

BOSNA I HERCEGOVINA

Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine

maj 2015. godine

Sadržaj

1	Vizija	4
2	Ciljevi	5
3	Osnovni principi	6
4	Opredjeljenja	9
4.1	Podsticanje evropskih integracija BiH i regionalne saradnje	9
4.2	Podsticanje održivog ekonomskog i društvenog razvoja	10
4.2.1	Osiguravanje institucionalne efikasnosti	10
4.2.2	Osiguravanje finansijske održivosti.....	11
4.2.3	Stimuliranje ekonomskog razvoja.....	12
4.2.4	Briga o okolišnim i društvenim uticajima.....	15
5	Smjernice za realizaciju Okvirne saobraćajne politike.....	18

Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine

za period od 2015. do 2030. godine

Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2015. do 2030. godine je okvirni i bazni dokument, na osnovu kojeg će se u procesu napretka i razvoja saobraćajnog sektora (u daljnjem tekstu: sektor) donositi strategija razvoja, propisi, programi, planovi i drugi akti, te odlučivati o smjerovima razvoja, akcionim planovima i prioritetima na nivou Bosne i Hercegovine, njenih entiteta i Brčko Distrikta BiH, a u skladu sa Ustavom BiH.

Izrađena je:

Polazeći od opredjeljenja za razvojem Bosne i Hercegovine kao modernog društva s razvijenom ekonomijom sposobnom da se uključi u regionalne i evropske integracije i postane dio njih;

Imajući u vidu da je saobraćajni sistem izuzetna potreba građana i ekonomije i da ima značajnu ulogu u ukupnom društvenom i ekonomskom razvoju i budućnosti Bosne i Hercegovine, te da predstavlja ključ za smanjenje razvojnog raskoraka između Bosne i Hercegovine i Evropske unije i snažno sredstvo integracionih procesa;

Uzimajući u obzir interese privrednih subjekata, institucija, javnog i privatnog sektora, kao i svih društvenih grupa i svakog građanina Bosne i Hercegovine;

Razumijevajući i prihvatajući specifičnu odgovornost i odlučujuću ulogu Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, entitetskih vlada, Vlade Brčko Distrikta BiH, parlamenata i drugih relevantnih subjekata, prije svega za stvaranje pogodnog ambijenta za ubrzani razvoj i izgradnju adekvatne saobraćajne infrastrukture i servisa usvajanjem adekvatne politike, strategija i akcionih planova.

1 Vizija

Vizija saobraćajnog sektora Bosne i Hercegovine iskazana je na sljedeći način:

1. Ekonomičnim i efikasnim saobraćajnim sistemom, eksploatišući koristi svake vrste saobraćaja pri najnižim mogućim troškovima, uz visok stepen sigurnosti i pružajući najviši mogući kvalitet usluga, postići punu efektivnost saobraćajnih usluga za građane i ekonomiju, kao i ekonomski i društveni rast i razvoj Bosne i Hercegovine, njenih entiteta i Brčko Distrikta BiH.
2. Razvoj saobraćajnog sistema usmjeren na tržišni i konkurencijski osnov, a adekvatnim regulatornim okvirom osigurati zaštitu korisnika saobraćajnih usluga od monopolističkog ponašanja pružalaca usluga, bez favoriziranja bilo kog pojedinačno ili jedne vrste saobraćaja u odnosu na druge.
3. Saobraćajni sistem zemlje potpuno usklađen s propisima i standardima Evropske unije (EU), pravilima Svjetske trgovinske organizacije (WTO), a u skladu sa Ustavom Bosne i Hercegovine.

2 Ciljevi

Ukupan cilj *Okvirne saobraćajne politike* Bosne i Hercegovine je održiv razvoj saobraćajnog sistema države, entiteta i Brčko Distrikta BiH, zasnovan na očekivanom ekonomskom i društvenom razvoju države, zadovoljenju potreba za poboljšanom mobilnošću tereta i ljudi, fizičkom pristupu tržištima, radnim mjestima, obrazovnim centrima i ostalim društvenim i ekonomskim zahtjevima. Potrebno je povećati mobilnost tereta, kapitala i ljudi u novim procesima globalizacije, deregulacije, slobodnih tržišta, integracija i dr. u oblasti saobraćaja.

