



10. BH kongres o transportnoj infrastrukturi i transportu

U Sarajevu je 24. i 25.10.2019. godine održan 10. BH Kongres o transportnoj infrastrukturi i transportu na kome je 350 učesnika bilo u prilici da razmijeni znanja i dotadašnja iskustva te sagleda brojne izazove u daljnjem razvoju transportne infrastrukture i transporta.

UKI BiH - Udruženje inženjera konsultanata Bosne i Hercegovine, znajući ulogu transportne infrastrukture i transporta u razvoju društva u svim njegovim aspektima, a imajući u vidu činjenicu da je Bosna i Hercegovina na dnu liste evropskih država u razvijenosti transportne infrastrukture i smatrajući da Bosna i Hercegovina mora učiniti velike napore kako bi se kroz ubrzan razvoj transportne infrastrukture stvorili uslovi za poboljšanje životnog stan-

darda njenih stanovnika, bilo je odličan organizator ovog tradicionalnog međunarodnog stručnog skupa. Pokrovitelj Kongresa bilo je Ministarstvo prometa i komunikacija Bosne i Hercegovine.

Kongres je predstavljao specifičan forum za novi razvojni ciklus baziran na 54 rada koje je pripremila 145 autora i koautora iz Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Srbije, Crne Gore, Sjeverne Makedonije, Holandije, Slovenije, Njemačke, Češke i Italije.

Na Kongresu su tretirane tematske cjeline:

- transportna politika;
- strateško planiranje transportnih sistema;
- studije i projekti;
- inteligentni transportni sistemi;
- povećanje bezbjednosti saobraćaja.

Na osnovu objavljenih radova u Zborniku, nakon obavljenih diskusija i nakon prezentacije radova izvučeni su sljedeći:

ZAKLJUČCI I PREPORUKE

1. Bosna i Hercegovina je 2015. godine usvojila dokument "Okvirna transportna politika Bosne i Hercegovine za period 2015-2030" koji tretira:

- viziju,
- ciljeve,
- osnovne principe,
- opredjeljenja,
- smjernice za realizaciju okvirne transportne politike.

Okvirna transportna strategija za period 2016-2030. detaljno opisuje provođenje transportne politike do 2030. godine i utvrđuje postupke i programe koje treba preduzeti (administrativne reforme, regulatorno usklađivanje, izgradnja kapaciteta i investicioni programi), kao i pripadajuću raspodjelu odgovornosti, vremenskog okvira i ključne pokazatelje uspješnosti.

Evidentno je da realizacija ciljeva datih u Okvirnoj transportnoj politici i Okvirnoj transportnoj strategiji Bosne i Hercegovine teče usporeno.

2. Usvojena strateška dokumenta moraju biti implementirana na adekvatan način u skladu sa usvojenim aktivnostima za sve modalitete transporta vodeći računa o svim aspekti-



ma (infrastruktura, usluge, regulatorni okvir i tehnološka unaprijeđenja). Za to je neophodno uspostaviti sistem kontinuiranog monitoringa nad aktivnostima i usmjeravati iste ka zadanim ciljevima iz Okvirne transportne politike i strategije BiH.

3. U cilju podizanja kvalitete i ubrzanja realizacije zacrtanih ciljeva, neophodno je izvršiti ažuriranje akcionih mjera i aktivnosti datih u Okvirnoj strategiji na osnovu inoviranih studija i istraživanja.

Krajnji rezultat inoviranih istraživanja treba biti lista prioritarnih projekata sa jasno definisanim prioritetom i vremenskim okvirom realizacije.

4. U Bosni i Hercegovini postoje značajni cestovni i željeznički pravci koji danas, iz nama nepoznatih razloga, nisu dio indikativne TEN-T mreže. Potrebno je ažurirati listu projekata i dati valjanu argumentaciju za uključivanje ovih projekata u indikativnu TEN-T mrežu Jugoistočne Evrope.

