

# **KRITERIJUMI ZA KATEGORIZACIJU JAVNIH PUTEVA**

**Sarajevo /Banja Luka 2005**

**SADRŽAJ**

|                 |  |                  |
|-----------------|--|------------------|
| <b><u>1</u></b> | <b><u>UVOD</u></b> .....   | <b><u>4</u></b>  |
| <b><u>2</u></b> | <b><u>PRAVNE OSNOVE</u></b> .....  | <b><u>5</u></b>  |
| <b><u>3</u></b> | <b><u>OCJENA POSTOJEĆEG STANJA</u></b> .....   | <b><u>10</u></b> |
| <b><u>4</u></b> | <b><u>UREĐENJE U DRŽAVAMA ČLANICAMA EVROPSKE UNIJE</u></b> .....                               | <b><u>12</u></b> |
| <b>4.1</b>      | <b>PRIMJERI UREĐENJA U NEKIM ZEMLJAMA EU</b> .....   | <b>13</b>        |
| <b>4.1.1</b>    | <b>SLOVENIJA</b> .....   | <b>13</b>        |
| <b>4.1.2</b>    | <b>AUSTRIJA</b> .....  | <b>14</b>        |
| <b>4.1.3</b>    | <b>SAVEZNA REPUBLIKA NJEMAČKA</b> .....  | <b>17</b>        |
| <b>4.1.4</b>    | <b>KRALJEVINA BELGIJA</b> .....  | <b>19</b>        |
| <b>4.1.5</b>    | <b>NIZOZEMSKA</b> .....  | <b>20</b>        |
| <b>4.2</b>      | <b>ZAJEDNIČKE KARAKTERISTIKE NAVEDENIH RJEŠENJA</b> .....                                      | <b>21</b>        |
| <b><u>5</u></b> | <b><u>PRIJEDLOG KRITERIJUMA ZA KATEGORIZACIJU PUTEVA</u></b> .....                             | <b><u>24</u></b> |
| <b>5.1</b>      | <b>OSNOVE ZA PRIPREMU KRITERIJUMA ZA KATEGORIZACIJU JAVNIH PUTEVA</b> .....                    | <b>24</b>        |
| <b>5.1.1</b>    | <b>POSTOJEĆE STANJE KATEGORISANIH PUTEVA</b> .....   | <b>24</b>        |
| <b>5.1.2</b>    | <b>KONCEPCIJA MREŽE PUTEVA SA STANOVIŠTA URBANOG SISTEMA</b> .....                             | <b>25</b>        |
| <b>5.1.3</b>    | <b>ADMINISTRATIVNA PODJELA ZEMLJE BOSNE I HERCEGOVINE</b> .....                                | <b>26</b>        |
| <b>5.1.4</b>    | <b>MOGUĆNOSTI RACIONALIZACIJE U PROJEKTOVANJU PUTEVA</b> .....                                 | <b>28</b>        |
| <b>5.1.5</b>    | <b>MOGUĆNOSTI RACIONALIZACIJE U ODRŽAVANJU PUTEVA</b> .....                                    | <b>28</b>        |
| <b>5.1.6</b>    | <b>ZAKLJUČAK I PRIJEDLOG</b> .....   | <b>28</b>        |
| <b>5.2</b>      | <b>PRIJEDLOG KRITERIJUMA ZA KATEGORIZACIJU PUTEVA</b> .....                                    | <b>28</b>        |
| <b>5.2.1</b>    | <b>PRIJEDLOG KATEGORIJA PUTEVA, DEFINICIJE</b> .....   | <b>29</b>        |
| <b>5.2.2</b>    | <b>SAOBRAĆAJNA FUNKCIJA</b> .....  | <b>31</b>        |
| <b>5.2.3</b>    | <b>PROSTORNA FUNKCIJA</b> .....  | <b>31</b>        |
| <b>5.2.4</b>    | <b>KRITERIJUMI ZA DEFINISANJE KATEGORIJE JAVNIH PUTEVA</b> .....                               | <b>33</b>        |
| 5.2.4.1         | Osnovni kriterijumi .....  | 33               |
| 5.2.4.2         | Dodatni kriterijumi .....  | 34               |
| 5.2.4.3         | Kriterijumi ograničenja u prostoru, koja se odnose na životnu sredinu .....                    | 35               |
| 5.2.4.4         | Kriterijum dozvoljene uporednosti puteva .....   | 36               |
| 5.2.4.5         | Kriterijum zgusnutosti javnih puteva.....  | 37               |
| <b><u>6</u></b> | <b><u>PRIMJENA KRITERIJUMA PRI KATEGORIZACIJI JAVNIH PUTEVA</u></b> .....                      | <b><u>38</u></b> |
| <b>6.1</b>      | <b>OSNOVNI PRINCIPI KATEGORIZACIJE</b> .....   | <b>38</b>        |
| <b>6.2</b>      | <b>PRIMJENA KRITERIJUMA</b> .....  | <b>38</b>        |
| <b>6.2.1</b>    | <b>PRIMJENA OSNOVNOG KRITERIJUMA</b> .....   | <b>38</b>        |
| <b>6.2.2</b>    | <b>PRIMJENA DODATNOG KRITERIJUMA</b> .....   | <b>39</b>        |
| <b>6.2.3</b>    | <b>PRIMJENA KRITERIJUMA ZA UTVRĐIVANJE RAZLIKA IZMEĐU LOKALNIH PUTEVA I JAVNIH STAZA</b> ..... | <b>40</b>        |
| <b>6.2.4</b>    | <b>NESKLADNOSTI NA GRANICAMA</b> .....   | <b>40</b>        |
| <b>6.2.5</b>    | <b>CILJEVI PRIMJENE KRITERIJUMA</b> .....  | <b>40</b>        |