Dostizanje ukupnog cilja zahtijeva da svaka vrsta saobraćaja, uključujući intermodalni i kombinirani saobraćaj, doprinosi dostizanju sljedećih ciljeva:

- ❑ **zadovoljiti društvenu i ekonomsku tražnju,**
- ❑ **pružiti najviši nivo usluge pri najnižim mogućim troškovima,**
- ❑ **ispunjavati zahtjeve u pogledu informacionog sistema i sigurnosti,**
- ❑ **biti finansijski održiv i na osnovu glavnih izvora finansiranja, od korisničkih naknada, općih budžetskih izvora do privatnog sektora, zadovoljavati potrebe održavanja, poboljšanja i razvoja saobraćajne infrastrukture,**
- ❑ **biti reguliran u skladu sa standardima i propisima EU i Ustavom Bosne i Hercegovine,**
- ❑ **imati minimalno dopušteni negativan uticaj na okoliš i**
- ❑ **osigurati razvoj saobraćaja u funkciji evropske povezanosti Bosne i Hercegovine.**

3 Osnovni principi

Politička volja i opredjeljenje. Ovo je preduslov za dostizanje željenog stanja i ciljeva *Okvirne saobraćajne politike*. Zbog toga, od najveće je važnosti otvorena i transparentna rasprava o politici i strategiji *sektora*, s ključnim javnim i privatnim zainteresiranim stranama.

Učvršćivanje takvog partnerstva ostvaruje dugoročno učešće onih koji će provoditi *Okvirnu politiku* i snositi troškove njenog provođenja.

Usklađenost između politike, strategije i utroška finansijskih sredstava. Usklađenost strateških dokumenata na svim nivoima vlasti (država, entitet, Brčko Distrikt BiH, kanton i općina) preduslov je za postizanje ciljeva i rezultata formuliranih u *Okvirnoj saobraćajnoj politici*. Programiranje rashoda mora biti elaborirano zajedno s finansijskim institucijama u pripremi višegodišnjih budžetskih *programa* s odgovarajućim *srednjoročnim okvirima utroška finansijskih sredstava*. Redovni dijalog i koordinacija esencijalni su za osiguravanje transparentnosti, konzistentnosti i efikasnog upravljanja *sektorom*, uključujući nadzor i ocjenu programa i projekata koji su u fazi realizacije.

Sektorski pristup. Slijeđenje ovog pristupa jedan je od stubova stabilne *Okvirne saobraćajne politike*. Glavna promjena u ovom pristupu je rješavanje saobraćajnih problema na osnovu dogovorenih zajedničkih metoda i kriterija za određivanje prioriteta i pouzdanih informacionih sistema. Također, ovaj pristup omogućava integraciju raznih vrsta saobraćaja koncentrirajući se na strateške mreže i usluge (npr. osnovna mreža), sprečavajući rasipanje ograničenih budžetskih resursa raspoloživih za investicije u saobraćajnu infrastrukturu i operacije.

Uravnotežen pristup sektoru saobraćaja. Osiguravanje uravnoteženog pristupa u *sektoru saobraćaja* važno je za održiv ekonomski i društveni razvoj zemlje. Ovo će omogućiti puni doprinos *Okvirne saobraćajne politike* dugoročnom razvoju Bosne i Hercegovine, kao i njenih entiteta i Brčko Distrikta BiH.

Princip planiranja održavanja, rekonstrukcije i izgradnje. Prilikom dodjele (raspodjele) raspoloživih sredstava najuobičajeniji princip je dati prioritet održavanju postojeće saobraćajne infrastrukture i sredstava, što se posebno odnosi na podsektore puteva i željeznica. Redovno i periodično održavanje, uključujući eliminiranje zaostalog neodržavanja,

mora dobiti planski prioritet nad rekonstrukcijom ili novogradnjom, tretiranim kao poboljšanja. Ova vrsta pristupa sprečava propadanje prethodnih investicija i predstavlja troškovno najefektivniji pristup u upravljanju infrastrukturom.

