



РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

2017

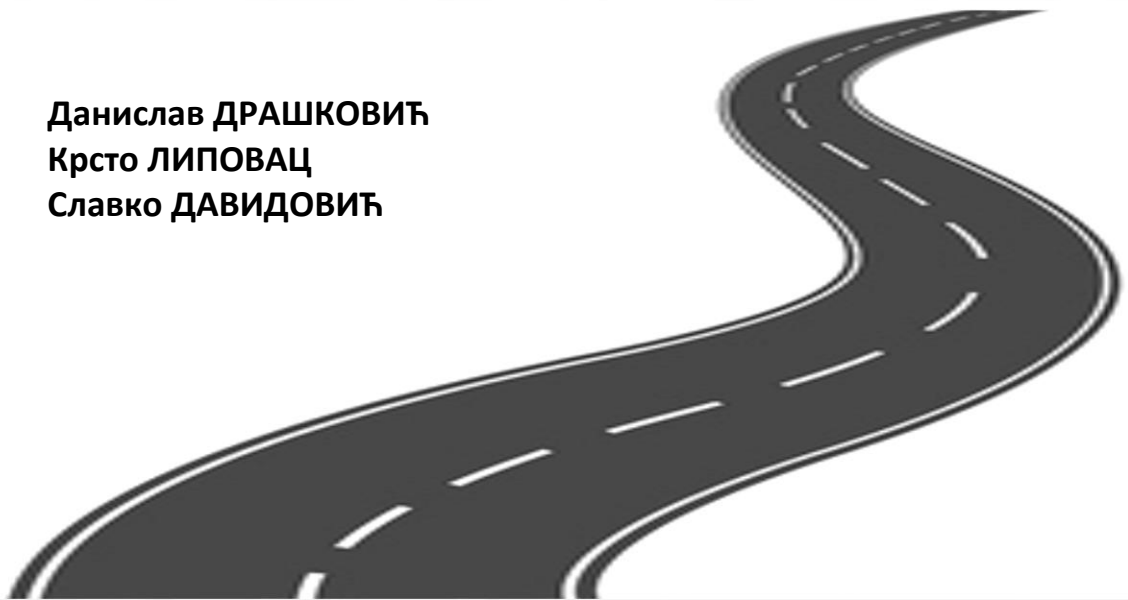
5 I

ПРИРУЧНИК

ЗА ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДИНИЦА
ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ИЗ ОБЛАСТИ
БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Пети циклус стручног усавршавања:
Категоризација и развој путне мреже
у надлежности јединица локалне
самоуправе

Данислав ДРАШКОВИЋ
Крсто ЛИПОВАЦ
Славко ДАВИДОВИЋ



**МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА**

Пројекат:
**ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ИЗ ОБЛАСТИ
БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Пети циклус стручног усавршавања:
**КАТЕГОРИЗАЦИЈА И РАЗВОЈ ПУТНЕ МРЕЖЕ У НАДЛЕЖНОСТИ
ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ**

**ПРИРУЧНИК ЗА ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ИЗ
ОБЛАСТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Издавач:
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука

Главни и одговорни уредник:
MSc Милан ТЕШИЋ

Аутори:
Проф. др Данислав ДРАШКОВИЋ
Проф. др Крсто ЛИПОВАЦ
MSc Славко ДАВИДОВИЋ

Технички уредник:
MSc Милан ТЕШИЋ

Тираж:
150 комада

ИСБН: 978-99976-727-0-4

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА



ПОЗИВАМО ВАС НА
VII МЕЂУНАРОДНУ КОНФЕРЕНЦИЈУ

„БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У
ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“

25 - 26. ОКТОБАР 2018. ГОДИНЕ
БАЊА ЛУКА

www.absrs.org

ПРИДРУЖИТЕ НАМ СЕ!!!

САДРЖАЈ

УВОДНА РИЈЕЧ	7
ПРЕДГОВОР	9
I УВОД	11
1.1. КАРАКТЕРИСТИКЕ СТРАТЕШКОГ ПЛАНИРАЊА.....	11
1.2. ФАКТОРИ УСПЈЕХА ЗА ПРОЦЕС СТРАТЕШКОГ ПЛАНИРАЊА	12
1.3. УЛОГА И ПРИНЦИПИ СТРАТЕШКОГ ПЛАНИРАЊА.....	13
II СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ	15
2.1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ.....	15
2.2. МЕЂУНАРОДНО ОКРУЖЕЊЕ И ЊЕГОВ УТИЦАЈ.....	15
2.3. ПОСТОЈЕЋИ ПЛАНСКИ, СТРАТЕШКИ И ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР	17
2.4. ОСНОВЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ.....	21
2.5. РАЗВОЈ ПУТНЕ МРЕЖЕ.....	24
2.6. УПРАВЉАЊЕ ЈАВНИМ ПУТЕВИМА.....	26
2.6.1. Одржавање путне мреже.....	26
2.6.2. Безбједност саобраћаја на путевима	27
2.6.3. Категоризација путне мреже.....	27
2.6.4. Критерији за одређивање приоритета интервенција на путној мрежи.....	27
2.6.5. Корелационе везе могућих критерија.....	28
2.7. ОЧУВАЊЕ И ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ.....	29
2.8. АКЦИОНИ ПЛАН СПРОВОЂЕЊА СТРАТЕГИЈЕ.....	30
2.9. КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ МРЕЖЕ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ.....	32
III КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ И УЛИЧНЕ МРЕЖЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ	35
3.1. КРИТЕРИЈУМИ ЗА ФУНКЦИОНАЛНУ КЛАСИФИКАЦИЈУ И КАТЕГОРИЗАЦИЈУ ПУТНЕ МРЕЖЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ.....	35
3.2. КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ МРЕЖЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ.....	35
IV СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА НА ТЕРИТОРИЈИ ЈЛС- УВОДНЕ НАПОМЕНЕ ... 39	
4.1. ПРИПРЕМНА ФАЗА ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ.....	39
4.2. АНАЛИЗА И ОЦЈЕНА СТАЊА.....	40
4.3. СТРАТЕШКИ ОКВИР.....	40
4.4. АКЦИОНИ ПЛАН.....	42

4.5. САДРЖАЈ СТРАТЕГИЈЕ РАЗВОЈА МРЕЖЕ ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА.....	43
4.5.1. Увод.....	43
4.5.2. Опште информације о јединици локалне.....	43
4.5.3. Анализа стања саобраћаја.....	44
4.5.4. Стратешки оквир.....	44
4.5.5. Акциони план.....	45
4.5.6. Мониторинг и евалуација.....	45
V СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА НА ТЕРИТОРИЈИ ЈЛС- АНАЛИЗА СТАЊА ПУТНЕ И УЛИЧНЕ МРЕЖЕ, ПРЕПОРУКЕ.....	47
5.1. АНАЛИЗА СТАЊА ПУТНЕ МРЕЖЕ.....	47
5.2. ПРИОРИТИ РАЗВОЈА ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА.....	48
5.2.1. Саобраћајни критеријуми.....	49
5.2.2. Конструктивни критеријуми.....	50
5.2.3. Безбједносни критеријуми.....	53
5.2.4. Економски критеријуми.....	54
5.2.5. Критеријуми околине.....	54
5.2.6. Критеријум друштвене одговорности.....	54
5.3. РЕАЛИЗАЦИЈА СТРАТЕГИЈЕ	55
ЛИТЕРАТУРА.....	59
О АУТОРИМА.....	61

УВОДНА РИЈЕЧ



Локална самоуправа је право грађана да непосредно и преко својих слободно и демократски изабраних представника учествују у остваривању заједничких интереса становника локалне заједнице, као и право и способност органа локалне самоуправе да регулишу и управљају, у границама закона, јавним пословима који се налазе у њиховој надлежности, а у интересу локалног становништва (Закон о локалној самоуправи, члан 3). Заједнички интерес свих грађана у локалној самоуправи је, без сумње, безбједно учешће у саобраћају, без погинулих и тешко повријеђених. Новим Законом о локалној самоуправи утврђена је надлежност јединица локалне самоуправе да обезбјеђују спровођење превентивних и других мјера и активности у области безбједности саобраћаја (члан 20). Јединице локалне самоуправе, према Закону о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, имају низ обавеза које их чине одговорним за стање безбједности саобраћаја на путевима који су у њиховој надлежности, као и на осталим путевима. Дужне су формирати савјетодавна тијела за безбједност саобраћаја, донијети Стратегије и Програме безбједности саобраћаја, обезбиједити финансирање безбједности саобраћаја, информисати локалну скупштину о стању безбједности саобраћаја, као и предузимати посебне мјере везане за развој и категоризацију путне мреже.

Охрабрује повећан интерес јединица локалне самоуправе за предузимање мјера на унапређењу безбједности саобраћаја исказан кроз пријаве на јавни позив Агенције за безбједност саобраћаја за суфинансирање програма безбједности саобраћаја јединица локалне самоуправе. Међутим, код знатног броја јединица локалне самоуправе и даље је присутно неразумијевање структура власти везано за проблем безбједности саобраћаја, и даље су присутне потешкоће у раду Савјета за безбједност саобраћаја (састав, надлежности, финансирање рада и активности, недостатак подршке у провођењу закључака Савјета), финансирања безбједности саобраћаја, а изражен је и проблем што систематизацијом радних мјеста нису у свим локалним самоуправама обухваћени послови на спровођењу превентивних активности у области безбједности саобраћаја.

Без обзира на све напријед наведене проблеме, свјесни чињенице да безбједност саобраћаја можемо унаприједити само уз активно учешће локалних самоуправа, увјерени смо да је овај Приручник и обуке запослених у јединицама локалне самоуправе пут у правом смјеру ка функционалнијој и безбједнијој путној мрежи на подручју локалних самоуправа.

ДИРЕКТОР

Милија Радовић

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА



ПОЗИВАМО ВАС НА
VII МЕЂУНАРОДНУ КОНФЕРЕНЦИЈУ
„БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У
ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“

25 - 26. ОКТОБАР 2018. ГОДИНЕ
БАЊА ЛУКА

www.absrs.org

ПРИДРУЖИТЕ НАМ СЕ!!!

ПРЕДГОВОР

Приручник који је пред Вама намијењен је прије свега, запосленим на пословима пројектовања и грађења, запосленим на стамбено- комуналним пословима, члановима Савјета за безбједност саобраћаја, али и свим другим актерима на локалном нивоу чије су активности усмјерене на повећање нивоа безбједности саобраћаја у локалној самоуправи.

Приручник је настао у оквиру пројекта „ЈАЧАЊЕ КАПАЦИТЕТА ЈЕДИНИЦА ЛОКАЛНИХ САМОУПРАВА У ОБЛАСТИ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА“ чију реализацију је подржало Министарство управе и локалне самоуправе, Министарство саобраћаја и веза Републике Српске, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске и Савез општина и градова Републике Српске.

О пројекту

Општи циљ пројекта је био да се кроз реализацију различитих активности убрза прихватање и примјена европских модела у креирању и спровођењу политика на локалном нивоу у области безбједности саобраћаја (у даљем тексту: БС). Циљеви овог пројекта били су:

- подизање укупног нивоа знања и капацитета савјета за БС у Републици Српској чиме се доприноси остваривању њихове примарне улоге,
- припрема и израда стратегије развоја јединице локалне самоуправе,
- дефиниција заједничких праваца развоја јавних путева,
- приједлог заједничких праваца дјеловања,
- реализација заједничких пројеката,
- успостава заједничког развоја стратешке визије.

Пети циклус пројекта је реализован у новембру 2017. године и обухватио је двије групе активности: едукацију и менторски рад са локалним тимовима. Из године у годину, тематика приручника је све више фокусирана на проблеме са којим се чланови савјета, али и остали доносиоци одлука сусрећу у пракси. Приручником се жели представити рјешење неког проблема на једном мјесту, са детаљним корацима за приступ и рјешење проблема.

За унапређење БС у локалној заједници важно је да сви релевантни субјекти у локалној заједници активно партиципирају у одлучивању о питањима која су везана за унапређење безбједности на путевима. Један од начина за активно учествовање кључних чланова заједнице у унапређењу БС на локалу представља формирање локалних тијела за БС (савјета). Нажалост, недовољно се зна на који начин ова тијела могу да допринесу развоју и категоризацији путне мреже и унапређењу безбједности саобраћаја на нивоу јединица локалне самоуправе. Стога је од великог значаја да се овим приручником сви заинтересовани читаоци упознају са концептом системског унапређења безбједности саобраћаја, затим са искуствима на изради стратегије развоја јединице локалне самоуправе која обухвата повећање мобилности, смањење употребе моторних возила, подстицање алтернативних видова превоза, стратешки развој јавне путне мреже, интеграцију са политиком просторног развоја, инвестиције у мрежи јавних путева усклађене са политиком развоја осталих видова превоза и јачање ЈГПП.

Намјера издавача је да Приручник буде користан за практичну употребу у свакодневном раду оних савјета, односно јединица локалне самоуправе који теже унапређењу безбједности саобраћаја.

Аутори



Радионица- 5.12.2017. Бања Лука



Радионица- 27.11.2017. Бијељина

I УВОД

Сврха Приручника за категоризацију и развој путне мреже у надлежности јединица локалне самоуправе је да се пружи детаљна упутства Јединицама локалне самоуправе везано за израду стратегија, а у складу са Законом о јавним путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“ бр. 89/13). У Приручнику је описан процес израде Стратегије развоја јавних путева, те су дата упутства за припрему поједних дијелова Стратегије.

Стратешки документи везани за планирање развоја саобраћаја на међународном нивоу истичу потребу да се првенствено смањи потреба становника за кретањем кроз боље планирање просторног развоја. Тај приступ се обично не узима у обзир кад се ради о локалном стратешком планирању развоја саобраћаја јер се погрешно сматра да саобраћај неминовно мора расти и развијати се како се развија и насеље/град и његова привреда, па сматрамо да је добро посебно напоменути да се најефикасније планирање постиже интеграцијом политика развоја привреде, саобраћаја, просторног планирања, заштите животне средине, те политика образовања и здравља.

Интеграција с политиком просторног планирања и развоја привреде значи да се циљеви ускладе на практичној основи, тако да се привреда и просторни развој усмјере да не стварају додатну потребу за кретањем. То подразумијева смјештање јавних (управа, полиција, суд) и социјалних услуга (школе, вртићи) и свакодневно потребних услуга, као што је куповина, на локације које су доступне јавним превозом или њихово измјештање у предјеле где живи већина становништва, а смјештање комерцијалних центара и индустрије на локације које су лако приступачне, а истовремено не загушују саобраћај и омогућују прилаз различитим модалитетима саобраћаја. У руралним подручјима ово је теже оствариво, но свеједно се може пажљивим просторним планирањем и планирањем развоја концентрисати већина институција, комерцијалних и социјалних садржаја који се користе на дневној бази у сателитске центре, и тиме подстицати полицентрични развој.

Истовремено се посебан нагласак може ставити на побољшање саобраћајне повезаности тих сателитских центара са средиштем града односно општине јавним превозом. Приоритет се у пројектима осим инвестиција у развој саобраћајне мреже и безбједности саобраћаја првенствено ставља на развој јавног превоза и ограничавање саобраћаја возила те разне мјере као што су политике опорезивања (нпр. опорезивање уласка у центар града возилом, забрана саобраћаја по одређеном дијелу саобраћајница уколико је у возилу само једна особа, повећане цијене паркирања у централној градској зони и сл.), повећање атрактивности и приступачности других начина превоза (нпр. бесплатно паркирање на почетним станицама јавног превоза и превоз јавним превозом у централно подручје и сл.).

1.1. КАРАКТЕРИСТИКЕ СРАТЕШКОГ ПЛАНИРАЊА

Стратешко планирање узима у обзир анализу окружења у којој ради институција. У великој мјери се ослања на резултате свеобухватне анализе постојећих путева који су у надлежности јединице локалне самоуправе, односно оне на које локална самоуправа има утицаја. Низ различитих фактора могу имати пресудан утицај на јавне путеве, односно на организацију и одржавање истих.

Различити фактори из окружења, као, на примјер, демографски трендови, макроекономска ситуација, политички трендови, социјална кретања итд, могу имати пресудан утицај на резултате организације, развоја и одржавања путева.

Стратешко планирање:

- Пружа средњорочни оквир рада институције:
 - Стратегија као Стратешки документ се, између осталог, прави ради постизања континуитета и конзистентности активности јединице локалне самоуправе, што нас упућује на израду плана са што дужим временским оквиром.
 - С друге стране, сталне промјене у окружењу захтјевају флексибилност и дуг период планирања смањујући прецизност плана. Ради тога, добар избор временског оквира за који се доноси Програм за спровођење стратегије је 3-5 година, а који се остварује реализацијом годишњих планова управљача пута.
- Је динамичан процес:
 - Због чињенице да се окружење стално мијења и да је врло тешко са сигурношћу предвидјети будуће догађаје, планирање је континуалан процес. Реализација стратегије се непрекидно прати.
- Је основ за планирање ресурса:
 - Да би стратегија била остварива, морају се планирати средства у буџету на начин да подржавају избор приоритета органа јединице локалне самоуправе, који ће довести до развоја јавних путева на подручју јединице локалне самоуправе и самим тим реализацију стратегије.

