BOSNA I HERCEGOVINA

###### Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine

###### za razdoblje od 2015. do 2030. godine

**svibanj 2015. godine**

Sadržaj

[1 Vizija 4](#_Toc418013390)

[2 Ciljevi 5](#_Toc418013391)

[3 Temeljni principi 6](#_Toc418013392)

[4 Opredjeljenja 9](#_Toc418013393)

[4.1 Podstjecanje integracije BiH u EU i regionalne suradnje 9](#_Toc418013394)

[4.2 Podstjecanje održivog ekonomskog i društvenog razvitka 10](#_Toc418013395)

[4.2.1 Osiguravanje institucionalne učinkovitosti 10](#_Toc418013396)

[4.2.2 Osiguravanje financijske održivosti 11](#_Toc418013397)

[4.2.3 Stimuliranje ekonomskog razvitka 13](#_Toc418013398)

[4.2.4 Staranje o okolišnim i društvenim utjecajima 16](#_Toc418013399)

[5 Smjernice za realiziranje Okvirne prometne politike 19](#_Toc418013400)

###### Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine

###### za razdoblje od 2015. do 2030. godine

**Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine** za razdoblje od 2015. do 2030. godine je okvirni i bazni dokument, na temelju kojeg će se, u procesu napretka i razvitka prometnog sektora (u daljnjem tekstu: Sektor), donositi strategija razvitka, propisi, programi, planovi i drugi akti, te odlučivati o smjerovima razvitka, akcionim planovima i prioritetima na razini Bosne i Hercegovine, njenih entiteta i Brčko distrikta BiH, a sukladno Ustavum BiH.

Izrađena je:

**Polazeći** odopredjeljenja za razvitkom Bosne i Hercegovine kao modernog društvasa razvijenom ekonomijom sposobnom da se uključi u regionalne i europske integracije i postane dio njih;

**Imajući u vidu** da je prometni sustav izuzetna potreba građana i ekonomije i da ima značajnu ulogu u sveukupnom društvenom i ekonomskom razvitku i budućnosti Bosne i Hercegovine, te da predstavlja ključ za smanjenje razvojnog raskoraka između Bosne i Hercegovine i Europske unije i snažno sredstvo integracionih procesa;

**Uzimajući u obzir** interese gospodarskih subjekata, institucija, javnog i privatnog sektora, kao i svih društvenih skupina 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 razvitak i izgradnju adekvatne prometne infrastrukture i servisa putem usvajanja adekvatne politike, strategija i akcionih planova implementacije.



# Vizija

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

* 1. Ekonomičnim i učinkovitim prometnim sustavom, eksploatirajući koristi svakog vida prometa pri najnižim mogućim troškovima, uz visok stupanj sigurnosti i pružajući najvišu moguću kvalitetu usluga postići punu učinkovitost prometnih usluga za građane i ekonomiju, kao i ekonomski i društveni rast i razvitak Bosne i Hercegovine, njenih entiteta i Brčko distrikta BiH.
  2. Razvitak prometnog sustava usmjeren na tržišni i konkurencijski temelj, a adekvatnim regulatornim okvirom osigurati zaštitu korisnika prometnih usluga od monopolističkog ponašanja pružatelja usluga, bez favoriziranja bilo kog pojedinačno ili jednog vida prometa u odnosu na druge.
  3. Prometni sustav zemlje potpuno usklađen sa propisima i standardima Europske unije (EU), pravilima Svjetske trgovinske organizacije (WTO), a sukladno Ustavu Bosne i Hercegovine.

# Ciljevi

Sveukupan cilj *Okvirne* *prometne politike* Bosne i Hercegovine jeste održiv razvitak prometnog sustava zemlje, entiteta, i Brčko distrikta BiH, utemeljen na očekivanom ekonomskom i društvenom razvitku zemlje, zadovoljenju potreba za poboljšanom mobilnošću tereta i ljudi, fizičkom pristupu tržištima, radnim mjestima, obrazovnim centrima i ostalim društvenim i ekonomskim zahtjevima. Povećati mobilnost tereta, kapitala i ljudi u novim procesima globalizacije, deregulacije, slobodnih tržišta, integracija i dr. u oblasti prometa.

