosti od oko 1 km od glavne ceste Banja Luka – Gradiška i oko 3 km od čvorišta Mahovljani na autocesti Banja Luka – Gradiška. Zračna luka je oko 35 km udaljena od čvorišta Okučani na autocesti Koridora X.

Državno poduzeće Aerodromi Republike Srpske upravlja zračnom lukom. Godine 2014. poduzeće Aerodrom Trebinje je pripojeno poduzeću Aerodromi Republike Srpske.

Glavne značajke zračne luke u Banjoj Luci su:

- Pista je duga 2.500 m i široka 45 m
- Betonirani teren u zračnoj luci je 240 x 90 m sa 4 parking mjestima za DC9 (A320)
- Prilazna i svjetla na pisti: smjer 17 – odvodni kanal CAT I; smjer 35 - crveno T
- Radionavigacijska 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 s 40 mesta (od toga 15 javnih parking mesta), 5 parking mesta za taksu vozila i 2 parking mesta za autobuse.
- Zračna luka je opremljena 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 zrakoplova i drugom opremom za opsluživanje zrakoplova.

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 u Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka obuhvaćaju Sustav kontrole leta, Alate za planiranje leta, Sustav goriva (JET A1), Sustav za vaganje i balansiranje zrakoplova (automatski i manualni), Sustav za kontrolu odlazaka (DCS-RTB Amadeus) i Alate za ukrcavanje koji se koriste tijekom faze ukrcavanja.

Međunarodna zračna luka Banja Luka koristi sustave u realnom vremenu za obavještavanje putnika o letu, kao i druge informacijske sustave u zgraditi terminala (Sustav informiranja o letovima i upravljanje informacijama za putnike).

Međunarodna zračna luka Banja Luka je dio sveobuhvatne mreže.

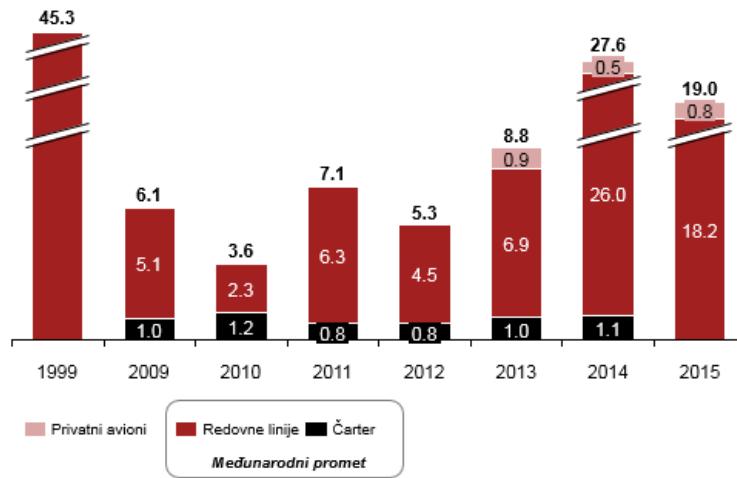
Aerodromi Republike Srpske imaju kratkoročne planove za određene investicije. U usvojenom Poslovnom planu za 2016.-2018. navedene su: izgradnja robnog skladišta, proširenje i modernizacija putničkog terminala i modernizacija opreme u Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka (novo vatrogasno vozilo, novi utovarivač paleta do 14 tona, novi sustav prilaznog osvjetljenja, novi generator za opskrbu 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 zračne luke, poboljšanje osvjetljenja (ugradnja LED žarulja) i poboljšanje opreme u zračnoj luci.

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

Tijekom posljednjih 15 godina, broj putnika i letova u Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka je varirao pod utjecajem nekoliko čimbenika. Međunarodna zračna luka Banja Luka je najviše putnika imala kada je zračna luka u Beogradu bila zatvorena zbog sankcija koje je UN nametnuo Srbiji (1999.). Nakon toga uslijedilo je razdoblje stagnacije i smanjenja broja putnika i letova. U razdoblju od 2009. do 2015. godine broj putnika i letova je varirao u ovisnosti od ugovara između zračne luke i različitim aviokompanijama koji posluju Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka. U ovom trenutku postoji samo jedna redovna međunarodna linija (Banja Luka – Beograd) i Air Serbia je jedini operater u Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka.

Međunarodna zračna luka Banja Luka ima stratešku suradnju s Air Serbia i Zračnom lukom Nikola Tesla u Beogradu. Suradnja se odnosi na razvitak novih tehnologija, obuku osoblja i razmjenu informacija.

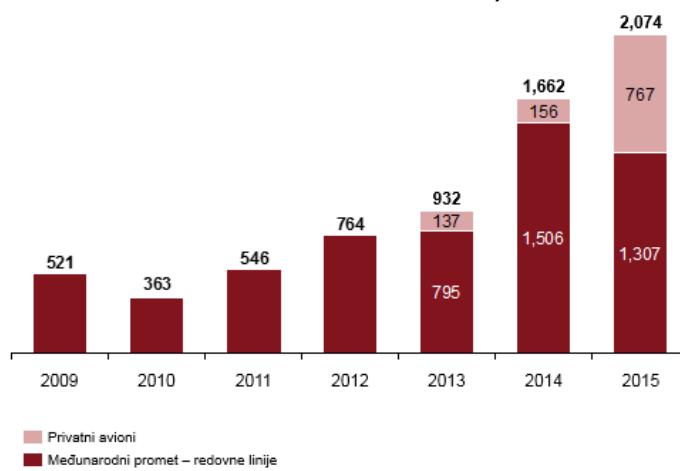
Grad Banja Luka ima populaciju od oko 200.000 a šire gradsko područje populaciju od oko 500.000 ljudi. Prema Strategiji razvitka Aerodroma Republike Srpske 2016.-2018., oblast koju pokriva Međunarodna zračna luka Banja Luka je sjeverni dio Republike Srpske i nekoliko obližnjih općina u FBiH s populacijom 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 ove zračne luke.



Grafikon 44

Komercijalni promet (tisuće putnika) zabilježen u Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka

Izvor: Međunarodna zračna luka Banja Luka

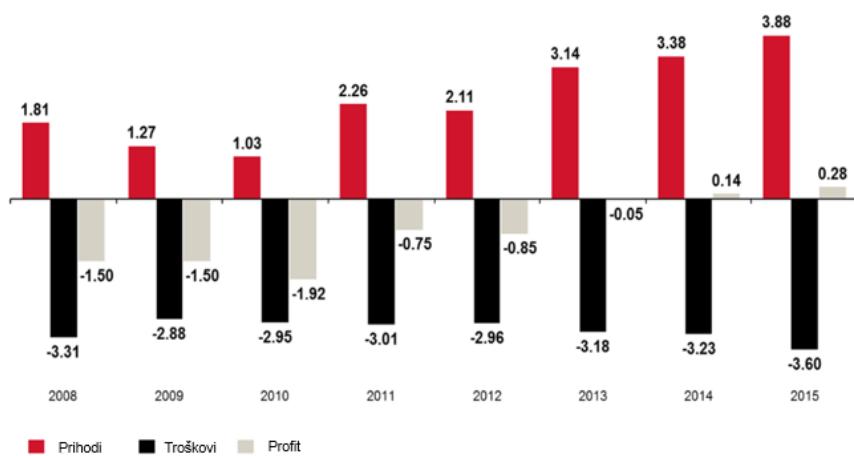


Grafikon 45

Komercijalni promet (broj letova) zabilježen u Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka

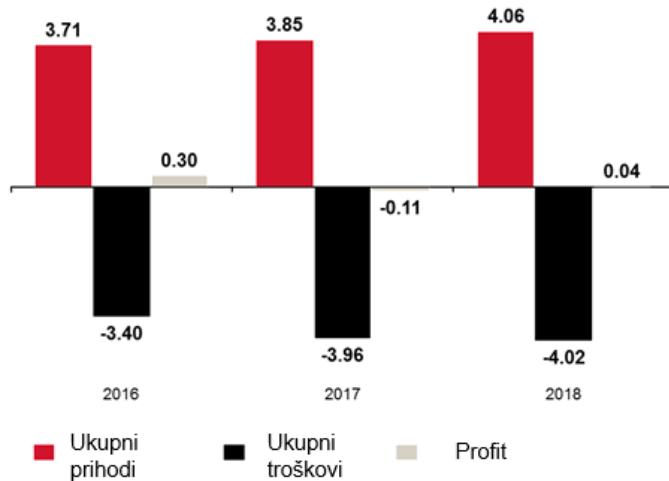
Izvor: Međunarodna zračna luka Banja Luka