5. Potrebno je osigurati mehanizme za efikasno uvođenje novih tehnologija u segmentu upravljanja transportnom infrastrukturom i u sektoru pružanja transportnih usluga. Digitalizacija i uvođenje „BIM“ tehnologija u upravljanje infrastrukturom i raznim procesima planiranja investicija, može unaprijediti rješenja i reducirati nepredviđene probleme.

6. Naučnim i stručnim pristupom treba analizirati razne okolnosti nastanka prometnih nesreća. Nužno je provesti niz edukativnih i preventivnih mjera, zatim poboljšati i unaprijediti cestovnu infrastrukturu primjenom novih tehnoloških rješenja, te jasno definisati „praćenje“ vozača u saobraćaju sa aspekta učestalosti liječničkih pregleda vozača i drugih mjera sa ciljem povećanja sigurnosti cestovnog saobraćaja.

7. U Bosni i Hercegovini, „Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na cestama“ u upotrebi je više od 12 godina, a da nije pretrpio ni jednu ozbiljniju izmjenu i dopunu. Dopunom i izmjenom ovog pravilnika, a slijedeći evropske standarde i trendove, poboljšao bi se prenos poruka vozaču, rad sa kandidatima za vozača, rad upravitelja cesta i Ministarstva unutrašnjih poslova.

8. Identifikacija i rješavanje problema urbane mobilnosti „korekcijom“, tj. zajedničkim djelovanjem 10 do 15 posvećenih ljudi sa vizijom, sa javnim institucijama; omogućuje lakše i brže usklađivanje postojećih planskih dokumenata i raspoloživih budžetskih sredstava za realizaciju mjera urbane održive mobilnosti.

9. Posebnu pažnju treba posvetiti problemu pružanja usluga u javnom putničkom saobraćaju. U skladu sa pravnom tečevinom EU Acquis, pružanje usluga u javnom putničkom saobraćaju treba biti zasnovano na konceptu obaveze pružanja javne usluge prijevoza putnika koja se operacionalizira realizacijom ugovora o obavezi pružanja javnih usluga prijevoza putnika („PSO“ i „PSC“). Ovakav pristup eliminira korištenje subvencija, kao sadašnjeg najčešćeg načina pokrivanja troškova pružanja usluga u prijevozu putnika kod velikog broja davaoca ovih usluga, čime se značajno remetila konkurentnost, ali i nivo pružanja usluga. U tom kontekstu je potrebno uspostaviti kontinuiran sistem edukacije za ključne učesnike ovog procesa.

10. Jedan od osnovnih strateških izazova u sadašnjem i budućem razvoju transportnog sistema predstavlja restrukturiranje sektora željeznica. Model restrukturiranja željeznica u BiH trebalo bi da identifikira strukturu organizacionog oblika posto-

jeće dvije željezničke kompanije u BiH koja bi bila u skladu sa EU Acquis, uz istovremeno uzimanje u obzir potrebe za unaprijeđenjem njihove finansijske održivosti, efikasnosti upravljanja željezničkim sektorom i lakoćom implementacije.

11. Evropski model kulture sigurnosti željeznica spreman je i dostupan za testiranje. Osnove sigurnosti željeznica predstavljaju ciljeve koji vode u održivo i sigurno funkcionisanje željezničkog sektora, dok se kulturni pomagač može smatrati načinom oblikovanja obrazaca ponašanja. Ovaj model nudi više od jednodimenzionalne liste atributa sigurnosne kulture i isti treba biti implementiran što prije.

12. Smanjenjem broja putnih prelaza na mreži željezničkih pruga, ukidanjem nefrekventnih prelaza, osiguravanjem minimalnog broja prelaza branicima koje, u poređenju sa polubranicama, nije moguće zaobići neposredno prije voza koji nailazi ili izgradnjom nadvožnjaka i podvožnjaka, moguće je efikasno smanjiti broj tragičnih posljedica na putnim prelazima. ■