1.2. ФАКТОРИ УСПЈЕХА ЗА ПРОЦЕС СТРАТЕШКОГ ПЛАНИРАЊА

Квалитет стратегије првенствено зависи о начину организовања процеса стратешког планирања у јединици локалне самоуправе.

Овдје је неопходно нагласити да су одређени значајни елементи тог система:

- Снажна управљачка структура у оквиру јединице локалне самоуправе и наравно постојање визије код руководства,
- Постојање интеракције између руководства и јединице локалне самоуправе, те успостављен систем консултација са већим бројем запослених у јединици локалне самоуправе, и комуникација са вањским актерима који могу или су саставни дио стратешког процеса,
- Посебно развијен приступ који се заснива на најбољим искуствима других, али је прилагођен тако да одговара специфичним потребама јединице локалне самоуправе,
- Реална процјена у вези са расположивим средствима и људским потенцијалима,
- Разматрање широког спектра гледишта и приоритета прије доношења одлука, што има за циљ постизање адекватног договора међу различитим факторима у јединици локалне самоуправе,
- Нове идеје и континуитет, тако да се Стратегија, као и процес стратешког планирања, редовно подвргну анализи и ревизији.

Просторна сложеност сваке јединице локалне самоуправе захтијева једнако сложени вишедимензионални приступ којим је могуће одговорити на захтјеве као и модерне изазове урбаног развоја који треба бити резултат свеобухватне анализе и планирања заједничких потреба свих релевантних учесника у самом процесу израде Стратегије развоја јединице локалне самоуправе. Закон о јавним путевима Републике Српске Стратегију развоја јавних путева дефинише као стратешки документ у којем ће се одредити циљеви и приоритети развоја јавних путева.

1.3. УЛОГА И ПРИНЦИПИ СТРАТЕШКОГ ПЛАНИРАЊА

Адекватна мрежа јавних путева у великој мјери утиче на економски и друштвени развој олакшавањем мобилности и пружањем адекватног приступа људи и роба локацијама од значаја за економију и друштво, те доприноси интеграцији.

У циљу постизања горе наведеног, захтијева се да путна инфраструктура:

1. задовољава потражњу за саобраћајом,
2. буде ефикасна,
3. буде доступна,
4. буде безбједна и
5. има минималан негативан утицај на околину.

Због тога, Стратегија развоја локалних путева мора садржавати принципе и елементе који осигуравају њену економску, финансијску, институционалну и околинску одрживост, а исто тако доприноси и друштвеној свјесности о потреби реализације ове стратегије.

Кључни принципи стратегије су:

1. политичка воља и обавезивање,
2. јачање капацитета у сектору односно служби за путеве и саобраћај,
3. осигурање уравнотежености стратегије,
4. побољшање ефикасности система,
5. јачање комерцијализације,
6. успостављање стандарда за одржавање,
7. побољшање безбједности саобраћаја,
8. усклађеност са природним и друштвеним окружењем.

Кључни елементи стратегије развоја јавних путева су:

1. унутрашње повезивање у мјесним заједницама и између мјесних заједница,
2. повезивање са сусједним градовима и општинама,
3. димензионисање густине мреже локалних путева,
4. утицај развоја мреже локалних путева на развој појединих подручја,
5. управљање мрежом локалних путева,
6. јединственост и цјеловитост приступа путној мрежи уопште и
7. усклађеност са природним и друштвеним окружењем.

У наведеном контексту, циљ израде Стратегије је дефинисање заједничких смјерова развоја јавних путева, предлагање заједничких праваца дјеловања, олакшавање реализације заједничких пројеката – другим ријечима развој „заједничке стратешке визије“ које надилазе административне границе и стварају сарадњу коју користе јединици локалне самоуправе у цјелини.

Стратегија мора бити заснована на детаљној анализи стања базираној на свеобухватним, релевантним и ажурираним подацима, који указују на основне карактеристике које се односе на јавне путеве.

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И БЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА



ПОЗИВАМО ВАС НА
VII МЕЂУНАРОДНУ КОНФЕРЕНЦИЈУ
„БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У
ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“

25 - 26. ОКТОБАР 2018. ГОДИНЕ
БАЊА ЛУКА

www.absrs.org

ПРИДРУЖИТЕ НАМ СЕ!!!

II СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

2.1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Стратегија развоја јавних путева представља стратешки документ који је усклађен са дугорочним циљем Републике Српске о приближавању, односно приступању Европској унији. Имајући у виду да осим погодности приступа одређеним фондовима, преузете су, или ће у будућности бити преузете, одређене обавезе и одговорности, у смислу прилагођавања законске регулативе, као и унапређивања квалитета путне мреже, ради уједначавања карактеристика путне инфраструктуре и токова. С тим у вези Стратегија даје одговоре који ће имати за циљ лакшу адаптацију прописима Европске Уније.

Стратегија садржи 9 поглавља и то:

- Увод,
- Постојеће стање путне мреже,
- Путна мрежа и њене карактеристике,
- Визија и циљеви стратегије,
- Основе за реализацију стратегије,
- Развој путне мреже,
- Категоризација путне мреже,
- Критеријуми за одређивање приоритета интервенција на путној мрежи,
- Акциони план и
- Закључак.

У уводном дијелу Стратегије приказани су основни принципи на којим је заснована стратегија, те значај и потреба за израдом стратегије овог типа.

2.2. МЕЂУНАРОДНО ОКРУЖЕЊЕ И ЊЕГОВ УТИЦАЈ

Из међународног аспекта, постоји широк стратешки и институционални оквир који мора да буде поштован приликом израде Стратегије.

Бијела књига „Европска транспортна политика за 2010. годину: Вријеме одлуке“ успоставља заједничке циљеве политике транспорта ЕУ, засноване на системском планирању, водећи рачуна о интермодалности. Ријеч је о развоју Трансевропске мреже, правичном одређивању цијена у транспорту, заштити животне средине, безбједности саобраћаја, друштвеној одговорности, јачању унутрашњег тржишта и јачању екстерне димензије тржишта (транзита и извоза транспортних услуга).

Паневропски коридори и области дефинисани су на двије Министарске конференције (ЕСМТ на Криту 1994. године и у Хелсинкију 1997. године). Циљ HLG, која је формирана 2004. године, био је да идентификује подскуп мрежа које најбоље повезују ЕУ (ТЕН мрежу) са њеним сусједима и дугорочно јачају регионалне интеграције.

Дио Трансевропске мреже на територији Републике Српске је Коридор V, тј. његов крак Vc, Плоче-Мостар-Сарајево-Зеница-Добој-Свилај-Будимпешта.

Коридор Vc је мултимодална повезница Средње и Јужне Европе и представља изузетну вриједност у смислу процеса привредне и саобраћајне интеграције регије. Дио Коридора који пролази кроз Републику Српску износи 46.6 km.

ЕУ помаже инвестиционе пројекте у оквиру програма IPA (енгл. Instrument for Pre-accession Assistance), који је као инструмент за претприступну помоћ формиран 2005. године на основу регулативе Савјета о оснивању инструмента за претприступну помоћ број 1085/2006 од 17. јула 2006. године. Претходник IPA програма у регији је био програм CARDS, у оквиру кога је развијен пројекат REBIS (Регионални пројекат за транспортну инфраструктуру Балкана; енгл. Regional Balkans Infrastructure Study – Transport, Final Report). Овај пројекат, финансиран од Европске комисије, завршен је 2003. године, а обухватао је Албанију, Босну и Херцеговину, Црну Гору, БЈР Македонију, Хрватску, Србију и Косово, дио територије Србије који је под контролом УНМИК-а. Завршни извјештај студије REBIS се концентрисао на мултимодалну Основну мрежу, слично Трансевропској мрежи ЕУ.

На слици 2.1. приказана је мрежа путева SEETO (Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу – енгл. South-East Europe Transport Observatory).



Слика 2.1. Мрежа путева SEETO

SEETO (Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу – енгл. South-East Europe Transport Observatory) је основана као дио регионалног CARDS програма, засновано на Меморандуму о разумијевању о развоју основне регионалне транспортне мреже Југоисточне Европе.

Споразум о стабилизацији и придруживању ЕУ (енгл. The Stabilisation and Association Agreement) потписан је са Европском унијом 2008. године. Протоколом о копненом транспорту преузете су обавезе за унапређивање транспортног система и саобраћајне инфраструктуре. Овим протоколом су дефинисана и начела на којима се заснива развој транспортног система.

У окружењу Републике Српске пролази Паневропски Коридор X: Салзбург (А) – Љубљана (SLO) – Загреб (HR) – Београд (SRB) – Ниш (SRB) – Скопље (МК) – Велес (МК) – Солун (GR), те Коридор Vb: Ријека (HR) – Загреб (HR) – Будимпешта (H), док Коридор Vc: Плоче (HR) – Сарајево (BiH) – Осиек (HR) – Будимпешта (H) једним својим дијелом пролази преко територије Републике Српске. Осим Паневропских коридора, најзначајније саобраћајнице у регији су дио SEETO мреже, Рута 1: Босиљево2 (HR) – Сплит (HR) – Плоче (HR) – Неум (BiH) – Дубровник (HR) – Требиње (BiH) – Бар (MNE), Рута 2а: Окучани (HR) – Бања Лука (BiH) – Лашва (BiH), Рута 2б: Сарајево (BiH) – Подгорица (MNE) – Воре (AL) и Рута 3: Сарајево (BiH) –

Подроманија – Рогатица – Међеђа – Вишеград – Доње Вардиште (граница SRB), а које такође пролазе територијом Републике Српске.

У склопу REBIS мреже путева, постоје четири гранична прелаза на територији Републике Српске. Према Републици Србији – Хум и Вардиште, те према Републици Хрватској – Шамац и Градишка. Ниједан од ових прелаза не испуњава у потпуности потребне услове, у смислу слабе опремљености или неадекватног путног прилаза. Прелази Градишка и Шамац ће добити своју пуну функцију по завршетку моста на Сави на Е661, односно Коридора Vc, док Хум, осим проблема са опремом и објектима, захтијева и реконструкцију дијела магистралног пута М18.

Осим наведених, још четири гранична прелаза спадају у категорију „међународни гранични прелази за промет путника и робе I категорије“. То су Рача, Павловића мост, Каракај и Клобук.

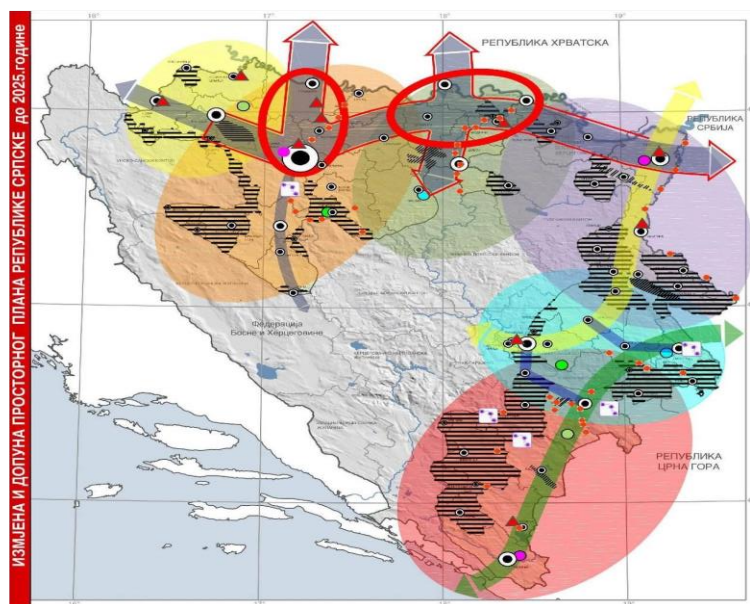
Међународни гранични прелази за промет путника и робе II категорије су: Костајница, Брод, Градина, Увац, Устибар, Метаљка и Делеуша. Међународни гранични прелази за промет путника су: Козарска Дубица, Шепак, Братунац, Скелани, Витина и Зупци. Гранични прелази за погранични промет су Мештревац, Крстач, Битељица.

2.3. ПОСТОЈЕЋИ ПЛАНСКИ, СТРАТЕШКИ И ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР

Основни стратешки документ из области уређења простора у Републици Српској је „Измјена и допуна Просторног плана Републике Српске до 2025. године“, урађен је према савременој методологији интегралног сагледавања и рјешавања проблема просторног развоја Републике Српске.

Тиме је успостављен систем међусобно усаглашених рјешења којима се регулише заштита, уређење и просторни развој на територији Републике Српске и њених регијских цјелина, тј. корелацију између економског, социјалног и физичко-еколошког развоја, са стратешким приоритетима који одговарају садашњем институционалном и нормативном оквиру и капацитету Републике Српске.

На слици 2.2. приказан је концепт развоја путне мреже Републике Српске.



Слика 2.2. Концепт регионалног развоја Републике Српске

Област јавних путева у Републици Српској уређена је:

- законом о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13),

- законом о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник Републике Српске“, бр. 96/06, 57/07, 97/09, 62/10, 22/13 и 8/17),
- законом о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 63/11),
- законом о уређењу простора и грађењу („Службени гласник Републике Српске“, број 40/13) и подзаконским актима, донесеним на основу ових закона.

Путна мрежа у Републици Српској спада међу слабије развијене путне мреже у Европи. Показатељ за ово је густина мреже (0,468 km/km², што је до четири пута мање него у земљама Западне Европе), као и техничке карактеристике, елементи трасе, попречног и подужног профила итд. Прије деведесетих година XX вијека модернизовано је скоро 80% мреже магистралних и регионалних путева, међутим, садашње стање путева не одговара вишеструко увећаним потребама и може се очекивати да се ситуација погорша, уколико се не предузму адекватне мјере.

Објекти на путевима

На путевима у Републици Српској има више од 800 објеката (мостова и тунела), укупне дужине преко 43.000 m, од чега је изграђено 708 мостова укупне дужине око 21.400 m, што износи 0,52% укупне дужине мреже, док 107 изграђених тунела укупне дужине око 23.000 m, односно 0,56% од укупне дужине путне мреже.

Друмски транспорт

Услед промијењених величина и смјера транспортних токова, као посљедица пораслог оптерећења и недовољне носивости коловозних конструкција, појављују се знатна оштећења горњег и доњег строја пута. Посматрајући посљедње публикувано бројање саобраћаја на путевима у СРБиХ, 1987. године и упоређујући га са садашњим стањем (аутоматска бројања саобраћаја на мрежи Републике Српске), видљиво је повећање саобраћаја од два до три пута у посматраном периоду, тј. може се закључити да је у посљедњих пет година путевима прошло више возила него у претходних двадесет година.

У оквиру израде Стратегије анализом саобраћаја је утврђена јака интеракција са сусједним државама, посебно са Хрватском, Србијом и Црном Гором – скоро 30% дневних путовања у БиХ се завршава или почиње у иностранству. Од тога око 85% отпада на Хрватску, Србију и Црну Гору, земље западне Европе 12% и на све остале око 2%.

Стање безбједности саобраћаја на путевима

У оквиру Стратегије констатовано је да безбједност саобраћаја на путевима у Републици Српској није на задовољавајућем нивоу, те да би побољшање тог сегмента морао да буде један од главних задатака у будућности. Према званичним подацима, сваке године у свијету у саобраћајним незгодама живот изгуби више од 1.300.000 људи, док више од 50.000.000 остане трајно непокретно или задобије неке друге повреде. Према овој статистици, годишње у Републици Српској погине око 130 лица, а 3.200 бива повријеђено, што значи да је стопа смртности у БиХ, са више од десет смртно страдалих лица на 100.000 становника, око три пута већа него у земљама Западне Европе.

Узимајући у обзир број страдалих и повређених (са краткорочним или трајним посљедицама), трошкове лијечења, материјалну штету, судске и административне процедуре, губитак продуктивности, процјена је да економија Републике Српске губи више од 174.000.000 КМ годишње.

Управљање путном мрежом

Подјела јавних путева на ауто-путеве, брзе путеве, магистралне, регионалне и локалне путеве и на улице у насељу, уређена је Законом о јавним путевима.

Наведеним законом дефинисано је да дјелатност управљања путном мрежом, у зависности од ранга пута, обављају јавна предузећа и јединице локалне самоуправе, односно њихови надлежни органи. Управљање, у овом смислу, подразумијева планирање изградње, реконструкције и одржавање јавног пута; инвестирање у изградњу и реконструкцију јавног пута; организовање стручног надзора над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавног пута; заштиту јавног пута; организовање и обављање стручних послова на изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута; уступање радова на одржавању јавног пута; коришћење јавног пута (организовање и контрола наплате накнада за употребу јавног пута, вршење јавних овлашћења и слично), означавање јавног пута и вођење евиденције о јавним путевима и саобраћајно-техничким подацима за те путеве; праћење стања безбједности на путу, контрола и надзор пута ради безбједног и несметаног одвијања саобраћаја; отклањање недостатака који доводе до саобраћајних незгода. Закон о јавним путевима дефинише да управљање ауто-путевима и брзим путевима врши Јавно предузеће „Аутопутеви Републике Српске“, управљање магистралним и регионалним путевима врши Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“, док су за управљање локалним путевима и улицама у насељима задужени надлежни органи јединица локалне самоуправе.

Стратегију развоја јавних путева, изузев локалних путева и улица у насељу, доноси Народна скупштина Републике Српске на приједлог Владе. Стратегију развоја локалних путева и улица у насељу доноси јединица локалне самоуправе.