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

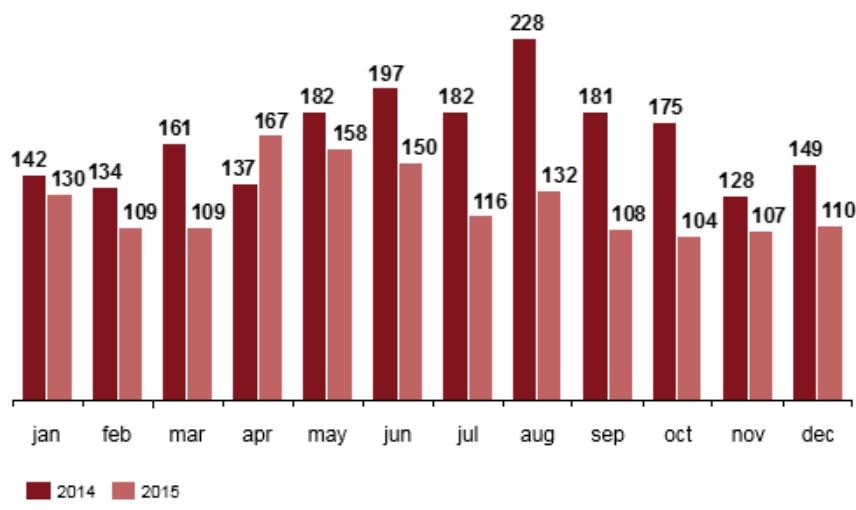


Grafikon 46

Financijski učinak Aerodromi Republike Srpske (u milijunima KM)



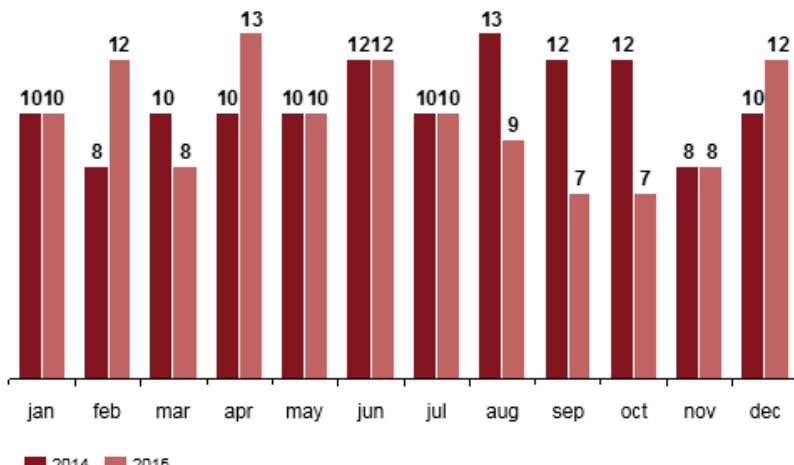
Grafikon 47
Poslovni plan Aerodromi Republike Srpske (u milijunima KM)



*Najprometniji dani = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 48
Mjesečni trend putničkog prometa Međunarodne zračne luke Banja Luka (tisuće putnika)

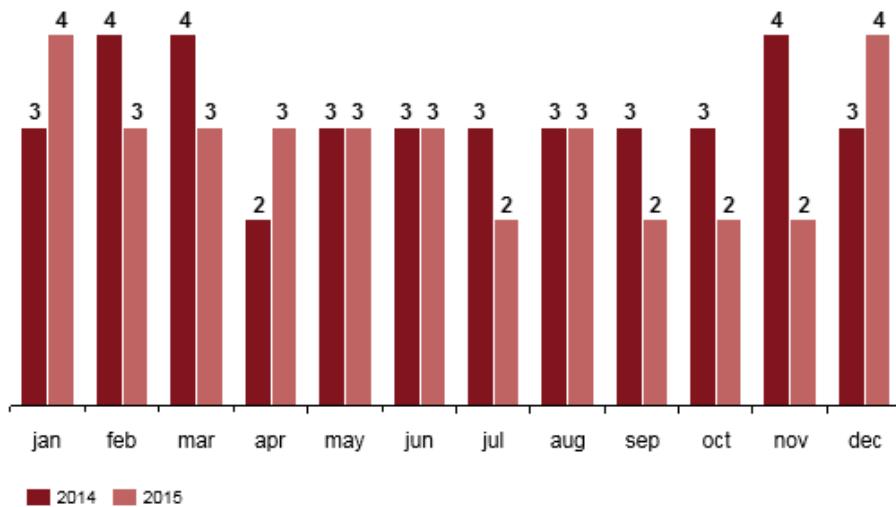
Izvor: BHANSA Godišnje izvješće 2014.-2015.



*Najprometniji dani = dani sa najvećim brojem operacija

Grafikon 49

Broj operacija tijekom najprometnijih dana* na mjesечноj osnovi – Međunarodna zračna luka Banja Luka
Izvor: BHANSA Godišnje izvješće 2014.-2015.



*Najprometniji sati = sati sa najvećim brojem operacija

Grafikon 50

Broj operacija tijekom najprometnijih sati * na mjesечноj osnovi – Međunarodna zračna luka Banja Luka
Izvor: BHANSA Godišnje izvješće 2014.-2015.

2.5.2 Regulativa

2.5.2.1 Državna razina

Institucije

- Direkcija za civilno zrakoplovstvo (BHDCA) je tijelo mjerodavno za obavljanje regulatorne funkcije i nadzor u području civilnog zrakoplovstva i kontrole zračnog prometa. BHDCA je odgovorna na razini države Bosne i Hercegovine za obveze koje su joj dodijeljene kao članici Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) i potpisnice Čikaške konvencije. Njena organizacija i upravljanje, mjerodavnosti i odgovornosti regulirani su Zakonom o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine i Uredbom o izmjenama/dopunama pravilnika o unutarnjoj 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 komunikacijskih, navigacijskih i usluga nadzora, pružanje usluga aeronautičkog informiranja, pružanje meteoroloških usluga za aviomrešt, poslove spasilačkog koordinacijskog 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 međunarodne zračne luke: Sarajevo (najznačajnija međunarodna zračna luka za putnike uključuje i teretni zračni promet), Tuzla (međunarodna zračna luka i za putnike i za teret), Mostar (međunarodna zračna luka za putnike) i Banja Luka (međunarodna zračna luka za putnike i od skoro teretni zračni promet). Trenutačno je svaka zračna luka uključena u međunarodni promet.

Regulatorna tijela

- BHDCA je tijelo mjerodavno 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 komunikacijskih uređaja
 - Međunarodni i međuentitetski promet i infrastruktura
 - Pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnih i međuentitetskih komunikacija i prometa
 - Odnosi s 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 informacijskih tehnologija
 - Civilno zrakoplovstvo i nadzor zračnog prometa
- **Zakon o zrakoplovstvu BiH (2009.)** jasno definira uloge i odgovornosti civilnog zrakoplovstva. MKP BiH je mjerodavan za politiku, gdje Direkcija za civilno zrakoplovstvo (BHDCA) ima ulogu regulatora sigurnosti tržista i zračnog prometa. Ovim zakonom je propisano stvaranje posebnog tijela odgovornog za usluge avionavigacije.
- **Zakon o agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH (2009.)**, sukladno prethodnom zakonu, definira odgovornosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi nazvanog Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH (BHANSA). Te odgovornosti obuhvaćaju: usluge zračnog prometa, usluge upravljanja zračnim prometom, upravljanje zračnim prostorom i koordinaciju s 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 siječnja 2014. godine BHANSA je počela preuzimati odgovornosti i osoblje koje je ranije pripadalo vlastima civilne avijacije u okviru entiteta. U studenom 2014. BHANSA je preuzeala 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 teritoriju 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 sukladno dogovorenoj podjeli Funkcionalnog bloka zračnog prostora (FAB) središnje Europe.