Komponenta poboljšanja sigurnosti mora biti uvrštena i ocjenjivana uz planske prioritete.

Poboljšanje efikasnosti saobraćaja. Efikasnost saobraćaja mora biti poboljšana fer-cjenovnom konkurencijom zasnovanom na pristupu komercijalnog određivanja cijena, što bi trebalo ohrabriti i dati više izbora korisnicima saobraćaja. Također je važno ukloniti uska grla, uključujući smanjenje zadržavanja i troškova, a što se posebno odnosi na zadržavanja i troškove na glavnim graničnim prijelazima.

Komercijalizacija i privatizacija. Ovaj princip treba biti razmatran kao glavni korak za prevazilaženje naslijeđenih neefikasnosti i predvidljivih prepreka u *sektoru*. Uključivanje privatnog sektora u pružanju saobraćajnih usluga mora sadržavati ocjenu očekivanih koristi od takvog uključivanja, čiji je primarni cilj smanjenje troškova za korisnike, veći izbor za korisnike, izbjegavajući monopole na osnovu shema za fer-cijene, usklađenost sa sigurnosnim pravilima i smanjenje negativnih uticaja na okoliš. Ovo uključivanje odnosi se na svaku vrstu saobraćaja u *sektoru* i traži dodatno ohrabrenje za donošenje prikladnog regulativnog okvira, posebno za usluge u podsektorima željeznica, civilnog zrakoplovstva, unutrašnjih plovnih puteva, intermodalnom saobraćaju i dr.

Princip "korisnik plaća". Preduslov za poboljšanu održivost saobraćajne infrastrukture zemlje je usvajanje principa naknade troškova, koji pretpostavlja veću komercijalizaciju u upravljanju infrastrukturom.

Ovo se posebno odnosi na poštivanje prilagođenih i zaštićenih korisničkih naknada prikupljenih posredstvom uobičajenih instrumenata kao što su: putarine, akcize, naknade iz registracije, naknade iz dozvola itd. Ovaj princip odnosi se na svaku vrstu saobraćaja, a ne samo za puteve, koje su tradicionalno najnaprednije u korištenju navedenih instrumenata. Princip se izvorno odnosi na uobičajen termin "*korisnik plaća*", koji pretpostavlja da korisnici plaćaju punu cijenu u odnosu na nivo pruženih usluga.

Sigurnost ispred svega. Sigurnost treba postati najviši prioritet da bi se smanjio veliki broj udesa, posebno u podsektoru puteva, i da bi se smanjili relativno visoki društveni troškovi koji proizlaze iz tih udesa.

Aktivno se odnositi prema okolišnim i društvenim pitanjima. Ovaj princip pretpostavlja aktivan odnos prema navedenim pitanjima u *Okvirnoj saobraćajnoj politici*.

To uključuje mjere koje mogu doprinijeti troškovno najefektivnijem načinu smanjenja ili ublažavanja negativnih okolišnih efekata prouzrokovanih saobraćajnim operacijama. Regulativa koja se odnosi na zaposlene u saobraćaju treba uključivati socijalne aspekte, a primjena takve regulative smanjit će uticaj „sive ekonomije“.

4 Opredjeljenja

Sektor saobraćaja treba doprinijeti postizanju i sljedećih ciljeva:

- (i) stvoriti uslove za održiv i uravnotežen ekonomski razvoj,
- (ii) poboljšati životni standard i
- (iii) ubrzati evropske integracije.

Mada u zemlji sa srednjim nivoom prihoda stanovništva poput Bosne i Hercegovine nema direktne korelacije između *Okvirne saobraćajne politike* i poboljšanja životnog standarda, Vijeće ministara BiH, vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH čvrsto su opredijeljeni za poboljšanje životnog standarda ciljevima koji se koriste kao dva glavna strateška pristupa za *Okvirnu saobraćajnu politiku*:

- (i) podsticanje evropskih integracija BiH i regionalne saradnje i
- (ii) podsticanje održivog društvenog i ekonomskog razvoja.

