

PROGRAMSKI DOKUMENT

SAOBRAĆAJ I POVEZIVANJE

RAZVOJ MOŽE BITI ODRŽIV 2023.

Saobraćaj i povezivanje

Razvijen saobraćajni sistem je osnovni preduslov daljeg razvoja svih drugih ekonomski značajnih oblasti, posebno turizma. Ekonomski potencijal svake zemlje je direktno zavisn od stepena razvoja saobraćaja i saobraćajne infrastrukture. Značaj razvijenog transportnog sistema sa aspekta podizanja kvalitete životnog standarda za građane je nesaglediv. Transportni sistem u Bosni i Hercegovini je složen i „zarobljen“ između različitih nivoa nadležnosti. Ako se posmatra bilo koji segment u okviru postojećih rješenja, može se vidjeti sva kompleksnost procedura za koje nije do kraja jasno šta i kako treba poštivati, bilo da je riječ o pravnim ili fizičkim licima na koja se procedure odnose, bilo da je riječ o organu uprave koji ima za cilj da osigura uspostavljanje, provođenje te stalne kontrolne korekcije tih istih procedura. Usklađivanje s propisima koji su na snazi u Evropskoj uniji je prijetnja potreba, uz adekvatno poštivanje unutrašnjeg uređenja zemlje i priznavanje unutrašnjih nadležnosti, čineći postupke funkcionalnijim i jednostavnijim za građane.

Kad je riječ o profesiji cestovnog prevoznika ili vozača, ista je u Evropskoj uniji regulisana aktima koji propisuju minimalne uslove za pristup djelatnosti profesionalnog vozača te za obavljanje cestovnog prevoza. Regulisanje pristupa profesiji podrazumijeva postavljanje i propisivanje onih pretpostavki koje trebaju biti ispunjene sve vrijeme obavljanja djelatnosti. To znači da postoje obaveze utvrđivanja ispunjavanja uslova za otpočinjanje djelatnosti, kao i potreba kontinuirane provjere ispunjenosti tih istih uslova za vrijeme trajanja obavljanja poslovne djelatnosti. Kako se u slučaju saobraćajnog sistema svake zemlje radi o velikom broju djelatnosti, tako i uslovi trebaju biti postavljeni jasno i precizno za svaku od njih, uzimajući u obzir pretpostavke postavljene od strane Evropske unije i međunarodne ugovore iz ove oblasti koji su na snazi. Ono što trenutno postoji u zemlji jeste površno usklađivanje sa propisima na snazi u Evropskoj uniji jer svaki od podsistema nadležnosti usklađuje onaj segment koji mu odgovara, u potpunosti gubeći širu sliku, a samim tim izbjegava se vertikalna usklađenost propisa. Insistirati na bilo kakvim isključivostima reflektuje se negativno na sve koji obavljaju djelatnost.

Unutrašnji stručni i strukovni dijalog u Bosni i Hercegovini je preduslov za pravilnu implementaciju bilo kojeg propisa na snazi u EU. Razlika pravnog sistema zemlje članice EU i Bosne i Hercegovine je još uvijek ogromna. Pravilno implementirati bilo koju uredbu ili regulativu nije nimalo jednostavan zadatak i podrazumijeva djelovanje više različitih institucija na različitim nivoima u punoj sinergiji. Danas, u navednoj oblasti ne postoji propis EU koji je u potpunosti implementiran, a glavni razlog je upravo nedostatak aktivne komunikacije između organa uprave, kao i organa uprave sa civilnim društvom.

Uopšte gledajući, situacija u svijetu trenutno nije nimalo povoljna. Postoje razni izazovi, a prije svega potreba stalnog prilagođavanja promjenama na tržištu. Cijene naftnih derivata, moderne tehnologije, izmjene u lancima snabdijevanja, poremećaji u proizvodnji, potražnja za putničkim prevozom, sve su to faktori koji čine svakodnevnicu jednog prevoznika burnom i dinamičnom. Činjenica je da se ovi faktori mijenjaju na neočekivan način, kao što je činjenica da nadležni organi danas ne mogu da pruže adekvatnu podršku prevoznicima u tako turbulentnim okolnostima, odnosno da ta podrška kasni.

Željeznički putnički saobraćaj je i dalje izuzetno nerazvijen, uz nejasnu i često osporavanu ulogu regulatora na državnom nivou. Rijeka Sava ima ogroman ekonomski potencijal koji je još uvijek neiskorišten. Aerodromi u Bosni i Hercegovini zahtijevaju stalna ulaganja u osavremenjivanje infrastrukture. Regulatorne organe je potrebno funkcionalno ojačati, prije svega uspostavljanjem uslova za razvoj ljudskih potencijala kroz omogućavanje konkurentnijih radnih mjesta.