- Potpuno premještanje ECAA za pristup slobodnom tržištu, slobodi osnivanja, jednakim uvjetima konkurenčije i zajedničkim pravilima u oblasti zračnog prometa, sigurnosti, upravljanju, društvenim oblastima i okruženju.
- Potpuna primjena EU propisa o sigurnosti u civilnoj avijaciji i osnivanje neovisnog tijela za istragu sigurnosti civilne avijacije.
- Potpuna provedba EU propisa o aerodromskoj naplati.
- Potpuna provedba Sporazuma o zajedničkoj europskoj avijaciji
 - Pristup slobodnom tržištu
 - Sloboda osnivanja
 - Jednaki uvjeti konkurenčije
 - Zajednička pravila uključujući oblasti sigurnosti, upravljanja zračnim prometom, društvene oblasti i okruženje

2.5.3 Zaključci

Sljedeći zaključci su izvedeni na temelju trenutačne situacije u zračnom prometnom sektoru:

Infrastruktura:

- Zračna luka Sarajevo: neophodno je proširenje kapaciteta
- Zračna luka Mostar: neophodno je proširenje kapaciteta. U poređenju s ostalim zračnim lukama potrebna su veća ulaganja zbog očekivanog povećanja prometa
- Zračna luka Tuzla: razvitak zračne luke bi mogao biti fokusiran na teretni zračni promet
- Modernizacija i proširenje aerodromske infrastrukture i tehnoloških sustava u cilju prevazilaženja tekućih problema: zastarjela oprema, nedostatak komercijalnih linija, ograničen broj letova i kretanja putnika. Zračna luka mora povećati svoju konkurentnost nasuprot ostalih zračnih luka u regiji. Potencijalni razvitak teretnog prometa mora biti podržan kroz provedbu povezanih investicija. Podobnost zračne luke kao TEN-T zračne luke osnovne mreže treba uzeti u obzir
- Izgradnja zračne luke Trebinje treba biti razmotrena

Usluge

- Marketinške i komercijalne inicijative orijentirane na privlačenje zračnih prijevoznika i logističkih operatora
- Razinu prometa treba unaprijediti sukladno potrebama budućeg razvijatka
- Trenutačna razina prometa ne garantira financijsku održivost svih zračnih luka u BiH. Npr., Međunarodna zračna luka Banja Luka zabilježila je 18.966 komercijalnih putnika na 1.307 komercijalnih letova u 2015. godini.

Informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT)

- Poboljšati paralelno sa razvitkom infrastrukture
- Preuzeti potpunu kontrolu nad bh. zračnim prostorom od Hrvatske i Srbije
- Tehnologije koje se koriste u Međunarodnoj zračnoj luci Banja Luka moraju biti poboljšane zajedno s infrastrukturom

Regulativa

- Pregled modela naplate zračnih luka na temelju operativnih troškova i povraćaja investicije
- Harmonizacija s EU standardima
- Puna primjena Zakona o zrakoplovstvu BiH koji predviđa, između ostalog, financiranje 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 usuglašeni sa zakonima Europske unije

3 CILJEVI KOJE TREBA POSTIĆI KROZ OKVIRNU STRATEGIJU PROMETA

3.1 Prometna politika: osnova za Okvirnu strategiju prometa

Okvirna strategija prometa je razvijena sukladno **Okvirnoj prometnoj politici BiH 2015.-2030.** Takav dokument predstavlja „okvirni i osnovni dokument na temelju kojeg će se kreirati razvojna strategija, zakoni, regulativa, programi, planovi i drugi dokumenti te donijeti odluke u procesu razvitka prometnog sektora“ koji će služiti kao pravci razvitka, pripreme akcijskih planova i određivanje prioriteta na razini BiH, njenih entiteta i Brčko distrikta, sukladno Ustavu BiH.

Okvirna prometna politika 2015.-2030. definira:

- viziju prometnog sektora u BiH:
 - efikasan i ekonomičan prometni sustav
 - proces razvitka prometnog sustava koji je tržišno orientiran i baziran na konkurenciji
 - prometni sustav koji je potpuno usklađen s propisima i standardima EU i pravilima Svjetske trgovinske organizacije (STO)
- Krajnji cilj: „Raditi na očekivanom procesu razvitka lokalne ekonomije i društvenog razvitka s ciljem osiguranja održivog razvitka prometnog sustava i razviti sustav 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 sukladno ostvarenju postavljenih ciljeva.
- **Detalji za provedbu Okvirne prometne politike moraju biti razrađeni u** Okvirnoj strategiji prometa (2015.-2030.) i Akcijskom planu kojim se utvrđuju aktivnosti i programi koje treba poduzeti (upravne reforme, regulatorno usklađivanje, jačanje kapaciteta i investicijskih 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 razvitu kroz četiri opća cilja:

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

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

- zadovoljiti socijalnu i ekonomsku potražnju
- pružiti najvišu razinu usluge po najnižim mogućim cijenama
- ispunjavati zahtjeve u pogledu informacija i sigurnosti
- financijska održivost (biti financijski održiv i na temelju glavnih izvora financiranja u rasponu od korisničkih naknada, općinskih proračunskih sredstava i uključivanja privatnog sektora zadovoljiti potrebe u smislu održavanja, poboljšanja i razvjeta prometne infrastrukture)
- biti sukladan EU standardima i regulativi
- imati minimalan negativni utjecaj na životnu sredinu

Okvirna strategija prometa je bazirana na gore navedenim ciljevima koji su detaljno opisani u specifičnim ciljevima, a sukladno 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 prioritetne ciljeve i specifične prometne strateške ciljeve

Strateški ciljevi (Okvirna prometna politika BiH 2015.-2030.)	Specifični ciljevi Prometne strategije	SEETO "Soft" mјere
Biti sukladan EU standardima i regulativi	Unapređenje regulatornog okvira za sve vrste prometa Uspostava zakonodavstva za razdvajanje željezničke infrastrukture i upravitelja prometom Restrukturiranje željezničkih poduzeća sukladno direktivama EU 2012/34 Usvajanje UIC standarda za brze željeznice Otvaranje željezničkog tržišta željezničkim operaterima poslije ulaska BiH u EU, sukladno direktivama EU Uvođenje neovisnog tijela za istragu sigurnosti željeznica i nesreća Usklađivanje unutarnjih plovnih propisa sa standardima EU Financijska održivost Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine Uvođenje neovisnog tijela za istragu sigurnosti civilnog zrakoplovstva Usklađivanje propisa zračnog prometa sa standardima EU	<ul style="list-style-type: none"> • Provedba Sporazuma o graničnom prijelazu
Financijska održivost	Definirati stabilne izvore financiranja cesta Stvaranje održivog sustava financiranja za održavanje željezničke infrastrukture Financijski održiv zračni promet	
Imati minimalan negativni utjecaj na životnu sredinu	Usklađenje EIA (Procjena utjecaja na okoliš) sa standardima EU Praćenje emisije štetnih plinova 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	<ul style="list-style-type: none"> • Imati minimalan negativni utjecaj na životnu sredinu
Ispunjavati zahtjeve u pogledu informacija i sigurnosti	Smanjenje prometnih nesreća (trenutačno iznad prosjeka EU)	

3.2.2 Infrastruktura i usluge

Tabela u nastavku prikazuje prioritetne ciljeve i specifične prometne strateške ciljeve

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

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 razdoblju (D, od 2026. do 2030. godine). Ispod su navedeni najvažniji elementi Okvirne strategije prometa:

- Ispunjene socijalnih i ekonomskih zahtjeva
- Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, unapređenja i razvijanja prometne infrastrukture
- Financijska održivost
- Usklađenost s EU standardima i zakonima
- Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama
- Minimalan dozvoljeni utjecaj na životnu sredinu

Akcije su smještene u različita razdoblja u ovisnosti od stupnja njihove zrelosti, proračunskih ograničenja itd. Tako mogu biti definirane sljedeće kategorije razvitka: akcije koje će biti provedene prve (kratkoročne), akcije koje će biti provedene nakon neophodne pripreme (srednjoročne) i akcije koje u ovom trenutku nemaju dovoljnu razinu zrelosti i/ili za koje postoje neka ograničenja (dugoročne).