Имовинско-правни односи и постојећа пројектна документација

Неуређено стање, у смислу имовинско-правних односа један је од највећих проблема са којима се у управљању мрежом магистралних и регионалних путева сусреће Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“. Тренутно не постоје подаци о формалној власничкој структури земљишта које се сматра путним појасом. Дио мреже се и даље води на претходним власницима, на СИЗ-у за магистралне и регионалне путеве, Републичкој дирекцији за путеве, општинама, па чак и приватним фирмама, које су биле извођачи на изградњи дионица.

Финансирање путне инфраструктуре

Извори средстава за финансирање јавних путева дефинисани су одредбама чл. 61. до 66. Закона о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13). Послове финансирања, обезбјеђења планске и пројектне документације, техничко-технолошких услова за изградњу, реконструкцију, рехабилитацију, одржавање, заштиту и коришћење јавних путева обезбјеђује управљач пута.

Визија и циљеви стратегије

Основна визија предвиђена Стратегијом је унапређивање привреде и развоја Републике Српске, кроз одржив, дјелотворан и безбједан друмски саобраћајни систем.

Визија путне мреже у Републици Српској до 2025. године:

- Из аспекта друштвеног развоја: Саобраћајни систем који ће бити развијен у складу са потребама Републике, тако да сваки вид саобраћаја у сваком тренутку може да допре до сваке заједнице на адекватан, безбједан, поуздан и ефикасан начин.
- Из аспекта приближавања ЕУ: Саобраћајни систем који ће бити тржишно оријентисан, компатабилан и интегрисан у ЕУ, у сталној сарадњи са сусједним државама, који развија комплементарне стратегије и олакшава одвијање међународног саобраћаја.
- Из аспекта одрживог развоја: Систем који би користио све видове саобраћаја у складу са њиховим предностима и на најкориснији могући начин, узимајући у обзир све екстерне трошкове, тржишно оријентисан, стабилан систем финансирања, безбједност саобраћаја што ближе нивоу постигнутом у ЕУ, а сви негативни друштвени и еколошки утицаји саобраћаја би били контролисани и непрестано умањивани.

- Из аспекта стабилности институција: Саобраћајни систем који ће бити подржан од институција, организованих и усклађених према реалним потребама, са стручним и технички опремљеним кадром, структуриран тако да јавни и приватни сектор заједно користе путеве и њима управљају на ефикасан начин, обезбјеђујући спровођење Стратегије.

У табели 2.1. приказана је Оцјена стања путне мреже Републике Српске у фокусу SWOT анализе.

Табела 2.1. Оцјена стања путне мреже Републике Српске - SWOT анализа

СНАГЕ (<i>Strengths</i>)	СЛАБОСТИ (<i>Weaknesses</i>)
Путна инфраструктура у искључивој надлежности Републике Српске, Постојећи законски оквир је усклађен са прописима ЕУ, Очувана природа, Погодни климатски услови, Добри услови за пољопривреду, воћарство, сточарство и шумарство, Погодан географски положај, Дobar распоред урбаних центара, Директна граница са ЕУ, Специјални односи са Републиком Србијом, Стручни кадрови у привреди.	Висока стопа незапослености, Неједначеност развоја путне мреже, Разрушена територијална структура Републике Српске, Неравнојеран развој појединих подручја, Недовољно развијен мултимодални транспорт, Отежана сарадња и усаглашавање интереса, на нивоу БиХ власти, Недовољан надзор над спровођењем прописа, Низак стандард граничних прелаза, Неадекватно ангажовање стручних кадрова.

ПРИЛИКЕ (<i>Opportunities</i>)	ПРИЈЕТЊЕ (<i>Treats</i>)
Преузимање дијела транзитног саобраћаја из Централне Европе ка Јадрану, Развој туризма (сеоског и екотуризма, бањског и здравственог туризма), Могућности приступа међународним фондовима, Потенцијали обновљивих извора енергије, Приближавање стандардима ЕУ, Реиндустријализација и покретање производње, Разрушена територијална структура условљава убрзан развој регијских центара.	Слабљење индустријске производње, Депопулација и слабљење руралних подручја, Одлив високообразованих кадрова из земље, Неусклађеност SEETO мреже са стварним потребама Републике Српске, Недостатак планске и одрживе експлоатације природних ресурса, Повећање загађења земљишта и вода, Недостатак политичке воље у реализацији пројеката регионалне путне инфраструктуре.

Општи циљ Стратегије је ефикасно управљање путном мрежом, које је усклађено према реалним потребама, са стручним и технички опремљеним кадром, те развој путне мреже у Републици Српској до 2025. године који ће омогућити:

- адекватан, безбједан, поуздан и ефикасан друмски саобраћај који ће бити развијен у складу са потребама Републике;
- компатабилност и интеграцију у путну мрежу у ЕУ и сусједних држава, тако да се олакша одвијање међународног друмског транспорта.

Оперативни циљеви Стратегије су:

- Анализа стања постојеће путне мреже, са акцентом на ауто-путеве, брзе путеве, магистралне и регионалне путеве,
- Санација опасних мјеста на путној мрежи,
- Категоризација путне мреже,
- Ревитализација, модернизација и доградња постојеће путне мреже,
- Системски приступ одржавању, заштити, и градњи путне мреже,
- Успостављање евиденције о јавним путевима,
- Одрживо финансирање путне мреже,
- Повезаност Републике Српске са другим ентитетом, регионом и земљама Европске уније.

2.4. ОСНОВЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ

Општи услови за реализација стратешких циљева у области транспорта не могу се постићи само једнодимензионалним слиједом активности. Многи фактори који дјелују паралелно истовремено могу да успоре или убрзају достизање циљева. Ови фактори могу да произлазе из унутрашњег или међународног окружења и могу да се манифестују у различитим периодима и на различите начине. У стратешком приступу развоју транспорта треба искористити предности и прилике које се указују, отклонити слабости и избјећи евентуалне проблеме који пријете достизању планираних циљева.

Индикатори промјене саобраћајних токова су везани за Социоекономске параметре који утичу на промјене тренда саобраћајних токова су:

- становништво,
- бруто домаћи производ (БДП) и бруто домаћи производ по глави становника,
- моторизација и
- запосленост.

Према посљедњем попису становништва (незваничном), 2013. године, у Републици Српској живи 1.326.991 лице. Овај број не одговара претходно сачињеним процјенама тренутног броја, као и тренду промјена броја становника, које су сачињене на основу пописа из 1991. године, те на основу пописних података о избјеглим и расељеним лицима и броју пописаних домицилних домаћинстава, 1996. године. Без обзира на ову разлику, на основу посматрања у посљедњих петнаестак година и установљеног природног прираштаја, као и одлива становништа у виду емиграције, може се рећи да је промјена броја становника негативна и износи -2% годишње. Узимајући ово у обзир, можемо да направимо процјену броја становника у посматраном периоду (до 2025. године):

У **табели 2.2.** представљена је процјена броја становника Републике Српске за период 2013-2025 година.

Табела 2.2. Број становника у Републици Српској (процјена до 2025. године)

година	број становника
2013	1.326.991
2015	1.321.688
2017	1.316.407
2019	1.311.147
2021	1.305.907
2023	1.300.689

2025	1.295.491
-------------	-----------

Бруто домаћи производ се обично узима као БДП по глави становника. Међутим, као што је у претходном поглављу речено, број становника у протеклим годинама није био тачан него процијењени. У међувремену је установљено да те процјене нису биле тачне, тако да овај податак неће бити приказан.

У **табели 2.3.** приказан је БДП Републике Српске у периоду 2007-2014 година.

Табела 2.3. Бруто домаћи производ у Републици Српској

година	БДП (103 КМ)
2007	7.351.960
2008	8.490.642
2009	8.236.270
2010	8.318.217
2011	8.682.397
2012	8.584.972
2013	8.761.456
2014	8.824.000

Стопа раста БДП-а се у протеклом периоду кретала у распону од -1,1% до 15,4%. Стопе промјене БДП по глави становника су биле још израженије, јер се број становника из године у годину смањивао.

Моторизација представља број регистрованих возила на 1.000 становник. У Републици Српској у 2004. години износио је 101, а прогнозирано је да тај број порасте на 112 возила у 2007. години.

У **табели 2.4.** приказан је преглед броја моторних возила у периоду 2007-2014 година.

Табела 2.4. Број регистрованих возила у Републици Српској

година	број регистрованих возила
2007	278.339
2008	276.885
2009	274.827
2010	294.862
2011	300.278
2012	318.697
2013	330.270
2014	339.919
2015	345.636
2016	370.767

Према подацима Републичког завода за статистику, у Републици Српској је у 2007. години регистровано 278.339 возила, што даје степен моторизације од 186 возила на хиљаду становника. То значи да је остварени степен моторизације за 66% већи од прогнозираног и достигао је прогнозирану вриједност за 2018. годину. У односу на стање у 2004. години,

просјечни годишњи пораст степена моторизације износио је 28,1%. Такав убрзан тренд наставио се и у наредном периоду.

Из овог је видљиво да степен моторизације у Републици Српској у „нормалним“ околностима убрзано расте. Стагнација је забиљежена само у вријеме појаве глобалне економске кризе.

У **табели 2.5.** приказан је преглед запослености у Републици Српској у периоду 2007-2014, као и просјечне нето и бруто плате.

Табела 2.5. Преглед запослених и просјечних мјесечних примања

Година	број запослених	број незапослених	стопа незапослености	просјечна мјесечна плата (КМ)	
				нето	бруто
2007	258.236	139.825	34%	576	860
2008	259.205	134.808	34,2%	765	1148
2009	258.634	138.911	35,5%	792	1211
2010	244.453	143.309	37,3%	786	1201
2011	238.956	149.573	38,8%	811	1326
2012	238.178	153.225	39,1%	818	1349
2013	238.640	151.290	38,8%	808	1333
2014	241.544	145.919	37,7%	825	1334

Развој друмског транспортног система

Привлачење међународних токова робе и путника представља оквир за обликовање развоја транспортног система и одређивање приоритета у стратешком планирању.

Просторни план Републике Српске даје оквир за средњорочно и дугорочно стратешко планирање. Узимајући ово у обзир, унапређивање транспортне инфраструктуре мора се првенствено концентрисати на побољшање постојеће мреже, нивоа безбједности и услуга, изградњу додатних трака и обилазница у контексту побољшања стања животне средине, измјештање транзитних токова из урбаних градских зона, модернизацију опреме, реконструкцију раскрсница и отклањање високоризичних дионица пута. Посебну пажњу треба посветити објектима транспортне инфраструктуре и њиховој заштити. Ове активности је потребно обављати у пуној сарадњи и координацији јединица локалне самоуправе, републичких органа, јавних предузећа, привредних друштава, предузетника и агенција.

Добра транспортна интеграција у међународним оквирима имаће стимулативан ефекат на привреду Републике Српске. У дугорочном смислу, транспортна интеграција у међународним оквирима ће повећати буџетски потенцијал државе. Та транспортна интеграција ће такође омогућити уравнотежено обликовање транспортне мреже и боље транспортне мреже између напреднијих подручја и оних економски слабије развијених. Имајући у виду географски положај, потенцијале за развој туризма и привреде, те развој економских односа у региону, Република Српска има шансу да правовременим и адекватним мјерама транспортне политике створи предуслове за привлачење међународних транзитних токова.

Генерални план развоја транспортног система (цјелокупне транспортне инфраструктуре), као и динамички програм његовог спровођења, неопходно је припремити у складу са општим развојним циљевима Републике Српске, са сљедећим садржајем:

1. општи циљеви (стратешки, структурни),

2. орочени циљеви (правни оквир на европском и регионалном нивоу, на нивоу међународних пројеката, на националном нивоу, уз анализу економске и функционалне изводљивости),
3. основни елементи (валоризација стања, максимални транспортни капацитети и могућност коришћења постојеће инфраструктуре, процјена трендова транспортне тражње, безбједност у саобраћају, аспекти заштите животне средине),
4. приједлози (транспортна мрежа, транспортно-техничке карактеристике, инвестициони трошкови, управљање и одржавање, финансијске могућности и извори, приоритети – временски распоред),
5. провођење (буџети, акциони планови, припрема пројектне документације, обезбјеђење финансијских средстава, регионална и међудржавна сарадња, координација надлежних сектора, одговорност за реализацију програма).

Финансирање транспорта мора да се спроводи водећи рачуна о принципу одрживости са стабилним изворима финансијских средстава. Да би се реализовали циљеви Стратегије потребна је досљедна сарадња Министарства саобраћаја и веза са другим органима и агенцијама, ради обезбјеђења ефикасног спровођења инструмената Стратегије у кључним аспектима регулаторне политике, инвестиционе политике, политике пореза и цијена, социјалне политике, регионалног планирања и управљања транспортом. На основу стручне процјене инфраструктурних капацитета и потребе за развојем транспортних мрежа, развојни планови и активности у области транспортне инфраструктуре треба да се заснивају на генерисању јавне тражње и преусмјеравању тражње са једног вида саобраћаја на други. Република треба да обезбиди једнаке услове за коришћење транспортне инфраструктуре, ограничи неконтролисани развој појединих сегмената и стимулише конкуренцију видова саобраћаја.

Имајући у виду стратешки циљ да се побољша позиција Републике Српске у међународном транспорту, Стратегија треба да нагласи рационалну и циљно оријентисану стимулацију развоја жељезничког, интермодалног и воденог транспорта на међународним коридорима. Такође, потребно је да се ускладе различити видови саобраћаја ради успјешне интермодалности, тако да се створи квалитетан сложени транспортни систем. Узрочнопосљедична веза између различитих видова транспорта ће аутоматски да значи и подизање квалитета друмског саобраћаја.

2.5. РАЗВОЈ ПУТНЕ МРЕЖЕ

Основа мреже јавних путева састоји се од друмских коридора и праваца Основне мреже, који омогућавају да се Република Српска боље повеже са окружењем и да постане дио система Трансевропске мреже путева. Концепт развоја мреже јавних путева узима у обзир:

1. привредни и демографски развој Републике Српске и специјалне циљеве,
2. тренд побољшања политичких односа у Европи и формирање интегрисане Трансевропске мреже путева и Основне мреже,
3. побољшање ефикасности друмског транспорта и надградњу постојеће мреже између земаља Западне, Централне, Источне и Јужне Европе, Блиског и Средњег Истока,
4. политички и географски положај Републике Српске у односу на окружење и ЕУ и обавезе које произлазе из укључења Републике Српске у међународни систем, тј. у Трансевропску мрежу путева,
5. везе са републикама бивше Југославије, које се заједнички планирају преко SEETO и финансирају уз помоћ претприступних фондова ЕУ.

У контексту одређивања приоритета за унапређивање постојећих и изградњу нових јавних путева треба систематично користити савремене рационалне приступе за подизање капацитета наведених путева имајући у виду расположива средства, потребе и мрежу у цјелини, што подразумева могућност етапне градње.

Главне друмске транспортне осе, стратешки важне за Републику Српску, усклађене са HLG и Основном мрежом, су:

1. коридор V, крак „с“: Плоче – Сарајево – Добој – Шамац – Осиек – Будимпешта, који пролази територијом Републике Српске,
2. коридор X: Љубљана – Загреб – Београд – Ниш – Лесковац – Скопље – Солун, који пролази непосредно уз територију Републике Српске.

Остали путни правци, као дијелови Свеобухватене мреже (SEETO) који су важни за Републику Српску, су:

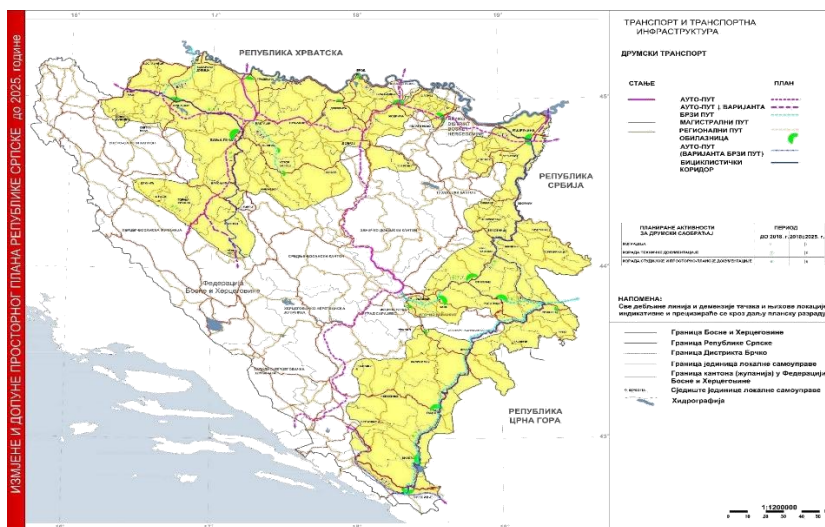
1. **рута 1**: Босиљево – Сплит – Плоче – Неум – Дубровник – Требиње – Бар,
2. **рута 2a**: Окучани – Градишка – Клашнице – Бања Лука – Доњи Вакуф – Лашва. Овај правац је директна веза између Коридора Vc и Коридора X.
3. **рута 2b**: Сарајево – Добро Поље – Фоча – Хум/Шћепан Поље – Плужине – Никшић – Подгорица – Божај/Хани – Воре,
4. **рута 3**: Сарајево – Подроманија – Рогатица – Међеђа – Вишеград – Доње Вардиште/Котроман – Кремна – Ужице. Ово је попречна веза између Коридора Vc и Руте 4.
5. Дио **Руте 2a** који пролази кроз БиХ, односно Републику Српску, граница (HR) – Градишка – Бања Лука – Лашва, укључен је у Индикативну основну транспортну мрежу ЕУ.