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>6.2.6 PRIMJER OBRAZACA ZA USTANOVLJAVANJE ISPUNJAVANJA KRITERIJA ZA KATEGORIZACIJU.....</b> | <b>41</b>        |
| <b><u>7 ZAKLJUČAK.....</u></b>   | <b><u>42</u></b> |
| <b>7.1 POTREBNE PRAVNE OSNOVE ZA PROVEDBU KATEGORIZACIJE .....</b>                             | <b>42</b>        |
| <b>7.2 POSTUPAK KATEGORIZACIJE.....</b>  | <b>42</b>        |

## 1 UVOD

Geografski oblik regiona (dinarski, panonski i primorski svijet) kao i položaj u Evropi, uticali su u proteklih nekoliko milenijuma na transportne pravce na teritoriji Bosne i Hercegovine. Naravno, važnu ulogu u tome imao je i čovjek sa svojim vjerskim, socijalnim, ekonomskim i vojnim težnjama. Istorijske promjene važnosti pojedinih kriterijuma uticale su na tok transportnih pravaca ne samo u prošlosti već i danas.

Raznovrsnost putne mreže, koja je u zadnjih 35 godina bila klasifikovana u tri kategorije (magistralne, regionalne i lokalne puteve), kao i na nekategorisane puteve, već dugo vremena ne odgovara zahtjevima ispravnog upravljanja putevima, bez obzira na formalnog upravitelja putevima koji je u tom razdoblju nekoliko puta mijenjan.

Naročito je "Zakon o nacionalnim i samoupravnim putevima" (1929-1932) predstavljao osnovu za upravnu podjelu javnih puteva; na taj način napravljena je razlika između državnih i samoupravnih puteva; koji su se ranije dijelili na banovinske puteve I i II reda i opštinske puteve I i II reda.

Nakon 1945. godine javni putevi su bili kategorisani u kategorije od I do III, dok su nakon 1953. godine bili kategorisani u kategorije od I do IV. Zakonom o javnim putevima iz 1971 godine putevi su, u pogledu važnosti, bili razvrstani na magistralne, regionalne, lokalne i neklasifikovane puteve. Ova podjela je na području Bosne i Hercegovine ostala nepromijenjena do danas.