4.1 Podsticanje evropskih integracija BiH i regionalne saradnje

Sektor treba doprinijeti procesu integracije u EU. *Protokolom o kopnenom saobraćaju* uz Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju identificiran je obuhvat reforme i restrukturiranja *sektora* dostignut do sada. To pruža osnov za saradnju s EU u sljedećim pitanjima:

- ❑ koordiniran razvoj saobraćajne infrastrukture,
- ❑ pristup tržištu, na recipročnom osnovu, u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja,
- ❑ bitne zakonske i administrativne mjere podrške, uključujući komercijalne, poreske, društvene i tehničke mjere,
- ❑ razvijanje saobraćajnog sistema koji ispunjava okolišne potrebe, kao i redovna razmjena informacija o saobraćajnoj politici, posebno u vezi sa saobraćajnom infrastrukturom.

U tom smislu, vlasti u Bosni i Hercegovini opredijeljene su u izvršenju sljedećih aktivnosti:

1. Nastaviti koordinaciju s EU u vezi s planiranjem infrastrukture i propisa u sektoru.
2. Na raznim nivoima vlast će uspostaviti procedure za osiguranje konzistentnosti <i>Okvirne saobraćajne politike</i> s predstojećim dokumentima elaboriranim na nivou entiteta, Brčko Distrikta BiH, kantona ili općina.
3. Preduzeti potrebne korake za razvoj multimodalne regionalne saobraćajne mreže.
4. Preduzeti sve potrebne korake u skladu s <i>Protokolom o kopnenom saobraćaju</i> za provođenje značajnih razvojnih projekata koji se odnose na putne i željezničke pravce u Bosni i Hercegovini.
5. Preduzeti intenzivne programe obuke i promovirati <i>twinning</i> inicijative s vladama država članica EU.

4.2 Podsticanje održivog ekonomskog i društvenog razvoja

Razvojem *sektora* doprinosi se stvaranju uslova za održiv i stalan ekonomski razvoj na sljedeći način:

- (i) osiguravanjem institucionalne efikasnosti,
- (ii) osiguravanjem finansijske održivosti,
- (iii) stimuliranjem ekonomskog razvoja i
- (iv) brigom o okolišnim i društvenim uticajima.

4.2.1 Osiguravanje institucionalne efikasnosti

S ciljem osiguranja institucionalne efikasnosti, nadležne vlasti uradit će sljedeće:

6. Uraditi detaljan pregled mehanizama za provođenje i uspostaviti racionalan i konzistentan zakonski i institucionalni okvir djelovanja u sektoru.
7. Svi nivoi vlasti osigurati će konzistentnost, transparentnost i primjenjivost zakonskih akata širom zemlje na pristupu jednoobraznosti da bi se ispunile obaveze preuzete iz bilateralnih sporazuma i <i>Protokola o kopnenom saobraćaju uz Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju</i> i postigli ciljevi <i>Okvirne saobraćajne politike</i> .
8. Aktivno raditi na stvaranju finansijske održivosti željezničkog sektora.
9. Nastaviti sa usklađivanjem zakonodavstva u podsektoru zrakoplovstva s odgovarajućim

<p><i>acquisom</i> i ustavom, a u skladu sa Sporazumom ECAA, posebno u odnosu na ICAO, EASA i Eurocontrol, te nastaviti s provođenjem Strategije razvoja sistema za upravljanje zračnim saobraćajem u BiH.</p>
<p>10. Elaborirati posebnu strategiju o pomorskom saobraćaju, pri čemu je potrebno razmotriti sve moguće načine promocije intermodalnosti.</p>

4.2.2 Osiguranje finansijske održivosti

Pristup i mobilnost za sve moraju biti održivi održavanjem postojećih infrastrukturnih mreža i njihovom racionalnom i pravovremenom razvoju. Srednjoročna makroekonomska perspektiva pokazuje da će fiskalna ograničenja biti takva da se kapitalna ulaganja moraju koristiti na troškovno najefikasniji način. U tom smislu, vlasti u Bosni i Hercegovini su opredijeljene:

