

**РЕПУБЛИКА СРПСКА  
ВЛАДА**

**СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА  
У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ ЗА ПЕРИОД  
2016–2025. ГОДИНА**

**Бања Лука, јун 2016. године**

1. УВОД.....	6
2. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ.....	8
2.1. Међународно окружење и његов утицај.....	8
2.2. Постојећи плански, стратешки и законодавни оквир .....	10
3. ПУТНА МРЕЖА И ЊЕНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ .....	13
3.1. Објекти на путевима.....	15
3.2. Друмски транспорт.....	17
3.3. Стање безбједности саобраћаја на путевима .....	19
3.4. Управљање путном мрежом .....	20
3.5. Имовинско-правни односи и постојећа пројектна документација .....	21
3.6. Финансирање путне инфраструктуре .....	21
3.7. Оцјена постојећег стања – SWOT анализа .....	23
4. ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ .....	25
5. ОСНОВЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ.....	27
5.1. Општи услови.....	27
5.2. Индикатори промјене саобраћајних токова .....	27
5.2.1. Становништво.....	27
5.2.2. Бруто домаћи производ.....	29
5.2.3. Моторизација.....	29
5.2.4. Запосленост .....	30
5.3. Развој друмског транспортног система .....	30
5.3.1. Привлачење међународних токова .....	31
5.4. Генерални план развоја транспортног система .....	31
5.4.1. Комплементарна стратегија транспортног система.....	32
6. РАЗВОЈ ПУТНЕ МРЕЖЕ.....	34
6.1. Главне друмске транспортне осе.....	34
6.2. Дугорочни развој мреже јавних путева .....	35

6.3.	Управљање јавним путевима.....	37
6.3.1.	Одржавање путне мреже.....	37
6.3.2.	Управљање трошковима.....	38
6.3.3.	Очување и унапређење животне средине .....	39
6.4.	Безбједност саобраћаја на путевима .....	40
7.	КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ МРЕЖЕ .....	42
7.1.	Постојећа проблематика .....	42
7.2.	Приједлог критеријума за категоризацију путне мреже.....	42
8.	КРИТЕРИЈУМИ ЗА ОДРЕЂИВАЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА ПУТНОЈ МРЕЖИ .....	46
8.1.	Анализа и опис могућих критеријума .....	46
8.2.	Корелационе везе могућих критеријума .....	55
8.3.	Приједлог критеријума за одређивање приоритета интервенција на путевима.....	56
8.4.	Утврђивање тежина критеријума .....	58
9.	АКЦИОНИ ПЛАН .....	66
10.	ЗАКЉУЧАК.....	69

**ADR** – Европски споразум о међународном превозу опасних материја у друмском транспорту (енгл. *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*)

**AGR** – Европски споразум о главним међународним саобраћајним артеријама (енгл. *European Agreement on Main International Traffic Arteries*)

**AGTC** – Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим инсталацијама (енгл. *European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Instalations*)

**БДП** – Бруто друштвени производ

**CARDS** – енгл. Community Assistance for Reconstruction, Development and Stabilisation

**EAR** – Европска агенција за реконструкцију (енгл. *European Agency for Reconstruction*)

**EBRD** – Европска банка за обнову и развој (енгл. *European Bank for Reconstruction and Development*)

**ЕСМТ** – енгл. *European Conference of Ministers of Transport*

**ЕК** – Европска комисија

**ЕУ** – Европска унија

**EIB** – Европска инвестициона банка (енгл. *European Investment Bank*)

**HLG** – Група на високом нивоу, за проширење главних Трансевропских транспортних оса на сусједне државе и регионе (енгл. *High Level Group*)

**IPA** – Инструмент за претприступну помоћ (енгл. *Instrument for Pre-accession Assistance*)

**ИТС** – Интелигентни транспортни системи

**ПГДС** – Просјечни годишњи дневни саобраћај

**PPP** – Јавно-приватно партнерство (енгл. *Public Private Partnership*)

**REBIS** – Регионални пројекат за транспортну инфраструктуру Балкана (енгл. *Regional Balkans Infrastructure Study – Transport, Final Report*)

**SEETO** – Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу (енгл. *South-East Europe Transport Observatory*)

**TEN-T** – Трансевропске транспортна мрежа (енгл. *Trans-European Transport Network*)

**УН** – Уједињене нације

**WB** – Свјетска банка (енгл. World Bank)

## 1. УВОД

Осим што је доношење стратешких докумената о управљању јавним путевима законска обавеза (Закон о јавним путевима<sup>1</sup>), она представљају и најважнија стратешка документа, којим је омогућено лакше и квалитетније управљање путном мрежом Републике Српске. Осим тога, транспорт се у смислу стратешког планирања сматра основним системом којим ће бити задовољене потребе грађана, у смислу мобилности, те у исто вријеме значајним средством за унапређивање привредног развоја, као и друштвене и територијалне кохезије. Из тог разлога, Министарство саобраћаја и веза донијело је одлуку да изradi Стратегију развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година (у даљем тексту: Стратегија), којом би се установило тренутно стање путне мреже, дефинисали основни циљеви развоја и начини њихове реализације.

Планирање се користи као алат за одређивање средњорочних циљева и мјера. Оно олакшава политичко доношење одлука, те поставља приоритете према одређеним критеријумима, заснованим на резултатима спроведених анализа.

Управљачи мрежом јавних путева, као и друштво у цијелости, имаће користи од:

- Детаљне процјене тренутних и будућих потреба,
- Транспарентног доношења одлука,
- Адекватних информација на основу којих ће се доносити одлуке,
- Предвиђања посљедица дјеловања,
- Трајног и флексибилног процеса,
- Могућности утврђивања корективних попутних мјера.

При изradi Стратегије, водило се рачуна о сљедећим принципима:

- Стратегија мора бити фокусирана на обезбјеђење квалитета живота, очување животне средине, безбједност учесника у саобраћају, као и укупну мобилност становништва и роба;
- Финансијска одрживост саобраћајне инфраструктуре, тако да се обезбиједи одржавање и унапређивање путне мреже, успостављањем баланса између потреба и прилива средстава;
- Дугорочни планови и циљеви Републике Српске и њихово усклађивање са потребама појединаца;
- Квалитетна основа за изradу Програма за спровођење стратегије, према Закону о јавним путевима;

---

<sup>1</sup> Закон о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13).

- Интегрисање путне мреже Републике Српске у међународне оквири и приближавање захтјевима и стандардима које ови оквири налажу.

Основни концепт Стратегије вођен је, између осталог, дугорочним циљем Републике Српске о приближавању, односно приступању Европској унији. Самим тим, 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.

При изради Стратегије коришћени су постојећи стратешки документи и законска регулатива.

## 2. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ

### 2.1. 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 НЛГ, која је формирана 2004. године, био је да идентификује подкуп 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–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.

Европска унија 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.

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.



Слика 1 – SEETO (Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу)

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 (A) – Љубљана (SLO) – Загреб (HR) – Београд (SRB) – Ниш (SRB) – Скопје (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: Босиљеве2 (HR) – Сплит (HR) – Плоче (HR) – Неум (BiH) – Дубровник (HR) – Требиње (BiH) – Бар (MNE), Рута 2а: Окучани (HR) – Бања Лука (BiH) – Лаиша (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<sup>2</sup> 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,

<sup>2</sup> Regional Balkans Infrastructure Study – Transport Appendix 2 – Final Report, Border Crossings.

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 и Аранђелово.

## **2.2. Постојећи плански, стратешки и законодавни оквир**

С обзиром на новонастале околности и промјене социоекономских параметара битних за просторни развој Републике Српске, у 2011. години се јавила потреба за измјеном и допуном тада актуелног просторног плана (донесеног 2007. за плански период до 2015. године). Из тог разлога, Народна скупштина Републике Српске донијела је одлуку за доношење новог просторног плана, за период до 2025. године.

Нови план, под називом „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.

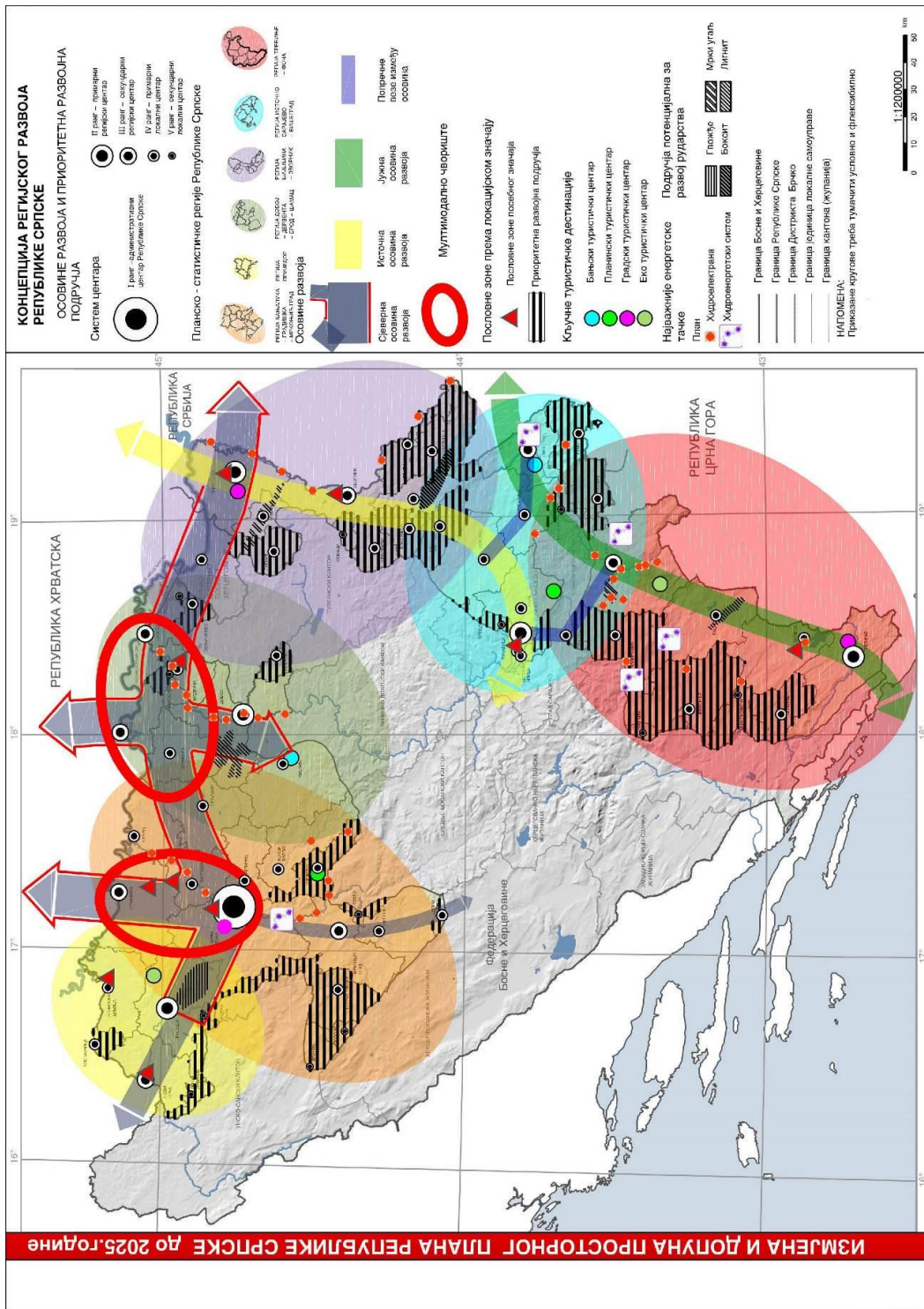
При изради овог просторног плана поштована су сљедећа начела: начело одрживости, начело интегрисаности, начело реалности, начело циљне усмјерености, начело полицентричности, начело хоризонталне и вертикалне координације, начело функционалне специјализације појединих регија, начело регијског идентитета, начело територијалне кохезије, начело супсидијарности, начело активног учешћа и начело функционалне кооперације са сусједима.

Просторни план овог типа има стратешко-развојни карактер, те служи као основа за даље просторно и урбанистичко планирање, као и за припрему одговарајућих секторских стратегија.