Kategorizacija puteva je potrebna iz više razloga, na primjer:

- kategorizacijom puteva, tj. dodjeljivanjem putu određene kategorije, javni put postaje dostupan korisnicima u okviru zakona, propisa ili posebnih izričitih odredbi;
- upravno-pravnom kategorizacijom, koja se vrši na osnovu vlasništva i prava na upravljanje, određuje se nadležnost u planiranju i projektovanju puteva, utvrđuju dužnosti u finansiranju i održavanju, te odgovornosti.
- Projektovanje (dimenzioniranje) puteva se vrši u skladu sa građevinsko-tehničkom kategorizacijom, koja naročito u obzir uzima saobraćaj;
- u pogledu toka, putevi mogu da vode kroz naselja ili izvan naselja, čime se takođe određuju uslovi pri građenju;
- osnovni cilj kategorizacije puteva je, da se izvrši uticaj na ponašanje vozača, kako bi se dugoročno osiguralo vizuelno jedinstvo kao i jedinstven nivo usluga u saobraćaju.

Nekategorisanim putevima smatraju se privatni putevi na koje se ne primjenjuju putni propisi i propisi koji se odnose na bezbjednost u saobraćaju. Takvim putevima upravljaju i održavaju ih njihovi vlasnici.

Stoga je za upravljanje putevima nužna neophodna funkcionalna i administrativna kategorizacija puteva.

Kriterijumima treba da se obezbijedi istovremena procjena funkcije puta povezanog u prostoru kao i njegovih saobraćajno-tehničkih svojstava. Kriterijumima se te funkcije moraju "tehnički" potkrijepiti kako bi se obezbijedilo kvalitetno, bezbjedno i neometano odvijanje putnog saobraćaja u navedenom prostoru.

## 2 PRAVNE OSNOVE

Na području Federacije Bosne i Hercegovine i Republike Srpske trenutno je na snazi sljedeće zakonodavstvo koje predstavlja osnovu za pripremu kriterijuma za kategorizaciju javnih puteva:

- Zakon o cestama ("Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine", br. 13/10)
- Zakon o prostornom planiranu i korištenju zemljišta na nivou Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine", br. 4/06)
- Zakon o javnim putevima ("Službeni Glasnik RS", br. 3/04)
- Zakon o o sigurnosti željezničkog prometa posebno u vezi problema sa cestama i cestovnim prometom ("Službeni list Republike Bosne i Hercegovine, br. 33/95 član 23, 25, 30 i član 102)
- Zakon o željeznicama RS ("Službeni Glasnik RS", br. 58/01)
- Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 6/06),
- Zakon o zaštiti dobara koja su odlukama Komisije za zaštitu nacionalnih spomenika proglašena nacionalnim spomenicima BiH ("Službeni list FBiH" br. 27/02)
- Zakon o komunalnim delatnostima ("Službeni list RS" br. 11/95)
- Pravilnik o održavanju javnih puteva ("Službeni list SRBiH" br. 24/90)
- Uredba o sadržaju i nosiocima jedinstvenog informacijskog sistema, metodologiji prikupljanja i obradi podataka, te jedinstvenim obrascima na kojima se vode evidencije (Sl. novine Federacije BiH br. 34/07)
- Odluka o utvrđivanju magistralnih puteva ("Službeni list SFRJ" br.39/94 i 4/87)
- Odluka o utvrđivanju regionalnih puteva ("Službeni list SRBiH" br.8/91 i 29/91)
- Odluka o kriterijumima za utvrđivanje regionalnih puteva ("Službeni list SRBiH" br.23/90)
- Zakon o ratifikaciji Evropskog sporazuma o glavnim međunarodnim saobraćajnim arterijama ("Službeni list SFRJ", Međunarodni ugovor br. 5/80)
- Zakon o konstituiranju novih opština u Federaciji Bosne i Hercegovine ("Službeni list FBiH" br.6/98)
- Zakon o utvrđivanju naseljenih mjesta i o izmjenama u nazivima naseljenih mjesta u određenim opštinama ("Službeni list SRBiH 24/86, 33/90, 32/91 i FBiH" br.14/04)
- Prostorni plan Bosne i Hercegovine za period od 1981. do 2000. godine (prečišćeni tekst) 15/89-389
- Odluka o utvrđivanju gradova i naselja gradskog karaktera 33/75-1254