Дугорочни развој мреже јавних путева поред већ признатих међународних коридора и праваца, значај индивидуалних саобраћајних токова или тежина посебних циљева требало би такође да потврде даљи дугорочни развој транспортне мреже и доведу до захтјева да они буду укључени у Трансевропску и Основну мрежу.

Такви пројекти на територији Републике Српске допринијеће побољшању међународног, регионалног и унутрашњег транспорта, што се посебно односи на следеће правце:

- Бања Лука – Добој,
- Бања Лука – Мркоњић Град – Млиништа – Гламоч – Ливно – Сплит,
- Бања Лука – Приједор – Нови Град – граница са Републиком Хрватском,
- Вукосавље – Брчко – Бијељина – граница са Републиком Србијом,
- Бијељина – Зворник – Фоча – Требиње – ГП са Републиком Црном Гором,
- Тузла – Лопаре – Ђелић – Брчко.

На **слици 2.3.** дат је приказ развоја мреже јавних путева, предвиђен Измјеном и допуном Просторног плана Републике Српске до 2025. године:



Слика 2.3. План путне мреже у Републици Српској до 2025. године

2.6. УПРАВЉАЊЕ ЈАВНИМ ПУТЕВИМА

2.6.1. Одржавање путне мреже

Оцјена општег стања путева и објеката на њима је незадовољавајућа. Одржавању путева, а посебно мостова и тунела дато је премало пажње. Завршетком изградње, одржавање би требало да постане доминантна тема. Узимајући у обзир општу економску кризу и недостатак финансијских средстава потребних за изградњу и одржавање путне мреже са објектима на њима, више до изражаја долази потреба студиозног приступа при избору локације и врсте инвестирања и утрошка средстава. Овај проблем је вишедимензионалан и могуће га је ријешити само ширим сагледавањем свих утицаја, те адекватним рангирањем и вредновањем истих.

Јасно је да Република Српска не посједује капацитете, прије свега финансијске, да би имала могућност да одржава мрежу и објекте на мрежи попут наведених земаља са високо развијеном економијом. Оно што би требало да буде први корак ка томе је увођење систематског праћење стања објеката и расподјеле инвестирања.

У циљу смањења трошкова треба промовисати и примијенити нове технологије и материјале за одржавање, поправку и обнову коловозних конструкција, примјерене густини саобраћаја на локалним путевима и улицама, усклађене са потребама и економским ограничењима локалне самоуправе. Мјере за смањење трошкова за путну инфраструктуру, које ће допринијети обезбјеђењу одрживости система управљања мрежом јавних путева су у интересу Републике.

Потребно је обезбиједити рационализацију процеса пројектовања/извођења, а приоритет треба дати оним пројектним и извођачким рјешењима и привредним субјектима који су показали да воде рачуна о уштедама инвеститора на реализацији пројекта. Такође, потребно је донијети акт којим се дефинише методологија додатних и неподвижених радова приликом изградње, реконструкције, рехабилитације и одржавања јавних путева.

Неопходно је успоставити прецизан систем одговорности за финансијско и техничко праћење и надзор пројекта, од почетка до краја и за правна и за физичка лица. Исти принцип треба да важи и за све оне који спроводе процедуре провјере квалитета техничке документације, као и процедуре за ажурирање и праћење јединичних цијена које се користе за прорачун најрационалнијих техничких рјешења.

Смањење трошкова редовног одржавања постиже се увођењем конкуренције и примјеном принципа уговарања редовног и зимског одржавања са плаћањем према обиму и квалитету стварно обављеног посла (енгл. performance based contracts). Тренутно стање мреже јавних путева је такво да је овај вид уговарања одржавања практично немогућ, али дугорочно посматрано, треба да се тежи ка томе да се, дионицу по дионицу, квалитет увећава, те на тај начин омогући прелазак на performance based contracts.

Потребно је дефинисати процедуру која регулише преусмјеравање транспорта са јасно дефинисаним финансијским ефектима и обавезом плаћања инвеститору за штету и изгубљени приход који настану због радова (посебну пажњу треба посветити условима транспорта за вријеме извођења радова – уз одвијање или уз обустављање и преусмјеравање саобраћаја, са одређивањем финансијских обавеза извођача ради накнаде штете настале због евентуалног накнадног преусмјеравања саобраћаја неким другим правцем).

Успостављање система аутоматских хидрометеоролошких станица са стандардизованим и унифицираним технолошким и оперативним концептом на цијелој територији Републике Српске и зимски информациони систем за путеве воде ка ефикаснијем и јефтинијем зимском одржавању и повећању безбједности у зимским условима. Претходно треба извршити

термално мапирање релевантних области републичке територије. Систем ИТС апликација за контролу трошкова и побољшање ефикасности зимског одржавања мора да буде концепцијски и технолошки интегрисан на цијелој територији.

Управљач јавног пута ће периодично анализирати уговоре са привредним друштвима – извођачима за редовно одржавање путева и ажурираће и предлагаће моделе за будуће уговарање ових активности дајући предност квалитетнијим, ефикаснијим и економски исплативијим извођачима који штеде средства инвеститора, односно Републике. Информације о свим врстама трошкова јавног сектора морају да буду ажурне, јавне и доступне на свим нивоима и за све врсте послова на путним мрежама.

2.6.2. Безбједност саобраћаја на путевима

Као што је истакнуто у прегледу стања путне мреже, један од најважнијих циљева у будућности је унапређивање безбједности саобраћаја на путевима. У ову сврху, израђена је Стратегија безбједности саобраћаја и у оквиру те стратегије Акциони план.

Кад је ријеч о безбједности саобраћаја, неопходно је да се посебна пажња обрати на врло угрожене категорије учесника – пјешаке и бициклисте, од којих су најугроженија дјеца. Ове категорије су посебно угрожене на дионицама путева које пролазе кроз насељена мјеста. Најбољи начин да се унаприједи безбједност у насељеним мјестима, јесте физичко одвајање уздужног пјешачког и бициклистичког саобраћаја од саобраћајница на којима се одвија саобраћај моторних возила, изградњом пјешачких и бициклистичких стаза. С обзиром на то да је ово у надлежности локалних самоуправа, Стратегија даје савјетодавно мишљење и приједлог јединицама локалних самоуправа да, у сарадњи са јавним предузећима, посебан акценат ставе на изградњу ових елемената.

2.6.3. Категоризација путне мреже

У протеклих стотињак година, колико траје систематско управљање путевима на овим просторима, више пута су мијењани прописи за разврставање путева по категоријама, као и надлежности институција за управљање тим путевима.

У тренутку писања и усвајања Стратегије на снази је била Уредба о мјерилима за разврставање јавних путева, донесена 2012. године. Овом уредбом дефинисани су услови на основу којих се врши категоризација јавних путева, док су институције које управљају тим путевима дефинисане у Закону.

Иако је Уредба у одређеној мјери унијела ред у ову област, у пракси је доста тога остало неријешено. С друге стране, критеријуми за категоризацију јавних путева који су дефинисани у Смјерницама нису показали практичну употребљивост. Из тог разлога, кроз Стратегију су размотрени прецизнији критеријуми и начини класификације путних праваца. Тренутно је на снази Одлука о утврђивању мјерила и критеријума за разврставање јавних путева, изузев локалних путева и улица у насељу (Службени гласник Републике Српске, бр 104/16).

2.6.4. Критерији за одређивање приоритета интервенција на путној мрежи

Приликом одржавања великих система, као што је мрежа јавних путева, најважније је ускладити средства којима се располаже, са потребама одржавања и унапређивања система, те одредити динамику улагања и расподјелу тих средстава. Да би се дошло до адекватног система вредновања, важно је одредити критеријуме који утичу на избор приоритета за интервенцију, као и успоставити што објективнију хијерархију тих критеријума. Комплексност система, такође, директно утиче на комплексност фактора који утичу на понашање тог система. Да би овај систем био практично употребљив, потребно је пронаћи праву границу између квалитетне оцјене и прекомјерног гомилања података. У ту сврху спроведена су

обимна истраживања, кроз која је извршена анализа бројних показатеља, њихова селекција, те вредновање, у смислу утицаја на систем.

Анализа и опис могућих критеријума своди се на:

- **Саобраћајни критеријум:**
 1. ПГДС,
 2. дужина дионице,
 3. ширина коловоза,
 4. закривљеност трасе,
 5. вертикално вођење трасе,
 6. међународно повезивање,
 7. саобраћајни профил тунела – недовољна висина,
 8. закривљеност коловоза, „S“- кривина или кружни лук,
 9. потреба за освјетљењем тунела.
- **Конструктивни критеријум:**
 1. врста застора,
 2. IRI,
 3. Дефлексија,
 4. стање (застор),
 5. колотрази,
 6. стање (одводња),
 7. стање (опрема пута),
 8. стање (заштита косина),
 9. стање објекта,
 10. старост објекта
 11. материјал објекта,
 12. процуривање облоге тунела.
- **Безбједносни критеријум:**
 1. број саобраћајних незгода,
 2. број саобраћајних незгода узрокованих објектом,
 3. смртно страдала лица,
 4. недостаци на дионици,
 5. сужење коловоза на објекту у односу на елементе прије и послје објекта,
 6. учесталост бицикличког и пјешачког саобраћаја,
 7. заштитна ограда,
 8. стање вентилације тунела,
 9. системи надзирања тунела.
- **Економски критеријум:**
 1. претходни радови,
 2. садашња вриједност (по km),
 3. средства потребна за интервенцију.
- **Критеријуми околине:**
 1. надморска висина,
 2. број дана у години са температуром испод 0⁰ С.

2.6.5. Корелационе везе могућих критеријума

Корелација представља међусобну повезаност између различитих појава, представљених вриједностима двије варијабле. При томе, повезаност подразумијева да је вриједност једне

варијабле могуће предвидјети са одређеном вјероватноћом на основу сазнања о вриједности друге варијабле.

Корелација је дио регресионе анализе. У посматрању узајманих односа и повезаности двије или више појава, научна анализа се најчешће усмјерава на проналажење и изражавање степена (јачине) и смјера њихове међусобне везе и односа. Као и у већини аналитичких метода, захтијева се да се корелације изразе неким подесним квантитативним показатељима, бројем који ће исказивати, не само квантитативно – степен и јачину те везе, него и квалитативну страну тих односа.

Коефицијенти корелације изражавају мјеру повезаности између двије варијабле у јединицама независним о конкретним јединицама мјере у којима су исказане вриједности варијабле. Постоји више коефицијената корелације који се користе у различитим случајевима. У пракси се приликом рада с линеарним моделима најчешће користи Пеарсонов коефицијент корелације (продукт момент коефицијент корелације).

У оквиру анализа, вршених за потребе израде ове стратегије, регресиона анализа је вршена само за мостове и тунеле на магистралним и регионалним путевима, док за истраживање осталих критеријума, нису били доступни сви потребни подаци. Ови критеријуми су усвојени искуствено и кроз сарадњу чланова Комисије, именоване у сврху израде Стратегије.

Да би се дошло до коначног одређивања приоритета интервенција, односно да би се извршило рангирање појединачних дионица, потребно је извршити прикупљање података о дионицама (ПГДС, разне оцјене стања, саобраћајне незгоде итд.). Потом се, подацима који нису нумерички, додијељују одговарајуће бројчане вриједности. Комбинацијом ових појединачних оцјена критеријума и тежина самих критеријума, добија се рангирање приоритета интервенција на цијелој путној мрежи. Такође, из овог могу да се добију подаци о врсти потребне интервенције (одржавање, рехабилитација или реконструкција).

Да би се критеријуми детаљно анализирали користе се математичке и статистичке методе. Улазни подаци за тежине појединих критеријума могу да буду добијени методом експерата или учешћа јавности, тако да они могу да садрже експертне тежине или тежине које су резултат јавног избора.

Већ је речено да сви критеријуми на основу којих рангирамо алтернативе немају подједнаку тежину. Јасно је да су неки критеријуми важнији од осталих. Оцјена тежина појединих критеријума, ако се врши експертном методом или методом јавног избора величина узима се у распону од 0 до 100 или од 0 до 1. У методи експерата је недостатак што експерти не воде рачуна о вриједностима које узимају разматране алтернативе по уоченим критеријумима. Предност је што експерти поуздано разумију критеријуме, јер им је проблематика јасна и разумљива, те су добијени резултати квалитетнији и лакше практично примјењиви.

У изради Стратегије РС учествовало је укупно 27 експерата, који су на основу сопственог искуства дали оцјене важности појединачних критеријума за оцјену приоритета интервенција.

Метода којом су прикупљени подаци анализирани назива се АНР (енгл. Analytic Hierarchy Process). Обрадом кроз ову методу добијају се појединачни тежински коефицијенти за сваки критеријум. Као коначан резултат могу да се употребљавају нормализована аритметичка средина, нормализована геометријска средина или комбинација ових вриједности.

2.7. ОЧУВАЊЕ И ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Очување животне средине, унапређивање и стимулисање свих врста чистих технологија за изградњу и одржавање јавних путева, постају све важнији фактор у управљању, што се односи и на стимулисање коришћења „чистих“ возила и машина.

Новe технологије и материјали за изградњу и одржавање јавних путева могу се примјењивати само уз међународно валидне доказе о нешкодљивости и спречавању неповољног утицаја на животну средину, укључујући ваздух, земљиште, површинске и подземне воде, а у складу са стандардима ЕУ. Треба спречавати и избјегавати претјерану употребу соли и шљунка за вријеме зимске сезоне и пратити ефекте редовног одржавања путева, асфалтне базе, депое рециклираног материјала, каменоломе, дренажне системе за површинске воде – системе за пречишћавање и друго.

Стање возног парка има велики значај не само из аспекта ефикасности функционисања друмског транспорта, већ и са аспекта заштите животне средине и безбједности. Узимајући у обзир константан пораст друмског транспорта, неопходно је имати прецизно дефинисана правила која се односе на тестирање возила и појачати надзор над радом сервиса за вршење техничког прегледа теретних возила и аутобуса који учествују у саобраћају.

Неопходна је блиска и ефикасна сарадња и синхронизација активности ресорних министарстава са надлежним органима и агенцијама (министарство надлежно за заштиту животне средине, установе за заштиту животне средине, установе за заштиту природе, национални паркови, министарство надлежно за пољопривреду и водопривреду и сл.).

Локалне заједнице треба више укључити у рјешавање проблема који потичу од инфраструктуре, посебно у области транспорта опасних материја, заштите земљишта и воде и смањења буке. Еколошки надзор мора бити обавезан не само приликом изградње, већ и приликом одржавања јавних путева (нарочито у близини мјеста за производњу асфалта, депоа рециклираног материјала, каменолома, дренажних система за површинске воде – система за пречишћавање, складишта нафтних деривата и бензинских станица и сл.).

2.8. АКЦИОНИ ПЛАН СПРОВОЂЕЊА СТРАТЕГИЈЕ

Осим интервенција које ће се примјењивати на путевима, у складу са овом Стратегијом и Програмом за спровођење Стратегије, у периоду до 2025. године је планирана изградња мреже аутопутева и брзих путева.

Према Измјенама и допунама Просторног плана Републике Српске до 2025. године, и дугорочним плановима ЈП „Аутопутеви Републике Српске“, мрежа ауто-путева и брзих путева ће се градити према сљедећим табелама:

У **табели 2.6.** представљен примјер акционог плана градње ауто путева

Табела 2.6. План изградње аутопутева

	ауто-пут/ дионице	дужина (km)	просторно планска документа	техничка документа	Рок реализациј е	финанси рања
1	Бања Лука – Добој					
	Б.Лука-Прњавор	35,3	+	+	2016.	EIB
	Прњавор-Добој	36,6	+	+	2018.	EBRD
2	Мост на Сави		+	2016.	2016–2020.	WBIF, вл. средства
3	Гламочани - Млиништа – граница са ФБиХ (93 km)					
	Гламочани-М.Град	62,35	2016.	2017.	2017–2021.	прегово ри у току
	М.Град) – Млиништа	30,65	до 2018.	до 2018.	2018–2025.	прегово ри у току

4	Вукосавље-Добој Vc	46,6	+	+	2018–2025.	-
5	Б.Лука-Н. Град	72	2016.	до 2018.	2018–2025.	прегово ри у току
6	Вукосавље – Брчко – Бијељина – граница са Републиком Србијом (98 km)					
	Вукосавље - Модрича	67	до 2020.	до 2020.	2020–2030.	-
	Брчко-Бијељина	31	до 2020.	до 2020.	2020–2030.	-
7	Јадранско-јонски ауто пут	95	до 2020.	до 2020.	2020–2030.	-

У табели 2.7. представљен примјер акционог плана градње брзих путева

Табела 2.7. План изградње брзих путева

	брзи пут	дужина km	реализација
1	Лукавица–Соколац–Рогатица– Вардиште*	128	2016–2030.
2	Бијељина–Зворник–Соколац	145	2016–2030.
3	Требињ–Фоча–Миљевно–Вишеград	-	2016–2030.
4	Приједор – К. Дубица – Доња Градина	50	2016–2030.
5	Бања Лука – Челинац Варош – Ободник	50	2016–2030.