U okviru regionalnih transportnih opredjeljenja, stvaranje saobraćajne zajednice u oblasti cestovnog, željezničkog, unutrašnjeg vodnog i pomorskog saobraćaja, kao i razvoj saobraćajne mreže između Evropske unije i strana potpisnica iz Jugoistočne Evrope, nudi brojne mogućnosti za napredak transportnog sistema u cjelini. Također, predviđena je progresivna integracija transportnih tržišta strana iz Jugoistočne Evrope u transportno tržište Evropske unije, što predstavlja poseban izazov.

U toku je realizacija regionalnih akcionih planova, koji prvenstveno imaju za cilj zajedničko, regionalno djelovanje i preduzimanje onih aktivnosti koje su označene kao prioritetne, i to za željeznički saobraćaj, puteve, sigurnost cestovnog transporta i olakšice u saobraćaju. Donesen je i akcioni plan za pomorski saobraćaj i saobraćaj unutrašnjim plovim putevima, uključujući multimodalnost. Strategija održive i pametne mobilnosti za Zapadni Balkan u potpunosti prati evropsku strategiju. Strategija daje jasne smjernice svim potpisnicama iz Jugoistočne Evrope za izradu nacionalnih strategija i planova, što uveliko olakšava sistematično i konzistentno djelovanje nadležnih organa. Činjenica jeste da trenutno nedostaje zajednička strategija koja se bavi dekarbonizacijom saobraćaja. U okviru Zapadnog Balkana preduzimaju se mjere koje često nisu u korelaciji jedna s drugom unutar jedne zemlje, a pogotovo nisu u korelaciji između različitih zemalja. Strategijom održive i pametne mobilnosti za Zapadni Balkan se postiže ta uravnoteženost, kao i uravnoteženost sa zemljama Evropske unije i ciljevima koji su tamo postavljeni.

Iako su Strategijom obuhvaćeni svi aspekti koji su neophodni da se provedu s postavljenim indikativnim rokovima kao u mapi puta, ono što je u ovom trenutku potpuno neizvjesno jeste finansiranje. Za provedbu većine mjera iz Strategije potrebna su značajna finansijska sredstva. Ono što je posebno važno jeste uspostavljanje aktivnog partnerstva ministarstava nadležnih za saobraćaj s drugim ministarstvima, institucijama i agencijama unutar zemalja kako bi se postigla aktivna komunikacija jer se radi o multidisciplinarnom području. Posebno valja istaknuti potencijale digitalne transformacije kako bi regionalni transport bio pametniji i održiviji, što je sigurno jedna od prilika za region.

Prevoz opasnih roba je sigurno posebna slabost regiona u cjelini, te je i ovdje potrebno uložiti dodatne napore kako bi se ova oblast unaprijedila. S aspekta sigurnosti cestovnog transporta, regionalni opservatorijum Zapadnog Balkana je neophodna stvar. Posebnu pažnju treba usmjeriti ka poboljšanju procedura prikupljanja potrebnih podataka. Adekvatnim poređenjem zemalja po osnovu ujednačenih kriterijuma može se jasno doći do indikatora na koje treba obratiti pažnju radi unapređenja stanja u nekoj oblasti.

Tako imamo podlogu za preduzimanje mjera kako bismo ostvarili napore na smanjenju štetnih posljedica cestovnog saobraćaja, prije svega broja poginulih lica. Potencijal koji posjeduje željeznički transport još uvijek nije na odgovarajućem nivou pretvoren u najzeleniji oblik saobraćaja koji bi bio svima dostupan pod istim uslovima i tu je također potrebno uložiti dodatnu energiju. Trebalo bi početi od izmjene postojećeg i izrade novog zakonodavstva u skladu s aktivnostima koje su predložene regionalnom strategijom. To je posao koji najmanje košta a gdje se u potpunosti mogu iskoristiti postojeći kapaciteti, uključujući aktivnu podršku saobraćajne zajednice te drugih instrumenata pomoći koji su raspoloživi u okviru Evropske unije.

Koraci za poboljšanje transportnog sistema BiH

Revizija strateških opredjeljenja za Bosnu i Hercegovinu na svim nivoima vlasti u pogledu politike i strategije saobraćaja za period do 2030. godine uz izradu funkcionalnog i provodivog Akcionog plana, posebno s aspekta dekarbonizacije saobraćaja, uz polaznu osnovu koju čine postojeće regionalne strategije koje je prihvatila i Bosna i Hercegovina,

Izrada strateškog dokumenta za oblast sigurnosti saobraćaja na cestama u Bosni i Hercegovini i odgovarajućih akcionih planova kojim će se, po prvi put, usaglasiti akcije nadležnih organa u Bosni i Hercegovini u cilju smanjenja štetnih posljedica saobraćajnih nezgoda,

Izgradnja i unapređenje međunarodnih cestovnih pravaca na indikativnom proširenju evropske TEN-T mreže u postavljenim rokovima, kao i uvezivanje Unsko-sanskog kantona modernom saobraćajnicom,

Omogućavanje lakšeg prelaska granica kroz preispitivanje i unapređenje postojećih graničnih procedura, kako bi se smanjilo čekanje na graničnim prelazima. Nesmetan i brz protok ljudi i roba postaviti kao osnovni prioritet, kroz pozitivan pristup integrisanim graničnim prelazima na svim tačkama povezivanja Bosne i Hercegovine s drugim zemljama,