Dostizanje sveukupnog cilja zahtijeva da svaki vid prometa, uključujući intermodalni i kombinirani promet, doprinosi dostizanju sljedećih ciljeva:

* **da zadovolji društvenu i ekonomsku tražnju,**
* **da pruži najvišu razinu usluge pri najnižim mogućim troškovima,**
* **da ispunjava zahtjeve glede informacijskog sustava i sigurnosti,**
* **da bude financijski održiv i da na temelju glavnih izvora financiranja u rasponu od korisničkih naknada, općih proračunskih izvora do privatnog sektora, zadovoljava potrebe održavanja, poboljšanja i razvitka prometne infrastrukture,**
* **da bude reguliran sukladno EU standardima i propisima i Ustavom Bosne i Hercegovine,**
* **da ima minimalno dopušteni negativan utjecaj na okoliš, i**
* **da osigura razvitak prometa u funkciji europske povezanosti Bosne i Hercegovine.**



# Temeljni principi

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

Učvršćivanje takvog partnerstva ostvaruje dugoročno sudjelovanje onih koji će provoditi i snositi troškove provedbe *Okvirne* p*olitike*.

**Usklađenost između politike, strategije i utroška financijskih sredstava.** Usklađenost strateških dokumenata na svim razinama vlasti (država, entitet, Brčko distrikt BiH, kanton i općina) preduvjet je za postizanje ciljeva i rezultata formuliranih u *Okvirnoj prometnoj politici.* Programiranje rashoda mora biti elaborirano zajednički sa financijskim institucijama pripremajući višegodišnje Proračunske *programe* sa odgovarajućim *Srednjoročnim okvirima utroška financijskih sredstava*. Redoviti dijalog i koordinacija esencijalni su za osiguravanje transparentnosti, konzistentnosti i učinkovitog upravljanja *Sektorom*, uključujući nadzor i ocjenu programa i projekata koji su u realizaciji.

**Sektorski pristup.** Slijeđenje ovog pristupa predstavlja jedan od stubova stabilne *Okvirne* *prometne politike*. Glavna promjena u ovom pristupu je rješavanje prometnih problema na temelju dogovorenih zajedničkih metoda i kriterijuma za određivanje prioriteta i pouzdanih informacijskih sustava. Također, ovaj pristup omogućuje integraciju raznih vidova prometa koncentrirajući se na strateške mreže i usluge (npr. Temeljna mreža), sprječavajući rasipanje ograničenih proračunskih resursa raspoloživih za investicije u prometnu infrastrukturu i operacije.

**Uravnotežen pristup Sektoru prometa.** Osiguravanje uravnoteženog pristupa u *Sektoru prometa* važno je za održiv ekonomski i društveni razvitak zemlje. Ovo će omogućiti kompletan doprinos *Okvirne* *prometne politike* dugoročnom razvitku Bosne i Hercegovine, kao i njenih entiteta i Brčko distrikta BiH.

**Princip planiranja održavanja, rekonstrukcije i izgradnje.** Kod dodjele (raspodjele) raspoloživih sredstava, najuobičajeniji princip je dati prioritet održavanju postojeće prometne infrastrukture i sredstava, što se posebno odnosi na podsektore cesta i željeznica. Redovito i periodično održavanje, uključujući eliminiranje zaostalog neodržavanja, mora dobiti planski prioritet nad rekonstrukcijom ili novogradnjom, tretiranim kao poboljšanja. Ova vrsta pristupa sprječava propadanje prijethodnih investicija i predstavlja troškovno najefektivniji pristup kod upravljanja infrastrukturom.

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

**Poboljšanje učinkovitosti prometa.** Učinkovitost prometa mora biti poboljšana fer-cjenovnom konkurencijom utemeljenom na pristupu komercijalnog određivanja cijena, što bi trebalo ohrabriti i pružiti više izbora korisnicima prometa. 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 neučinkovitosti i predvidljivih prepreka u *Sektoru*. Uključivanje privatnog sektora u pružanju prometnih usluga mora sadržavati ocjenu očekivanih koristi od takvog uključenja, primarno ciljajući smanjenje troškova za korisnike, veći izbor za korisnike izbjegavajući monopole na temelju shema za fer-cijene, usklađenost sa sigurnosnim pravilima i minimizaciju negativnih utjecaja na okoliš. Ovo uključivanje odnosi se na svaki vid prometa u *Sektoru* i traži dodano ohrabrenje za donošenje prikladnog regulativnog okvira, posebno za usluge u podsektorima željeznica, civilnog zrakoplovstva, unutarnjih plovnih puteva, intermodalnom prometu i dr.