Za svaku akciju OSP definira:

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

4.1 Strateške aktivnosti

4.1.1 Regulativa

4.1.1.1 Državna razina

Sljedeća tabela prikazuje prioritetne 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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
Finansijska održivost	Definirati stabilne izvore financiranja cesta	1	Usklađivanje razine poreza na gorivo sa susjednim zemljama	x			Uprava za neizravno oporezivanje BiH FMPiK MSVRS Vlada BD	Zakonodavne intervencije
		2	Uvođenje sustava financiranja zasnovanog na trošarinama na gorivo	x			Vijeće ministara BiH Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
	Stvaranje održivog sustava financiranja za održavanje željezničke infrastrukture	3	Uvođenje trošarina na naftu ili na duhanske proizvode za financiranje održavanja željeznica	x			Vijeće ministara BiH Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
	Finansijski održiv zračni promet	4	Pregled naplatnog modela zračne luke na temelju operativnih troškova i oporavka investicija		x		BHDCA	Zakonodavne intervencije
	Finansijska održivost Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH	5	Kompletna provedba Zakona o zrakoplovstvu BiH (financiranje od naknada koje plaćaju putnici i aviokompanije)		x		Vijeće ministara BiH	Zakonodavne intervencije
Usklađenost s EU standardima i zakonima	Uvođenje neovisnog tijela za istragu sigurnosti civilnog zrakoplovstva	6	Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU (Uredba EU br. 996/2010)	x			MKP BiH	Zakonodavne intervencije
	Unapređenje regulatornog okvira za sve vrste prometa	7	Izrada programa integracije Prometnog sektora BiH – EU	x			Direkcija za europske integracije MKP BiH	Zakonodavne intervencije
	Usvajanje UIC standarda za brze željeznice	8	Usvajanje UIC standarda za brze željeznice		x		MKP BiH ROŽ BiH	Zakonodavne intervencije
	Uvođenje neovisnog tijela za istragu sigurnosti željeznica i nesreća	9	Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU	x			MKP BiH	Zakonodavne intervencije
	Usklađivanje propisa unutarnjih plovnih puteva sa standardima EU	10	Sudjelovanje u definiranju kompetencija u navigaciji na rijeci Savi	x	x		Predsjedništvo BiH kao imenitelj predstavnika BiH u Međunarodnu komisiju za SRB	Zakonodavne intervencije
Minimalan	Usklađivanje sa	11	Usklađivanje postojećeg	x	x	x	MKP BiH	Zakonodavne

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

4.1.1.2 FBiH

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi Strategije prometa	Aktivnost		Vrijeme			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
Financijska održivost	Definirati stabilne izvore financiranja cesta	1	Definirati regulatorni okvir pristupa naknadama za naplate cestarine	x			Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
		2	Uspostava javnih institucija za regionalne puteve u svim županijama	x			Vlade županija	Zakonodavne intervencije
	Stvaranje održivog sustava financiranja za održavanje željezničke infrastrukture	3	Kompletna primjena Zakona o financiranju željezničke infrastrukture dodjeljivanjem ukupnih troškova održavanja iz proračuna	x			Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
	Finansijski održiv zračni promet	4	Pregled naplatnog modela zračne luke na temelju operativnih troškova i oporavka investicija		x		Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
Usklađenost s EU standardima i zakonima	Restrukturiranje željezničkih poduzeća sukladno direktivama EU 2012/34	5	Rekonstrukcija željezničkog poduzeća		x		FMPiK ŽFBiH BH željeznička javna korporacija	Master planiranje i poslovno modeliranje za ŽFBiH
	Omogućavanje jedinstvenog europskog željezničkog sustava (kroz olakšavanje pristupa drugim željezničkim poduzećima) nakon što BiH uđe u EU, sukladno direktivama EU	6	Definiranje scenarija o usklađivanju postojećih zakona FBiH s direktivama i zakonima EU o željezničkom tržištu		x		FMPiK ROŽ BiH	Zakonodavne intervencije
	Otvaranje željezničkog tržišta željezničkim operatorima poslije ulaska BiH u EU, sukladno 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 s 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 s EU direktivama i zakonima o emisiji vozila		x		FMPiK	Zakonodavne intervencije
Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama	Smanjenje prometnih nesreća (trenutačno iznad prosjeka EU)	10	Usklađivanje s EU politikama za sigurnost na cestama	x			FMPiK	Zakonodavne intervencije

4.1.1.3 Republika Srpska

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi Strategije prometa	Aktivnost		Vrijeme			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
Finansijska održivost	Definirati stabilne izvore financiranja cesta	1	Revizija modela naplate cestarine po principu "korisnik plaća"	x	x		MSV RS JP ARS	Zakonodavne intervencije
	Stvaranje održivog sustava financiranja za održavanje željezničke infrastrukture	2	Definiranje modela za financiranje željezničke infrastrukture	x	x		MSV RS ŽRS	Zakonodavne intervencije
	Finansijski održiv zračni promet	3	Revizija naplate cestarine u zračnim lukama na temelju operativnih troškova i troškova ulaganja u infrastrukturu		x		MSV RS Aerodrom RS	Zakonodavne intervencije
Usklađenost s 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, sukladno direktivama EU	5	Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU	x	x	x	MSV RS	Zakonodavne intervencije
	Usklađivanje propisa unutarnjih 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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
Usklađenost s EU standardima i zakonima	Usklađivanje propisa unutarnjih plovnih puteva sa standardima EU	1	Sudjelovanje u procesu usklađivanja postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU	x	x		Vlada BD	Zakonodavne intervencije
		2	Definirati mjerodavnosti Lučke uprave između JP Luka Brčko i Vlade	x			Vlada BD JP Luka Brčko	Zakonodavne intervencije
		3	Sudjelovanje 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 s 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 s EU direktivama i zakonodavstvu o emisiji vozila		x		Vlada BD	Zakonodavne intervencije
Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama	Smanjenje prometnih nesreća (trenutačno iznad prosjeka EU)	6	Usklađivanje s 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 Državna razina

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

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi Strategije prometa	Aktivnost		Vrijeme			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
Ispunjene socijalnih i ekonomskih zahtjeva	Unutarnje povezivanje BiH kroz razvitak sigurne i brze prometne mreže, povezujući sjever – jug i istok – zapad	1	Definirati dionice autoputeva 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 riji Savi (ruta 2a u Gradišci, prekogranična dionica s Republikom Hrvatskom – veza s Koridorom X. i Vc)	x			MKP BiH Bilateralni ugovor s Hrvatskom MSV RS	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		3	Izgradnja prekograničnog mosta Svilaj na riji Savi (kraj dionice autoputeva Odžak – Svilaj)	x			MKP BiH Bilateralni ugovor s Hrvatskom FMPiK	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova kroz integraciju infrastrukture BiH u europske prometne koridore	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 plovнog puta rijeke Save (sukladno SEETO planu razvijta)	x	x	x	Predsjedništvo BiH kao imenitelj zastupnika u Međunarodnoj komisiji za sliv rijeke Save	Upravljanje projektima, tenderske procedure
Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama	Smanjenje prometnih nesreća (trenutačno 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			Mjerodavno 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 plinova	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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
Ispunjene socijalnih i ekonomskih zahtjeva	Unutarnje povezivanje BiH kroz razvitan sigurne i brze prometne mreže, povezujući sjever – jug i istok – zapad Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova kroz integraciju infrastrukture FBiH u europske prometne koridore	1	Izgradnja prekograničnog mosta Svilaj na rijeci Savi (kraj dionice autoputešnice Odžak – Svilaj)	x			FMPiK JP Autoceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		2	Završetak dionica autoputešnice 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
		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 željeznic za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži	x	x		FMPiK	Master planiranje/Studije, prostorno planiranje
Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, poboljšanja i razvitka prometne infrastrukture	Eliminiranje uskih grla na sporim cestama	6	Završetak dionica autoputešnice 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 autoputešnice		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
	Razvitak mreže autoputešnice i brzih cesta sukladno Koridoru 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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
	povezanost pravca sjever – jug i istok – zapad							
Poboljšanje i razvitak 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
Razvitak željezničke infrastrukture s 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	Financijski instrumenti, upravljanje projektima
Proširenje kapaciteta aerodroma	12	Proširenje kapaciteta Zračne luke Sarajevo: restrukturiranje infrastrukture i proširenje		x	x		Međunarodna zračna luka Sarajevo	Financijski instrumenti, upravljanje projektima
	13	Proširenje kapaciteta Zračne luke Sarajevo: proširenje kapaciteta terminala		x	x		Međunarodna zračna luka Sarajevo	Financijski instrumenti, upravljanje projektima
	14	Proširenje kapaciteta Zračne luke Sarajevo: poboljšanje pristupačnosti ceste (infrastruktura i usluge)		x			JP Ceste FBiH Autobusni prijevoznici	Financijski instrumenti, upravljanje projektima
	15	Proširenje kapaciteta Zračne luke Mostar		x			Zračna luka Mostar	Financijski instrumenti, upravljanje projektima
	16	Razvitak Zračne luke Tuzla u teretni terminal			x	-		Financijski instrumenti, upravljanje projektima
Razvitak teretnih terminala	17	Izgradnja novih kopnenih terminala za kontejnere		x			FMPiK	Financijski instrumenti, upravljanje projektima, prostorno planiranje
Pružiti najvišu razinu usluge po najnižim mogućim	Unapređenje kvaliteta javnih cestovnih mreža	-	Pogledati aktivnosti 6, 7, 8, 9, 10		x		JP Autoceste FBiH FMPiK JP Ceste FBiH	Financijski instrumenti, upravljanje projektima