Народна скупштина Републике Српске усвојила је на седмој сједници одржаној 30. маја 2013. године Стратегију безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013–2022. година. Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике

Српске усвојен је на период од пет година. Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске фокусиран је у првим годинама спровођења, првенствено на изградњу институција, унапређивање знања и капацитета, те на примјену побољшаних пракси и система с циљем могућности примјене ефикаснијег рада на унапређивању безбједности саобраћаја на путевима.

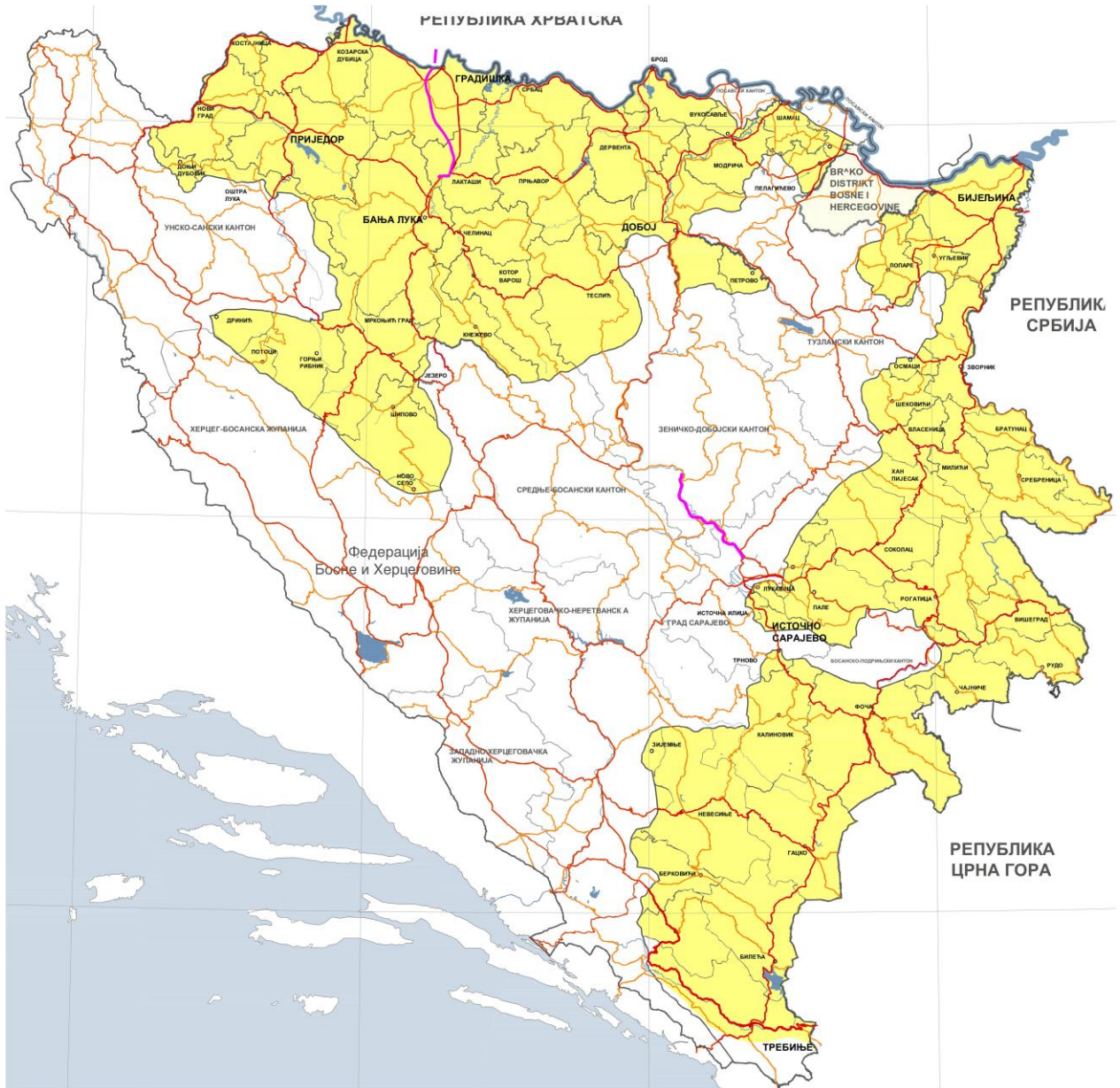
Област јавних путева у Републици Српској уређена је Законом о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13), Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник Републике Српске“, бр. 96/06, 57/07, 97/09, 62/10, 22/13), Законом о безбједности 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.



Слика 2 – Концепција регијског развоја Републике Српске

### 3. ПУТНА МРЕЖА И ЊЕНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ

Путну мрежу у Републици Српској чини ауто-пут Градишка – Бања Лука, дужине 32 km, магистрални путеви укупне дужине 1.767,88 km, регионални путеви укупне дужине 2.104,83 km и локални путеви укупне дужине око 6.030 km.



Слика 3 – Постојеће стање путне мреже у Републици Српској

Путна мрежа у Републици Српској спада међу слабије развијене мреже у Европи. Показатељ за ово је густина мреже ( $0,468 \text{ km/km}^2$ , 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.

Између 1998. и 2006. године извршене су интервенције (рехабилитација или реконструкција) на око 1.000 km магистралних и регионалних путева. Средства за те радове су обезбијеђена посредством Свјетске банке (WB), Европске банке за обнову и развој (EBRD) и Европске инвестиционе банке (EIB). Ови пројекти су обухватили неке од најважнијих и тешко оштећених путних веза у Републици Српској, као и мостове који су уништени током рата. У 2007. години, сарадњом са истим институцијама је започет пројекат рехабилитације мреже путева, који је од 2007. до 2013. године обухватио додатних око 1.100 km магистралних и регионалних путева.

Неповољној саобраћајној функционалности путне мреже доприноси и слаба изграђеност саобраћајница вишег нивоа услуге и повезаност са сусједним земљама. Од укупно 1.767,88 km магистралних путева, око 21 km још није прекривен савременим коловозним застором. Код регионалних путева, стање је знатно неповољније. Томе је 1990. године нарочито допринијело некритичко прекатегорисање око 1.500 km локалних путева у регионалне, иако значајан дио дионица својим елементима, као ни функционалним потребама није испуњавао услове за то. Од укупно 2.104,83 km регионалних путева, асфалтним застором прекривено је 1.698,29 km, тј. 80,7% док је преосталих 406,54 km прекривено туцаничким застором. Основну путну мрежу сачињава и 227,54 km осталих путева, који су посебним одлукама Владе Републике Српске проглашени битним за функционисање укупног саобраћаја на територији Републике Српске.

Лош квалитет коловозних конструкција углавном се манифестује кроз:

- низак ниво услуге због смањења брзине експлоатације и комфора вожње;
- погоршан ниво безбједности саобраћаја;
- увећане трошкове експлоатације возила;
- продужено вријеме транспорта путника и робе;
- увећане трошкове одржавања путне мреже.

Дакле, укупна путна мрежа (без локалних и приступних путева) у Републици Српској износи 4.132,25 km, од чега је 3.541,46 km, тј. 86,48% са савременим коловозом (асфалтом), и 558,79 km са туцаничко-шљунчаним застором, односно 13,52% од укупне дужине мреже.

Учешће дионица путева са ширином коловоза до 5 m износи 26%. На чак 41,5% дионица постоји нагиб већи од 6%, а на 14 дионица је нагиб већи и од 10%. Недовољне ширине коловоза, велики нагиби, оштри радијуси, масовна изградња у путном и заштитном појасу и релативно лоше стање коловозних конструкција доприносе да су оперативне брзине око 50 км/час, а ниво услуге Ц, Д, па чак и Е<sup>3</sup>, што има за посљедицу огромне саобраћајне трошкове и велики број саобраћајних незгода. Када се узме у обзир да

---

<sup>3</sup> Ниво услуге је друштвено дефинисана вриједност која одражава саобраћајну функцију (пропусну моћ пута) и аспект економичности путног транспорта, гдје је највиши ниво А (слободан ток саобраћаја), а најнижи Ф (застоји).

се чак 98% укупног транспортног рада одвија на путевима, јасно је какве посљедице недовољно развијена и неспособљена путна мрежа има по опште друштвено-економске токове.

По значају за мрежу, из транспортног и друштвено-економског аспекта, издвајају се два главна правца на којима се и одвија већи дио саобраћаја. То је тзв. „сјеверни правац“ који се протеже од границе Хрватске, Новог Града преко Приједора, Бање Луке, Дервенте, Модриче, Брчког и Бијељине до границе са Републиком Србијом и тзв. „источни правац“ који се пружа од Бијељине преко Зворника, Власенице, Хан Пијеска, Источног Сарајева, Рогатице, Новог Горажда (веза за Вишеград и Србију), Фоче, Гацка до Требиња, одакле се раздваја према границама са Републиком Хрватском и са Републиком Црном Гором. Дужина „сјеверног правца“ је око 335 km, а „источног правца“ око 390 km.

Са „сјеверним правцем“ паралелан је правац који пресијеца Републику Српску на два мјеста, и то на дијелу од Кључа, преко Мркоњић Града до Јајца (правац пута М5), и од Источног Сарајева, преко Трнова и Фоче, до границе са Црном Гором (пут М18), као и јужни правци који се протежу од Мостара преко Невесиња до Гацка и преко Стоца и Љубиња до Требиња.

### **3.1. Објекти на путевима**

На путевима у Републици Српској има више од 800 објеката (мостова и тунела), укупне дужине преко 43.000 m.

На магистралној и регионалној путној мрежи Републике Српске изграђено је 708 мостова укупне дужине око 21.400 m, што износи 0,52% укупне дужине мреже. Сви порушени мостови на територији Републике Српске обновљени су крајем 2003. године. На осталим мостовима примјетна су знатна оштећења носиве конструкције, те су у току истражни радови и лабораторијска испитивања материјала, као и процјена и пројектовање потребних радова на санацији мостова. Ситуацију су додатно погоршала оштећења настала услед великих поплава 2014. године. Будући да је ЕУ прописима и захтјевима стандарда, величина допуштеног оптерећења мостова на главним правцима 60 тона, биће неопходно све мостове (осим оних који су реконструисани у посљедњих неколико година) реконструисати и ојачати да могу примити захтијевана оптерећења.

На магистралној и регионалној путној мрежи Републике Српске изграђено је 107 тунела укупне дужине око 23.000 m, односно 0,56% од укупне дужине путне мреже. Као значајно оштећење тунела може се сматрати оштећена или недостајућа расвјета и остала опрема. Ако се томе дода чињеница да на већини тунела не постоји прописно урађена хидроизолација, може се закључити да је неопходна хитна оправка већине тунела и обнављање расвјете на свим тунелима дужим од 250 m.