**Princip "korisnik plaća".** Preduvjet za poboljšanu održivost prometne infrastrukture zemlje je usvajanje principa nadoknade troškova, koji pretpostavlja veću komercijalizaciju u upravljanju infrastrukturom.

Ovo se posebno odnosi na poštivanje prilagođenih i zaštićenih korisničkih naknada prikupljenih preko uobičajenih instrumenata kao što su cestarine, akcize, naknade iz registracije, naknade iz dozvola, itd. Ovaj princip odnosi se na svaki vid prometa, a ne samo za ceste, koje su tradicionalno najnaprednije u korištenju navedenih instrumenata. Princip se izvorno odnosi na uobičajen termin *"korisnik plaća"*, koji pretpostavlja da korisnici plaćaju punu cijenu naspram razine pruženih usluga.

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

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

To uključuje mjere koje mogu doprinijeti troškovno najefektivnijem načinu smanjenja ili ublažavanja negativnih okolišnim efekata prouzročenih prometnim operacijama. Regulativa koja se odnosi na uposlene u prometu treba uključivati socijalne aspekte, a primjena takve regulative će smanjiti utjecaj „sive ekonomije“.

# Opredjeljenja

*Sektor prometa* treba doprinijeti postizanju i sljedećih ciljeva:

1. stvoriti uvjete za održiv i uravnotežen ekonomski razvitak,
2. poboljšati životni standard, i
3. ubrzati EU integracije.

Mada u zemlji sa srednjom razinom prihoda stanovništva poput Bosne i Hercegovine nema izravne korelacije između *Okvirne* *prometne politike* i poboljšanja životnog standarda, Vijeće ministara BiH, vlade entiteta i Brčko distrikta BiH čvrsto su opredijeljeni za poboljšanje životnog standarda preko ciljeva koji se koriste kao dva glavna strateška pristupa za *Okvirnu* *prometnu politiku*:

1. podstjecanje EU integracije i regionalne suradnje, i
2. podstjecanje održivog društvenog i ekonomskog razvitka.

## Podstjecanje EU integracije i regionalne suradnje

*Sektor* treba doprinijeti procesu integracije u EU. *Protokol o kopnenom prometu*, sadržan u "Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju", identificirao je obuhvat reforme i restruktuiranja *Sektora* dostignut do sada. To pruža temelj za suradnju sa EU u sljedećim pitanjima:

* Koordiniran razvitak prometne infrastrukture,
* pristup tržištu, na recipročnom osnovu, u oblasti cestovnog i željezničkog prometa,
* bitne zakonske i administrativne mjere podrške, uključujući komercijalne, poreske, društvene i tehničke mjere,
* razvijanje prometnog sustava, koji ispunjava okolišne potrebe, kao i redovita razmjena informacija o prometnoj politici, posebno u svezi sa prometnom infrastrukturom.

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

|  |
| --- |
| 1. **Nastaviti koordinaciju sa EU u svezi sa planiranjem infrastrukture i propisa u Sektoru.** |
| 1. **Na raznim razinama, vlast će uspostaviti procedure za osiguranje konzistentnosti *Okvirne* prometne *politike* sa predstojećim dokumentima elaboriranim na razini entiteta, Brčko distrikta BiH, kantona ili općina** |
| 1. **Poduzeti potrebne korake za razvitak multimodalne regionalne prometne mreže.** |
| 1. **Poduzeti sve potrebne korake sukladno *Protokolu o kopnenom prometu* za provedbu značajnih razvojnih projekata koji se odnose na cestovne i željezničke pravce u Bosni i Hercegovini.** |
| 1. **Poduzeti intenzivne programe obuke i promovirati *twinning* inicijative sa vladama država, koje su članice EU.** |

## Podstjecanje održivog ekonomskog i društvenog razvitka

Razvojem *Sektora* doprinijeti stvaranju uvjeta za održiv i stalan ekonomski razvitak, na sljedeći način:

1. osiguravanjem institucionalne učinkovitosti,
2. osiguravanjem financijske održivosti,
3. stimuliranjem ekonomskog razvitka, i
4. staranjem o okolišnim i društvenim utjecajima.