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi Strategije prometa	Aktivnost		Vrijeme			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
cijenama	Unapređenje usluga željezničkog i cestovnog javnog prometa	18	Poslovno modeliranje željezničkog poduzeća	x			Vlada FBiH ŽFBiH	Poslovno modeliranje
		19	Provedba obveza javnog prijevoza u putničkom	x			FMPiK ROŽ BiH	Financijski 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	Financijski 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		-	Financijski instrumenti, upravljanje projektima
	Poboljšanje ICT u sektoru prometa	22	Kompletno uvođenje u sustav upravljanja cestovnog prometa, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na autocestama)	x			FMPiK JP Autoceste FBiH	
		23	Razvitak informacijskog sustava za putnike i putne prijevoznike na autocestama	x			FMPiK JP Autoceste FBiH	
Zadovoljavanje potreba za sigurnošću i informacijama	Smanjenje prometnih nesreća (trenutačno iznad prosjeka EU)	24	Provedba 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					
		27	Vidjeti aktivnost 6 i 7	x	x	x	ŽFBiH	
Finansijska održivost	Stvaranje održivog sustava financiranja za održavanje željezničke infrastrukture	28	Vidjeti sekciju 20	x			FMPiK ŽFBiH	Poslovno modeliranje

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi Strategije prometa	Aktivnost		Vrijeme			Mjerodavno 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 plinova	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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Rb.	Opis	K	S	D		
Ispunjene socijalnih i ekonomskih zahtjeva	Unutarnje povezivanje BiH kroz razvitan sigurne i brze prometne mreže povezujući sjever – jug i istok – zapad Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova, kroz integraciju infrastrukture RS u europske prometne koridore	1	Izgradnja mosta na rijeci Savi (ruta 2a u Gradišci, prekogranična dionica s Republikom Hrvatskom – veza s 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	Procjeniti kvalificiranost Zračne luke Banja Luka kao zračne luke u osnovnoj mreži	x	x		MSV RS	Studije
Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, poboljšanja i razvitka prometne infrastrukture	Razvitak mreže autocesta i brzih cesta sukladno Koridoru 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 razvitak 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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Rb.	Opis	K	S	D		
Pružiti najvišu razinu usluge po najnižim mogućim cijenama	željezničke mreže							
	Razvitak/ poboljšanje kapaciteta za utovar/ istovar i opreme za UPP i intermodalnost željezničica-cesta-UPP	9	Nadogradnja unutarnjeg plovнog 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 s Lukom Šamac
	Proširenje kapaciteta zračne luke	11	Izgradnja zračne luke Trebinje	x	x	x	MSV RS Aerodrom RS	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		12	Modernizacija objekata i opreme Zračne luke Banja Luka (za robe i za putnike)	x	x		MSV RS Aerodrom RS	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Unapređenje kvaliteta javnih cestovnih mreža	-	Vidjeti aktivnost 7 i 8					
		13	Stvaranje boljeg ambijenta za poslovanje	x	x		MSV RS	Uklanjanje administrativnih barijera
		14	Poslovno modeliranje željezničkog poduzeća	x			ŽRS	Poslovno modeliranje
		15	Provredba obveza javnog prijevoza u putničkom prometu	x			MSV RS ŽRS	Financijski instrumenti i ugovaranje
		16	Obnoviti/investirati u vozni park	x	x		ŽRS	Financijski instrumenti
	Poboljšanje kvaliteta usluge putničkog zračnog prometa	-	Vidjeti aktivnosti 11 i 12					
	Razvitak / 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 sustav upravljanja cestovnog prometa, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na autocestama)	x			MSV RS JP ARS	
		19	Razvitak informacijskog sustava za putnike i putne prijevoznike na autocestama	x			MSV RS JP ARS	
	Smanjenje prometnih nesreća (trenutačno iznad prosjeka EU)	20	Provredba 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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Rb.	Opis	K	S	D		
	-	Vidjeti aktivnosti 7 i 8						
	Povećanje zaštite, signalizacije i sigurnosti željeznicu	-	Vidjeti aktivnosti 3	x	x	x	ŽRS (upravitelj infrastrukture)	
	Razvitak/ poboljšanje kapaciteta za utovar/ istovar i opreme za UPP i intermodalnost željezница-cesta-UPP	-	Vidjeti aktivnosti 9 i 10	x	x	x	MSV RS i Luka Šamac	
	Povećanje sigurnosti vodenog prometa	23	Razviti informacijski sustav za rijeke		x	x	MSV RS	
Financijska održivost	Finansijski održiv zračni promet	24	Privlačenje aviokompanija i logističkih operatera (npr. promocija pokretanja novih međunarodnih veza, dostupnost zračnih luka u pružanju javnih usluga itd.) i razvitak komercijalnih aktivnosti	x			MSV RS Aerodrom RS	Poslovno modeliranje i promocija zračne luke
	Stvaranje održivog sustava financiranja 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	Razvitak intermodalnog prometa uključivanjem ŽRS s punim kapacitetom	x	x		MSV RS ŽRS	Izrada plana razvijka
		-	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			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
Ispunjene socijalnih i ekonomskih zahtjeva	Unutarnje povezivanje BiH kroz razvitak sigurne i brze prometne mreže povezujući sjever – jug i istok – zapad	1	Oporavak plovnog puta rijeke Save (sukladno SEETO planu razvijatka)	x	x	x	Vlada BD (sudionik)	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova integracijom infrastrukture BD u europske prometne koridore	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
	Razvitak mreže autocesta i brzih cesta sukladno Koridoru 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
Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, poboljšanja i razvijanja prometne infrastrukture	Poboljšanje i razvitak 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
	Razvitak željezničke infrastrukture s EN standardima i TSI	6	Poboljšanje zastarjele željezničke signalizacije	x	x		ŽFBiH, ŽRS	Financiranje, upravljanje projektima, tenderske procedure
	Razvitak/poboljšanje kapaciteta utovara i istovara i opreme za puteve unutarnje plovidbe i intermodalnost pruge-cesto-putevi unutarnje plovidbe	7	Oporavak infrastrukture Luke Brčko	x	x	x	Vlada BD JP Luka Brčko	Financiranje, upravljanje projektima, tenderske procedure
		8	Poboljšanje pretovara i utovara/istovara opreme Luke Brčko za proširenje kapaciteta i uspostaviti ga kao intermodalni terminal (realizacija investicijskog plana 2009.)	x	x		Vlada BD JP Luka Brčko	Financiranje, upravljanje projektima, tenderske procedure
Osiguranje	Unapređenje kvaliteta	-	Vidjeti aktivnosti 2, 3, 4,	x	x		Vlada BD	Finansijski

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi Strategije prometa	Aktivnost		Vrijeme			Mjerodavno tijelo	Instrumenti
		Br.	Opis	K	S	D		
najviše razine Pružiti najvišu razinu usluge po najnižim mogućim cijenama	javnih cestovnih mreža		5				JP Putevi Brčko	instrumenti, upravljanje projektima
		9	Provedba obveza javnog prijevoza u putničkom prometu	x			Vlada BD ŽFBiH ŽRS	Financijski instrumenti i ugovaranje
		10	Obnoviti/investirati u vozni park	x	x		Vlada BD ŽFBiH ŽRS	Financijski instrumenti
	Razvitak navigacije i intermodalnosti unutarnjih plovnih puteva	-	Vidjeti aktivnosti 7 i 8	x	x		Vlada BD JP Luka Brčko	Financijski 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 sustav upravljanja cestovnog prometa, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na magistralnim cestama)		x		Vlada BD JP Putevi Brčko	Financijski instrumenti
	Smanjenje prometnih nesreća (trenutačno iznad prosjeka EU)	12	Provedba 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 željeznicna	14	Uklanjanje putnih prijelaza na pruzi do Luke Brčkog	x	x		Vlada BD JP Putevi Brčko ŽFBiH ŽRS	Financije, 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 plinova	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 zračne luke za male zrakoplove