У складу са Измјенама и допунама Просторног плана Републике Српске до 2025. године и плановима управљача пута, у будућем развојном периоду наставиће се са трансформацијом друмског транспорта у интересу повећања поузданости, доступности и ефикасности. Осим континуално програмираног одржавања, рехабилитације и модернизације по дефинисаним приоритетима, у наредном периоду неопходно је изградити и модернизовати магистралну и регионалну путну мрежу у Републици Српској. У краткорочним плановима као приоритетни путни правци издвајају се:

У табели 2.8. представљен примјер акционог плана градње ауто путева

Табела 2.8. План изградње брзих путева

	Путни правац	дужина (km)	Динамика реализације	извори финанси- рања
1	М-18 Фоча – Шћепан Поље	19,5	2016–2025.	Нису обезбијеђена
2	Р-435 Невесиње – Берковићи	17	2016–2020.	ОРИО, властита средства
3	Р- 405 Бања Лука – Б. Мајдан	42,8	2016–2020.	Кредитна и властита средства
4	Р-413 К. Варош – Митровићи	19,1	2016–2020.	Кредитна и властита средства
5	Р-477 Подградци– Мраковица	17	2016–2020.	Кредитна и властита средства

6	P-477a Мљечаница– Мраковица	10	2016–2025	Кредитна и властита средства
---	--------------------------------	----	-----------	---------------------------------

У наредном периоду, у складу са расположивим средствима планирана је изградња обилазница око већих центара, и то:

- изградити обилазнице око Бање Луке, Приједора, Бијељине, Требиња и Гацка,
- започети обилазнице око Брода, Градишке, Сокоца, Пала, Рогатице, Билеће, Модриче, Пелагићева и Челинца.

У будућем развојном периоду наставиће се са трансформацијом друмског транспорта у интересу повећања безбједности, поузданости, доступности и ефикасности.

Осим континуално програмираног одржавања планирана је рехабилитација и модернизација јавних путева, као и реконструкција путних објеката (тунели, мостови) по дефинисаним приоритетима.

2.9. КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ МРЕЖЕ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

Према Закону о јавним путевима Републике Српске (Службени гласник РС, бр 89/13) пут је сваки јавни пут и некатегорисани пут на ком се одвија саобраћај. Такође, Закон је прецизирао да је јавни пут је површина од општег значаја за саобраћај, коју свако може слободно да користи под условима одређеним законом и коју је надлежни орган прогласио јавним путем, док је некатегорисани пут површина која се користи за саобраћај и која је доступна већем броју различитих корисника (сеоски, пољски, шумски и индустријски путеви; путеви на насипима за одбрану од поплава; прилази на пут, бицикличке и пјешачке стазе и слично).

Према члану 9. Закона о јавним путевима Републике Српске Јавни путеви се разврставају на:

1. ауто-путеве,
2. брзе путеве,
3. магистралне путеве,
4. регионалне путеве,
5. локалне путеве и
6. улице у насељу.

Наведени закон је разврстарао јавне путеве на сљедећи начин:

Аутопут је јавни пут изграђен и намијењен искључиво за саобраћај моторних возила, означен прописаним саобраћајним знаком и има двије физички одвојене коловозне траке за саобраћај из супротних смјерова, без укрштања са другим путем или жељезничком и трамвајском пругом у нивоу и у чији се саобраћај може укључити, односно искључити само на одређеним и посебно изграђеним прикључним јавним путевима на одговарајућу коловозну траку ауто-пута.

Брзи пут је јавни пут намијењен за саобраћај искључиво моторних возила, с једном или двије раздвојене коловозне траке, који има све раскрснице у два или више нивоа с попречним путевима и другим саобраћајницама (жељезничким или трамвајским пругама), по правилу нема зауставних трака и који је као такав означен прописаним саобраћајним знаком.

Магистрални пут је јавни пут који има функцију повезивања Републике Српске у европски саобраћајни систем, остваривања континуитета европских путева, саобраћајног повезивања цјелокупне или већег дијела територије Републике Српске са одговарајућим путевима у Федерацији БиХ и сусједним државама, омогућавање транзитног саобраћаја којим се остварује пролазак кроз ЈЛС.

Регионални пут је јавни пут који повезује регионалне центре Републике Српске међусобно, преко којих се остварује најрационалнија повезаност јединица локалне самоуправе са

магистралним путевима и одговарајућом мрежом путева у Федерацији БиХ и сусједним државама.

Локални пут је јавни пут који саобраћајно повезује територију јединице локалне самоуправе и територију јединице локалне самоуправе са мрежом других јавних путева.

Улица је дио јавног пута у насељу, са тротоаром и ивичњаком, поред које се најмање с једне стране налазе редови кућа или група зграда.

Тренутно је на снази Одлука о утврђивању мјерила и критеријума за разврставање јавних путева, изузев локалних путева и улица у насељу (Службени гласник Републике Српске, бр 104/16), а на основу Закона о јавним путевима.

Према унапријед наведеној Одлуци, јавни путеви у Републици Српској, изузев локалних путева и улица у насељу, разврставају се у једну од сљедећих категорија:

- ауто-пут (АП),
- брзи пут (БП),
- магистрални пут првог реда (М1),
- магистрални пут другог реда (М2),
- регионални пут првог реда (Р1) и
- регионални пут другог реда (Р2).

Одлука дефинише поменуте категорије као:

Ауто-путеви (АП) су намијењени за повезивање главних градова и значајних економских подручја. Крећу се у смјеру изразито даљинског саобраћаја, те се укључују у систем европских ауто-путева. Испуњавају захтјеве који се односе на прописане саобраћајно-техничке елементе или се граде у фазама. Њихов саставни дио су и посебно изграђене прикључне рампе, а искључиво су резервисани за саобраћај моторних возила.

Брзи путеви (БП) су путеви са двије или више саобраћајних трака, који не морају бити физички одвојени, резервисани за кретање моторних возила. Својим саобраћајно-техничким елементима омогућавају брзо одвијање даљинског саобраћаја између најважнијих средишта ентитета. Повезани су са ауто-путевима и системима ауто-путева сусједних држава. Њихов саставни дио представљају и посебно изграђене прикључне рампе.

Магистрални путеви првог реда (М1) намијењени су за повезивање главних градова и значајних економских подручја. Својим саобраћајно-техничким елементима омогућавају брзо одвијање саобраћаја. Повезани су са путевима исте или више категорије у земљи, те са истим системима путева у сусједним државама. Намијењен за све учеснике у саобраћају.

Магистрални путеви другог реда (М2) намијењени су за повезивање регионалних центара, као и за повезивање саобраћаја на путеве једнаке или више категорије. Посебно изграђене прикључне рампе уколико су предвиђене, чине њихов саставни дио. Намијењен је за све учеснике у саобраћају.

Регионални путеви првог реда (Р1) намијењени су за саобраћајно повезивање економских подручја, значајних средишта ЈЛС, као и за саобраћајно повезивање са путевима исте или више категорије. Намијењен је за све учеснике у саобраћају.

Регионални путеви другог реда (Р2) намијењени су за саобраћајно повезивање у оквиру Републике Српске, за повезивање средишта локалних заједница, за повезивање туристичких (туристички путеви) и граничних подручја значајних за Републику, те за саобраћајно повезивање на путеве исте или више категорије.

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И БЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА



ПОЗИВАМО ВАС НА
VII МЕЂУНАРОДНУ КОНФЕРЕНЦИЈУ

„БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У
ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“

25 - 26. ОКТОБАР 2018. ГОДИНЕ
БАЊА ЛУКА

www.absrs.org

ПРИДРУЖИТЕ НАМ СЕ!!!

III КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ И УЛИЧНЕ МРЕЖЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ

3.1. КРИТЕРИЈУМИ ЗА ФУНКЦИОНАЛНУ КЛАСИФИКАЦИЈУ И КАТЕГОРИЗАЦИЈУ ПУТНЕ И УЛИЧНЕ МРЕЖЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ

Према Закону о јавним путевима Републике Српске, дефинисано је да Јединица локалне самоуправе доноси Одлуку о утврђивању мјерила и критеријума за одређивање локалних путева и улица у насељу, а уз претходно прибављено мишљење Министарства.

У претходном дијелу овог приручника приказане су основне претпоставке за дефинисање основних критеријума за функционалну класификацију и категоризације на нивоу Републике Српске. Имајући у виду потребу за слиједивошћу стратегија развоја јавних путева, неопходно је примјенити претходно дефинисане критеријуме, прихватљиве за јединицу локалне самоуправе, при чему је неопходно узети у обзир карактеристике јединице локалне самоуправе.

Основни критеријуми за функционалну класификацију мреже јавних путева у јединици локалне самоуправе могу се сврстати у сљедеће групе:

1. Функционални (простор који повезује - повезивање јединице локалне самоуправе са сусједним јединицама локалне самоуправе, повезивање насеља на подручју јединице локалне самоуправе као и повезивање унутар урбаног подручја јединице локалне самоуправе)
2. Саобраћајни (ПГДС, дужина дионице, безбједност саобраћаја, учесталост бициклически и пјешачког саобраћаја, јавни превоз, двосмјерни/једносмјерни саобраћај ...)
3. Конструктивни (врста застора, стање, осовинско оптерећење...)
4. Економски (тренутна вриједност, досадашња уложена средства, средства која је неопходно уложити)
5. Околина (туристички значај, приступ културно-историјским објектима, туристичко-рекреативним објектима...)

3.2. КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ МРЕЖЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ

Јединица локалне самоуправе дужна је да донесе Одлуку о разврставању локалних путева и улица у насељу и исту да објави у службеном гласнику јединице локалне самоуправе.

Правац или промјену правца јавног пута вишег ранга на територији јединице локалне самоуправе одређује надлежни орган јединице локалне самоуправе на основу прибављене сагласности ресорног министарства.

Правац локалног пута на територији јединице локалне самоуправе самостално утврђује надлежни орган јединице локалне самоуправе.

Јавни пут, у смислу Закона о јавним путевима Републике Српске, обухвата:

- труп пута који чине доњи и горњи строј:
 - доњи строј пута (насипи, усјечи, засјечи, објекти, постројења и уређаји за одводњавање пута и заштиту пута од површинских и подземних вода и сл),

- горњи строј пута (коловозна конструкција, ивичне траке, односно ивичњаци, риголе, банке, берме, раздјелне траке и слично);
- путне објекте;
- прикључке;
- тротоаре, пјешачке и бицикличке стазе које прате коловоз пута;
- путни појас;
- ваздушни простор изнад коловоза у висини од најмање 7 метара, са слободним простором у висини од најмање 4,5 метра од највише тачке коловоза, а за ауто-пут у висини од најмање 4,75 метара од највише тачке коловоза;
- објекте за потребе пута (путне и наплатне станице, контролне станице, саобраћајне површине аутобуских стајалишта, паркиралишта, одморишта, зелене површине и слично);
- саобраћајну сигнализацију;
- опрему пута и
- уређаје и опрему за управљање и контролу саобраћаја.

На основу критерија и мјерила, саобраћајнице на подручју јединице локалне самоуправе, се разврставају на:

- локалне путеве,
- улице у насељу и
- некатегорисане путеве.

Локални путеви су јавни путеви у општој употреби који повезују насеља на подручју града/општине, односно подручја града/општине са подручјима сусједних градова/општина или који су од значаја за саобраћај на подручју града/општине.

Улице у насељу су јавни путеви са тротоаром и ивичњаком, поред којих се најмање с једне стране налазе редови кућа или групе зграда. У правили улице у граду или општини одређене су просторним и урбанистичким плановима.

Некатегорисани путеви на подручју јединице локалне самоуправе су сви остали путеви, уписани у катастар некретнина као „јавно добро-путеви“ или слично, који се користе за саобраћај по ма ком основу и који су доступни већем броју корисника (сеоски, пољски, шумски и индустријски путеви, путеви на насипима за одбрану од поплава, прилази на пут, бицикличке стазе, простори око: бензинских станица, аутосервиса, путних база, ауто-база службе „Помоћ-информације“, као и уређене саобраћајне површине намијењене за кретање пјешака, те заустављање и паркирање возила ради одмора и рекреације).

Критеријуми за категоризацију локалних путева и улица у насељу, су:

- основни,
- допунски и
- корективни критерији.

Основни критерији дефинишу саобраћајни и привредни значај локалног пута односно улице у насељу.

Допунски критерији дефинишу значај локалног пута односно улице у насељу у функцији повезивања простора.

Корективни критерији уобзирју посебне околности и услове локалног или пута вишег ранга у насељима на територији јединице локалне самоуправе, узимајући у обзир параметре саобраћајног тока и просторну вриједност пута.

Надлежни орган јединице локалне самоуправе по принципу вертикалне сљедивости је овлаштен примјенити критеријуме из Републичке стратегије развоја јавних путева уколико су прихватљиви за јединицу локалне самоуправе.

Локални пут

Да би јавни пут био сврстан у категорију локалног пута мора да испуни сљедеће критеријуме и мјерила:

- повезује јединице локалне самоуправе са сусједним јединицама локалне самоуправе, или повезује насеља на подручју јединице локалне самоуправе;
- сабирни или везни пут у насељу, повезује мрежу локалних путева и улица у насељу са путевима вишег ранга;
- да је изграђен са макадамским или асфалтним застором;
- да има најмање једну саобраћајна траку која се састоји од проширења за мимоилажење возила, у локацији у зависности од прегледне раздаљине, ширина коловоза мора да износи најмање 3 метра са банкама минималне ширине 0,5 метара;
- двосмјерни ток саобраћаја и
- осовинско оптерећење од најмање 6 тона по једној осовини.

Према основним и допунским критеријумима, локални пут се категориса:

- локални пут I реда,
- локални пут II реда.

Према корективним критеријумима:

- јавни пут у насељу, који има проценат локалног саобраћаја више од 80 % или чији је и почетак и крај унутар једног насеља, може се рангирати највише као Локални пут;
- Регионални пут који у непосредној близини има алтернативни правац у виду магистралног пута, а истовремено има Просјечни Годишњи Дневни Саобраћај – ПГДС, мањи од 500 па/дан, може се категорисати као Локални пут.

Улице у насељу

Функционална подјела уличне мреже у насељу подразумева:

- примарна улична мрежа,
- сабирне саобраћајнице и
- секундарна улична мрежа.

Примарна улична мрежа чини саобраћајну основу града. Ова функционална група обезбјеђује повезивање града са међуградском путном мрежом, кретање транзитних токова кроз градско подручје, међусобно повезивање градских насеља и њом су доминатни коридори јавног превоза путника.

Сабирне саобраћајнице међусобно повезују примарну и секундарну уличну мрежу, односно имају задатак да интегришу примарну и секундарну уличну мрежу у јединствен систем градских саобраћајница.

Секундарна улична мрежа уобзире приступне саобраћајнице и паркиралишта. Приступне саобраћајнице обезбјеђују непосредни приступ до објеката који се налазе у близини примарне уличне мреже (стамбене зграде, административни објекти, јавне установе, трговачко - пословни садржаји и др). Други дио ове групе представљају паркиралишта, која се због своје функције и неопходности сврставају у секундарну уличну мрежу. На подручју јединице локалне самоуправе могућа је подјела јавних паркиралишта на она на којима је у циљу регулисаног кориштења јавних површина уведена наплата паркирања и она на којима није уведена наплата паркирања.

На основу основних и допунских критеријума, улице у насељу се разврставају на:

- главне улице,
- сабирне улице,
- приступне улице и
- јавне стазе.

Главне улице испуњавају сљедеће критерије:

- повезују јединице локалне самоуправе са сусједним јединицама локалне самоуправе и представљају наставак магистралних и регионалних путева у транзиту кроз територију јединице локалне самоуправе,
- повезују насеља или дијелове насеља на територији јединице локалне самоуправе,
- повезују улице између насеља унутар јединице локалне самоуправе,
- коловоз асфалтне конструкције,
- двосмјеран ток саобраћаја и
- осовинско оптерећење од најмање 10 тона по осовини.

Главне улице допуштају:

- градски саобраћај,
- јавни градски превоз путника - ЈГПП и
- саобраћај теретних возила.

Сабирне улице, испуњавају сљедеће критеријуме:

- повезују насеља или дијелове насеља на територији ЈЛС са Главним градским улицама,
- коловоз асфалтне конструкције,
- двосмјеран или једносмјеран ток саобраћаја и
- осовинско оптерећење од најмање 10 тона по осовини.

Сабирне улице допуштају:

- градски саобраћај,
- повремени јавни градски превоз путника - ЈГПП и
- ограничен саобраћај теретних возила.

Приступне улице, испуњавају сљедеће критерије:

- приступ затвореним просторним јединицама у појединим урбаним подручјима и дијеловима насеља (стамбени блокови, индустријске зоне и сл...)
- приступна улица у насељу,
- коловоз асфалтне конструкције,
- двосмјеран или једносмјеран ток саобраћаја и
- осовинско оптерећење од најмање 10 тона по осовини.

Приступне улице допуштају:

- саобраћај путничких моторних возила,
- ограничен саобраћај теретних возила и
- немоторизовани саобраћај.

Јавне стазе су:

- пјешачке стазе и
- бицикличке стазе.

Некатегорисани путеви су сви путеви који повезују насеља или дијелове насеља на подручју јединице локалне самоуправе, а не испуњавају услове да буду категорисани путеви, односно улице у насељу или локални путеви.