<p>11. U skladu s međunarodnim sporazumima i Ustavom Bosne i Hercegovine, svoje postojeće standarde i propise za održavanje, kao i za poboljšanje i razvoj infrastrukture uskladiti s evropskim.</p>
<p>12. Primijeniti princip „korisnik plaća“ kao vodeći princip za održavanje saobraćajne infrastrukture.</p>
<p>13. Elaborirati opći i racionalni sistem vrednovanja infrastrukturnih projekata.</p>
<p>14. Nastaviti:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) elaborirati i stalno ažurirati sektorske programe s višegodišnjim okvirnim budžetom i <i>Srednjoročnim okvirom rashoda</i> i (ii) promovirati standardizaciju finansijskih izvještavanja, posebno u smislu javne transparentnosti.
<p>15. U skladu s obavezama proisteklim iz Protokola o stabilizaciji i pridruživanju, a s ciljem usklađivanja oporezivanja za puteve, predvidjeti pregovore preduzimajući u međuvremenu uvid u iznose izdvajanja iz naknada, kao i metode za njihov obračun. Uzimajući u obzir finansijske potrebe za propisno održavanje putne mreže, revidirana struktura korisničkih naknada bit će elaborirana i provedena.</p>
<p>16. Uskladiti akcizu za gorivo i naknadu iz registracije vozila usmjerenih za održavanje (redovno, periodično i zimsko), u skladu s direktivama EU.</p>
<p>17. Osigurati adekvatna izdvajanja iz korisničkih naknada za puteve za javna drumsko preduzeća, uz poboljšanje predvidljivosti finansiranja putem budžetskih programa i sistematiziranjem korištenja <i>Srednjoročnog okvira rashoda</i> usaglašenog s nadležnostima definiranim Ustavom BiH.</p>

<p>18. Utvrditi posebne naknade za puteve putem akciza na privremenoj osnovi za poboljšanja na magistralnoj i regionalnoj putnoj mreži i izgradnji autoputeva, držeći ukupan nivo oporezivanja potrošnje goriva slično kao u susjednim zemljama koje se takmiče na istim tržištima.</p> <p>Ovo će doprinijeti privlačnosti projekata za modele JPP.</p>
<p>19. Da bi se prevazišao nedostatak praktičnog iskustva s JPP projektima u zemlji, mobilizirati međunarodnu tehničku stručnu pomoć za izgradnju kapaciteta na osnovu najboljih međunarodnih praksi i regionalnih iskustava.</p>
<p>21. U željeznicama finansijska održivost može se razmatrati samo dugoročno, uz finansijsku podršku entitetskih vlada i vanjskih finansijera za vrijeme restrukturiranja ovog podsektora, u skladu s ključnim direktivama EU, inkorporiranim u državnom <i>Zakonu o željeznicama Bosne i Hercegovine</i>. Za finansijsku održivost željeznica treba napraviti dugoročni finansijski plan za period do 2030. godine.</p> <p>Vlade shvataju da željeznička preduzeća moraju pružati finansijski održive usluge. Postupci za uspostavljanje <i>Obaveze pružanja javnih usluga (PSO)</i> i <i>Ugovora o pružanju javnih usluga (PSC)</i> bit će reformirani omogućavajući sprečavanje sadašnje prakse "subvencioniranja po horizontali", tj. prelijevanje prihoda iz teretnog u putnički željeznički saobraćaj.</p>
<p>22. U civilnom zrakoplovstvu u najvećoj mogućoj mjeri osigurati samoodrživo finansiranje putem namjenskih naknada za pružanje usluga ostvarenih vlastitom djelatnošću, uključujući i naknade za pružanje usluga u zračnoj plovidbi. Ovako prikupljena sredstva ne planirati kao prihode u budžetu institucija BiH i entiteta, već ih isključivo koristiti u svrhe pokrivanja troškova projekta uspostavljanja sistema kontrole zračnog saobraćaja.</p>
<p>23. Za unutrašnje plovne puteve finansijska održivost može se razmatrati samo dugoročno (10 godina), uz finansijsku podršku vlada i vanjskih finansijera.</p>

4.2.3 Stimuliranje ekonomskog razvoja

Usklađen i efikasan saobraćajni sistem podržava ciljeve ekonomskog razvoja i doprinosi poboljšanom kvalitetu života.