Neke upotrebljene definicije iz važećeg zakonodavstva:

### **Zakon o cestama Federacije Bosne i Hercegovine**

## Član 2

Cesta je, prema ovom zakonu, svaka površina na kojoj se odvija saobraćaj. Ceste se dijele na javne i nerazvrstane. Javne ceste, zavisno o njihovom društvenom, privrednom i teritorijalnom značaju mogu biti autoceste, brze, magistralne, regionalne i lokalne ceste, te saobraćajnice u naseljima. Kolovoz ulica u naseljima i gradovima kroz koje prolaze javne ceste smatraju se dijelovima tih cesta.

## Član 3

Javna cesta koju je nadležni organ proglasio za javnu cestu u općoj je upotrebi, u vlasništvu Federacije i od općeg interesa za Federaciju. Na javnim cestama se ne može sticati pravo vlasništva niti druga prava po bilo kojoj osnovi osim prava određenih ovim Zakonom. Izuzetno, na javnim cestama mogu se sticati prava služnosti samo za opće potrebe, s tim da korištenje tog prava ne ometa saobraćaj i ne ugrožava sigurnost saobraćaja i stabilnost ceste.

## Član 4

Nerazvrstana cesta je površina koja se koristi za saobraćaj po bilo kojoj osnovi i koja je pristupačna većem broju korisnika. Izgradnja, korištenje, održavanje, zaštita i rekonstrukcija nerazvrstanih cesta kao i poslovi nadzora na tim cestama uređuju se gradskim ili općinskim propisom u skladu sa ovim Zakonom.

## Član 5

Javna cesta, prema vrsti saobraćaja, može biti namijenjena za mješoviti saobraćaj ili samo za saobraćaj motornih vozila. Javna cesta ili dio javne ceste može se odrediti samo za saobraćaj motornih vozila, ako postoji odgovarajuća alternativna saobraćajnica za druge vrste saobraćaja. Namjena javne ceste koja je u korištenju određuje se na osnovu stanja i uvjeta saobraćaja na cesti. Namjena novoizgrađene ceste određuje se na osnovu investicijsko-tehničke dokumentacije za izgradnju ceste u skladu sa odgovarajućim tehničkim propisima.

## Član 7

Javnu cestu čine:

- cestovna građevina (posteljica, donji stroj kolovoza, kolovozna konstrukcija, most, vijadukt, podvožnjak, nadvožnjak, propust, tunel, galerija, potporni i obloženi zid, nasip, pothodnik i nathodnik),
- građevine za odvodnju ceste i pročišćavanje vode,
- cestovni pojas sa obiju strana ceste potreban za nesmetano održavanje širine prema projektu ceste, a najmanje jedan metar računajući od crte koja spaja krajnje tačke poprečnog profila ceste,
  - zračni prostor iznad kolovoza u visini od 7 m,
- cestovno zemljište koje čini površina zemljišta na kojoj prema projektu treba izgraditi ili je izgrađena cestovna građevina, površina cestovnog pojasa, te površina zemljišta na kojima su, prema projektu ceste, izgrađene ili se trebaju izgraditi građevine za potrebe održavanja ceste i pružanje usluga vozačima i putnicima, te naplatu putarine predviđene projektom ceste (objekti za održavanje cesta, upravljanje i nadzor saobraćaja, naplata putarine, benzinske pumpe, servisi, autobusna stajališta, parkirališta, odmorišta itd),
- građevine na cestovnom zemljištu, za potrebe održavanja ceste (cestarske kuće, punktovi i stacionari) i pružanje usluga vozačima i putnicima, te naplatu putarine, predviđene projektom ceste,
- stabilni mjerni objekti i uređaji za nadzor vozila,
- priključci na javnu cestu izgrađeni na cestovnom zemljištu,
- saobraćajni znakovi i uređaji za nadzor i sigurno vođenje saobraćaja i oprema ceste (horizontalna i vertikalna saobraćajna signalizacija, svjetlosno-signalni uređaji, telekomunikacijski stabilni uređaji, instalacije i rasvjeta u funkciji saobraćaja, cestovne značke, detektori-brojači saobraćaja, instalacije, uređaji i oprema u tunelima, oprema parkirališta, odmorišta i slično),
- mjerne vage i objekti za vaganje i kontrolu saobraćaja,