4.2 Akcijski plan

4.2.1 Ceste

	Ceste	Administrativna razina				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	Revizija modela naplate cestarine po principu "korisnik plaća"			x	x	x	x	x	x											
1.2	Usklađivanje razine poreza na gorivo sa susjednim zemljama	x	x	x	x	x	x	x	x											
1.3	Uvođenje sustava financiranja zasnovano na trošarinama na gorivo	x	x	x	x	x	x	x	x											
1.4	Definiranje regulatornog okvira pristupa naknadama za naplate cestarine		x			x	x	x	x											
1.5	Usklađivanje postojećeg zakonodavstva s EU direktivama i propisima EIA	x	x	x	x						x	x	x	x	x					
1.6	Usklađivanje postojećeg zakonodavstva s 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											
1.8	Uspostava javnih institucija za regionalne puteve u svim županijama		x			x	x	x	x	x										
2	Infrastruktura																			
2.1	Definiranje dionica autoseće 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 autoseće 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	
2.2	Izgradnja mosta na rijeci Savi (ruta 2a u Gradišći, prekogranična dionica s Republikom Hrvatskom – veza s Koridorom X. i Vc)	x		x		x	x	x	x											
2.4	Izgradnja prekograničnog mosta Svilaj na rijeci Savi (kraj dionice autoseće 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 autoseće Beograd - Zagreb i rekonstrukcija postojećeg mosta			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	

Ceste	Administrativna razina				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.
	na rijeci Savi (granični prijelaz 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 autosesta		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	
2.9	Definiranje novih, rekonstrukcija i rehabilitacija postojećih regionalnih cesta		x	x	x	x	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	x	x	x	x	x	
2.11	Izgradnja obilaznice Brčko			x	x	x	x	x	x	x	x								
2.12	Asfaltiranje i sanacija lokalnih cesta			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
3	Usluge																		
3.1	Provedba Strategije sigurnosti na cestama	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
3.2	Unaprijediti odmarališta na brzim cestama i autocestama		x	x		x	x	x	x	x	x								
3.3	Revizija sigurnosti na cestama (RSI i RSA)	x	x	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	x	x	x	x	
3.5	Stvaranje boljeg okruženja za poslovanje		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
4	ICT																		
4.1	Kompletno uvođenje u sustav upravljanja cestovnog prometa, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na autocestama)		x	x	x	x	x	x	x	x	x								
4.2	Razvitak informacijskog sustava za putnike i putne prijevoznike na autocestama	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	

4.2.2 Željeznice

Željeznice		Administrativna razina				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	Definiranje modela za financiranje željezničke infrastrukture			x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
1.2	Kompletna primjena Zakona o financiranju željezničke infrastrukture dodjeljivanjem ukupnih troškova održavanja iz proračuna		x		x	x	x	x	x	x										
1.3	Uvođenje trošarina na naftu ili na duhanske proizvode za financiranje održavanja željeznicu	x			x	x	x	x	x	x										
1.4	Rekonstrukcija željezničkog poduzeća	x									x	x	x	x	x					
1.5	Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU za odvajanje željezničke infrastrukture i operacija prometa u RS			x		x	x	x	x	x										
1.6	Definiranje scenarija o usklađivanju postojećih zakona FBIH s direktivama EU i zakona o željezničkom tržištu u RS Definiranje dugoročnog scenarija za otvaranje željezničkog tržišta		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
1.7	Usvajanje EU direktiva o interoperabilnosti i sigurnosti	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
1.8	Usklađivanje postojećeg zakonodavstva sa zakonodavstvom EU Uvođenje neovisnog tijela za sigurnost na cestama i istraživanje nesreća	x				x	x	x	x	x										
1.9	Usvajanje UIC standarda za brze željeznice	x														x	x	x	x	
2	Infrastruktura																			
2.1	Rekonstrukcija željezničkih dionica Koridora Vc (FBIH i RS)	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
2.2	Administrativne procedure / studije za identifikaciju novih željeznica za dodavanje TEN-T osnovnoj / sveobuhvatnoj i SEETO mreži	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
2.3	Završetak drugog investicijskog ciklusa rekonstrukcije željeznica u BiH		x			x	x	x	x	x										

Željeznice		Administrativna razina				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	
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	
2.6	Izgradnja novih kopnenih terminala za kontejnere u FBiH	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	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	
3	Usluge																			
3.1	Poslovno modeliranje željezničkog poduzeća Restrukturiranje		x	x	x	x	x	x	x	x										
3.2	Provđba obveza javnog prijevoza u putničkom prometu		x	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	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	x										
3.5	Razvitak intermodalnog prometa uključivanjem ŽRS s punim kapacitetom Razvitak željezničkog terminala / intermodalni terminal za teretni promet (kombinirani promet i konvencionalni promet)			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	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	x										
4.2	Poboljšanje zastarjele željezničke signalizacije				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					

4.2.3 Unutarnji plovni putevi

Unutarnji plovni putevi		Administrativna razina				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	x					
1.2	Definirati mjerodavnosti Lučke uprave između JP Luka Brčko i Vlade				x	x	x	x	x	x										
1.3	Sudjelovanje u definiranju kompetencija u navigaciji na rijeci Savi	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
2	Infrastruktura																			
2.1	Nadogradnja unutarnjeg plovnog puta rijeke Save			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	
2.3	Oporavak plovnog puta rijeke Save (sukladno SEETO planu razvitka)	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	
2.5	Poboljšanje pretovara i opreme za utovar/istovar Luke Brčko za proširenje kapaciteta i uspostaviti ga kao intermodalni terminal (realizacija investicijskog plana 2009.)				x	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	
3	Usluge																			
3.1	Razvitak i provedba intermodalnog sustava s fokusom na rijeku Savu			x	x						x	x	x	x	x	x	x	x	x	
3.2	Povećanje sigurnosti unutarnjih plovnih puteva s istovremenim razvojem infrastrukture			x	x						x	x	x	x	x	x	x	x	x	
4	ICT																			
4.1	Razviti informacijski sustav za rijeke			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					

4.2.4 Zračni promet

Zračni promet		Administrativna razina				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	Financijska održivost Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH	x				x	x	x	x	x										
1.2	Uvođenje neovisnog tijela za istragu sigurnosti civilnog zrakoplovstva	x				x	x	x	x	x										
1.3	Pregled naplatnog modela zračne luke na temelju operativnih troškova i oporavka investicija	x	x	x							x	x	x	x	x					
1.4	Uvođenje neovisnog tijela za istragu sigurnosti (Uredba EU br. 996/2010)	x				x	x	x	x	x										
2.	Infrastruktura																			
2.1	Procjenjiti kvalificiranost Zračne luke Banja Luka za zračnu luku osnovne mreže			x						x	x	x	x	x						
2.2	Proširenje kapaciteta Zračne luke Sarajevo: restrukturiranje infrastrukture i proširenje, proširenje kapaciteta terminala, poboljšanje pristupačnosti ceste (infrastruktura i usluge)		x																	
2.3	Proširenje kapaciteta Zračne luke Mostar		x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
2.4	Razvitak Zračne luke Tuzla u teretni terminal		x														x	x	x	x
2.5	Proširenje Zračne luke 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	x	x					
2.6	Izgradnja zračne luke Trebinje		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.7	Izgradnja zračne luke za male zrakoplove u Brčkom			x	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 zračnih luka u pružanju javnih usluga itd.) i razvitak komercijalnih aktivnosti		x		x	x	x	x	x	x										
3.2	Proširenje kapaciteta Zračne luke Sarajevo: poboljšanje pristupačnosti ceste (usluge)	x			x	x	x	x	x	x										
4	ICT			x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4.1	Nadogradnja tehnologija s			x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Zračni promet	Administrativna razina				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.
infrastrukturom																			

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 s 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 križanja s drugom cestom ili željezničkom i tramvajskom prugom u razini 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 sva raskrižja u dvije ili više razina 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 europski prometni sustav, ostvarivanja kontinuiteta europskih cesta, prometnog povezivanja cjelokupne ili većeg dijela teritorija BiH s odgovarajućim cestama u Republici Srpskoj i susjednim državama, omogućavanje tranzitnog prometa kojim se ostvaruje prolazak kroz jedinice lokalne samouprave.