### Osiguravanje institucionalne učinkovitosti

U cilju osiguranja institucionalne učinkovitosti nadležne vlasti će uraditi sljedeće:

|  |
| --- |
| 1. **Uraditi detaljan pregled mehanizama za provedbu i uspostaviti racionalan i konzistentan zakonski i institucionalni okvir djelovanja u Sektoru.** |
| 1. **Sve razine vlasti će osigurati konzistentnost, transparentnost i primjenjivost zakonskih akata širom zemlje na pristupu jednoobraznosti da bi se ispunile obveze preuzete iz bilateralnih sporazuma i *Protokola o kopnenom prometu* unutar *Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju i postigli ciljevi Okvirne politike prometa*.** |
| 1. **Aktivno raditi na stvaranju financijske održivosti željezničkog sektora.** |
| 1. **Nastaviti sa usklađivanjem zakonodavstva u podsektoru zrakoplovstva sa odgovarajućim EU *Acquis-om* i Ustavom zemlje, a sukladno ESAA sporazumu posebno u odnosu na ISAO, EASA i Eurocontrol, te nastaviti sa implementacijom Strategije razvitka sustava za upravljanje zračnim prometom u BiH.** |
| 1. **Elaborirati posebnu strategiju o pomorskom prometu, pri čemu je potrebno razmotriti sve moguće načine promocije intermodalnosti.** |

### Osiguranje financijske održivosti

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

|  |
| --- |
| 1. **Sukladno međunarodnim sporazumima i Ustavom Bosne i Hercegovine, uskladiti sa europskim svoje postojeće standarde i propise za održavanje, kao i za poboljšanje i razvitak infrastrukture.** |
| 1. **Primijeniti princip „korisnik plaća“ kao vodeći princip za održavanje prometne infrastrukture.** |
| 1. **Elaborirati opći i racionalni sustav vrijednovanja infrastrukturnih projekata.** |
| 1. **Nastaviti:**   **(i) elaborirati i stalno ažurirati sektorske programe sa višegodišnjim okvirnim proračunom i *Srednjoročnim okvirom rashoda*, i**  **(ii) promovirati standardizaciju financijskih izvješćivanja, posebno u smislu javne transparentnosti.** |
| 1. **Sukladno obvezama proisteklim iz Protokola o stabilizaciji i pridruživanju u cilju harmoniziranja oporezivanja za ceste, predvidjeti pregovore poduzimajući u međuvremenu uvid u iznose izdvajanja iz naknada, kao i metode za njihov obračun. Uzimajući u obzir financijske potrebe za propisno održavanje cestovne mreže, revidirana struktura korisničkih naknada bit će elaborirana i provedena.** |
| 1. **Uskladiti akcizu za gorivo i naknadu iz registracije vozila usmjerenih za održavanje (redovito, periodično i zimsko), sukladno EU Direktivama.** |
| 1. **Osigurati adekvatna izdvajanja iz korisničkih naknada za ceste za javna cestovna poduzeća, uz poboljšanje predvidljivosti financiranja putem proračunskih programa i sistematiziranjem korištenja *Srednjoročnog okvira rashoda* usaglašenog sa nadležnostima definiranim Ustavom BiH.** |
| 1. **Utvrditi posebne naknade za ceste preko akciza na privremenoj osnovi za poboljšanja na magistralnoj i regionalnoj cestovnoj mreži i izgradnji autocesta, držeći sveukupnu razinu oporezivanja potrošnje goriva sličnim kao u susjednim zemljama koje se takmiče na istim tržištima.**   **Ovo će doprinijeti privlačnosti projekata za modele JPP.** |
| 1. **Da bi se prevazišao nedostatak praktičnog iskustva sa JPP-projektima u zemlji, mobilizirati međunarodnu tehničku stručnu pomoć za izgradnju kapaciteta na temelju najboljih međunarodnih praksi i regionalnih iskustava.** |
| **21. U željeznicama financijska održivost može se razmatrati samo dugoročno, uz financijsku podršku od entitetskih vlada i vanjskih financijera tijekom razdoblja restruktuiranja ovoga podsektora sukladno ključnim EU Direktivama, inkorporisanim u državnom *Zakonu o željeznicama*. Za financijsku održivost željeznica treba napraviti dugoročni financijski plan za razdoblje do 2030. godine.**  **Vlade shvaćaju da željeznička poduzeća moraju pružati financijski održive usluge. Postupci za uspostavu *Obveze pružanja javnih usluga* (PSO) i *Ugovora o pružanju javnih usluga* (PSC) bit će reformirani omogućavajući sprječavanje sadašnje prakse "subvencioniranja po horizontali", tj. prelijevanje prihoda iz teretnog u putnički željeznički promet.** |
| * 1. **U civilnom zrakoplovstvu u maksimalno mogućoj mjeri osigurati samoodrživo financiranje 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 proračunu institucija BiH i entiteta već ih isključivo koristiti u svrhe pokrivanja troškova projekta uspostave sustava kontrole zračnog prometa.** |
| * 1. **Za unutarnje plovne puteve, financijska održivost može se razmatrati samo dugoročno (10 godina), uz financijsku podršku od vlada i vanjskih finansijera.** |