Ostvarenje vizija o sektoru vodi ka poboljšanom protoku ljudi, tereta i usluga u okviru i između urbanih i ruralnih područja, između Bosne i Hercegovine i susjednih zemalja i Evropske unije.

Neefikasnosti i nepotrebna dupliciranja i neusklađenost u upravljanju i investiranju u saobraćajni sistem nameću suviše troškove ekonomskom razvoju. Regulatorna i investicijske trebaju biti racionalizirane i koordinirane na svim nivoima širom zemlje. Dugoročno, direktno je povezan ekonomski razvoj sa saobraćajnim kapacitetom i u tom smislu preduzeti sljedeće aktivnosti:

24. Dati najveći prioritet poboljšanju stanja postojeće infrastrukturne mreže, elaborirati akcioni plan za poboljšanje i razvoj putne mreže širom zemlje do 2017. godine.
25. Prema <i>Protokolu o kopnenom saobraćaju</i>¹, uskladiti standarde za poboljšanje s EU do 2020. godine.
26. Definirati i sistematizirati korištenje kriterija za ocjenu projekata, uglavnom zasnovanih na ekonomskoj stopi povrata investicije, da bi se dobila veća vrijednost za novac kod značajnih kapitalnih rashoda u sektoru.
27. Plan za poboljšanje i shema koordiniranog razvoja autoputeva širom zemlje bit će usvojeni zajednički između državne i entitetskih vlada da bi se pružio privlačan osnov za potencijalne javno-privatne poduhvate (JPP).
28. Vlasti su opredijeljene da društveni, ekonomski i okolišni troškovi i koristi vrsta saobraćaja moraju biti uzeti u obzir u procesu donošenja odluka da bi se promoviralo fer-takmičenje i ohrabrio intermodalni saobraćaj. Koraci u reguliranju cijena između različitih vrsta saobraćaja, koje treba da budu fer i transparentne korisnicima, bit će definirani i provedeni do 2016. godine, u skladu s <i>Protokolom o kopnenom saobraćaju</i>.

Nepouzdanost i nekonzistentnost podataka dobivenih od statističkog sistema onemogućavaju adekvatan nadzor *sektora*, pouzdano određivanje prioriteta investiranja i adekvatno postavljanje strateške mape puta.

29. Realizirati uspostavljanje transparentnog i konzistentnog statističkog sistema, fokusirajući se na saobraćajne pokazatelje i podržavajući poboljšanja već dostignuta putem finansiranja od Evropske komisije.
--

Pritisci "sive ekonomije" osjećaju se na cijenama (prepreka za moderniziranje sektora), kao i na plaćama (prepreka za jačanje socijalne regulative).

30. Preduzeti sve korake na podsticanju moderniziranja operacija u drumskom saobraćaju stavljajući pod kontrolu saobraćajne aktivnosti realizirane izvan fiskalnog okvira.

¹ Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju EU

Carinski organi bit će uključeni, a inspeksijska ovlaštenja ojačana, u skladu sa Ustavom BiH. Organi će podsticati liberalizaciju tržišta.

U **željezničkom saobraćaju** slabo stanje infrastrukture i voznog parka povećava finansijske gubitke i prijeti održivosti željezničkih operacija.

31. Podržati programe preobuke i smanjivanja radne snage za borbu protiv prekomjernog broja osoblja i niske produktivnosti željezničkog saobraćaja.

Konkurencija u drumskom saobraćaju, u odnosu na nedovoljno razvijene usluge u željezničkom putničkom saobraćaju, dodatno je pitanje i potrebno se s njim suočiti najprije kroz buduću sveobuhvatnu *Studiju tržišta u putničkom saobraćaju (željeznički, zračni i drumski)*, s posebnim fokusom na mogućnosti željeznica da zadrži određene linije u putničkom saobraćaju pod prethodno navedenim reformiranim PSO/PSC podlogama.

U **zračnom saobraćaju** troškovi održavanja i povećanja kapaciteta aerodroma iznad nivoa usluga potrebnog za ekonomski razvoj umanjuje raspoloživa budžetska sredstva za ostala neophodna poboljšanja saobraćajne infrastrukture.