Lista projekata FBiH

Lokacija	Duljina dionice	Tip projekta	Opis projekta	Promoter	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvor financiranja	Preidentificirani projekti
Autoceste									
Koridor Vc Nemila - Klopče	21,48	Priprema i izgradnja	Nastavak izgradnje sjevernog dijela Vc predviđenog financiranjem 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 financiranjem iz kredita	JP Autocete FBiH / FMPiK	2016.	2020.	391,54	Kredit: EIB/EBRD	
Koridor Vc Svilaj - Odžak	11,00	Završetak izgradnje	Stari ciklus investicija	JP Autocete FBiH / FMPiK	2015.	2017.	109	Kredit: EBRD/EIB	
Koridor Vc Tarčin – Ovčari	18,15	Priprema i izgradnja	Nastavak izgradnje južnog dijela Vc predviđenog financiranjem iz kredita	JP Autocete FBiH / FMPiK	2021.	2025.	425,5	Nepoznat koncesionar	
Koridor Vc Karuse - Žepče – Nemila	45,67	Priprema i izgradnja	Srednjoročni nastavak izgradnje sjevernog dijela Vc - financiranje koncesija	JP Autocete 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 financiranjem iz kredita	JP Autocete FBiH / FMPiK	2016.	2020.	357,56	Kredit: ?	
Koridor Vc Ovčari - Salakovac	21,65	Priprema i izgradnja	Nastavak izgradnje južnog dijela Vc	JP Autocete FBiH / FMPiK	2016.	2020.	440,5	Kredit: ?	
Koridor Vc Salakovac - Mostar Sjever	13,35	Priprema i izgradnja	Nastavak izgradnje južnog dijela Vc	JP Autocete 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-investicijska dokumentacija	Idejni projekt + Studija utjecaja na okoliš + Studija izvodljivosti	MKP/FMPiK/MSRS	2016.	2018.	3	MKP	Vienna 2015 WB6

Lokacija	Duljina dionice	Tip projekta	Opis projekta	Promoter	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori financiranja
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 Hrvarske	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 razine 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	Duljina dionice	Tip projekta	Opis projekta	Promoter	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori financiranja
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 točaka i opasnih mjeseta	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. konzultantske usluge	Program modernizacije Faza I.	JP Ceste FBiH / FMPiK	2016.	2020.	9,78	Kredit: EIB/WB/EBRD
Regionalne ceste								
FBiH/ županije ?		Priprema i izgradnja	Početak izgradnje po prioritetima faza I.	FMPiK / županijska ministarstva	2021.	2025.	?	
FBiH/ županije ?		Priprema i izgradnja	Nastavak izgradnje po prioritetima faza II.	FMPiK / županijska ministarstva	2025.	2030.	?	

Lokacija	Duljina dionice	Tip projekta	Opis projekta	Promoter	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori financiranja
Željeznice								
Koridor Vc Sarajevo - Doboј	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 - Doboј	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 Doboј - 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 Doboј - Tuzla - Brčko; Tuzla - Živinice - Zvornik		Izrada dokumentacije	Izrada dokumentacije	JP Željeznice FBiH / FMPiK	2017.	2019.	2	
Vareš – Banovići			Studija izvodljivosti i idejni projekt	JP Željeznice FBiH / FMPiK	2017	2017.	2019.	

Lokacija	Duljina dionice	Tip projekta	Opis projekta	Promoter	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori finančiranja	Preidentificirani projekti
Zračni promet									
Zračna luka Sarajevo		Infrastrukturni zahvati i tehnička poboljšanja	Proširenje postojećeg terminala i prilaz zračnoj luci		2017.	2019.	40		Zračna luka Sarajevo
Zračna luka Mostar		Infrastrukturni zahvati i tehnička poboljšanja	Proširenje postojećih kapaciteta i poboljšanje tehničkih uvjeta		2017.	2019.	15		Zračna luka Mostar
Zračna luka Tuzla		Infrastrukturni zahvati i tehnička poboljšanja	Razvitak zračne luke za teretni avio promet		2017.	2019.	25		Zračna luka Tuzla

Lista projekata RS

Vrsta prometa	Lokacija	Duljina dionice	Vrsta projekta	Opis projekta	Pokretač projekta	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori finančiranja	Preidentificirani projekti
Ceste	Banja Luka – Prnjavor	35,3	Novogradnja	Autocesta	JP Autoputevi RS	IX. 2014.	2018.	160		
Ceste	Prnjavor – Doboј	36,6	Novogradnja	Autocesta	JP Autoputevi RS	XI. 2012.	2016.	180		
Ceste	Gradiška, preko rijeke Save	/	Novogradnja	Most / granični prijelaz preko rijeke Save (BiH / Republika 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 – Doboј 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 – Miljevina – 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	Duljina dionice	Vrsta projekta	Opis projekta	Pokretač projekta	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori finančiranja	Preidentificirani projekti
Željeznice	Druga željeznička pruga Šamac – Doboј	/	Remont	Glavna željezница	ŽRS	2018.	2025.			
Željeznice	Druga željeznička pruga Novi Grad – Doboј	/	Remont	Glavna željezница	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	Doboј – 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	Duljina dionice	Vrsta projekta	Opis projekta	Pokretač projekta	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori finančiranja	Preidentificirani projekti
Zračni	Mahovljani – Banja Luka	/	Novogradnja	Master plan zračne luke	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	
Unutarnja plovidba	Sisak – Beograd	/	Nadogradnja	Regulacija rijeke Save	Međunarodni (Srbija, RS/ BiH, Hrvatska)	/	/	/		
Unutarnja plovidba	Gradiška	/	Novogradnja	Luka Gradiška	Vlada RS	/	/	/		
Unutarnja plovidba	Brod	/	Novogradnja	Luka Brod	Vlada RS	/	/	/		
Unutarnja plovidba	Devet lokacija (Prijedor, Novi Grad, Kozarska Dubica, Laktaši, Banja Luka, Modriča, Doboј, Bijeljina, Zvornik)	/	Novogradnja	Pristanište	Vlada RS i lokalna vlada	/	/	/		

Lista projekata BD

Vrsta prometa	Lokacija	Duljina dionice	Tip projekta	Opis projekta	Promoter	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori financiranja
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 s autocom 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.		
Unutarnja plovidba	Rijeka Sava			Izgradnja marine na rijeci Savi kod Brčkog		2016.	2030.		
Zračni	Brčko			Izgradnja zračne luke za male letjelice kod Brčkog		2016.	2030.		
Željeznice	Luka Brčko / Osnovna mreža SEETO (TEN-T)	2,500 m + produljenje 250 m	Izgradnja	Željezница (dionica za Luku Brčko): treba produljiti postojećih 2,500 m željeznice za 250 m da bi se poboljšala pokretljivost kranova i vlakova	JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH	2. tromje seće 2017.	1. tromje seće 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 postaje Novo Brčko – Luka Brčko s rekonstrukcijom veze s obližnjom industrijskom zonom: Uklanjanjem 400 metara dvostrukog kolosijeka i	JP Luka Brčko / Vlada BD i MKP BiH	2. tromje seće 2017.	1. tromje seće 2020.	4	EBRD, WBIF i vlastiti izvori