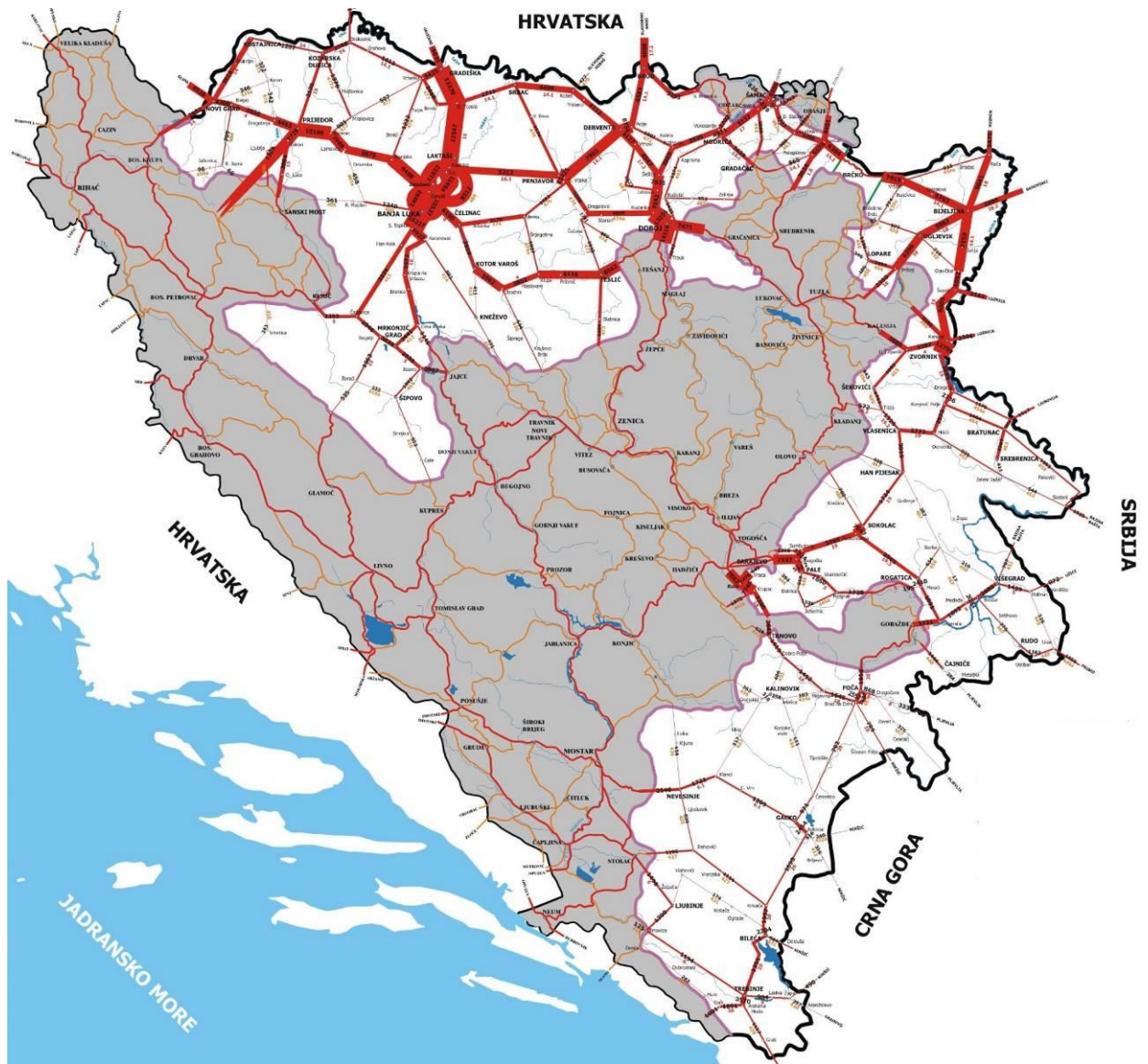
Просјечна година изградње мостова је 1964, што значи да је њихова просјечна старост преко 50 година. Просјечна година изградње тунела је 1970, односно њихова просјечна старост је 45 година. Податак о просјечној старости путева није доступан. Опште стање мостова не задовољава услове безбједне експлоатације и на граници је

угрожавања безбједности и поузданости употребе на више од 30% објеката. Када је ријеч о тунелима, код њих је стање чак и озбиљније. Свега петнаестак тунела има изведену и другу фазу, односно водонепропусну облогу и расвјету, док преосталих више од 85% не испуњава услове безбједности и законских прописа.

### 3.2. 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 публиковано бројање саобраћаја на путевима у СРБиХ, 1987. године и упоређујући га са садашњим стањем (аутоматска бројања саобраћаја на мрежи Републике Српске до 2011. године), 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.

Повременим и дјелимичним снимањем површинских карактеристика коловоза и мјерењем носивости, може се закључити да је стање веома критично и да захтијева велике радове на оспособљавању за нормално и безбједно одвијање саобраћаја. Ово је посебно видљиво на главним путним правцима, гдје се, на великом броју потеза, само интервенцијама путне службе омогућавају минимални технички услови за проходност, те минимално задовољавајући ниво услуга корисницима путева.



Слика 4 – ПГДС на мрежи јавних путева (дебљина црвене линије означава ниво ПГДС-а)

Анализом 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%.

У протеклом периоду од краја 2005. године (период спровођења друге фазе Просторног плана Републике Српске до 2015), на путној мрежи у Републици Српској извршена је:

- изградња дионице ауто-пута од Градишке до Бање Луке у Републици Српској. У поменути дионицу спада изградња ауто-пута од Клашница до Градишке у дужини од 32 km. Од Бање Луке до Клашница изграђен је пут резервисан за моторна возила у дужини од 9 km. Укупна дужина новоизграђених ауто-путева и путева резервисаних за моторна возила у Републици Српској је 41 km;
- планским рјешењем за период од 2006. до 2010. планирала се започети изградња ауто-пута Маховљани–Добој, Бања Лука – Млиниште (варијанта Купрес), Бања Лука – Приједор, Вукосавље–Добој (Каруше) на коридору Vc, што није учињено, изузев започињања ауто-пута Маховљани–Добој, чија је изградња започета 2012. године.

### 3.3. Стање безбједности саобраћаја на путевима

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 160 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.

Према извјештају Министарства унутрашњих послова, од 1. јануара 2010. до 31. децембра 2014. године, на путевима у Републици Српској погинула су 683 лица, док је више од 14.000 лица повријеђено, са краткорочним или трајним посљедицама. Када се у обзир узму још и трошкови лијечења, материјална штета, судске и административне процедуре, губитак продуктивности, процјена је да економија Републике Српске овим губи више од 174.000.000 KM годишње.

Табела 1 – подаци о саобраћајним незгодама

годи- на	број саобраћајних незгода				број настрадалих лица		
	са погину- лим	са тешким повредама	са лакшим повредама	са материј. штетом	погинула лица	тешко повријеђена лица	лакше повријеђена лица
<b>2010</b>	123	579	1.424	7.606	139	691	2.276

<b>2011</b>	150	577	1.526	7.125	163	702	2.519
<b>2012</b>	130	538	1.314	6.459	140	651	2.169
<b>2013</b>	146	495	1.472	6.475	153	602	2.334
<b>2014</b>	81	366	1.034	4.034	88	440	1.680

	<b>укупан број саобраћајних незгода</b>	<b>укупан број настрадалих лица</b>
<b>2010</b>	9.732	3.106
<b>2011</b>	9.378	3.382
<b>2012</b>	8.441	2.960
<b>2013</b>	8.588	3.089
<b>2014</b>	5.515	2.210

*Извор: Министарство унутрашњих послова Републике Српске*

Можемо да кажемо 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.

### **3.4. 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.

Овим 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 одржавања 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.

Спровођење Стратегије је у надлежности Министарства саобраћаја и веза, у сарадњи са управљачима пута.

### **3.5. 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.

Што се тиче пројектне документације, већина је уништена или не постоје подаци о њеном постојању.

Из наведеног произлази да је један од хитних задатака управљача путевима да почне систематски да рјешава питања имовинско-правних односа, легализације мреже путева, као и прибављање пројектне документације.

У Јавном предузећу „Аутопутеви Републике Српске“ ситуација је знатно повољнија. С обзиром на то да су путеви који су под њиховим управљањем новоизграђени, проблема са пројектном документацијом нема.

Што се тиче имовинско-правних односа, постоји неколико случајева који су у спору и чије се рјешавање очекује у наредном периоду.

### **3.6. Финансирање путне инфраструктуре**

Извори средстава за финансирање јавних путева дефинисани су одредбама чл. 61. до 65. 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.

Изворни приходи јавних предузећа су:

- накнада за путеве садржана у малопродајној цијени деривата нафте (Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“ и Јавно предузеће „Аутопутеви Републике Српске“);
- накнаде за јавне путеве, која се плаћа при регистрацији моторних и прикључних возила (Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“);
- накнаде од разних сагласности и дозвола (Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“ и Јавно предузеће „Аутопутеви Републике Српске“);
- наплата путарине (Јавно предузеће „Аутопутеви Републике Српске“).

Накнада за путеве садржана у малопродајној цијени деривата нафте је најзначајнији приход јавних предузећа.

Увођењем Управе за индиректно опорезивање Босне и Херцеговине (у даљем тексту: УИО БиХ) и ступањем на снагу Закона о акцизама у Босни и Херцеговини („Службени гласник БиХ“, број 62/04) којим је регулисана област припадности и расподеле индиректних пореза (ступио на снагу 1. јануара 2005. године, што је регулисано чланом 34. Закона) ван снаге су стављени сви ентитетски закони којима је регулисана ова област, између којих и чл. 2а. и 2б. Закона о посебним републичким таксама. Треба нагласити да је, формално-правно, горенаведене чланове Закона о посебним републичким таксама ставила ван снаге и Народна скупштина Републике Српске почетком априла 2005. године.

У складу са новом легислативом, накнада за путеве садржана у малопродајној цијени деривата нафте уплаћивала се Јавном предузећу у складу са Одлуком о привременој расподјели прихода од индиректних пореза.

Народна скупштина Републике Српске је 30. марта 2006. године усвојила Закон о измјенама и допунама Закона о буџетском систему Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 34/06 од 19. априла 2006. године), а који је ступио на снагу 27. априла 2006. године, којим је регулисана расподела прихода од индиректних пореза између буџета Републике Српске, буџета градова и општина и буџета Јавног предузећа.

Законом о измјенама и допунама Закона о Буџетском систему Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, број 117/07 ) који је ступио на снагу 1. јануара 2008. године, учешће Јавног предузећа у приходима од индиректних пореза, уплаћених у буџет Републике Српске са Јединственог рачуна Управе за индиректно опорезивање, повећано је са 3,5 на 4%. Овакав начин расподеле је остао и након доношења новог Закона о Буџетском ситему Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, бр. 121/12 и 52/14) .

Поред наведеног, Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“ д. о. о. Бања Лука покренуло је иницијативу да се промијени начин расподеле акциза од нафтних деривата, на начин да се исти уплаћују на посебан подрачун и након тога дијели ентитетским предузећима у утврђеним износима (на начин како се дијели ова врста накнаде за ауто-путеве), те би се на тај начин обезбиједио стваран приход по наведеном основу, а он би сигурно био већи него по садашњем систему расподеле.

Основни изворни приход ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ д. о. о. су дефинисани одредбама Закона о акцизама БиХ („Службени гласник БиХ“, број 49/09). Тренутно је на снази Одлука о привременој расподјели средстава по којој Републици Српској припада 39% прикупљених средстава („Службени гласник БиХ“, број 102/09). Изворни приходи ЈП „Аутопутеви Републике Српске“ су и наплата путарине. Систем наплате путарине на ауто-путу Градишка – Бања Лука успостављен је у марту 2015. године

Поред изворних прихода управљање путном мрежом финансира се и из кредитних и донаторских средстава.

Расходи Јавних предузећа су расходи за текуће пословање, одржавање и заштиту путне мреже, израду студијске и техничке документације.

### 3.7. Оцјена постојећег стања – SWOT анализа

<b>СНАГЕ (<i>Strengths</i>)</b>	<b>СЛАБОСТИ (<i>Weaknesses</i>)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Путна инфраструктура у искључивој надлежности Републике Српске</li> <li>• Постојећи законски оквир дјелимично усклађен са прописима ЕУ</li> <li>• Очувана природа</li> <li>• Повољни климатски услови</li> <li>• Добри услови за пољопривреду, воћарство, сточарство и шумарство</li> <li>• Повољан географски положај</li> <li>• Дobar распоред урбаних центара</li> <li>• Директна граница са ЕУ</li> <li>• Успостављени специјални односи са Републиком Србијом<sup>4</sup></li> <li>• Стручни кадрови из свих области привреде</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Висока стопа незапослености</li> <li>• Неуједначеност развоја путне мреже</li> <li>• Разуђена територијална структура Републике Српске</li> <li>• Неравномјеран развој појединих подручја у Републици Српској</li> <li>• Недовољно развијен мултимодални транспорт</li> <li>• Отежана сарадња и усаглашавање интереса Републике Српске и ФБиХ, односно заједничког нивоа БиХ власти</li> <li>• Недовољан надзор над спровођењем прописа</li> <li>• Недоследна примјена постојећих прописа</li> <li>• Низак стандард граничних прелаза</li> <li>• Неадекватно ангажовање стручних кадрова из области</li> </ul>
<b>ПРИЛИКЕ (<i>Opportunities</i>)</b>	<b>ПРИЈЕТЊЕ (<i>Treats</i>)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Преузимање дијела транзитног саобраћаја из Централне Европе ка Јадрану</li> <li>• Развој туризма (сеоског и еко-туризма, бањског и здравственог туризма)</li> <li>• Могућности приступа међународним фондовима</li> <li>• Потенцијали обновљивих извора енергије</li> <li>• Приближавање стандардима ЕУ</li> <li>• Реиндустријализација и покретање производње</li> <li>• Разуђена територијална структура условљава убрзан развој регијских</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Слабљење индустријске производње</li> <li>• Депопулација и слабљење руралних подручја</li> <li>• Одлив високообразованих кадрова из земље</li> <li>• Неусклађеност SEETO мреже са стварним потребама Републике Српске</li> <li>• Недостатак планске и одрживе експлоатације природних ресурса</li> <li>• Повећање загађења земљишта и вода</li> <li>• Недостатак политичке воље у реализацији пројеката регионалне путне инфраструктуре</li> </ul>

<sup>4</sup> Споразум о успостављању специјалних паралелних односа између Републике Србије и Републике Српске.