IV СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА НА ТЕРИТОРИЈИ ЈЛС- УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Хоризонтална начела су основни принципи од кључне важности за све секторе. Нагласак је стављен на два хоризонтална начела, недискриминацију и одрживи развој. Та начела се морају размотрити и уклопити у приоритете Стратегије. Начело недискриминације подразумијева избјегавање сваког облика социјалне искључености и неједнаког поступања.

Одрживи развој подразумијева заштиту околине, адекватну употребу ресурса, ублажавање и прилагођавање климатским промјенама, биоразноликост, отпорност на кризне ситуације и спрјечавање ризика те истовремено избјегавање угрожавања околиша и неповратног губитка необновљивих природних потенцијала.

Кораци у изради локалних стратегија развоја јавних путева обухватају:

1. припремну фазу,
2. анализу и оцјену стања,
3. стратешки оквир,
4. акциони план,
5. припрема спровођења и
6. мониторинг и евалуација.

4.1. ПРИПРЕМНА ФАЗА ИЗРАДЕ СТРАТЕГИЈЕ

Први и основни корак је да се обезбједи политичка подршка, односно да се о поступку израде Стратегије јавних путева огласи Градоначелник/начелник уколико је то могуће и/или Скупштина јединице локалне самоуправе. Формално, политичка подршка односно платформа за стратешко планирање обезбјеђује се доношењем одлука о покретању процеса израде Стратегије.

Сљедећи корак подразумијева успостављање организационе структуре при чему је неопходно именовати координатора, особу која ће дјеловати као одговорни менаџер за спровођење процеса израде Стратегије. Даље, у организационој структури, важно мјесто заузима Координациони тим као оперативно тијело задужено за спровођење и организовање процеса израде Стратегије. И координатора и координациони тим може именовати Одлуком/Рјешењем Начелник/Градоначелник односно Скупштина ЈСЛ.

Значајну улогу у припремној фази је идентификовање и укључивање заинтересованих страна. Овај процес подразумијева формирање Радне групе која је кључно тијело/структура за спровођење активности у изради Стратегије.

Заинтересоване стране су појединци, групе, институције или организације из јавног, приватног или цивилног сектора које:

- поседују релевантне информације, ресурсе или експертизу,
- контролишу инструменте који су неопходни за спровођење Стратегије и
- спровођење Стратегије утиче на њих или они утичу на њега.

У пракси, поред појединаца и запослених у ЈСЛ и релевантним јавним предузећима, Полицијској управи и осталим релевантним јавним институцијама, потребно је укључити и представнике привреде и цивилног сектора.

Информисање и укључивање грађана у процес стратешког планирања у области саобраћаја је веома битна и са аспекта унапређења квалитета процеса али и са аспекта доприноса бољем спровођењу Стратегије и подизања свјести становништва у области развоја саобраћаја и

путева. Стога је неопходно да грађани у свим фазама израде Стратегије буду адекватно информисани о доношењу кључних одлука, али и да им буде омогућено да дају свој допринос у процесу доношења ових одлука.

4.2. АНАЛИЗА И ОЦЕНА СТАЊА

Да би смо знали гдје желимо да стигнемо, морамо најпре да схватимо гдје се тачно налазимо.

У том циљу је неопходно анализирати стање саобраћаја спровођењем неколико корака:

- Прикупљање података које подразумева, најприје идентификацију извора података у погледу расположивости постојеће документације која се односи на анализу саобраћаја и јавних путева на локалном, али и регионалном и националном нивоу. Поред постојеће документације, за израду анализе развоја саобраћаја, неопходно је кориштење референтне и званичне статистике.
- Спровођење додатних истраживања је неопходно са аспекта добијања поузданих и детаљних података који се не воде у званичној статистици нити постоје у скорије спроведеним истраживањима. Ова додатна истраживања најчешће подразумевају одређена мјерења (нпр. мјерење брзине кретања на саобраћајној мрежи, утврђивање оптерећености путних праваца итд), али такође подразумевају и истраживање ставова корисника саобраћаја, локалног становништва или специфичних циљних група.
- SWOT анализа представља субјективно становиште заинтересованих страна о факторима који утичу на развој саобраћаја у граду. SWOT анализу је неопходно спровести заједничким радом са свим члановима Радне групе.
- Оцјена стања или уочавање критичних дијелова на мрежи и основних проблема који прете развоју саобраћаја на локалном нивоу изводи се као посљедњи корак и круна анализе стања сектора саобраћаја на локалном нивоу. Оцјена стања даје се на основу резултата претходно спроведених корака, а у односу на дефинисане индикаторе и утврђене чињенице. Због важности ове фазе за цијели процес израде Стратегије, али и због специфичности која разликује сектор саобраћаја од других сектора, оцјени стања посвећено је посебно поглавље у овом Приручнику.

4.3. СТРАТЕШКИ ОКВИР

Стратешки оквир нам говори које стање желимо да постигнемо у области развоја јавних путева у временском оквиру од 10 година. За дефинисање стратешког оквира неопходна је сарадња са релевантним заинтересованим странама уз изградњу заједничке платформе и сагласности међу члановима Радне групе, а на основу закључака проистеклих из оцјене стања јавних путева. Стратешки оквир, у том смислу, мора бити директно повезан са проблемима идентификованим у анализи стања, то јест, мора директно да одговори на кључне проблеме проистекле из оцјене стања.

Стратешки оквир подразумева:

- дефинисање визије развоја саобраћаја,
- дефинисање приоритета развоја,
- дефинисање стратешких циљева и
- дефинисање специфичних циљева.

Дефинисање визије одвија се кроз процес којим се утврђује жељена будућност развоја јавних путева у одређеној локалној заједници. Визија представља реалистичан сан који показује како би заинтересоване стране које су укључене у развој јавних путева на једној територији жељеле да област развоја саобраћаја изгледа у будућности. Визија је фокусирана на далеку будућност и представља идеалан исход развоја јавних путева у будућности. Она би требало да представи стање какво чланови Радне групе желе да виде на крајњој тачки реализације

стратешког документа. Визија се може изразити кратким слоганом или пак дужом, описном, реченицом, али без улажења у конкретне детаље и специфична рјешења. Визија је уопштено формулисана те се у њој не спомиње нити један циљани сектор, већ имплицитно упућује на напредак који треба бити постигнут на подручју јединице локалне самоуправе. Будући да визија представља својеврсни 'мото', она се формулише 'креативним' језиком и може се допунити додатним појашњењем. Утврђивањем визије се гради консензус међу заинтересованим странама у погледу основног правца развоја јавних путева и ствара се осјећај власништва над идејом. Визија би требало да буде иновативна и да представља „одвајање“ од устаљеног начина размишљања, а нарочито од краткорочног начина размишљања. У том смислу, визија не треба да буде усмјерена на рјешавање неких конкретних, тренутних проблема, већ да понуди најбољи, иновативни приступ у одговору на изазове у развоју саобраћаја.

Приоритет представља више обједињених циљева који показују један стратешки правац дјеловања у оквиру Стратегије. Развојни приоритети идентификовани у подручју садрже разраду циљева те морају логично произлазити из истих. Они требају конкретизовати наведене циљеве и утврдити све саставнице циљева.

Приоритети морају бити:

- мјерљиви,
- оствариви,
- јасно формулисани,
- одређени роком остварења,
- међусобно усклађени (не смију се преклапати) и
- свеобухватни, друштвено прихватљиви, у складу с приоритетима утврђених документима вишег реда.

За сваки развојни приоритет морају се одредити минимално сљедећи елементи:

- циљ – што се приоритетом жели постићи,
- оправдање – потребно је укратко објаснити зашто је активност/програм/пројект предвиђен у склопу одређеног приоритета користан и вриједан финансирања, односно јасно исказати повезницу приоритета са циљем те претходно дефинисаним потенцијалима и потребама јединице локалне самоуправе.
- опис – потребно је објаснити како ће приоритет бити остварен. У овом поглављу потребно подијелити приоритете на више мјера, објаснити на који су начин подијелене и како су организоване унутар наведеног приоритета. У правилу су мјере у склопу истог приоритета повезане те је потребно објаснити како ће се оне проводити у синергији.

Стратешки циљеви се утврђују у зависности од броја и типа препознатих потреба. Циљеви су сажете изјаве које описују планирану промјену коју треба постићи и односе се на специфичне изазове с којима је суочено урбано подручје.

Циљеви морају бити:

- јасно формулисани и фокусирани (обичо приказују динамику, тј. тренд кретања, а изражавају се помоћу глагола као што су „побољшати“, „повећати/смањити“, „ојачати“, „унаприједити“, „умањити“ итд.;
- изведиви и оствариви унутар временског периода за који је стратешки документ израђен;
- мјерљиви и
- бити компатибилни, тј. узајамно се надопуњавају, али се не смију преклапати.

Потребно је навести у неколико одломака зашто је, с обзиром на податке добијене стања/SWOT анализом, дефинисан управо такав циљ и зашто се исти сматра важним за остваривање идентифицираних потреба и потенцијала.

Такође у тексту је потребно истаћи које ће проблеме обухватити одређени циљ и који учинци бити постигнути. Овај одјељак представља увод у дефинисање развојних приоритета и мјера.

Будући да се обим циљева може односити на једну одређену категорију пута, потребно је узети у обзир секторске стратегије/планове на свим разинама, односно кратко објаснити усклађености сваког циља с циљевима кључних националних и регионалних и локалних стратешких докумената.

Стратешки циљеви развоја саобраћаја представљају жељену тачку у вези са специфичним питањима и теже специфичним резултатима које заједница жели да оствари. Веома је важно да се стратешки циљ бави проблемом које је могуће рјешити, а дефинисан је у SWOT-у и да се на њега може утицати локалним надлежностима и ресурсима. Из тог разлога, стратешке циљеве је најбоље директно везати за проблеме који су дефинисани оцјеном стања, односно дефинисати их као конкретна рјешења ових проблема. Тако на примјер уколико је оцјеном стања идентификован проблем низак ниво безбједности на саобраћајној мрежи, као стратешки циљ би требало поставити унапријеђен ниво безбједности на саобраћајној мрежи.

Специфични циљеви су још специфичнији и прецизнији од стратешких циљева и постављају мјерљиву обавезу повезану са остваривањем циљева. Специфичан циљ би требало да буде краткорочан или средњерочан, временски ограничен и квантификован. Руководећи се примјером проблема стања коловозног застора, специфични циљ би могао да гласи: Дужина колотрага на локалним путевима и улицама у насељу смањити за 50% до 2022. године.

Веома је важно да специфични циљеви буду тзв. SMART циљеви, тачније да буду:

- специфични (јасно дефинисани),
- мерљиви (да могу да се процјене на основу квалитета, времена итд),
- достизни (постоји могућност да буду остварени),
- реални (да постоји директна одговорност у достизању циља) и
- благовремени (да постоје јасни рокови за њихово достизање).

Под активностима се подразумијева промјена услова, које мијења носилац мјере у оквиру својих овлаштења (државна управа, регионална/локална самоуправа, банке, домаћи/страни фондови). Мјере представљају даљу разраду приоритета односно обухватају низ специфичних и врло конкретних активности, пројеката и програма чија реализација доприноси остварењу приоритета и циљева у одређеном подручју. Другим ријечима, до остварења једног приоритета доћи ће реализацијом низа мјера. Приоритет по свом садржају обједињује односно ставља под заједнички тематски назив одређен број мјера које су тематски сличне и комплементарне те чија ће реализација допринијети остварењу приоритета.

4.4. АКЦИОНИ ПЛАН

На основу дефинисаног стратешког оквира, који представља жељено стање, Акциони план нам служи како бисмо утврдили начин на који ћемо реализовати стратешки оквир.

Ако анализа стања показује где се налазимо, тј. тачку А, а стратешки оквир гдје желимо да будемо, тј. тачку Б, Акциони план нам показује јасне кораке како да стигнемо из тачке А у тачку Б.

Процес израде Акционог плана подразумијева сљедеће кораке:

- идентификација пројеката,
- идентификација одговорних институција и партнера,

- одређивање временског оквира за реализацију пројеката,
- утврђивање финансијског оквира, тј. потребних средстава и извора финансирања,
- дефинисање индикатора на нивоу сваког пројекта.

Како бисте осигурали да се Локална стратегија развоја јавних путева спроводи потребно је већ приликом његове израде дефинисати одређене механизме спровођења и обезбједити политичку подршку за само спровођење.

У том циљу, неопходно је да се, у последњој фази израде Стратегије, утврде најприје механизми за спровођење, односно мониторинг и евалуацију:

- ко спроводи Стратегију, ко врши надзор над тим спровођењем, ко и на који начин мјери ефекте спровођења Стратегије и
- дефинисати индикаторе за мјерење успешности спровођења Стратегије.

Како би документ био што транспарентнији и заиста добио подршку за реализацију од најширег круга људи, потребно је спровести и јавну расправу и дати грађанима прилику да дају свој коментар на саму Стратегију.

Након ових корака, Локалну стратегију развоја јавних путева усваја Скупштина града, односно општине.

4.5. САДРЖАЈ СТРАТЕГИЈЕ РАЗВОЈА МРЕЖЕ ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА

Документ који представља Локалну стратегију развоја јавних путева јединице локалне самоуправе, може бити организован на различите начине.

Овим приручником дат је приједлог пресека документа према поглављима и то:

- увод,
- опште информације о јединици локалне самоуправе,
- анализа стања саобраћаја,
- стратешки оквир,
- акциони план,
- мониторинг и евалуација.

4.5.1. Увод

Сам увод документа је потребно да садржи најприје кратко обраћање градоначелника односно начелника општине у којем се дефинишу разлози за покретање процеса израде Стратегије, основни циљеви развоја јавних путева као и значај који развој јавних путева има са аспекта друштвено економског развоја јединице локалне самоуправе. Поред обраћања градоначелника/начелника, у уводном дијелу је потребно навести циљеве, задатке и методологију рада у процесу израде стратешког документа. Такође, веза са другим стратешким документима на националном, регионалном и локалном нивоу мора бити приказана у овом дјелу документа. У уводном дјелу је потребно приказати и листу индикатора који су утврђени и коришћени за анализу стања развоја јавних путева.

4.5.2. Опште информације о јединици локалне самоуправе

Ово поглавље садржи основне информације о јединици локалне самоуправе која израђује Стратегију. Поред општих информација, као што је административни и географски положај јединице локалне самоуправе, у овом поглављу је потребно навести саобраћајну повезаност града односно општине, демографску слику подручја, могуће пројекције кретања броја становника у наредних пар деценија, податке релевантне за развој саобраћаја и јавних путева на локалном нивоу, попут општих статистичких података о броју запослених, постојећој индустрији и привреди и броју моторних возила на територији града односно општине. Препоручљиво је да овај део садржи и упоредну анализу са сличним насељима и градовима.

4.5.3. Анализа стања саобраћаја

Постојеће стање се описује на основу постојеће документације, резултата истраживања и експертских сазнања добијених након детаљног анализе саобраћајног система. Битно је све податке и документацију свести на унапред утврђену базну годину за коју се врше анализе постојећег стања.

Анализа стања се у самом документу може приказати пратећи сљедеће подобласти:

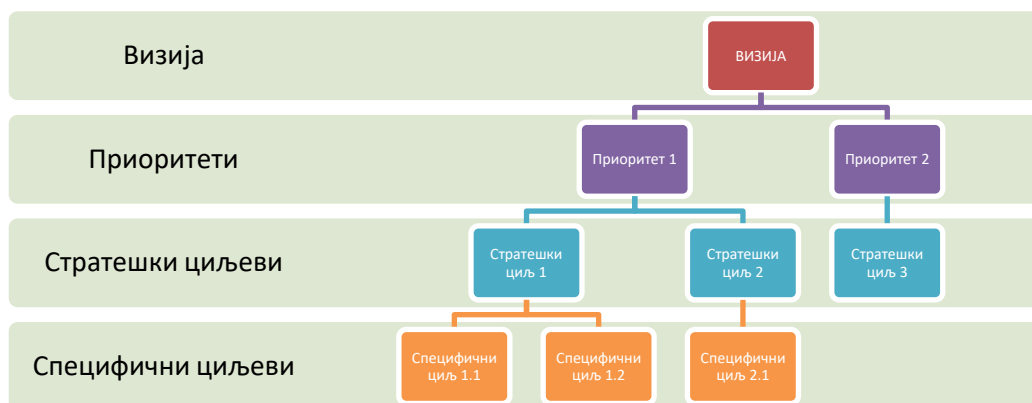
- основна мрежа локалних путева,
- основна улична мрежа и раскрснице,
- труп пута који чине доњи и горњи строј,
- путни објекти,
- постојећи режим саобраћаја и стање сигнализације,
- управљање саобраћајним токовима путем свјетлосних сигнала,
- јавни Превоз Путника (ЈПП),
- стационарни саобраћај,
- бициклически саобраћај,
- пјешачки саобраћај,
- безбједност дјеце у зонама школа,
- безбједност саобраћаја,
- законска регулатива,
- саобраћајни токови на мрежи,
- финансирање,
- SWOT анализа,
- и др....

4.5.4. Стратешки оквир

Након што су препознате приоритетне потребе и потенцијали, „промјена“ која се жели постићи на нивоу јединице локалне самоуправе треба се изразити у облику визије и хијерархије циљева. Надаље, потребно је дефинисати показатеље које треба постићи како би се остварио сваки циљ.