32. Izraditi strategiju razvoja aerodromske mreže u entitetima i BiH u cjelini, kojom je za svaki aerodrom potrebno sagledati ulogu i perspektivu s ciljem definiranja programa razvoja i samoodrživog finansiranja, uključujući, po potrebi, i privatizaciju, davanje u koncesiju i druge modele JPP-a radi rasterećenja budžeta njihovih vlasnika. U vezi s tim, ažurirati postojeće master planove razvoja međunarodnih aerodroma u BiH. U okviru strategije sagledati ulogu i perspektive sportskih letjelišta, kao i heliodroma koji bi se gradili u neposrednoj blizini kliničkih centara i bolnica.

Većina aerodroma imat će dovoljan kapacitet za zadovoljenje očekivanog obima saobraćaja nakon određenih umjerenih poboljšanja, iako značajne dodatne investicije mogu, također, biti potrebne.

33. Osigurati da međunarodni aerodromi u BiH kontinuirano ispunjavaju regulatorne zahtjeve kako bi mogli imati validne potvrde aerodromskog operatera za međunarodni zračni saobraćaj. Daljnja ulaganja vršiti srazmjerno njihovim stvarnim ekonomskim i finansijskim potencijalima međunarodnih aerodroma u BiH, odnosno njihovih vlasnika.

Održavanje plovnog puta rijeke Save i sistema održavanja planirano je u narednim godinama, u saradnji sa Savskom komisijom. U pomorskom saobraćaju u dijelu Jadranskog obalnog mora u Bosni i Hercegovini, u potpunosti primijeniti postojeće domaće i sve prihvaćene međunarodne propise, konvencije i standarde, te usvojiti i primijeniti nedostajuće odgovarajuće zakone i druge propise usklađene s normama i standardima EU i time osigurati pravni i institucionalni okvir za zaštitu i korištenje mora i prava o moru.

Intermodalni saobraćaj i infrastruktura nedovoljno su razvijeni i prepušteni pojedinačnim inicijativama s potencijalnim dupliciranjima i neefikasnostima.

Naprimjer, teretna drumska vozila u direktnom saobraćaju, uključujući udaljene relacije, trenutno se koriste kao najpodesnija vrsta saobraćaja za terete veće vrijednosti (nerasuti teret) zbog nedostatka fleksibilnosti željezničkih preduzeća.

34. Elaborirati *Master plan multimodalnih čvorišta* širom zemlje za bolje razumijevanje tržišnih potencijala u multimodalnom saobraćaju.

4.2.4 Briga o okolišnim i društvenim uticajima

Stav Vijeća ministara BiH, vlada entiteta i Brčko Distrikta BiH je da saobraćajne operacije moraju biti energetske efikasne. Isto tako, projekti saobraćajne infrastrukture trebaju sadržavati sve neophodne mjere u minimiziranju njihovih uticaja na okoliš. Sigurnost, posebno u podsektoru puteva, mora biti zastupljena u svim fazama donošenja odluka, kako u pogledu regulative tako i u planiranju infrastrukturnih projekata.

35. Vijeće ministara BiH i vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH prihvataju opredjeljenje za praćenje standarda na plinske emisije, emisije čvrstih čestica i nivo buke za vozila u skladu s definiranim međunarodnim sporazumima i EU.

Zajednička izjava potpisana s EU postavlja ograničenja plinskih emisija i buke, što predstavlja preduslov za neograničeni ulaz u EU, posebno za teška teretna vozila. Obrazovanjem, donošenjem propisa, razvojem tehnologije i investiranjem trebaju biti smanjeni negativni lokalni i globalni uticaji saobraćaja na okoliš.

36. Vijeće ministara BiH i vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH smanjit će štetne efekte saobraćaja: (i) poboljšanjem efikasnosti postojećih putnih mreža i željeznica, (ii) smanjenjem okolišnih i društvenih uticaja projekata izgradnje infrastrukture, (iii) promocijom intermodalnog saobraćaja i (iv) osiguravanjem odgovarajućih subvencija za nabavku ekološki prihvatljivijih vozila.