цента

#### 4. 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.

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, реконструкцији и изградњи путне мреже;
- Успостављање евиденције о јавним путевима;
- Одрживо финансирање путне мреже;

- Повезаност Републике Српске са другим ентитетом, регионом и земљама Европске уније.

## 5. ОСНОВЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ

### 5.1. Општи услови

Реализација стратешких циљева у области транспорта не може 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.

### 5.2. Индикатори промјене саобраћајних токова<sup>5</sup>

Социоекономски параметри који утичу на промјене тренда саобраћајних токова су:

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

#### 5.2.1. Становништво

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):

Табела 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

<sup>5</sup> Као извори, кориштени су подаци из публикација Републичког завода за статистику Републике Српске, Централне банке БиХ и ЈП „Путеви Републике Српске“.



### 5.2.2. Бруто домаћи производ

У наредној табели дати су подаци о кретањима бруто домаћег производа. Када се говори о подацима о БДП, обично се узима у обзир и 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.

Табела 3 – Бруто домаћи производ у Републици Српској

година	БДП (10 <sup>3</sup> 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.

### 5.2.3. Моторизација

Према ранијим анализама, број регистрованих возила на 1.000 становника у Републици Српској у 2004. години износио је 101, а прогнозирано је да тај број порасте на 112 возила у 2007. години. 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.

Табела 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

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.

#### 5.2.4. Запосленост

У наредној табели дати су подаци о укупном броју запослених и незапослених у Републици Српској, као и просјечне нето и бруто плате.

Табела 5 – Подаци о запослености и просјечним платама у Републици Српској

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

На основу анализираних социоекономских параметара, може се закључити да су остварене позитивне промјене величине саобраћајних токова, те да и у наредном периоду можемо очекивати да ће се исти тренд задржати.

#### 5.3. 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 републичких органа, јавних предузећа, привредних друштава, предузетника и агенција.

### **5.3.1. Привлачење међународних токова**

Експанзија тржишта и привреде један је од примарних задатака сваке државе. Интерес инвестирања буџетских средстава у саобраћајни сектор првенствено је усмјерен на стимулацију општег економског развоја и директног и индиректног поврата уложених средстава и дугорочне одрживости инвестиције. Осим овог, циљ улагања у саобраћај је очување и развој слабије развијених и неразвијених подручја.

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.

Интегрисано окружење, засновано на примјени савремених информационих и комуникационих технологија, помоћу инструмената транспортне политике треба да на свим нивоима обезбиједи најшире могуће коришћење савремених ИТС апликација за праћење релевантних параметара транспорта (токови, брзина и густина, нивои еколошких показатеља, метеоролошки подаци и сл.). Потребно је установити центар за прикупљање, обраду и дистрибуцију релевантних података и стандардизовати примјену ИТС, информационих и комуникационих технологија.

### **5.4. Генерални план развоја транспортног система**

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. спровођење (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.

#### **5.4.1. Комплементарна стратегија транспортног система**

Узимајући у обзир искуства развијених европских земаља у области транспорта, политика развоја транспорта у Републици Српској треба да се базира на анализи ефективности и ефикасности појединих области. То би требало да омогући избор и понуду најпогоднијих начина транспорта, који се постижу коришћењем интермодалних рјешења.

Главне одреднице комплементарне транспортне политике могу да се уопште кроз:

1. преусмјеравање тражње према еколошки прихватљивијим видовима саобраћаја;
2. примјену релевантних и најсавременијих технологија;
3. правичне накнаде за коришћење инфраструктуре;
4. интермодалну кооперацију у транспорту;
5. измјене прописа;
6. флексибилно одређивање накнада за транзит;
7. спречавање непотребног транспорта;
8. друштвено и еколошки прихватљивију организацију јавног градског и приградског превоза путника;
9. олакшање интеграције транспортних мрежа (рјешавање проблема на граничним прелазима који се односе на инфраструктуру, организацију, синхронизацију и граничне процедуре).

У складу са поставкама транспортне политике ЕУ, која је утврђена у Бијелој књизи „Европска транспортна политика за 2010. годину: Вријеме одлуке“ и Стратегије одрживог развоја транспорта (Савјет ЕСМТ, Праг 2000. година), главни циљеви комплементарне транспортне стратегије су:

1. сврсисходно планирање и управљање транспортним токовима;
2. смањење штетних ефеката транспорта на окружење;
3. повећање безбједности у саобраћају;
4. повећање ефикасности транспортног система;

5. компензација посљедица дерегулације тржишта и либерализације у области транспорта.

Поред тога што неки циљеви нису директно осјетљиви на критеријуме задовољења стварне транспортне тражње, у дугорочном периоду они обезбјеђују оптималну интеграцију области транспорта у републички и међународни оквир прогресивног економског развоја.

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 обезбједи 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 водног транспорта на међународним коридорима. Такође, потребно је да се ускладе различити видови саобраћаја ради успјешне интермодалности, тако да се створи квалитетан сложени транспортни систем. Узрочно-посљедична веза између различитих видова транспорта ће аутоматски да значи и подизање квалитета друмског саобраћаја.

## 6. 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.

### 6.1. Главне друмске транспортне осе

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–Осијек–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 2а**: 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.

Дио Руте 2a који пролази кроз БиХ, односно Републику Српску, граница (HR) – *Градишка – Бања Лука – Лашва*, укључен је у Индикативну основну транспортну мрежу ЕУ.

## **6.2. Дугорочни развој мреже јавних путева**

У оквиру дугорочног развојног концепта, 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 сљедеће 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 – граница са Републиком Црном Гором;
- Тузла–Лопаре–Ћелић–Брчко.

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



## 6.3. Управљање јавним путевима

### 6.3.1. 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.

Теорија о вијеку трајања бетонских мостова од 100 година и челичних од 80 година, у пракси је побијена чињеницом да је све више мостова старих 40 до 50 година које је потребно реконструисати, као и да су у употреби бројни челични мостови старији од 80 година.

При избору што бољег начина одржавања и управљања мрежом, добро је осврнути се на дешавања у напредним земљама, које имају успјешне и ефектне моделе.

Шведска је једна од држава са најдужим искуством у управљању путевима и објектима на њима, још од 1940. године. За одржавање више од 12.000 мостова, чија је вриједност већа од 2.600.000.000 евра, годишње се улаже око 21.000.000 евра, што износи око 0,8% укупне вриједности мостова. У првим годинама интензивнијег одржавања, улагања су била већа, али сталним радовима и планским улагањем, овај износ је знатно смањен, без умањења квалитета одржавања.

Систем управљања мостовима у САД, звани Pontis (енгл. *Pontis Bridge Management System*) обухвата 576.000 мостова, укупне вриједности 130.000.000.000 долара, са годишњим улагањем у одржавање у износу од 5.200.000.000 долара, тј. око 4% укупне вриједности свих мостова. Овај проценат је знатно виши него у Шведској, јер је *BMS* још у раној фази, са интензивнијим улагањима.

У Њемачкој, на мрежи савезних путева се налази око 30.000 мостова, укупне дужине око 2.000 km. Од овог броја око 90% мостова су армирано-бетонски и преднапрегнути, док су преосталих 10% челични и спрегнути мостови. За одржавање се годишње улаже око 420.000.000 евра, тј. око 1% укупне вриједности.

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.

### 6.3.2. Управљање трошковима

Република Српска обезбјеђује одрживо финансирање управљања јавним путевима, што подразумијева финансирање одржавања мреже из стабилних, законом дефинисаних извора, који у потпуности покривају потребе. Финансирање мреже јавних путева врши се средствима намијењеним за ту сврху. Систем финансирања (накнаде за употребу тих путева, таксе, порези, буџет, зајмови и кредити) мора да буде транспарентан и да садржи методе и процедуре за једнозначно одређивање приоритета пројеката.

У складу са међународном добром праксом и препорукама међународних финансијских организација, нова инфраструктура ће се финансирати из развојних фондова ЕУ, донација, међународних кредита за инфраструктуру и инвестиција из приватног сектора на свим нивоима.

Република Српска је отворена за различите моделе инвестиција у инфраструктуру, уз коришћење зајмова, јавно-приватно партнерство (енгл. *Public Private Partnership*) и концесије. У том контексту потребно је да се изради стратешки документ који дефинише ППП моделе за финансирање инфраструктуре у транспорту.

Накнаде које плаћају власници возила и корисници путева важне су са становишта управљања транспортном инфраструктуром, а нарочито је важна политика формирања цијене горива. Директна наплата коришћења путне инфраструктуре у будућности треба да добије на значају.

У циљу смањења трошкова треба промовисати и примијенити нове технологије и материјале за одржавање, оправку 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 неподвижних радова приликом изградње, реконструкције, рехабилитације и одржавања јавних путева.

Неопходно је успоставити прецизан систем одговорности за финансијско и техничко праћење и надзор пројеката, 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.

### **6.3.3. Очување и унапређивање 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.

Нове 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 из 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.).

#### **6.4. Безбједност саобраћаја на путевима**

Као што је истакнуто у прегледу стања путне мреже у тачки 3.3, један од најважнијих циљева у будућности је унапређивање безбједности саобраћаја на путевима. У ову сврху, израђена је Стратегија безбједности саобраћаја<sup>6</sup> и у оквиру те стратегије Акциони план.

Да би се достигао врло амбициозан глобални план, смањење броја погинулих за 50% у току наредне деценије, потребно је да се у Републици Српској број погинулих смањује за око 7% годишње. Тиме би било спасено скоро 600 живота у наредних десет година. Реално, то је могуће остварити уколико би се спроводила Стратегија безбједности саобраћаја и њен Акциони план, заснован на пет стубова безбједности саобраћаја, утврђених документом Деценија акције за безбједност саобраћаја на путевима 2011–2020.<sup>7</sup>:

##### **1. Управљање безбједношћу саобраћаја**

У овој фази развоја, најважнији правац дјеловања и предуслов за успјешно спровођење свих осталих активности јесте јачање капацитета институција и појединаца за рад у безбједности саобраћаја на путевима.

##### **2. Безбједнији путеви и кретање**

Унаприједити безбједност путне мреже за добробит свих учесника у саобраћају, а посебно оних најугроженијих – пјешака, бициклиста и мотоциклиста.

##### **3. Безбједнија возила**

---

<sup>6</sup> Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2013–2022, Влада РС, 2013. године.

<sup>7</sup> Деценија акције за безбједност саобраћаја на путевима 2011–2020, Уједињене нације, 2010. године.

Побољшати безбједност возила унапређивањем постојећих процедура и усаглашавањем са релевантним свјетским стандардима и механизмима, с циљем бржег преузимања нових технологија које утичу на безбједност.

#### 4. Безбједнији учесници у саобраћају

Развити свеобухватне програме у циљу постизања бољег понашања учесника у саобраћају.

#### 5. Збрињавање након незгоде

Промовисати унапређивање здравственог система и других система у циљу пружања адекватног ургентног збрињавања и дуготрајније рехабилитације жртава незгода.

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.

## **7. КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ МРЕЖЕ**

### **7.1. Постојећа проблематика**

У протеклих стотинак 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.

Тренутно је на снази Уредба о мјерилима за разврставање јавних путева, донесена 2012. године, на основу Закона о јавним путевима. 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.