Осим матрице која садржи визију, приоритете, стратешке и специфичне циљеве, стратешки оквир није потребно детаљно објашњавати, иако је то могуће, уколико неке локалне самоуправе то сматрају за изузетно важно или сматрају да се из саме матрице невиди довољно повезаност проблема и стратешког оквира. Матрица најприје приказује визију, а затим и приоритете који би требало да доведу до остварења визије. За сваки од приоритета у матрици су приказани њему припадајући стратешки и специфични циљеви.

На **слици 4.1.** је представљен графички приказ стратешког оквира.



4.5.5. Акциони план

Акциони план представља засебан спроводиви документ за краће врменско раздобље и треба бити повезан с финансијским средствима.

Као такав, Акциони план је основа за израду Плана развојних програма који јединице локалне самоуправе доносе, а у којему се исказују планирани расходи буџета јединица локалне самоуправе везани уз провођење инвестиција, давање капиталних помоћи и донација, односно с приједлогом буџета јединица локалне самоуправе.

У овом поглављу, приказује се табела са припадајућим пројектима, одговорним институцијама и партнерима, временским оквиром, финансијским подацима и утврђеним индикаторима. Акциони план утврђује се према дефинисаним приоритетима, односно циљевима.

Дио који се односи на финансијска улагања може се посебно издвојити и приказати, односно приказати колико укупно износе улагања у реализацију акционог плана, колика су улагања према приоритетима, који део пада на терет локалне самоуправе, а који се очекује од екстерног финансирања, динамика реализације средстава према годинама и др.

У **табели 4.1.** приказан је модел представљања дијела акционог плана спровођења стратешких циљева.

Табела 4.1. акционог плана може изгледати овако:

Стратешки циљ 1					
Специфични циљ 1.1.					
Број пројекта	Назив пројекта	Одговорне институције и партнери	Временски оквир	Вриједност пројекта и извор финансирања	Кључни показатељи успјеха

4.5.6. Мониторинг и евалуација

У овом поглављу неходно је описати механизме спровођења Стратегије, утврдити ко надзире спровођење, коме се подносе извјештаји и дефинисати вредновања спровођења, односно индикаторе на основу којих се мјери усјешност спровођења Стратегије.

Израда документа Стратегије развоја локалних путева и улица и њено усвајање од стране Скупштине ЈСЛ није крај процеса. Након усвајања почиње најважнији дио стратегије, а то је имплементација, односно спровођење активности ради постизања задатих циљева.

Будући да Стратегије имају сврху и вриједност једино уколико се спроводе, неопходно је јасно утврдити механизме њиховог спровођења, односно мониторинг спровођења и евалуацију. Наведене активности ће омогућити идентификацију ставних или потенцијалних успјеха или проблема, и то довољно рано, односно на вријеме како би се спровеле неопходне измјене и прилагођавања у оквиру рализације самих циљева или пројеката.

Циљ мониторинга и евалуације је:

- Систематично и редовно прикупљање података,
- Праћење процеса спровођења стратешког документа (Циљева и пројеката) и
- Процјена успјешности реализације стратешког документа (циљева и пројеката).

Сврха мониторинга и евалуације је:

- Побољшање ефикасности и успјешности спровођења Стратегије и
- Предлагање измјена на основу извештаја о спровођењу активности.

Мониторинг и евалуација представљају цјеловито сагледавање спровођења Стратешког документа и његовог акционог плана кроз:

- Праћење процеса имплементације,
- Праћење резултата спроведених активности,
- Процјену утицаја које спроведене активности имају на квалитет саобраћаја.

Мониторинг се спроводи у континуитету за цијели период трајања стратешког документа, а евалуација се врши једном годишње на основу достављених извештаја.

Непходно је одредити која служба (одјељење, одсјек) је надлежна за праћење и вредновање спровођења Стратегије и која је дужна да једном годишње изради извјештај о спровођењу Стратегије. Извјештај израђују чланови радне групе који су учествовали у процесу израде Стратегије.

Вредновање спровођења Стратегије врши се мјерењем критеријума, а које је неопходно претходно дефинисати.

Приједлог могућих основних критеријума је сљедећи:

1. Ниво безбједности,
2. Економичност,
3. Ефикасност,
4. Удобност – конфор,
5. Животна средина и
6. Алтернативни видови превоза.

Извјештај о спровођењу пројеката доставља се Скупштини ЈСЛ на разматрање и усвајање једном годишње. Доступност Стратегије, односно информисаност и обавјештеност заједнице о степену њене реализација, од велике је важности, јер заинтересоване стране треба да буду упознате како са напретком, тако и са активностима које могу предузети како би помогли у остварењу циљева и приоритета дефинисаних овом Стратегијом, те је неопходно редовно обавјештавати јавност о спровођењу Стратегије.

V СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА НА ТЕРИТОРИЈИ ЈЛС- АНАЛИЗА СТАЊА ПУТНЕ И УЛИЧНЕ МРЕЖЕ, ПРЕПОРУКЕ

5.1. АНАЛИЗА СТАЊА ПУТНЕ МРЕЖЕ

Базу за израду сваког стратешког документа чини анализа стања и тематског обима те се очекује да ће анализа стања бити мултисекторска, тј. да ће анализирати комплетна ситуација и стање у простору на циљаном подручју.

Анализа стања мора дати детаљну подјелу јавних путева на подручју јединице локалне самоуправе и поставити темеље за дубинско разумијевање постојећег стања и динамике развоја јавних путева на подручју јединице локалне самоуправе. Она мора укључивати квантитативне и квалитативне податке и информације из поузданих извора на локалном нивоу. Подаци требају бити ажурни гдје год је то могуће, а година за коју су прикупљени подаци увијек мора бити наведена. О квалитету улазних података зависи и квалитет оцјене стања јавних путева што је основа за утврђивање визије, циљева, приоритета и мјера његовог будућег развоја.

Податке је потребно успоредити с другим сличним јединицама локалне самоуправе у Републици Српској. Препоручује се кориштење мапа и других визуалних алата како би се анализи стања дала територијална димензија те кориштење постојећих детаљних и урбанистичких планова уређења, просторних планова уређења градова/општина те регулационих планова. Извор података увијек мора бити наведен испод табеле с појашњењима података, графикана и мапа и др.

Уколико је прикладно, потребно је користити показатеље ситуације за упоређивање одређеног урбаног подручја с националним просјеком, као и с просјеком ЕУ те јединицама локалне самоуправе с најбољим резултатима, уз истицање постојећих неуједначености. Такви показатељи морају бити пажљиво дефинисани како би се приоритет дао оним секторима/подручјима у којима су највећа одступања те како би се успоставио јасан и чврст темељ за интервенције везане уз развој урбаних подручја.

Анализа стања је темељ за израду SWOT анализе и даље, за утврђивање циљева, развојних приоритета и мјера.

Циљ SWOT анализе је појаснити информације добијене анализом стања, утврђивањем снага, слабости, прилика и пријетњи те препознати развојне потребе потенцијалног подручја јединице локалне самоуправе.

Слабости и пријетње анализирају се у контексту развојних потреба, а снаге и прилике у контексту развојних потенцијала, при чему:

- **снаге** су подручја, ресурси и способности унутар подручја на које се оно може ослонити у развоју, с највећим могућностима за успјех,
- **слабости** указују која подручје, ресурси и способности унутар подручја ограничавају или онемогућују његов развој,
- **прилике** су подручја, ресурси и способности изван подручја које би оно могло искористити за свој развој (повећати снаге и/или смањити слабости),
- **пријетње** су подручја, ресурси и способности изван подручја које могу угрозити његов развој (смањити снаге и/или повећати слабости).

Потребно је истаћи и сљедеће:

- SWOT анализа мора произаћи из анализе стања,
- закључци из SWOT анализе се базирају на подацима из анализе стања,
- свака снага и слабост мора бити „основана“ – те не смије бити дефинисана као опште мишљење већ као закључак који је у потпуности оправдан расположивим доказима.

SWOT анализа мора „укључивати“ територијалну димензију. Ако одређена снага или слабост није релевантна за цијело подручје него само за један његов дио, то треба навести у SWOT анализи. Анализа стања и SWOT анализа представљају основу за израду која треба бити структурирана као скуп циљева те низ конкретних мјера за њихову реализацију. Подаци из тих дијелова морају бити у складу с било којим стратешким циљем дефинисаним у даљим корацима те основа за њихову оправданост.

Ради осигуравања конзистентности документа, потребно је водити бригу о томе да су касније дефинисани циљеви увијек усклађени с анализом. Уколико дође до девијација, треба дорадити анализу стања, тј. додати недостајуће информације и податке.

5.2. ПРИОРИТЕТИ РАЗВОЈА ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА

У контексту ограничених ресурса, први корак у изради стратегије је приоритизација идентификованих потреба и потенцијала и дефинисање оних на које се треба усмјерити.

Та се одлука доноси узимајући у обзир:

- осигуравање усклађености везано уз политике / стратешка усмјерења / циљеве / приоритете развоја на вишим и нижим територијалним нивоима,
- усклађивање Стратегије развоја јавних путева с документима просторног уређења,
- информације с партнерских консултација које се одвијају паралелно с поступком израде стратегије и
- одлуке донесене на политичком нивоу.

Подизање нивоа услуге, осим изградње нових путева, може се постићи реконструкцијом критичних путних дионица, проширењем коловоза и повећањем видљивости кретања возила, побољшањем сигнализације и опремљености путева те многим другим техничким и оперативним мјерама.

При томе посебно значење треба дати:

- модернизацији оног дијела мреже локалних путева који још нема савремени асфалтни коловоз,
- повећању квалитета појединих дионица садашњих путева,
- реконструкцији траса садашњих дионица путева, почевши од реконструкције оштрих кривина и
- уклањања већих успона до изградње заобилазница.

Тиме би се, уз размјерно мала капитална улагања, знатно повећала превозна и пропусна моћ путне мреже, повећао квалитет и безбједност путовања те смањили трошкови кориштења и превоза на њој.

Због објективних разлога, на одржавање се путева троши знатно мање од оног што је потребно и што се минималним стандардима одржавања захтјева. Због тога је смањен квалитет коловоза на готово цјелокупној мрежи локалних путева у свакој од јединица локалне самоуправе. Тим се скраћује вијек трајања пута и убрзава потреба за њеном обновом, те смањује безбједност и удобност возње. Ако се има на уму старост путева и пораст саобраћаја у наредном периоду, реално је очекивати да ће издаци за одржавање путева убудуће знатно порастати.

У изради приједлога будуће основне путне мреже локалних путева могућа су два приступа:

- да се занемари расположивост материјалних средстава и предложи путна мрежа која ће бити ближа пожељном него остваривом стању,
- да се процијени износ расположивих средстава и у складу с тим предложи будућа путна мрежа.

У ту сврху се користе сљедећи критеријуми:

- саобраћајни критеријум,
- конструктивни критеријуми,
- критеријум друштвене оправданости,
- економски критеријуми,
- безбједносни критеријуми,
- критеријуми околине.

5.2.1. Саобраћајни критеријуми

Примјеном критеријума саобраћајних потреба исказује се потреба за повећањем капацитета пута када величина саобраћаја досегне степен засићености, односно преоптерећености, односно када због техничких елемената долази до застоја и прекидима у саобраћају. У таквим околностима повећан обим саобраћаја захтјева прилагођавање пута измјењеним условима, што практично претпоставља ново улагање и нове грађевинске захвате на правцу или дионици да би путеви били способни за прихватање новог обима саобраћаја.

Сумирањем свих тих захвата, који су засновани на саобраћајним потребама, дефинише се будући развој путне мреже. Према овом критеријуму, развој путне мреже треба усмјерити на локалне саобраћанице унутар насеља које повезују одређене интересне објекте, као и на развој саобраћајница које повезују насеља односно мјесне заједнице међусобно, чиме се формира одговарајући систем мрежа.

Подкритеријуми саобраћајног критеријума могу бити:

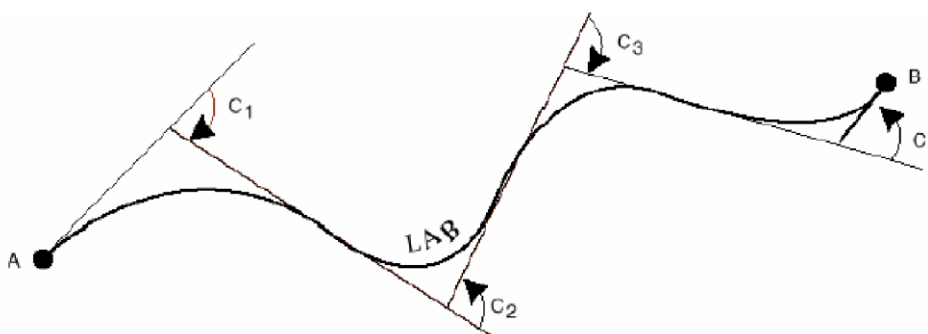
- просјечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС),
- дужина дионице,
- ширина коловоза,
- зкривљеност трасе,
- вертикално вођење трасе,
- међународно повезивање,
- саобраћајни профил тунела – недовољна висина,
- закривљеност коловоза,
- потреба за освјетљењем тунела и др...

Просјечан годишњи дневни саобраћај (ПГДС) представља стандардну методу вођења података о саобраћајном оптерећењу на путевима. ПГДС се одређује бројањем саобраћаја коришћењем аутоматских бројача. На мјестима гдје не постоје аутоматски бројачи, врши се ручно бројање, те се добијени податак (ПДС) апроксимује на ПГДС. Овај податак не указује на часовне, дневне, седмичне или мјесечне промјене у обиму саобраћаја, него годишњу потребу за коришћењем одређене дионице. Евиденције о ПГДС по дионицама се воде и објављују у посебним публикацијама, за сваку годину. Такође, израђују се прегледне карте саобраћајног оптерећења и матрице путовања. Параметар се креће у распону од неколико возила до неколико хиљада или десетина хиљада возила на дан. Сматра се да је најбитнији саобраћајни параметар, јер директно указује на атрактивност неке дионице. Већа вриједност параметра указује на виши приоритет.

Дужина дионице изражава се у километрима. Што је дужина већа, укупна вриједност дионице је већа, а самим тим и њена важност, тј. виши је приоритет. Код мостова и тунела овај критеријум се зове дужина објекта.

Ширина коловоза осим што, као претходни параметар, указује на укупну вриједност и важност објекта, укупна ширина коловоза (изражена у метрима) је податак који показује да ли нека дионица испуњава услове за дату категорију. Уколико је одступање од потребне ширине веће, толико је приоритет за интервенцију виши.

Закривљеност трасе је податак који показује однос збира преломних углова кривина са укупном дужином дионице (m/km). Већи коефицијент указује на дионицу у тежим условима за одвијање саобраћаја (нпр. планински пут, са више оштрих кривина, слабом прегледношћу и нижим нивоом услуге), што даје виши приоритет.



Слика 4.2.- закривљеност трасе

Вертикално вођење трасе представља однос збира апсолутних разлика висина успона и падова и укупне дужине дионице (m/km). Опис приоритета сличан као за претходни критеријум.

Међународно повезивање је податак којим се даје предност дионицама које су дио међународних коридора и рута (највиши приоритет), затим дионицама које завршавају на важнијим граничним прелазима, док је најнижи приоритет за дионице које служе за унутрашњи транспорт. Код мостова, овај критеријум се зове „објекат од важности – гранични прелаз“.

Саобраћајни профил тунела – недовољна висина користи се само код тунела на магистралним и регионалним путевима. Висина мања од законом прописане указује на потребу за хитном интервенцијом.

Закривљеност коловоза указује на увећану опасност, поготово ако су параметри кривине неповољнији (мали радијуси, неадекватне или непостојеће прелазне кривине, кратки међуправци и сл.).

Потреба за освјетљењем тунела је параметар који указује на испуњеност законом прописаног услова о освјетљењу тунела. Код тунела на аутопутевима, овај критеријум се зове „стање расвјете у тунелу“.

5.2.2. Конструктивни критеријуми

Врста застора, веома битан критеријум када је у питању ниво услуге пута и безбједност саобраћаја. На мрежи регионалних и магистралних путева Републике Српске могу се наћи сљедеће врсте застора: туцаничко-шљунчани (макадам), асфалтни застор без хабајућег слоја (само битоносиви слој), асфалтни застор са хабајућим слојем, хабајући слој са полимерним битуменом и SMA (енгл. split mastic asphalt).

У вредновању овог критеријума модернији застор значи мањи приоритет интервенције.

Индекс неравнине IRI – (енгл. International roughness index), односно међународни индекс неравнине јесте параметар који описује стање уздужне равности површине коловоза, симулацијом реакције возила на уздужни профил коловоза у једном трагу точка (узима у обзир модел симулације четвртине аутомобила). Овај индекс је математички изражен као просјечна вриједност свих нагиба уздужног профила дионице пута (RS) у појединим тачкама, без обзира на претходну тачку. Вриједности IRI морају да буду оцијењене на сваких 50 m дионице, као и за цијелу посматрану дионицу. Већи показатељ значи виши приоритет за интервенцију.

На **слици 5.1.** приказан је детаљ подужне неравнине.



Слика 5.1.- подужна равност (IRI)

Дефлексија је показатељ слијегања коловозне површине под одређеним оптерећењем. Већи показатељ значи виши приоритет за интервенцију.