Izgradnja i unapređenje željezničke infrastrukture u Bosni i Hercegovini prema standardima brzih pruga koja će omogućiti bolju povezanost i time doprinijeti razvoju intermodalnosti, na pravcu istok - zapad i sjever - jug (Koridor Vc i pravac Zvornik – Tuzla – Doboj

Banja Luka – Novi Grad), uz povezivanje Luke Brčko s Tuzlom, uvezivanje mreže pruga sa međunarodnim aerodromima u Bosni i Hercegovini, kao i izgradnja i unapređenje Unske pruge te izgradnja pruge Čapljina – Trebinje – Podgorica,

Unapređenje plovnog puta rijeke Save kao međunarodnog plovnog puta te omogućavanje plovnosti do klase vodnog puta IV i klase Va. Prioritet je deminirati desnu obalu rijeke Save što stoji kao prepreka za dalji razvoj plovnog puta već decenijama, a što će pomoći da se oslobodi ekonomski potencijal rijeke,

Potrebno je insistirati na željezničkom transportu kao ključnom za dalji razvoj bosanskohercegovačkog putničkog i teretnog saobraćaja kroz restrukturisanje javnih preduzeća koja su danas u višestrukim ulogama na tržištu, kroz potpuno razdvajanje funkcija upravljanja željezničkom infrastrukturom i operacija u željezničkom transportu.

Potrebno je sklopiti ugovor o javnoj usluzi domaćeg željezničkog putničkog prevoza, uz puno otvaranje tržišta željezničkih usluga unutar Bosne i Hercegovine, čime će se omogućiti poboljšanje usluga javnog željezničkog prevoza putnika, uz procese digitalizacije usluga (kupovina karata, pametno vođenje saobraćaja, sistemi obavještanja i sl.), uz unapređenje rada regulatora u željezničkom transportu,

Vazdušni transport stalno poticati na dalji razvoj kroz preispitivanje postojećih naknada koje se plaćaju, te po potrebi provoditi dalje aktivnosti na ulaganju u aerodromsku infrastrukturu, kako bi se nivo usluge povećao i time pružila adekvatna podrška daljem razvoju sektora turizma, uz unapređenje rada regulatora u vazdušnom saobraćaju te sagledavanje mogućnosti za izdavanje infrastrukture pod koncesiju,

Unaprijediti oblast prevoza opasnih materija u svim vidovima transporta,

Uspostavljanje mehanizma vertikalne saradnje između organa javne uprave i institucija na različitim nivoima vlasti u zemlji, formiranjem odgovarajućih radnih tijela, a u cilju brže i efikasnije implementacije EU propisa u propise na snazi u Bosni i Hercegovini, omogućavajući fer i funkcionalan dijalog,

Rješavanje pitanja pomorske plovidbe i pomorskog dobra kroz izradu zakonodavnog rješenja kojim će se na jasan način Bosna i Hercegovina odrediti o ovim veoma važnim pitanjima, a koja do danas nisu uređena,

Unapređenje sistema javnog prevoza putnika tako da postane moderniji, čistiji i jeftiniji. To možemo postići kako temeljitom obnovom javnog saobraćaja i poticanjem povećanja električnih vozila u gradskom saobraćaju, tako i revitalizacijom željeznice u međugradskom i internacionalnom prevozu. Povećanje broja linija, olakšice i liberalizacija tržišta željezničkog transporta smanjit će količinu emisija koje saobraćajni sektor stvara, ojačati javna preduzeća i ponuditi sigurnu alternativu cestovnom saobraćaju. U Kantonu Sarajevo smo pokazali da shvatamo značaj javnog i održivog transporta, investirajući u nova vozila i proširivanje mreže, kao i reanimiranje dijela željezničkog transporta. Taj princip je potrebno primijeniti na ostale nivoe,

Olakšavanje svih procedura kroz analizu i preispitivanje aktivnosti koje se provode kod registracije vozila, tehničkih pregleda, ispitivanja vozila, rada autoškola, uslova za pristup profesiji vozača, instruktora vožnje, polaganja ispita za vozače, pregleda vozila za prevoz opasnih materija, revizije cestovne sigurnosti, pristupa djelatnosti prevoznika i sl., te na taj način ukloniti postojeće administrativne barijere koje postoje a postupke učiniti funkcionalnim, ekonomičnim i društveno prihvatljivijim,

Insistirati na uspostavljanju Agencije za sigurnost saobraćaja na nivou Bosne i Hercegovine

Unapređenje aktivnog dijaloga s međunarodnim finansijskim institucijama u cilju adekvatnog finansiranja aktivnosti koje će doprinijeti uspostavljanju pametnog i održivog saobraćaja.

Kakanj 30. 9. 2023. godine
Broj: GO-011-09/23

Predsjednik Glavnog odbora
Nihad Uk