### **7.2. Приједлог критеријума за категоризацију путне мреже**

Према предложеној категоризацији, сви јавни путеви у Републици Српској би били сврстани у једну од следећих категорија:

- ауто-пут,
- брзи пут,
- магистрални пут првог реда,
- магистрални пут другог реда,
- регионални пут првог реда,
- регионални пут другог реда,
- локални пут,
- улица у насељу.

Ауто-путеви (АП) су намијењени повезивању главних градова и значајних економских подручја држава или покрајина; крећу се у смјеру изразито даљинског саобраћаја, те се укључују у систем европских ауто-путева. Ауто-путеви испуњавају захтјеве који се односе на прописане саобраћајно-техничке елементе или се изграђују у фазама; њихов саставни дио су посебно изграђене прикључне рампе; искључиво су резервисани за саобраћај моторних возила.

Брзи путеви (БП) су путеви са двије или више саобраћајних трака, не нужно физички одвојених. Резервисани су 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 посебно изграђене прикључне рампе.

Магистрални путеви првог реда (М1) намијењени су повезивању главних градова и значајних економских подручја државе или ентитета; 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; посебно изграђене прикључне рампе, уколико су предвиђене, чине њихов саставни дио; служе свим учесницима 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; служе свим учесницима у саобраћају.

Регионални путеви првог реда (Р1) намијењени су за саобраћајно повезивање економских подручја државе или ентитета, значајних средишта локалних заједница, као и за саобраћајно повезивање са путевима исте или више категорије; посебно изграђене прикључне рампе, уколико су предвиђене, чине њихов саставни дио; служе свим учесницима у саобраћају.

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

Локални путеви (ЛП) повезују насеља у општини са насељима из сусједних општина, или повезују важнија насеља унутар општине; локални путеви су неопходни за повезивање саобраћаја на друге јавне путеве исте или више категорије.

Критеријуми на основу којих се јавни путеви разврставају су анализирани на основу: области повезивања, величине насеља које пут повезује, структуре саобраћаја, локације пута у односу на насеље, садржаја који насеља пружају (аеродроми, национални паркови и сл.).

У ауто-путеве и брзе путеве класификовани су путеви који испуњавају бар један од сљедећих критеријума:

- (1) повезивање Републике Српске у европски саобраћајни систем,
- (2) транзитни саобраћај према посебном пропису,
- (3) остваривање континуитета Е-пута, који је међународним и међудржавним споразумима одређен као европски пут (Е-59, Е-65, Е-73, Е-661 и Е-762)

Основни услови да би пут био класификован у магистралне путеве:

- (1) међурегионално повезивање (између градова),
- (2) повезивање већих насељених мјеста са већим регионалним сједиштима у сусједним државама (преко 50.000 становника),
- (3) ПГДС > 3.000 воз/дан
- (4) даљински пут, за удаљености веће од 50 km.

Допунски услови за класификовање у магистралне путеве односи се на оне путеве који повезују магистралну мрежу са:

- (1) међународним путним граничним прелазом,
- (2) аеродромом,
- (3) ријечном луком,
- (4) ауто-путевима/брзим путевима, кад се прикључни пут ауто-пута/брзог пута спаја на магистрални пут,
- (5) националним парком,
- (6) културно-историјским, природним, туристичким, здравственим или спортско-рекреативним локалитетом.

Пут који, према овој класификацији, испуњава бар два основна и три допунска услова, рангира се као магистрални пут првог реда. На исти начин, пут који испуњава најмање један основни и најмање два допунска услова, рангира се као магистрални пут другог реда.

Основни услови да би пут био класификован као регионални пут:

- (1) путеви који повезују градове и сједишта општина,
- (2) путеви који повезују општине,
- (3) путеви који повезују градове и општине на магистрални пут,
- (4) ПГДС > 1.000 воз/дан,
- (5) везни пут, за удаљености до 50 km.

Допунски услови за класификовање у регионалне путеве односи се на оне путеве који повезују магистралну и регионалну мрежу са:

- (1) ријечним лукама,
- (2) жељезничким станицама,
- (3) робно-дистрибутивним терминалима,

- (4) културно-историјским, природним, туристичким или спортско-рекреативним локалитетом,
- (5) насељима већим од 300 становника, с тим да је удаљеност почетка насеља од категорисаног пута већа од 500 m,
- (6) међудржавним путним граничним прелазима.

Пут који, према овој класификацији, испуњава бар два основна и три допунска услова, рангира се као регионални пут првог реда. На исти начин, пут који испуњава најмање један основни и најмање један допунски услов, рангира се као регионални пут другог реда.

Осим наведених услова, потребних да би пут био сврстан у одређену категорију, постоје и критеријуми чија је испуњеност сама довољан услов да би пут био категорисан:

- (1) Приступна саобраћајница која повезује магистрални пут са ауто-путем/брзим путем, кад је магистрални пут први јавни пут на који се ауто-пут/брзи пут повезује, класификује се као магистрални пут.
- (2) Приступна саобраћајница која повезује регионални пут са ауто-путем/брзим путем, кад је регионални пут први јавни пут на који се ауто-пут/брзи пут повезује, класификује се као регионални пут.
- (3) Пут који спаја сједиште општине са мрежом јавних путева може да буде рангиран најниже као регионални пут другог реда.
- (4) Пут у насељу, који има проценат локалног саобраћаја виши од 80% или који и почетак и крај има унутар једног насеља, не може да има ранг виши од локалног пута.
- (5) Регионални пут који у непосредној близини има алтернативни правац у виду магистралног пута, а истовремено има ПГДС мањи од 500, прекатегорише се у локални пут.

Испуњавање било ког од наведених пет услова је довољно да би пут био сврстан у одређену категорију, без обзира на испуњеност општих и допунских услова за магистралне и регионалне путеве.

## 8. КРИТЕРИЈУМИ 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.

### 8.1. Анализа и опис могућих критеријума

Анализирани критеријуми су мјерило за процјену ефикасности изабраних интервенција на мрежи, у односу на остваривање неког циља, а о њима одлучујемо на основу разноликости и количине прикупљених података.

Постоји велики број критеријума за мјерење ефикасности и функционисање путне мреже. Ови критеријуми могу бити исказани у новчаним вриједностима, када су међусобно упоредиви, те и квантитативном или квалитативном изразу. Већи број критеријума је мјерило за остваривање већег броја циљева, па се стога при вредновању и избору приоритета интервенција користи више критеријума.

Критеријуми се могу посматрати као самостални, тј. појединачни, гдје сваки критеријум добија своју *тежину*, тј. нумеричку вриједност важности. Појединачни сродни критеријуми могу да буду груписани у групне или сложене критеријуме, којима се даје пондер групне тежине. Ово има значај уколико се у процесу рангирања разматра велики број критеријума. Основни циљеви груписања су да се установи колико група критеријума утиче на процес вредновања, те да се олакша математички процес прорачуна вишекритеријумских метода. Претходно је потребно дати што прецизнију оцјену појединачних критеријума, установити степене међусобних корелација, а тек онда пондерисање група.

С обзиром на велику разлику у природи самих путева и објеката на њима (мостова и тунела), као и на разлике између ауто-путева и брзих путева, с једне, и магистралних и регионалних путева, с друге стране, за анализу сваке од ових група је коришћен другачији приступ. На тај начин, добијено је укупно шест различитих група критеријума: путеви, мостови и тунели на магистралним и регионалним путевима, и путеви мостови и тунели на ауто-путевима и брзим путевима.

При избору могућих критеријума, водило се рачуна да буду обухваћени сви битни елементи, који су у директној вези са функционалношћу и безбједношћу система, али истовремено је било неопходно груписати неке елементе (понекад и бројне, као што је

случај са критеријумом „стање опреме“). Да се ишло у појединачно посматрање свих ових елемената, теоретски, добијали би се прецизнији подаци, на основу којих би се дошло до квалитетније укупне оцјене и рангирања приоритета, међутим, у пракси то би значило готово немогуће управљање и анализу „шуме“ података, поготово приликом давања важности сваком појединачном критеријуму.

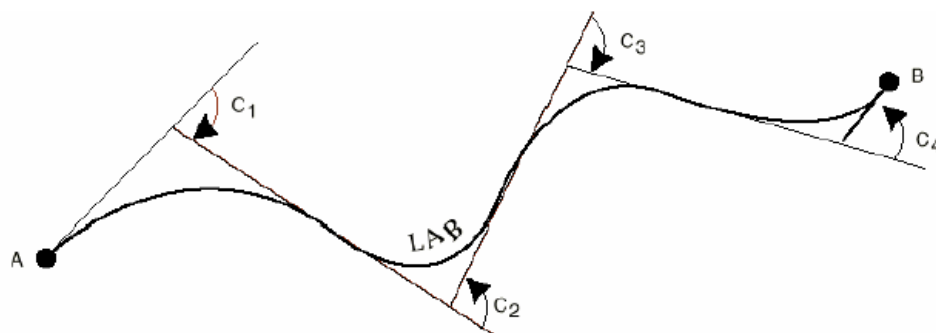
Табела 6: Почетни критеријуми за оцјену приоритета за интервенције

<b>КРИТЕРИЈУМИ – путеви</b>	
	<b>Саобраћајни</b>
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
	<b>Конструктивни</b>
10	врста застора
11	IRI
12	дефлексија
13	стање (застор)
14	колотрази
15	стање (одводња)
16	стање (опрема пута)
17	стање (заштита косина)
18	стање објекта
19	старост објекта
20	материјал објекта
21	процуривање облоге тунела
	<b>Безбједносни</b>
22	број саобраћајних незгода
23	број саобраћајних незгода узрокованих објектом
24	смртно stradала лица
25	недостаци на дионици
26	сужење коловоза на објекту у односу на елементе прије и после објекта
27	учесталост бицикличког и пјешачког саобраћаја
28	заштитна ограда
29	стање вентилације тунела
30	системи надзирања тунела
	<b>Економски</b>

31	претходни радови
32	садашња вриједност (по km)
33	средства потребна за интервенцију
	<b>Критеријуми околине</b>
34	надморска висина
35	број дана у години са температуром испод 0 °С

Саобраћајни критеријуми:

- ПГДС – Стандардна метода вођења података о саобраћајном оптерећењу на путевима представља просјечни годишњи дневни саобраћај. 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 – Укупна дужина одређене дионице, изражена 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, утолико је приоритет за интервенцију виши.
- Закривљеност трасе – 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.



- Вертикално вођење трасе – Однос збира апсолутних разлика висина успона и падова и укупне дужине дионице (m/km). Опис приоритета сличан као за претходни критеријум.
- Међународно повезивање – 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 „S“ – кривина или крижни лук – За мостове и тунеле на магистралним и регионалним путевима. Објекти у кривини указују на увећану опасност, поготово ако су параметри кривине неповољнији (мали радијуси, неадекватне или непостојеће прелазне кривине, кратки међуправци и сл.).
- Потреба за освјетљењем тунела – Параметар који указује на испуњеност законом прописаног услова о освјетљењу тунела. Код тунела на ауто-путевима, овај критеријум се зове „стање расвјете у тунелу“.

#### Конструктивни критеријуми:

- Врста застора – На мрежи регионалних и магистралних путева Републике Српске могу се наћи следеће 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). Готово је шокантан податак да на мрежи још постоји више од 500 km (око 12%) пута са туцаничко-шљунчаним застором. Свакако да овакви путеви имају висок приоритет за интервенцију, односно у вредновању овог критеријума модернији застор значи мањи приоритет интервенције.

- 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:

$$IRI = \frac{1}{n-1} \sum_{i=2}^n RS_i$$

Вриједности IRI морају да буду оцијењене на сваких 50 m дионице, као и за цијелу посматрану дионицу. Већи показатељ значи виши приоритет за интервенцију.



Слика 6 – подужна равност (IRI)

- Дефлексија – Показатељ слијегања коловозне површине под одређеним оптерећењем. Већи показатељ значи виши приоритет за интервенцију.
- Стање (застор) – Параметри стања од 10. до 13. указују на степен оштећења елемената саобраћајнице, односно на обим потребних интервенција, а што индиректно значи да су то и економски показатељи који указују на укупна потребна средства 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, испливање битумена, отпорност на клизање и слично.



*Слика 7 – оштећења коловозног застора*

- Колотрази – 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 услед учесталог тешког саобраћаја. Њихова појава указује на потребу за интервенцијом на одређеној дионици.