### Stimuliranje ekonomskog razvitka

Usklađen i učinkovit prometni sustav podržava ciljeve ekonomskog razvitka i doprinosi poboljšanom kvalitete života.

Ostvarenje vizija o Sektoru vodi ka poboljšanom protoku ljudi, tereta i usluga unutar i između urbanih i ruralnih područja, između Bosne i Hercegovine i susjednih zemalja i Europske unije.

Neučinkovitosti i nepotrebna dupliciranja i neusklađenost u upravljanju i investiranju u prometni susta nameću suvišne troškove ekonomskom razvitku. Regulativa i investicije trebaju biti racionalizirane i koordinirane na svim razinama širom zemlje. Dugoročno, izravno su povezani ekonomski razvitak sa prometnim kapacitetom i u tom smislu preduzeti sljedeće aktivnosti:

|  |
| --- |
| **24. Dati najveći prioritet poboljšanju stanja postojeće infrastrukturne mreže, elaborirati akcioni plan za poboljšanje i razvitak cestovne mreže širom zemlje do 2017. godine.** |
| **25. Prema *Protokolu o kopnenom prometu***[[1]](#footnote-1)**, harmonizirati standarde za poboljšanje sa EU do 2020. godine.** |
| **26. Definirati i sistematizirati korištenje kriterijuma za ocjenu projekata, uglavnom utemeljenih na ekonomskoj stopi povrata investicije, da bi se dobila veća vrijednost za novac kod značajnih kapitalnih rashoda u *Sektoru*.** |
| 1. **Plan za poboljšanje i shema koordiniranog razvitka autocesta širom zemlje bit će usvojeni zajednički između državne i entitetskih vlada da bi se pružio privlačan temelj za potencijalne javno-privatne poduhvate (JPP).** |
| 1. **Vlasti su opredjeljenje da društveni, ekonomski i okolišni troškovi i koristi vidova prometa moraju biti uzeti u obzir u procesu donošenja odluka da bi se promoviralo fer-takmičenje i ohrabrio intermodalni promet. Koraci u reguliranju cijena između različitih vidova prometa, koje treba da budu fer i transparentne korisnicima, bit će definirani i provedeni do 2016. godine, sukladno *Protokolu o kopnenom prometu*.** |

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

|  |
| --- |
| 1. **Realizirati uspostavu transparentnog i konzistentnog statističkog sustava, fokusirajući se na prometne pokazatelje i podržavajući poboljšanja već dostignuta putem financiranja od strane EC.** |

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

|  |
| --- |
| 1. **Poduzeti sve korake na podstjecanju moderniziranja operacija u cestovnom prometu stavljajući pod kontrolu prometne aktivnosti realizirane izvan fiskalnog okvira.** |

Carinska tijela će biti uključena, a inspekcijske ovlasti ojačane, sukladno Ustavu BiH. Tijela će podstjecati liberalizaciju tržišta.