Застор, без обзира на материјал од ког је начињен, добија укупну оцјену тренутног стања, без разлагања на појединачне елементе, као што су попречне, подужне и мрежасте пукотине, рупе, колотрази, испливавање битумена, отпорност на клизање и слично.

На **слици 5.2.** приказана су оштећења коловозног застора.



Слика 5.2.- Оштећења коловозног застора

Колотрази је критеријум који је одвојен од стања застора само приликом оцјене стања ауто-путева и брзих путева. Овај приступ је примијењен из разлога што су колотрази врло честа и врло озбиљна оштећења, која се појављују усљед учесталог тешког саобраћаја. Њихова појава указује на потребу за интервенцијом на одређеној дионици.

На **слици 5.3.** приказане су деформације коловоза услед прекомјерног оптерећења возила по осовини.



Слика 5.3.- Колотрази

Заштита косина насипа и усјека (мреже, зидови, галерије и сл.). Непостојање ових елемената на мјестима гдје би требало да постоје даје највиши приоритет при оцјењивању. У питању је још један саобраћајни критеријум који истовремено има и безбједносни значај.

На **слици 5.4.** приказана је косина која потенцијално угрожава безбједност саобраћаја.



Слика 5.4.-Заштита косине

Одводња пута је параметар који добија све већу важност, с обзиром на промјене количина падавина у посљедњих неколико година. Већина саобраћајница је пројектована прије неколико деценија, са хидролошким параметрима који више нису актуелни. У ситуацији у којој се некадашње десетогодишње кише сада појављују и неколико пута годишње, лоше стање система одводње може да узрокује огромна оштећења саобраћајнице, као и да утиче на појаву поплава и оштећења ширих размјера. У укупну оцјену стања улазе сви елементи, као што су ригол, канали, пропуси, нагиб коловоза и слично.

Опрема пута подразумијева хоризонталну, вертикалну и свјетлосну сигнализацију, усмјериваче тока саобраћаја, одбојне и заштитне ограде, ограде за пјешаке, оптички и свјетлосни успоривачи, SOS-системи, расвјета и слично. Велики дио ових елемената првенствено имају заштитну, односно безбједносну функцију, што даје додатну важност овом критеријуму.

Стање објекта је критеријум се користи само за објекте. Указује на укупну оцјену стања конструкције мостова и тунела. Код мостова на ауто-путевима и брзим путевима, овај критеријум је подијељен на стање доње и стање горње конструкције.

Старост објекта је критеријум који се користи само за објекте на путевима. Осим што индиректно указује на стање и поузданост конструкције, ово је податак који говори по којим прописима је објекат пројектован и изведен, односно пројектовану носивост и унапријед захтијевани минимум поузданости.

Материјал објекта је критеријум који се користи само за мостове и тунеле на магистралним и регионалним путевима. Указује на предвиђени вијек трајања објекта и потребу за евентуалном реконструкцијом.

Процуривање облоге тунела је критеријум који се користи само за тунеле. Указује на оштећења облоге, или чак непостојање завршног слоја, што је врло чест случај.

5.2.3. Безбједносни критеријуми

Број саобраћајних незгода је безбједносни критеријум који осликава безбједност дионице пута. Уз саобраћајне критеријуме, који изражавају саму суштину постојања путева, односно њихову употребљивост у сврху транспорта људи и робе, најважнија категорија су безбједносни критеријуми. Њихова суштина је очување здравља и живота свих учесника у саобраћају, као и материјалних добара, у смислу оштећења возила, али и елемената путева и објеката на њима. Број саобраћајних незгода је показатељ који указује на постојање одређеног проблема на дионици, а који узрокује саобраћајне незгоде. Већа вриједност овог показатеља даје виши приоритет за интервенцију.

Број саобраћајних незгода узрокованих објектом је критеријум који важи само за објектне на путевима и указује да на посматраном објекту постоји неки проблем који узрокује саобраћајне незгоде. Већа вриједност даје виши приоритет за интервенцију.

Смртно страдала лица је несумњиво најважнији безбједносни критеријум. Иако је у већини саобраћајних незгода са фаталним исходом узрок људски фактор, а не проблем на путу, овај критеријум би требало да буде високо оцијењен. Приликом анализе мостова и тунела, овај критеријум се зове „смртно страдала лица на локацији објекта“.

Недостаци на дионици указује на укупан број микролокација са неправилном геометријом, као што су сужења, неправилне кривине, недостатак прелазних кривина и сличних одступања. Ово значи да је на релативно кратком дијелу дионице потребна интервенција, најчешће реконструкција. Дионица може да буде у добром стању, али ако је овај параметар изражено висок, безбједност је знатно умањена. Уз релативно мала улагања, дионица се доводи у добро стање, безбједно за саобраћај.

Сужење коловоза на објекту у односу на елементе прије и после објекта је критеријум који се користи само на мостовима и тунелима, а указује на увећану опасност усљед промјене ширине коловоза.

Учесталост бициклистичког и пјешачког саобраћаја указује да пут пролази кроз насељено мјесто. Често је у близини и школа, што значи да на путу може да се очекује већи број дјеце, најугроженије категорије у саобраћају. Иако је ово врло битан детаљ у смислу безбједности саобраћаја, изградња и одржавање елемената за кретање бициклиста и пјешака је обавеза јединица локалне самоуправе, а не Министарства саобраћаја и веза и Јавног предузећа „Путеви Републике Српске“, те се овај критеријум избацује из коначног списка. Међутим, с обзиром на већ наглашену важност овог аспекта саобраћаја, не можемо у потпуности да га игноришемо, те се кроз Стратегију треба дати одређена врста упутства и приједлога локалним заједницама, да уз сарадњу са ЈП „Путеви Републике Српске“, раде на унапређивању овог сегмента.

Заштитна ограда је критеријум који се користи само при оцјени стања на аутопутевима и брзим путевима. Оштећења заштитне ограде омогућавају пролазак животиња, чим је озбиљно угрожена безбједност учесника у саобраћају.

Стање вентилације тунела је критеријум се користи само при оцјени стања тунела. Указује на испуњеност прописаног услова да тунели посједују адекватан систем вентилације.

Системи надзора тунела је потребно предвиђати у перспективи, ако на путевима у Републици Српској тренутно нема тунела довољно дугих да би имали системе надзирања.

5.2.4. Економски критеријуми

Величина будуће путне мреже, као што се може закључити из претходног излагања, зависи о великом броју фактора, од којих посебно треба споменути величину садашњег и очекиваног саобраћаја и из тога изведену величину саобраћајних потреба те потом дужину и квалитет планиране путне мреже.

Потребно је додати висину трошкова изградње и одржавања планиране мреже, висину користи које могу произаћи из њеног кориштења те степен друштвене, економске и финансијске оправданости таквог улагања.

Ма колико били важни и неоспорни сви ти фактори, коначна одлука о капиталном улагању у пут зависи од још једног, једнако важног фактора. То је величина финансијских средстава с којима се располаже, односно износ средстава који је потребно уложити у изградњу путева, које врсте и карактеристика путева, у којем временском раздобљу, уз које услове и уз које опортунитетне трошкове.

Дилеме које се јављају у погледу материјалних могућности далеко су веће и сложеније од дилема које произлазе из примјене критеријума саобраћајних потреба и критеријума друштвене оправданости. Све су то разлози да примјена овог критерија изискује велику пажњу и потребу да се размотре све његове компоненте, почев од тенденција улагања у путну инфраструктуру, до пројекције трошкова и извора финансирања те могућности да се задовоље саобраћајне потребе и изгради планирана дужина и структура путне мреже.

Претходни радови односно укупан износ претходних улагања кроз неки вид интервенције на датој дионици. Веће улагање у претходном периоду директно значи боље стање дионице, самим тим и мањи приоритет за нову интервенцију.

Садашња вриједност (по km) односно процјена садашње вриједности, на основу цијене градње и амортизације. За стопу амортизације се може усвојити законска стопа или стопа која се добије на нивоу експерата, у зависности од процјене трајности објекта. Свако улагање у интервенције у току експлоатације увећава садашњу вриједност објекта.

Средства потребна за интервенцију односно укупно потребна средства за интервенцију је директни очекивани трошак.

5.2.5. Критеријуми околине

Надморска висина је параметар који директно утиче на безбједност саобраћаја, с обзиром на то да се на већим надморским висинама чешће очекује појава магле и ниских температура. Већи параметар носи виши приоритет.

Број дана у години са температуром мањом од 0/С слично претходном критеријуму, повећава трошкове одржавања у зимском периоду године.

5.2.6. Критеријум друштвене одговорности

Критеријум друштвене оправданости показује могућност и начин техничке изводивости те степен оправданости предложене путне мреже или неког њеног дијела. Зато примјена овог

критеријума претпоставља постојање одговарајуће техничке документације о предложеним саобраћајницама и алтернативним рјешењима, врсти и величини грађевинских радова које треба извести, и др. Крајњи је исход такве анализе оцјена о успјешности и прихватљивости предложеног инвестиционог подухвата.

5.3. РЕАЛИЗАЦИЈА СТРАТЕГИЈЕ

Реализација стратегије треба да се спроводи кроз акциони план. Акционим планом се обједињују резултати претходних корака у стратешком планирању. Акциони план се може приказати у форми табеле која садржи све битне информације потребне за презентовање и праћење реализације плана. Стратегијом развоја локалних путева дефинишу се локални путеви и улице у насељу које је неопходно изградити и реконструисати, те сваке године у складу са потребама израдити програм одржавања саобраћајница на подручју града/општине.

Реализација стратегије састоји се од минимално сљедећих корака:

- одређивање динамике развоја путева (изградња, реконструкција и одржавање) односно одређивање дужине локалних саобраћајница које ће бити потребно изградити и одржавати сваке године,
- утврђивање саобраћајница које ће се градити и одржавати једну годину,
- израда пројеката саобраћајница (за које буде потребе),
- рјешавање имовинско-правних односа,
- обезбјеђење буџетских средстава,
- изградња, реконструкција и одржавање предметних саобраћајница.

У **табели 5.1.** приказана је примјер динамика реализације стратегије за период од 2018.-2028. године.

Табела 5.1. Примјер табеле динамике реализације стратегије

Активност	Носилац активности	Временски период 2018-2028												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Приједлог приоритета	Надлежно одјељење													
Приједлог буџета	Надлежно одјељење													
Усвајање буџета	Скупштина ЈЛС													

Финансијска средства за одржавање, заштиту, реконструкцију и изградњу путева осигуравају се из сљедећих извора:

- годишње накнаде за употребу путева што се плаћају при регистрацији за моторна прикључна возила, као и запрежна кола;
- накнада за путеве из малопродајне цијене нафте и нафтних деривата;
- посебне накнаде за употребу јавних путева, и одређених објеката на путевама (мост, вијадукт, тунел и слично);
- накнаде за путеве на инострану моторна и прикључна возила;
- накнаде за путеве што се плаћају за посебну употребу јавних путева (вандредни превоз);
- накнаде за кориштење путног земљишта или од рекламних знакова;
- накнаде за издавање рјешења за постављање рекламних паноа;

- накнаде за издавање рјешења за изградњу прикључака и прилаза на јавне путеве;
- средствима оствареним од пратећих дјелатности и
- учешћем грађана.

Повезаност финансијског оквира с акционим планом је обвезујућа. У стратегији је потребно навести само индикативни финансијски оквир за вријеме трајања Стратегије који се за прве године детаљно разрађује у Акционом плану.

Праћење спровођења Стратегије се подразумјева. Јединица локалне самоуправе као носилац израде стратегије одговорна је за надзор провођења стратегије у цјелини и оцијењивање оствареног напредка кроз цијели период имплементације.

Током реализације провођења прати се:

- степен остварења утврђених циљева, развојних приоритета и мјера;
- остварене учинке на развој, учинковитост и успјешност у кориштењу финансијских средстава;
- учешће и допринос партнерства;
- учинковитост руковођења и организације спровођења.

Индикатори праћења реализације стратегије су показатељи који представљају квалитативне односно квантитативне показатеље помоћу којих се стање у неком сектору или степен достизања одређеног циља може мјерити односно вредновати.

Индикатори праћења реализације стратегије у датом периоду су:

- Сваки циљ повезан је с једним или више показатеља учинка. Њихово праћење је кључно за разумијевање да ли су циљеви остварени, или ће бити остварени. Учинак представља специфичну димензију напретка којим се потиче спровођење одређене политике, тј. оно што се намјерава промијенити, уз допринос осмишљених интервенција. У идеалном би случају требало осмислити један или више показатеља/индикатора учинка за сваки циљ.
- Показатељи учинка морају бити квантификовани како би циљеви били мјерљиви. Сваки показатељ учинка мора приказати у нумеричком облику учинак (е) који треба(ју) бити постигнут(и). Сматра се да је циљ је постигнут ако је (су) постигнут (и) с њим повезан (и) очекивани учинак (и).
- Показатељи учинка морају бити дефинисани за одређени временски период (одређивањем очекиваног времена остварења) које ће се вјероватно подударати с крајем временског периода спровођења стратегије и то:
 - дефиниција – описни дио показатеља (нпр. дужина изграђених путева),
 - јединица – мјерна јединица показатеља (нпр. број, километри, итд.),
 - опис – објашњава што тачно показатељ мјери,
 - почетна вриједност – ови подаци се односе на почетну вриједност у односу на коју се показатељ касније мјери. Потребно је унијети вриједност и референтну годину,
 - циљ – ови подаци односе се на циљану вриједност, тј. што се очекује постићи спровођењем стратегије. Циљана вриједност мора бити нумерички одређена те показати вриједности које се желе постићи до краја реализације,
 - учесталост праћења – навести колико се често прикупљају подаци везани за поједини показатељ,
 - извор (навести гдје се могу пронаћи подаци везани за поједини показатељ).

Предлаже се дефинисати до два показатеља на нивоу свих циљева те по два показатеља на нивоу приоритета/мјера.

Детаљна разрада показатеља праћења provedбе за три године на нивоу циљева, приоритета/мјера те припадајућих активности, програма и пројеката приказује се у Акционом плану.

Извјештавање најмање једном годишње о резултатима спровођења стратегије, и то скупштини јединице локалне самоуправе.

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И БЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА



ПОЗИВАМО ВАС НА
VII МЕЂУНАРОДНУ КОНФЕРЕНЦИЈУ
„БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У
ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“

25 - 26. ОКТОБАР 2018. ГОДИНЕ
БАЊА ЛУКА

www.absrs.org

ПРИДРУЖИТЕ НАМ СЕ!!!

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Стратегија развоја јавних путева у Републици Српској за период од 2016.- 2025. године
- [2] Закон о јавним путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“ бр 89/13).
- [3] Измјене и допуне просторног плана Републике Српске до 2025. године, ЈУ „Нови урбанистички завод Републике Српске“, 2015. год.
- [4] Статистички билтен бр.9, Републичког завода за статистику, 2017. година
- [5] Саобраћајна студија Бањалуке, Урбанистички завод РС, мај 2007. год.
- [6] Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник БиХ“, бр. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13 и 8/17)
- [7] Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 63/11),
- [8] Закон о уређењу простора и грађењу („Службени гласник Републике Српске“, број 40/13)

О АУТОРИМА

Проф. др Данислав Драшковић је ванредни професор и Продекан на Саобраћајном факултету Универзитета Апеирон у Бања Луци. Од 2001. године обавља послове Главног републичког саобраћајног инспектора у Влади Републике Српске. Аутор је великог броја радова из области безбједности саобраћаја и транспорта путника.



Проф. др Крсто ЛИПОВАЦ је редовни професор и шеф Катедре за безбједност саобраћаја и друмска возила на Саобраћајном факултету у Београду. Аутор је преко 200 научних радова из области безбједности саобраћаја. Учествовао је у бројним домаћим и међународним пројектима унапређења безбједности саобраћаја.



Славко ДАВИДОВИЋ је запослен у Градској управи Бања Лука. Тренутно похађа докторске студије на Факултету техничких наука у Новом Саду. Аутор је бројних радова међународног и националног значаја из области саобраћаја и путева. Редован је активан учесник међународних и националних савјетовања из области саобраћаја.



CIP - Каталогизација у публикацији
Народна и универзитетска библиотека
Републике Српске, Бања Лука

656.1:625.7(035)

ДРАШКОВИЋ, Данислав, 1959-

Приручник за јачање капацитета јединица локалне самоуправе из области безбједности саобраћаја. Пети циклус стручног усавршавања, Категоризација и развој путне мреже у надлежности јединица локалне самоуправе / Данислав Драшковић, Крсто Липовац, Славко Давидовић. - 1. изд. - Бања Лука : Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, 2017 (Бања Лука : Центар за професионалну рехабилитацију и запошљавање инвалида). - 65 стр. : илустр. ; 30 cm

На врху насл. стр.: Република Српска, Министарство саобраћаја и веза, Агенција за безбједност саобраћаја. - "Пројекат: Јачање капацитета јединица локалне самоуправе из области безбедности саобраћаја" --> импресум. - Сlike аутора. - Тираж 150. - О ауторима: стр. 65. - Библиографија: стр. 63.

ISBN 978-99976-727-0-4

1. Липовац, Крсто, 1961- [аутор] 2. Давидовић, Славко, 1977- [аутор]

COBISS.RS-ID 7110168



978-99976-727-0-4