Vrsta prometa	Lokacija	Duljina dionice	Tip projekta	Opis projekta	Promoter	Datum početka	Datum završetka	Procijenjena vrijednost investicije (u milijunima eura)	Izvori financiranja
				rekonstrukcijom pruge od 4.500 metara će omogućiti značajno poboljšanje mobilnosti, sigurnosti i utroška vremena prometa					
Unutarnja plovidba	Luka Brčko / Osnovna mreža SEETO (TEN-T)	4,500 m ²	Izgradnja	Cilj ovog projektnog segmenta je izgradnja i razvitak asfaltnog platoa na području Luke Brčko od 4,500 m ² s drenažom (padavine)	JP Luka Brčko / Vlada BD i MKP BiH	2. tromje seće 2017.	1. tromje seće 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 s mrežom javnih cesta u BiH. Izgrađen je 1985. godine, a trebalo bi ga rekonstruirati s obzirom na duljinu eksploatacije i trenutačno stanje	JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH	2. tromje seće 2017.	1. tromje seće 2020.	1	EBRD, WBIF i vlastiti izvori
Unutarnja 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. tromje seće 2017.	1. tromje seće 2020.	2,7	EBRD, WBIF i vlastiti izvori
Unutarnja 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 s 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 području Bosne i Hercegovine i Hrvatske	JP Luka Brčko/ Vlada BD i MKP BiH	2. tromje seće 2017.	1. tromje seće 2020.	1,05	EBRD, WBIF i vlastiti izvori
Unutarnja 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. tromje seće 2017.	1. tromje seće 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 transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina (kao amandman Direktive 2001/16/EC o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava)	Željeznice	Djelomičan	Željeznički regulatorni odbor (ROŽ BiH) usvaja instrukcije interoperabilnosti i sigurnosti sukladno Zakonu o željeznicama BIH (OG 52/05)
Direktiva 2008/57/EC o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (Recast)			
Direktiva 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog sustava (Prvi paket o željeznicama [2001] recast):	Željeznice		
• 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 sukladne Direktivi 2012/34
• (Detaljnije) mrežne izjave			Mrežne izjave nisu objavljene
• Nediskriminacioni pristup željezničkim operaterima 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
• Neovisnost pružatelja 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)		Djelomičan (potrebna potvrda)	Samo su posebni računi trenutačno postavljeni kao princip u zakonima RS-a. Nema dokaza o tome u FBiH
• Kompetitivne i nediskriminatorene naknade za korištenje infrastrukture, objekata i usluga		Potrebna potvrda	Nema dokaza
• Neovisnost regulatornih tijela		Da	ROŽ BiH je neovisna od IM i RU
• Objavljivanje indikativne strategije razvitka željezničke infrastrukture zasnovane na održivom financiraju željezničkog sustava		Da	Objavljena od strane ministarstava prometa entiteta i željezničkih poduzeća
• Direktiva 2004/49/EU (dopunjena Direktiva 2008/110/EU) o sigurnosti željezničke 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	
• Sigurnosna pravila i standardi			Provodi ROŽ BiH. Da li su odredbe Regulatornog tijela sukladne Direktivi 2004/49?
• Sigurnosne dozvole			Provodi ROŽ BiH. Da li su odredbe Regulatornog tijela sukladne Direktivi 2004/49?
• Održavanje vozila			Provodi ROŽ BiH. Da li su odredbe Regulatornog tijela sukladne Direktivi 2004/49?
• Osnivanje nacionalnog sigurnosnog tijela		Ne	Funkciju još uvijek vrši regulator tržišta

Direktiva	Vrsta prometa	Status transponiranja	Primjedbe
• Osnivanje tijela za istražu prometnih nesreća		Ne	(ROŽ BiH) Funkciju još uvijek vrši regulator tržišta (ROŽ BiH)
Direktiva 2008/68/EC o unutarnjem prometu opasnih materija	Željeznice	Da	
Direktiva 2007/59/EC (dopunjena Direktivom 2014/82/EU) o izdavanju dozvola mašinovođama na željezničkom sustavu u Zajednici	Željeznice		
• Izdavanje dozvola mašinovođama		Potrebna potvrda	Provodi ROŽ BiH? Da li su odredbe Regulatornog tijela sukladne Direktivi 2007/59?
• Uvjeti za dobivanje dozvola i potvrda		Potrebna potvrda	Provodi ROŽ BiH? Da li su odredbe Regulatornog tijela sukladne Direktivi 2007/59?
• Nacionalno odgovorno tijelo		Potrebna potvrda	Provodi ROŽ BiH? Da li su odredbe Regulatornog tijela sukladne Direktivi 2007/59?
Usuglašenost s međunarodnim sporazumima kao što je COTIF	Željeznice	Da	
Odluka Vijeća 93/704/EC od 30. studenog 1993. o osnivanju baze podataka Zajednice o nesrećama na putu	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Direktiva 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenog 2008. o upravljanju sigurnošću cestovnom infrastrukturom	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Direktiva 96/96/EC od 20. prosinca 1996. o aproksimaciji zakona država članica koje se odnose na ocjenu ispravnosti motornih vozila i njihovih priključaka	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Direktiva 2006/38/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 17. svibnja 2006. dopuna	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Direktiva 1999/62/EC o naplati naknade teškim vozilima za korištenje određene infrastrukture	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Odredba Vijeća EEZ br. 3820/85 od 20. prosinca 1985. o harmonizaciji određenih društvenih zakona koji se odnose na cestovni promet, OJ L 370 31/12/1985	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Odredba Vijeća EEZ br. 881/92 od 26. ožujka o pristupu tržištu prometa roba putevima u Zajednici na ili s teritorija države članice ili prolaz kroz teritorij jedne ili više država članica	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Odredba Vijeća EEZ br. 684/92 od 16. ožujka 1992. o zajedničkim pravilima za međunarodni prijevoz putnika autobusima, OJ I 074, 20/03/1992	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Direktiva Vijeća 96/26/EC od 29. travnja 1996. o prijemu operatora cestovnog prometa roba i putnika i međusobno priznavanje diploma, certifikata i drugih	Ceste	Djelomičan (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. listopada 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	Djelomičan (transponiran u RS)	
Odredba Vijeća EEZ br 11/98 od 11. prosinca 1998. kao dopuna odredbe EEZ br. 684/92 o zajedničkim pravilima međunarodnog prometa putnika autobusima OJ L 004	Ceste	Djelomičan (transponiran u RS)	
Direktiva 95/50/EU o jedinstvenoj proceduri kontrole cestovnog prijevoza opasnih roba	Ceste	Da	
Direktiva 2008/68/EU o unutarnjem prijevozu opasnih roba	Ceste	Da	
Direktiva 96/35/EC od 3. lipnja 1996. o imenovanju i strukovnim kvalifikacijama savjetnika sigurnosti prijevoza roba željeznicama i unutarnjim plovnim putevima	Ceste, Željeznice, UPP	Djelomičan	
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	Djelomičan	Institucija neovisnog tijela za ispitivanje sigurnosti civilne avijacije
Sporazum o Zajedničkom europskom zračnom prostoru (ECAA)	Zračni promet	Da (potrebna potvrda)	Kompletna transpozicija ECAA sporazuma radi slobodnog pristupa tržištu, slobodi osnivanja, jednakim uvjetima za konkurenčiju i zajedničkim pravilima na polju sigurnosti zračnog prometa, sigurnosti, upravljanja, društva i zaštiti sredine
Direktiva 2009/12/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o aerodromskim uslugama	Zračni promet	Djelomičan (potrebna potvrda)	Kompletna transpozicija direktiva EU u cilju finansijske održivosti zračnih luka

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 akcijskog 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 razvijanja željeznica Republike Srpske 2009.–2015.	lokalni
5	Odredbe studije za intermodalni promet u Bosni i Hercegovini (studiju financira 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 Europi i Turskoj WB lipanj 2011.	engleski

Dokumenti dobiveni iz Federacije BiH

Br.	Dobiveni materijal	Jezik
1	Postojeća klasifikacija cesta u FBiH	lokalni
2	Trogodišnji plan federalnih ministerstava i institucija	lokalni
3	Trogodišnji plan za FMPiK 2016.-2018.	lokalni
4	Okvirna prometna politika BiH - razdoblje 2015.-2030.	lokalni
5	Okvirna strategija prometa – Metodologija	lokalni
6	Dogovoren 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 sustava – Poglavlje 1, Opće ("Službene novine", br. 11, 13/02/2012)	lokalni
13	Zakon o finansijskoj konsolidaciji javne kompanije Željeznice Federacije BiH Sarajevo za razdoblje od 1.1.2008. do 31.12.2012.	lokalni
14	Zakon o financiranju željezničke infrastrukture i sufinanciranje 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 razvitka Željeznica Republike Srpske 2009.-2015.	lokalni
4	Zakon o željeznicama BiH iz 2005. godine	lokalni
5	Biznis plan Zračne luke Banja Luka za razdoblje 2016.-2018.	lokalni
6	Izmjene i dopune Prostornog plana RS do 2025. godine	lokalni
7	Odluka o primjeni smjernica za projektiranje, izgradnju, održavanje i razvitak 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 izvanredne prijevoze	lokalni
15	Pregled javnih cesta u mjerodavnosti JP Autoputevi 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 s 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	Projekt Tehničkog reguliranja cestovnog prometa na području Brčko distrikta BiH, Rezultati brojanja prometa, studeni 2010.	lokalni
2	Orofoto	lokalni
3	Prijedlog rješenja raskrižja 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 raskrižja Distrikta Brčko	lokalni
10	Prijedlozi rješenja raskrižja Cerik	lokalni
11	Prijedlozi rješenja raskrižja Grada Brčko	lokalni
12	Strategija razvitka Brčko distrikta za razdoblje 2008.-2017. godine, lipanj 2009.	lokalni/engleski
13	Prostorni plan Brčko distrikta (Kartografski i tekstualni) i odluka o provedbi	lokalni/talijanski
14	Izvod iz doktorske teze podnesene od strane članova radne grupe	lokalni

Kraj dokumenta