U **željezničkom prometu**, slabo stanje infrastrukture i voznog parka povećava financijske gubitke i prijeti održivosti željezničkih operacija.

|  |
| --- |
| 1. **Podržati programe preobuke i smanjivanja radne snage za borbu protiv prekomjernog broja osoblja i niske produktivnosti željezničkog prometa.** |

Konkurencija u cestovnom prometu, u odnosu na nedovoljno razvijene usluge u željezničkom putničkom prometu, dodano je pitanje i potrebno se sa njim suočiti najprije kroz buduću sveobuhvatnu *Studiju tržišta u putničkom prometu (željeznički, zračni i cestovni)*  sa posebnim fokusom na mogućnosti željeznica da zadrži određene linije u putničkom prometu pod prijethodno navedenim reformiranim PSO/PSC podlogama.

U **zračnom prometu** troškovi održavanja i povećanja kapaciteta zračnih luka iznad razine usluga potrebne za ekonomski razvitak umanjuje raspoloživa proračunska sredstva za ostala neophodna poboljšanja prometne infrastrukture.

|  |
| --- |
| 1. **Izraditi Strategiju razvitka mreže zračnih luka u entitetima i BiH u cjelosti, kojom je za svaku zračnu luku potrebno sagledati ulogu i perspektivu s ciljem definiranja programa razvitka i samoodrživog financiranja, uključujući, po potrebi, i privatizaciju, davanje u koncesiju, i druge modele JPP radi rasterećenja proračuna njihovih vlasnika. S tim u svezi, izvršiti ažuriranje postojećih Master planova razvoja međunarodnih zračnih luka u BiH. Unutar strategije sagledati ulogu i perspektive športskih letjelišta, kao i heliodroma koji bi se gradili u neposrednoj blizini kliničkih centara i bolnica.** |

Većina zračnih luka imat će dovoljan kapacitet za zadovoljenje očekivanog obujma prometa nakon određenih umjerenih poboljšanja, iako značajne dodane investicije mogu također biti potrebne.

|  |
| --- |
| 1. **Osigurati da međunarodne zračne luke u BiH kontinuirano ispunjavaju regulatorne zahtjeve kako bi mogli imati validne Potvrde operatora zračne luke za međunarodni zračni promet. Dalje investicije vršiti srazmjerno njihovim stvarnim ekonomskim i financijskim potencijalima međunarodnih zračnih luka u BiH, odnosno njihovih vlasnika.** |

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

Intermodalni promet i infrastruktura su nedovoljno razvijeni i prepušteni pojedinačnim inicijativama sa potencijalnim dupliciranjima i neučinkovitostima.

Na primjer, teretna cestovna vozila u izravnom prometu, uključujući daljinske relacije, trenutno se koriste kao najpodesniji vid prometa za terete veće vrijednosti (nerasuti teret) zbog nedostatka fleksibilnosti željezničkih poduzeća.

|  |
| --- |
| 1. **Elaborirati *Master plan multimodalnih čvorišta* širom zemlje za bolje razumijevanje tržišnih potencijala u multimodalnom prometu.** |

### Staranje o okoliškim i društvenim utjecajima

Stanovište je Vijeća ministara, vlada entiteta i Brčko **d**istrikta BiH da prometne operacije moraju biti energetski učinkovite. Isto tako, projekti prometne infrastrukture trebaju sadržavati sve neophodne mjere u minimiziranju njihovih utjecaja na okoliš. Sigurnost, posebno u podsektoru cesta, mora biti zastupljena u svim fazama donošenja odluka, kako glede regulative, tako i kod planiranja infrastrukturnih projekata.

|  |
| --- |
| 1. **Vijeće ministara i vlade entiteta i Brčko distrikta BiH prihvaćaju opredjeljenje za praćenje standarda na plinske emisije, emisije čvrstih čestica i razinu buke za vozila sukladno definiranim međunarodnim sporazumima i EU.** |

Zajednička izjava potpisana sa EU, postavlja ograničenja plinskih emisija i buke, što predstavlja preduvjet za neograničeni ulaz u EU, posebno za teška teretna vozila. Negativni lokalni i globalni okolišni efekti od prometa trebaju biti smanjeni putem obrazovanja, regulative, tehnologije i investiranja.