37. Vijeće ministara BiH i vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH podržat će otklanjanje nedostataka u provođenju EIA postupaka, kao što su: (i) pravila za obračun naknada ministarstvu za administrativni rad i procentualne naknade preduzetnika koje se naplaćuju unaprijed da bi se pokrenuo EIA postupak i (ii) pravila za nadgledanje kada je EIA postupak završen i *okolišna dozvola* izdata.

Dodatna prepreka je nedostatak kvalificiranog i iskusnog osoblja u javnom sektoru kod realiziranja EIA i kontrole provođenja *Planova upravljanja okolišem* (EMP).

38. Entitetske vlade ojačat će kapacitet za nadgledanje EMP-a posredstvom namjenskih programa izgradnje kapaciteta zasnovanih na redovnim programima obuke.

Sigurnost na putevima: Zemlja se **suočava** sa značajnim izazovom stvaranja prihvatljivih nivoa sigurnosti, posebno u drumskom saobraćaju, u skladu s normama EU.

39. Vlade entiteta i Brčko Distrikta BiH provest će strategiju za izgradnju sistema upravljanja sigurnosti saobraćaja na putevima koji proizvodi rezultate na upravljivoj i održivoj osnovi.

U postizanju ovog cilja pažnja će biti usmjerena na izgradnju institucionalnih kapaciteta u saobraćajnom, **zdravstvenom**, obrazovnom i sudskom sektoru, kao i podršku partnerstvu između svih organa vlasti, zajednica, nevladinih organizacija i privatnog sektora, što je kritično za postizanje pozitivnih i održivih rezultata.

Finansiranje namijenjeno podizanju sigurnosti je relativno ograničeno.

40. U borbi protiv ovakve situacije svi nivoi vlasti dat će visok prioritet sljedećim mjerama:

- (i) poboljšanje dionica s visokim rizikom događanja saobraćajnih nezgoda;
- (ii) sistematizacija provjere sigurnosti puteva i tunela (s proširenjem na čitavu mrežu magistralnih puteva do 2017. i cjelokupnu mrežu regionalnih puteva do 2020.);

(iii) procjena uticaja puteva na sigurnost saobraćaja mora se razmatrati kao neophodan preduslov za periodično održavanje, rekonstrukciju i sanaciju magistralnih puteva;

(iv) ciljni sigurnosni pokazatelji ili mjere moraju biti uvedeni u redovnu inspekciju puteva 2016.

i

(v) osiguranje trenutno prihvatljivog zakonskog okvira u odnosu na sigurnosne standarde.

Tehnička kontrola i pregled vozila moraju se posebno tretirati s ciljem unapređenja općeg stanja sigurnosti saobraćaja.

41. U sklopu ukupnog uvida u sistem pregleda vozila, nadležni nivoi vlasti usvojit će usklađene podzakonske akte EU i ojačati poziciju inspektora/inspektorata, u skladu sa Ustavom BiH.

Kad su u pitanju vozači, potrebno je **socijalnu regulativu** dalje unapređivati i usklađivati s regulativom EU.

42. Nadležni nivoi vlasti preduzet će sve mjere kako bi se osiguralo progresivno prihvatanje zakona u odnosu na evropske standarde iz oblasti rada i redovne provjere profesionalnih sposobnosti instruktora, certificiranje inicijalno obavljenih obuka i progresivan pristup raznim kategorijama vozačkih dozvola.

5 Smjernice za realizaciju Okvirne saobraćajne politike

Okvirna saobraćajna politika Bosne i Hercegovine pruža opći okvir za djelovanje u pogledu postizanja novog željenog stanja (vizije) i definiranja ukupnog cilja *Okvirne saobraćajne politike* za period od 2015. do 2030. godine.

Okvirnu saobraćajnu politiku i njeno provođenje treba detaljno elaborirati, u skladu sa Ustavom Bosne i Hercegovine, a posredstvom strateških dokumenata i akcionih planova, definirajući ciljeve, zadatke i konkretne aktivnosti koje će biti preduzete.