*Слика 8 – колотрази*

- Стање (одводња) – 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, пропуссти, нагиб коловоза и слично.

- Стање (опрема пута) – Укупна оцјена стања опреме пута. Под овим се подразумијева хоризонтална, вертикална и свјетлосна сигнализација, усмјеривачи 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 (заштита косина) – Оцјена стања елемената за заштите 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 безбједосни значај.



*Слика 9 – заштита косине*

- Стање објекта – 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 – Критеријум који се користи само за објекте на путевима. Осим што индиректно указује на стање и поузданост конструкције, ово је податак који нам говори по којим прописима је објекат пројектован и изведен, односно пројектовану носивост и унапријед захтијевани минимум поузданости.
- Материјал објекта – Само за мостове и тунеле на магистралним и регионалним путевима. Указује на предвиђени вијек трајања објекта и потребу за евентуалном реконструкцијом.

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



*Слика 10 – процуривање облоге тунела*

Безбједносни критеријуми:

- Број саобраћајних незгода – 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 – Критеријум који важи само за објекте 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 – 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 послје објекта – Критеријум који се користи само на мостовима и тунелима, а указује на увећану опасност усљед промјене ширине коловоза.
- Учесталост бицикличког 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 дјете, 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 ће се кроз Стратегију дати једна врста упутства и приједлога локалним заједницама, да уз сарадњу са ЈП „Путеви Републике Српске“, раде на унапређивању овог сегмента.
- Заштитна ограда – Критеријум који се користи само при оцјени стања на ауто-путевима и брзим путевима. Оштећења заштитне ограде омогућавају пролазак животиња, чим је озбиљно угрожена безбједност учесника у саобраћају.
- Стање вентилације тунела – Критеријум се користи само при оцјени стања тунела. Указује на испуњеност прописаног услова да тунели посједују адекватан систем вентилације.
- Системи надзирања тунела – Слично претходном критеријуму. Иако на путевима у Републици Српској тренутно нема тунела довољно дугих да би имали системе надзирања, то није разлог да се не предвиди њихово постојање у будућности.

Економски критеријуми:

- Претходни радови – 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) – 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 – Процјена укупно потребних средстава за интервенцију је директни очекивани трошак.

Критеријуми околине:

- Надморска висина – 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 °C – Слично претходном критеријуму.

## 8.2. Корелационе везе могућих критеријума

Корелација представља међусобну повезаност између различитих појава, представљених вриједностима двију варијабли. При томе, повезаност подразумева 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 двију или више појава, научна анализа се најчешће усмјерава на изналажење 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 двију варијабли у јединицама независним о конкретним јединицама мјере у којима су исказане вриједности варијабли. 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<sup>8</sup>, именоване у сврху израде Стратегије.

---

<sup>8</sup> Чланови Комисије су делегирани у име Министарства саобраћаја и веза, Јавног предузећа „Путеви Републике Српске“ и Јавног предузећа „Аутопутеви Републике Српске“.

### 8.3. Приједлог критеријума за одређивање приоритета интервенција на путевима

**Табела 7: Магистрални и регионални путеви**

КРИТЕРИЈУМИ – путеви	
1	ПГДС
2	дужина дионице
3	ширина коловоза
4	закривљеност трасе
5	вертикално вођење трасе
6	међународно повезивање
7	врста застора
8	IRI
9	дефлексија
10	стање (застор)
11	стање (одводња)
12	стање (опрема пута)
13	стање (заштита косина)
14	број саобраћајних незгода
15	смртно страдала лица
16	недостаци на дионици
17	број дана у години са температуром мањом од 0 °C

**Табела 8: Мостови на магистралним и регионалним путевима**

КРИТЕРИЈУМИ – мостови (магистрални и регионални путеви)	
1	ПГДС
2	број саобраћајних незгода узрокованих објектом
3	смртно страдала лица на локацији објекта
4	сужење коловоза на објекту у односу на елементе прије и после објекта
5	ширина коловоза на објекту
6	закривљеност коловоза „S“ – кривина или кружни лук
7	објекат од важности – гранични прелаз
8	старост објекта
9	стање објекта
10	материјал објекта
11	дужина објекта
12	средства потребна за интервенцију
13	надморска висина објекта

**Табела 9: Тунели на магистралним и регионалним путевима**

КРИТЕРИЈУМИ – тунели (магистрални и регионални путеви)	
1	ПГДС
2	број саобраћајних незгода узрокованих објектом
3	смртно страдала лица на локацији објекта
4	сужење коловоза на објекту у односу на елементе прије и после објекта
5	саобраћајни профил тунела – недовољна висина
6	ширина коловоза на објекту
7	закривљеност коловоза „S“ – кривина или кружни лук
8	потреба за освјетљењем тунела
9	старост објекта
10	стање објекта
11	материјал облоге
12	дужина објекта
13	процуривање облоге тунела
14	средства потребна за интервенцију
15	надморска висина објекта

**Табела 10: Ауто-путеви и брзи путеви**

КРИТЕРИЈУМИ – ауто-путеви и брзи путеви	
1	ПГДС
2	међународно повезивање
3	IRI
4	дефлексија
5	стање (застор)
6	колотрази
7	стање (одводња)
8	стање (опрема пута)
9	заштитна ограда
10	стање (заштита косина)
11	број саобраћајних незгода
12	смртно страдала лица
13	надморска висина

**Табела 11: Мостови на ауто-путевима и брзим путевима**

КРИТЕРИЈУМИ – мостови (ауто-путеви и брзи путеви)	
1	ПГДС
2	број саобраћајних незгода узрокованих објектом
3	смртно страдала лица на локацији објекта
4	дужина објекта
5	старост објекта
6	објекат од важности
7	колотрази
8	стање објекта (доња конструкција)
9	стање објекта (горња конструкција)
10	стање одводња
11	опрема моста

**Табела 12: Тунели на ауто-путевима и брзим путевима**

КРИТЕРИЈУМИ – тунели (ауто-путеви и брзи путеви)	
1	ПГДС
2	број саобраћајних незгода узрокованих објектом
3	смртно страдала лица на локацији објекта
4	дужина објекта
5	старост објекта
6	колотрази
7	стање расвјете у тунелу (иницијална, прелазна и унутрашња зона)
8	стање вентилације тунела
9	стање објекта
10	стање рефлектујуће боје бокова објекта
11	процуривање облоге тунела
12	системи надзирања тунела
13	опрема тунела

#### **8.4. Утврђивање тежина критеријума**

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 споменуто 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 критеријима. 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 ове стратегије 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.

У сљедећим табелама, дати су прикази Сатијевих матрица, са нормализованим геометријским вриједностима, које су усвојене као тежински коефицијенти за критеријуме за одређивање приоритета интервенција на јавним путевима и објектима на њима.

ТЕЖИНЕ КРИТЕРИЈУМА ЗА ИЗНАДЛАЖЕЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА  
ПУТЕВИМА (магистрални и регионални)

критеријуми	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Геометријска средина	Тежине критеријума (нормализовано)
<b>SAATU-jeva матрица- осредњена</b>																			
просечни годишњи дневни саобраћај - ППДС	1	6	3	4	5	3	4	4	4	3	3	3	4	2	1	3	6	3.1	16.5
дужина дјонице	2	1/6	1	1	1	1	1	1	1	1	1/3	1	1	1/3	1/3	1	2	0.8	4.1
ширина коловоза	3	1/3	1	2	3	2	2	3	2	1	1	1	2	1	1	1	4	1.4	7.5
закривљеност коловоза	4	1/4	1	1/2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1/2	1	1	4	1.1	5.7
вертикално вођење трасе	5	1/5	1	1/3	1/2	1	1	1	1	1	1	1	1	1/3	1/3	1	3	0.8	4.0
међународно повезивање	6	1/3	1	1/2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	4	1.1	6.0
врста застора	7	1/4	1	1/2	1	1/2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	4	1.0	5.0
ИРИ	8	1/4	1	1/3	1/2	1	1/2	1/2	1	1	1	1	1	1/2	1/3	1	4	0.7	3.9
дефлексија	9	1/4	1	1/2	1/2	1	1/2	1	1	1	1	1	1	1/3	1/3	1	4	0.7	3.9
стање (застор)	10	1/3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	5	1.1	5.6
стање (одводња)	11	1/3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	5	1.1	6.0
стање (опрема пута)	12	1/3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	8	1	1	4	1.3	6.8
стање (заштита косине)	13	1/4	1	1/2	1	1/2	1	1	1	1/2	1/2	1/8	1	1	1	1	4	0.8	4.0
број саобраћајних незагода	14	1/2	3	1	2	3	1	2	3	1	1	1/8	1	1	1	2	6	1.3	6.8
смртно stradala лица	15	1	3	1	1	3	1	3	3	1	1	1	1	1	1	2	6	1.5	7.9
недостаци на дјоници	16	1/3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1/2	1/2	1	4	0.9	4.9
број дана у години са температуром испод 0°C	17	1/6	1/2	1/4	1/4	1/3	1/4	1/4	1/4	1/5	1/5	1/4	1/4	1/6	1/6	1/4	1	0.3	1.4
сума																		19.0	100.0

ТЕЖИНЕ КРИТЕРИЈУМА ЗА ИЗНАЛАЖЕЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА  
**МОСТОВИМА (магистрални и регионални)**

	критер ијуми	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Геометријска средина	Техине критеријума (нормализовано)
<b>SAATU-jeva матрица- осредњена</b>																
просјечни годишни дневни саобраћај - ПГДС	1	1	1	1	1	2	5	3	3	2	4	5	5	6	2.4	14.5
број саобраћајних незгода узрокованих објектом	2	1	1	1	1	2	5	3	3	2	4	5	5	6	2.4	14.5
смртно stradala лица на локацији објекта	3	1	1	1	1	3	5	3	3	2	4	5	5	6	2.5	15.0
сужење коловоза на објекту у односу на елементе прије и после објекта	4	1	1	1	1	2	4	3	3	2	4	5	5	6	2.4	14.2
ширина коловоза на објекту	5	1/2	1/2	1/3	1/2	1	3	2	2	1	3	4	4	5	1.4	8.6
оцјена критеријума закривљености коловоза: 'С' кривина или кружни лук	6	1/5	1/5	1/5	1/4	1/3	1	1	1	1	1	2	2	3	0.7	4.1
објекат од важности - гранични прелаз	7	1/3	1/3	1/3	1/3	1/2	1	1	2	1	3	4	4	5	1.1	6.5
старост (од године изградње или претходне реконструкције)	8	1/3	1/3	1/3	1/3	1/2	1	1/2	1	1	2	3	3	5	0.9	5.4
стање објекта	9	1/2	1/2	1/2	1/2	1	1	1	1	1	4	5	4	6	1.3	7.7
материјал објекта (дрво, челик, бетонски, спрегнути, преднапрегнути)	10	1/4	1/4	1/4	1/4	1/3	1	1/3	1/2	1/4	1	2	2	4	0.6	3.5
дужина објекта	11	1/5	1/5	1/5	1/5	1/4	1/2	1/4	1/3	1/5	1/2	1	2	3	0.4	2.5
средства потребна за интервенцију	12	1/5	1/5	1/5	1/5	1/4	1/2	1/4	1/3	1/4	1/2	1/2	1	3	0.4	2.2
надморска висина објекта	13	1/6	1/6	1/6	1/6	1/5	1/3	1/5	1/5	1/6	1/4	1/3	1/3	1	0.2	1.4
															16.8	100.0

suma

ТЕЖИНЕ КРИТЕРИЈУМА ЗА ИЗНАЛАЗЕЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА  
**ТУНЕЛИМА (магистрални и регионални)**