|  |
| --- |
| 1. **Vijeće ministara i vlade entiteta i Brčko distrikta BiH minimizirat će štetne efekte prometa: (i) poboljšanjem učinkovitosti postojećih mreža cesta i željeznica, (ii) minimiziranjem okolišnih i društvenih utjecaja projekata izgradnje infrastrukture, i (iii) promidžbom intermodalnog prometa, (iv) osiguravanjem odgovarajućih subvencija za nabavu ekološki prihvatljivijih vozila** |

|  |
| --- |
| 1. **Vijeće ministara i vlade entiteta i Brčko Ddstrikta BiH podržat će otklanjanje nedostataka u provedbi EIA postupaka, kao što su: (i) pravila za obračun naknada ministarstvu za administrativni rad i procentualne naknade poduzetnika koje se naplaćuju unaprijed da bi se pokrenuo EIA postupak, i (ii) pravila za nadgledanje kada je EIA postupak završen i *Okolišna dozvola* izdana.** |

Dodata prepreka je nedostatak kvalificiranog i iskusnog osoblja u javnom sektoru kod realiziranja EIA i kontrole provedbe *Planova upravljanja okolšom* (EMP).

|  |
| --- |
| 1. **Entitetske vlade ojačaće kapacitet za nadgledanje EMP putem namjenskih programa izgradnje kapaciteta utemeljenih na redovitim programima obuke.** |

**Sigurnost na cestama**: Zemlja se **suočava** sa značajnim izazovom stvaranja prihvatljivih razina sigurnosti, posebice u cestovnom prometu, sukladno EU normama.

|  |
| --- |
| 1. **Vlade entiteta i Brčko distrikta BiH provest će strategiju za izgradnju sustava upravljanja sigurnosti prometa na cestama koji proizvodi rezultate na upravljivoj i održivoj osnovi.** |

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

Financiranje namijenjeno podizanju sigurnosti je relativno ograničeno.

|  |
| --- |
| 1. **Za borbu protiv ovakve situacije, sve razine vlasti će dati visok prioritet sljedećim mjerama:**   **(i) poboljšanje dionica sa visokim rizikom događanja prometnih nezgoda;**  **(ii) sistematizacija provjere sigurnosti cesta i tunela (sa proširenjem na čitavu mrežu magistralnih cesta do 2017. i cjelokupnu mrežu regionalnih cesta do 2020.);**  **(iii) Procjena utjecaja cesta na sigurnost prometa mora se razmatrati kao neophodan preduvjet za periodično održavanje, rekonstrukciju i sanaciju magistralnih cesta;**  **(iv) Ciljni sigurnosni pokazatelji ili mjere moraju biti uvedeni u redovitu inspekciju cesta 2016., i**  **(v) Osiguranje trenutačno prihvatljivog zakonskog okvira u odnosu na sigurnosne standarde.** |

**Tehnička** **kontrola i pregled vozila** moraju se posebice tretirati u cilju unaprijeđenja općeg stanja sigurnosti prometa.

|  |
| --- |
| 1. **U sklopu sveukupnog uvida u sustav pregleda vozila, nadležne razine vlasti će usvojiti EU usklađene podzakonske akte i ojačaće poziciju inspektora/inspektorata, sukladno Ustavu BiH.** |

**Socijalnu regulativu** potrebno je dalje unaprjeđivati i usklađivati sa EU regulativom kad su u pitanju vozači.

|  |
| --- |
| **42. Nadležne razine vlasti će poduzeti sve mjere kako bi se osiguralo progresivno prihvatanje zakona** **u odnosu na EU standarde iz oblasti rada; (ii) i redovite provjere profesionalnih sposobnosti instruktora, certificiranje inicijalno obavljenih obuka i progresivan pristup raznim kategorijama vozačkih dozvola.** |

# Smjernice za realiziranje Okvirne prometne politike

Okvirna prometna politika Bosne i Hercegovine pruža opći okvir djelovanja za postizanje novog željenog stanja (vizije) i definiranog sveukupnog cilja *Okvirne* *prometne politike* za vremensko razdoblje od 2015. do 2030. godine.

Okvirnu prometnu politiku i njenu implementaciju treba detaljno elaborirati, sukladno Ustavu Bosne i Hercegovine, kroz strateške dokumente i akcione planove definirajući ciljeve, zadatke i konkretne aktivnosti koje će se poduzeti.

1. *EU Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju* [↑](#footnote-ref-1)