критеријуми	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
<b>SAATU-jeva матрица- осредњена</b>															
просјечни годишњи дневни саобраћај - ПГДС	1	1	1	1	2	3	4	2	4	2	4	5	2	5	6
број саобраћајних незагода узрокованих објектом	2	1	1	1	2	3	4	2	4	2	4	5	2	5	6
смртно stradala лица на локацији објекта	3	1	1	2	2	3	4	2	4	2	4	5	2	5	7
сужење коловоза на објекту односу на елементе прије и послје објекта	4	1	1	1/2	1	2	3	2	3	2	3	5	2	4	6
саобраћајни профил тунела - недовољна висина	5	1/2	1/2	1/2	1	2	3	2	3	2	3	5	2	5	6
ширина коловоза на објекту	6	1/3	1/3	1/3	1/2	1	2	1	3	1	3	3	1	4	5
оцена критеријума закривљености коловоза: 'С' кривина или кружни лук	7	1/4	1/4	1/4	1/3	1/2	1	1	2	1	2	2	1	3	5
потреба за освјетљењем тунела	8	1/2	1/2	1/2	1/2	1	1	1	3	1	3	4	1	4	6
старост (од године изградње или претходне реконструкције)	9	1/4	1/4	1/4	1/3	1/3	1/2	1/3	1	1	2	3	1	3	5
стање објекта	10	1/2	1/2	1/2	1/2	1	1	1	1	1	3	4	1	4	6
материјал облоге (бетонски, камен, торкрет, природни)	11	1/4	1/4	1/4	1/3	1/3	1/2	1/3	1/2	1/3	1	2	1	3	5
дужина објекта	12	1/5	1/5	1/5	1/5	1/3	1/2	1/4	1/3	1/4	1/2	1	1	2	4
процуривање облоге тунела	13	1/2	1/2	1/2	1/2	1	1	1	1	1	1	1	1	4	6
средства потребна за интервенцију	14	1/5	1/5	1/5	1/4	1/5	1/4	1/3	1/4	1/3	1/4	1/2	1/4	1	4
надморска висина објекта	15	1/6	1/6	1/7	1/6	1/5	1/5	1/6	1/5	1/6	1/5	1/4	1/6	1/4	1

suma

Геометријска средина	Тежине критеријума (нормализовано)
2.4	12.7
2.4	12.7
2.5	13.4
2.0	10.5
1.8	9.7
1.2	6.2
0.9	4.6
1.2	6.6
0.7	3.9
1.2	6.2
0.6	3.2
0.4	2.3
1.0	5.2
0.3	1.8
0.2	1.1
18.8	100.0

**ТЕЖИНЕ КРИТЕРИЈУМА ЗА ИЗНАЛАЖЕЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА  
АУТОПУТЕВИМА И БРЗИМ ПУТВИМА**

	критеријуми	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Геометријска средина	Тежине критеријума (нормализовано)
<b>SAATU-јева матрица- осредњена</b> просјечни годишњи дневни саобраћај - ПГДС међународно повезивање ИРИ дефлексија стање (застор) колотрази стање (одводња) стање (опрема пута) заштитна ограда стање (заштита косина) број саобраћајних незгода смртно stradala лица надморска висина	1	1	2	3	3	2	2	3	2	3	5	1	1	5	2.2	<b>14.8</b> <b>10.0</b> <b>6.1</b> <b>6.1</b> <b>8.8</b> <b>8.8</b> <b>5.9</b> <b>7.2</b> <b>5.8</b> <b>2.2</b> <b>10.4</b> <b>12.3</b> <b>1.7</b> <b>100.0</b>
	2	1/2	1	2	2	1	1	2	1	2	5	1	1	5	1.5	
	3	1/3	1/2	1	1	1	1	1	1	1	4	1/3	1/3	4	0.9	
	4	1/3	1/2	1	1	1	1	1	1	1	4	1/3	1/3	4	0.9	
	5	1/2	1	1	1	1	1	2	1	2	4	1	1	5	1.3	
	6	1/2	1	1	1	1	1	2	1	2	4	1	1	5	1.3	
	7	1/3	1/2	1	1	1/2	1/2	1	1	1	4	1	1/3	4	0.9	
	8	1/2	1	1	1	1	1	1	1	2	4	1/2	1/3	4	1.1	
	9	1/3	1/2	1	1	1/2	1/2	1	1	1/2	4	1	1/2	4	0.9	
	10	1/5	1/5	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1	1/3	1/3	2	0.3	
	11	1	1	3	3	1	1	1	2	1	3	1	1	6	1.6	
	12	1	1	3	3	1	1	3	3	2	3	1	1	6	1.8	
	13	1/5	1/5	1/4	1/4	1/5	1/5	1/4	1/4	1/4	1/2	1/6	1/6	1	0.3	
сума															15.0	100.0

**ТЕЖИНЕ КРИТЕРИЈУМА ЗА ИЗНАЛАЖЕЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА  
МОСТОВИМА (аутопутеви и брзи путеве)**

критеријуми	критеријуми											Геометријска средина	Тежине критеријума (нормализовано)			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11					
<b>СААТУјева матрица- осредњена</b>																
просјечни годишњи дневни саобраћај - ПГДС	1	1	1	6	4	2	2	2	2	3	3				2.1	16.2
број саобраћајних незгода узрокованих објектом	2	1	1	6	4	2	3	3	3	3	3				2.3	18.1
смртно страдала лица на локацији објекта	3	1	1	6	4	3	3	3	3	3	3				2.4	18.8
Дужина објекта	4	1/6	1/6	1/6	1	1/3	1/3	1/3	1/3	1/3	1/3				0.4	2.9
старост (од године изградње или претходне реконструкције)	5	1/4	1/4	1/4	1	1	1	1	1	1	1				0.7	5.3
објекат од важности - гранични прелаз + северо	6	1/2	1/2	1/3	3	1	1	1	1	1	2				1.0	7.7
колотрази	7	1/2	1/3	1/3	3	1	1	1	1	1	1				0.9	7.0
стање објекта (доња конструкција)	8	1/2	1/3	1/3	3	1	1	1	1	1	1				0.8	6.6
стање објекта (горња конструкција)	9	1/2	1/3	1/3	3	1	1	1	1	1	1				0.8	6.6
стање (одводња)	10	1/3	1/3	1/3	3	1	1/2	1	1	1	1				0.8	5.9
опрема моста	11	1/3	1/3	1/3	1	1	1/2	1	1	1	1				0.7	5.0
сума															13.0	100.0

**ТЕЖИНЕ КРИТЕРИЈУМА ЗА ИЗНАЛАЖЕЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА  
ТУНЕЛИМА (аутопутеви и брзи путеви)**

критеријуми	критеријуми													Геометријска средина	Тежине критеријума (нормализовано)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1	1	1	1	4	3	2	2	2	2	3	2	4	2	2.0	13.5
2	1	1	1	5	3	3	2	2	2	4	2	4	3	2.3	
3	1	1	1	5	4	3	2	2	2	4	2	5	3	2.4	
4	1/4	1/5	1/5	1	1	1/2	1	1/2	1	1/2	1	1/3	2	0.6	
5	1/3	1/3	1/4	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	0.9	
6	1/2	1/3	1/3	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	0.9	
7	1/2	1/3	1/3	2	1	1	1	1	1	2	1	3	1	1.0	
8	1/2	1/2	1/2	1	1	1	1	1	1	3	1	3	2	1.1	
9	1/2	1/2	1/2	2	1	1	1	1	1	2	1	3	2	1.1	
10	1/3	1/4	1/4	1	1/2	1/2	1/2	1/3	1/2	1	1	2	1	0.6	
11	1/2	1/2	1/2	3	1	1	1	1	1	1	1	4	2	1.1	
12	1/4	1/4	1/5	1/2	1/3	1/3	1/3	1/3	1/3	1/2	1/4	1	1	0.4	
13	1/2	1/3	1/3	1	1	1	1/2	1/2	1/2	1	1/2	1	1	0.7	
сума														15.0	100.0

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, додијеле одговарајуће бројчане вриједности. Комбинацијом ових појединачних оцјена критеријума и тежина самих критеријума, приказаних у претходним табелама, 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).

## 9. АКЦИОНИ ПЛАН

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:

Табела 13: План изградње аутопутева

	ауто-пут/ поддионице	дужи на (km)	студијс ка и простор но планска докум.	техничк а докум.	Рок реализације	извори финанси- рања
<b>1</b>	Бања Лука – Добој					
	Бања Лука – Прњавор	35,3	+	+	2016.	EIB
	Прњавор–Добој	36,6	+	+	2018.	EBRD
<b>2</b>	Мост на Сави		+	2016.	2016–2020.	WBIF, вл. средства
<b>3</b>	Гламочани - Млиништа – граница са ФБиХ (93 km)					
	<u>Гламочани – пут Авноја (Мркоњић Град)</u>	62,35	2016.	2017.	2017–2021.	преговори у току
	<u>Пут Авноја (Мркоњић Град) – Млиништа – граница са ФБиХ</u>	30,65	до 2018.	до 2018.	2018–2025.	преговори у току
<b>4</b>	Вукосавље–Добој (Коридор Vc)	46,6	+	+	2018–2025.	-
<b>5</b>	Бања Лука – Приједор – Нови Град – граница са Републиком Хрватском	72	2016.	до 2018.	2018–2025.	преговори у току
<b>6</b>	Вукосавље – Брчко – Бијељина – граница са Републиком Србијом (98 km)					
	Вукосавље - Модрича –	67	до 2020.	до 2020.	2020–2030.	-
	Брчко – Бијељина – граница са Републиком Србијом	31	до 2020.	до 2020.	2020–2030.	-
<b>7</b>	Јадранско-јонски ауто-пут кроз Републику Српску	95	до 2020.	до 2020.	2020–2030.	-

Табела 14: План изградње брзих путева

	брзи пут	дужина (km)	Динамика реализације
1	Лукавица–Пале–Соколац–Рогатица–Вишеград–Вардиште*	128	2016–2030.
2	Бијељина–Зворник–Соколац	145	2016–2030.
3	Требиње–Билећа–Гацко–Фоча–Миљевно–Устипрача–Вишеград	-	2016–2030.
4	Приједор – Козарска Дубица – Доња Градина	50	2016–2030.
5	Бања Лука – Челинац – Котор Варош – Ободник	50	2016–2030.

\* Техничка документације у фази израде

Напомена: Табела „План изградње брзих путева“ нема колону *извори финансирања*, јер још нису одређени

План изградње магистралних и регионалних путева

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 континуираног 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:

	Путни правац	дужина (km)	Динамика реализације	извори финансирања
1	М-18 Фоча – Шћебан 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 – граница ентитета	42,8	2016–2020.	Кредитна и властита средства
4	Р-413 Котор Варош – Митровићи	19,1	2016–2020.	Кредитна и властита средства

5	Р-477 Подградци– Мраковица	17	2016–2020.	Кредитна и власита средства
6	Р-477а Мљечаница– Мраковица	10	2016–2025	Кредитна и власита средства

#### План изградње обилазница

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.

#### Рехабилитација путева

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

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

## 10. ЗАКЉУЧАК

У периоду од протеклих 20 година, учињени су значајни напори на унапређењу квалитета мреже јавних путева у Републици Српској. И поред тога, тренутно стање мреже није задовољавајуће, и међу најлошијим је у Европи. Да би се квалитет јавних путева што више приближио оном у земљама у окружењу, потребно је унаприједити само управљање, постојећим јавним путевима, али и градњом нових.

Основни предуслов да би се ово остварило јесте стратешко планирање, и његово досљедно спровођење. Стратегија развоја јавних путева у Републици Српској до 2025. године је дала основу за израду Програма. Програм за спровођење Стратегије ће служити Министарству саобраћаја и веза да, у сарадњи са јавним предузећима задуженим за управљање путевима, као и јединицама локалне самоуправе, систематски ради на унапређивању мреже јавних путева, с акцентом на безбједности саобраћаја, одрживим финансирањем, и очувањем животне средине.

Програм, на приједлог Министарства саобраћаја и веза, доноси Влада Републике Српске, на период од четири године. С обзиром на то да је Стратегија предвиђена за плански период од десет година, значи да ће у том периоду бити донесена три Програма. При изради сваког од ових програма, потребно је анализирати стварно стање, те Програм ускладити са Стратегијом, Просторним планом, претходним Програмом и стањем на терену.

**ОБРАЗЛОЖЕЊЕ**  
**ПРИЈЕДЛОГА СТРАТЕГИЈЕ РАЗВОЈА ЈАВНИХ ПУТЕВА**  
**У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ ЗА ПЕРИОД**  
**2016–2025. ГОДИНА**

## **I УСТАВНИ ОСНОВ**

Уставни основ за доношење Стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година садржан је у Амандману XXXII на члан 68. т. 6, 8. и 12. Устава Републике Српске, према којима Република уређује и обезбјеђује својинске и облигационе односе и заштиту свих облика својине, правни положај предузећа и других организација, као и основне циљеве и правце привредног развоја, те политику и мјере за усмјеравање развоја.

Законски основ за доношење Стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година садржан је у члану 13. ст. 1, 2. и 3. Закона о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13).

## **II УСКЛАЂЕНОСТ СА УСТАВОМ, ПРАВНИМ СИСТЕМОМ И ПРАВИЛИМА НОРМАТИВНОПРАВНЕ ТЕХНИКЕ**

Према Мишљењу Републичког секретаријата за законодавство број: 22/02-021-519/16 од 1. јула 2016. године, уставни основ за доношење ове стратегије садржан је у Амандману XXXII на члан 68. т. 6. и 8. Устава Републике Српске, према којима Република уређује и обезбјеђује својинске и облигационе односе и заштиту свих облика својине, правни положај предузећа и других организација, као и основне циљеве и правце привредног развоја, те политику и мјере за усмјеравање развоја. Такође, чланом 13. Закона о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13), прописано је да Стратегију развоја јавних путева, узувез локалних путева и улица у насељу, доноси Народна скупштина Републике Српске на приједлог Владе, а према члану 70. Устава, Народна скупштина доноси законе, друге прописе и опште акте.

Овај секретаријат је на Нацрт стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година, актом број: 22/02-021-175/16 од 3. марта 2016. године, дао позитивно мишљење, а Народна скупштина је Нацрт ове стратегије усвојила на 11. редовној сједници, одржаној 14. априла. 2016. године.

Због значаја саобраћаја за развој привреде и свеукупног живота, овом стратегијом дефинише се тренутно стање путне мреже, основни циљеви развоја, и начини њихове реализације. Исто тако, при њеној изради имао се у виду и дугорочни циљ Републике о приближавању, односно приступању Европској унији.

Разлике између Нацрта и Приједлога ове стратегије, које су резултат скупштинске расправе, односе се на тачку 6. Развој путне мреже, која је у дијелу дугорочног развоја мреже јавних путева допуњена новим правцем Тузла–Лопаре–Ћелићи–Брчко. Поред наведеног, у тачки 9. Акциони план измијењена је динамика реализације пројеката, а план је допуњен пројектима који се односе на реконструкцију и изградњу путних праваца, те рехабилитацију путне мреже у складу са дефинисаним приоритетима.

Будући да је Републички секретаријат за законодавство утврдио да је овај приједлог усклађен са Уставом и правним системом Републике, мишљења смо да се Приједлог стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година може упутити даље на разматрање.

### III УСКЛАЂЕНОСТ СА ПРАВНИМ ПОРЕТКОМ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

Након увида у прописе Европске уније и анализе Приједлога стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година, није установљено да право ЕУ садржи обавезујуће изворе који су релевантни за предмет регулисања достављеног приједлога, те због тога у Изјави о усклађености стоји оцјена „непримјењиво“.

Постоји широк стратешки и институционални оквир који је уобзирен приликом израде Стратегије, и то:

- Бијела књига „Европска транспортна политика за 2010. годину: Вријеме одлуке“, успоставља заједничке циљеве политике транспорта ЕУ, засноване на системском планирању, водећи рачуна о интермодалности. У основи, 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 НЛГ, 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.

Европска унија помаже инвестиционе пројекте у оквиру програма IPA (*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 ЕК, 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.

SEETO (Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу – *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.

Доношењем Стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година дјелимично ће се испунити обавезе из члана 106. ССП, којим је, између осталог, одређено да ће уговорне стране усмјерити сарадњу на приоритете EU *acquis* из области саобраћаја.

### IV РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ СТРАТЕГИЈЕ

Законом о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13) прописано је доношење стратешких докумената развоја мреже јавних путева, период спровођења, као и да се спровођење заснива на просторним, саобраћајним, техничким, еколошким, демографским и другим анализама.

Стратегију развоја мреже јавних путева, изузев локалних путева и улица у насељу (у даљем тексту: Стратегија) доноси Народна скупштина Републике Српске, на приједлог

Владе Републике Српске, на период од десет година. Стратегију развоја локалних путева и улица у насељу доноси јединица локалне самоуправе.

На територији Републике Српске путну мрежу чини 34 km ауто-пута, 1.766,106 km магистралних и 2.142,856 km регионалних путева. На основу Закона о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број 89/13) ауто-путевима и брзим путевима управља Јавно предузеће „Аутопутеви Републике Српске“ друштво са ограниченом одговорношћу Бања Лука, а магистралним и регионалним путевима Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“ друштво са ограниченом одговорношћу Бања Лука. Основну путну мрежу увећава и 223,14 km осталих путева који су посебним одлукама Владе Републике Српске проглашени битним за функционисање укупног саобраћаја на територији Републике Српске и предати Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“ друштво са ограниченом одговорношћу Бања Лука на управљање.

Стање настало након потписивања Дејтонског споразума и административног разграничења Републике Српске и Федерације БиХ је такво да је дошло до великих преусмјеравања саобраћаја на нове ентитетске путне правце. Главни саобраћајни токови у Републици Српској се одвијају неким дијеловима старих магистралних и регионалних путева, као и новокатегорисаним магистралним и регионалним путевима, насталим од локалних и некатегорисаних путева. Ови путеви су пројектовани и изграђени за другачија саобраћајна оптерећења и токове, него што у овом моменту путеви служе.

У Републици Српској, сходно Просторном плану Републике Српске, предвиђена је изградња 416 km ауто-путева и 468 km брзих путева.

Имајући у виду наведено, неопходно је стратешки приступити планирању, пројектовању, изградњи, реконструкцији и одржавању ауто-путева, брзих, магистралних и регионалних путева у Републици Српској. С обзиром на чињеницу да се увијек примјењује категоризација путева наслијеђена из претходне државе, неопходно је стратешки приступити и утврђивању мјерила и критеријума категоризације путева, а затим и самој категоризацији. Стратешки приступ је неопходан приликом изналажења начина финансирања изградње путне инфраструктуре.

Стратегија дефинише критеријуме и мјерила за нову категоризацију путева, критеријуме за одређивање приоритета грађења и реконструкције ауто-путева, брзих, магистралних и регионалних путева, критеријуме за одређивање приоритета одржавања и заштите постојећих ауто-путева, брзих, магистралних и регионалних путева, на основу којих ће јавна предузећа која су законом овлашћена за управљање ауто-путевима, брзим, магистралним и регионалним путева у Републици Српској доносити своје годишње и средњорочне планове рада.

## **V ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНИХ РЈЕШЕЊА**

### **ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ**

У овом дијелу Стратегије описано је који међународни путни правци пролазе у окружењу или кроз Републику Српску (Паневропски Коридор X: Салзбург [А] – Љубљана [SLO] – Загреб [HR] – Београд [SRB] – Ниш [SRB] – Скопље [MK] – Велес [MK] – Солун [GR], те Коридор Vb: Ријека [HR] – Загреб [HR] – Будимпешта [H], Коридор Vc: Плоче [HR] – Сарајево [BiH] – Осиек [HR] – Будимпешта [H], Рута 1: Босиљево2 [HR] – Сплит [HR] – Плоче [HR] – Неум [BiH] – Дубровник [HR] – Требиње (BiH) – Бар [MNE], Рута 2a: Окучани [HR] – Бања Лука [BiH] – Лашва [BiH], Рута 2b: Сарајево [BiH] – Подгорица

[MNE] – Воре [AL], и Рута 3: Сарајево [BiH] – Подроманија – Рогатица – Међеђа – Вишеград – Доње Вардиште [граница SRB]). Такође констатовани су постојећи стратешки, плански и законски документи (Измјена и допуна Просторног плана Републике Српске до 2025. године, Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске за период 2013–2022. година, Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, 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 и 22/13], 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 И ЊЕНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ

Стратегија садржи опис постојеће путне мреже коју чини аутопут Градишка – Бања Лука, дужине 32 km, магистрални путеви укупне дужине 1.767,88 km, регионални путеви укупне дужине 2.104,83 km и локални путеви укупне дужине око 6.030 km. Сагледано је стање коловозних конструкција, објеката напуто, безбједност путева, управљање путном мрежом, рјешавање имовинско правних односа и финансирање путне мреже. Урађена је SWOT анализа, односно оцјена постојеће путне мреже.

#### ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ

Стратегијом је дефинисана основна визија, а то је унапређивање привреде и развоја Републике Српске, кроз одржив, дјелотворан и безбједан друмски саобраћајни систем. Дефинисан је општи циљ – ефикасно управљање путном мрежом, које је усклађено према реалним потребама, са стручним и технички опремљеним кадром, као и оперативни циљеви.

#### ОСНОВЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ

У Стратегији је констатовано да се реализација стратешких циљева у области транспорта не може 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. С тим у вези дат је осврт на одређене параметре, као што су индикатори промјене саобраћајних токова, становништво, бруто домаћи производ, моторизација, запосленост и друго.

#### РАЗВОЈ ПУТНЕ МРЕЖЕ

У овом дијелу дат је преглед главних друмских транспортних оса, стратешки важних за Републику Српску, усклађене са HLG и Основном мрежом, преглед пројеката на територији Републике Српске који ће допринијети побољшању међународног, регионалног и унутрашњег транспорта, приједлог системског приступ одржавању путне мреже, приједлог управљања трошковима, очување животне средине, унапређивање безбједности.

#### КАТЕГОРИЗАЦИЈА ПУТНЕ МРЕЖЕ

У овом дијелу дат је приједлог критеријума за категоризацију ауто-путева, брзих, магистралних и регионалних путева. Предложени су основни и допунски услови за категоризацију.

#### КРИТЕРИЈУМИ ЗА ОДРЕЂИВАЊЕ ПРИОРИТЕТА ИНТЕРВЕНЦИЈА НА ПУТНОЈ МРЕЖИ

У овом дијелу дат је приједлог критеријума за оцјену приоритета на путној мрежи, корелациона веза између критеријума, утврђивање тежине критеријума, и дат приједлог на који начин ће се доћи до коначног одређивања приоритета интервенција.

#### **АКЦИОНИ ПЛАН**

У овом дијелу дат је план изградње мреже ауто-путева и брзих путева са оквирном динамиком реализације и финансијским средствима.

#### **ЗАКЉУЧАК**

У овом дијелу дата је оцјена постојећег стања и приједлог које активности треба покренути и реализовати у задатом периоду.

### **VI РАЗЛИКЕ ПРИЈЕДЛОГА У ОДНОСУ НА НАЦРТ ЗАКОНА**

Нацрт стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година усвојен је на 11. сједници Народне скупштине Републике Српске, одржаној 14. априла 2016. године.

У односу на текст Нацрта стратегије у тексту Приједлога стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година дошло је до сљедећих измјена:

- у дијелу 6. Развој путне мреже, 6.2. Дугорочни развој мреже јавних путева приједлог проширења Основне и Свеубухватне мреже допуњен је са путним правцем Тузла–Лопаре–Ћелић–Брчко.
- У дијелу 9. Акциони план измијењена је динамика реализације пројеката. План је допуњен са пројектима који се односе на реконструкцију и изградњу путних праваца. Такође, планирана је рехабилитација путне мреже у складу са дефинисаним приоритетима.

Током израде Приједлога стратегије разматрани су сви приједлози и коментари на Нацрт стратегије које су дали народни посланици.

Коментари који нису предмет Стратегије размотриће се током реализације активности које су у току или које слиједе након доношења стратегије, и то:

- приједлози за категоризацију путева,
- санација опасних мјеста,
- рехабилитација путева.

### **VII ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА И ЕКОНОМСКА ОПРАВДАНОСТ ДОНОШЕЊА СТРАТЕГИЈЕ**

За спровођење Стратегије развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016–2025. година потребно је осим средстава јавних предузећа која управљају ауто-путевима, брзим, магистралним и регионалним путевима обезбиједити и додатна средства у зависности од начина инвестирања у пројекат (кредит, концесија, ЈПП), а према динамици реализације појединих пројеката.