- građevine i oprema za zaštitu ceste, saobraćaja i okoliša (snjegobrani, vjetrobrani, zaštita od obrušavanja i nanosa materijala, zaštitne i sigurnosne ograde, putokazi i kilometarske oznake, odbojnici, zaštita od buke i drugih štetnih uticaja na okoliš i slično).

## Član 8.

Javne ceste iz člana 2. ovog Zakona razvrstavaju se na:

- AC - autoceste,
- BC - brze ceste,
- MC - magistralne ceste,
- RC - regionalne ceste,
- LC - lokalne ceste.

### AC - autoceste

Autocesta je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za saobraćaj motornih vozila, koja je kao autocesta označena propisanim saobraćajnim znakom, ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije saobraćajne trake i trakom za prinudno zaustavljanje vozila, bez ukrštanja sa poprečnim putovima i željezničkim ili tramvajskim prugama u istom nivou i u čiji saobraćaj se može uključiti, odnosno isključiti samo određenom i posebno izgrađenom priključnom javnom cestom na odgovarajuću kolovoznu traku autoceste.

Autoceste služe povezivanju velikih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili regije; namijenjene su uglavnom daljinskom saobraćaju, te se uključuju u sistem evropskih autocesta. Autoceste ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na propisane saobraćajno-tehničke elemente, ili se izgrađuju u fazama; njihov sastavni dio su posebno izgrađeni priključci.

### BC - brza cesta

Brza cesta je javna cesta namjenjena za saobraćaj isključivo motornih vozila, ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova i sve raskrsnice u dva ili više nivoa sa poprečnim cestama i drugim saobraćajnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama) koja, po pravilu, nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim saobraćajnim znakom. Brze ceste su ceste koje svojim saobraćajno-tehničkim elementima omogućavaju brzo odvijanje daljinskog saobraćaja između najvažnijih središta države, entiteta i područja; povezane su sa autocestama i sistemima autocesta susjednih država; njihov sastavni dio predstavljaju posebno izgrađeni priključci.

### MC - magistralne ceste

Magistralne ceste prvog reda namjenjene su povezivanju većih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili entiteta; svojim saobraćajno-tehničkim elementima omogućavaju brzo odvijanje saobraćaja; povezane su sa cestama iste ili više kategorije u zemlji te sa sistemima cesta u susjednim državama; posebno izgrađeni priključci, ukoliko su predviđeni, čine njihov sastavni dio.

Magistralne ceste drugog reda namijenjene su za povezivanje regionalnih središta, kao i za povezivanje saobraćaja na ceste jednake ili više kategorije; posebno izgrađene pristupne rampe, ukoliko su predviđene, čine njihov sastavni dio.

### RC - regionalne ceste

Regionalne ceste prvog reda namijenjene su za saobraćajno povezivanje ekonomskih područja države ili entiteta, značajnih središta lokalnih zajednica, kao i za saobraćajno povezivanje sa cestama iste ili više kategorije; posebno izgrađeni priključci, ukoliko su predviđeni, čine njihov sastavni dio.

Regionalne ceste drugog reda namijenjene su za saobraćajno povezivanje središta lokalnih zajednica u okviru određenog entiteta, za povezivanje turističkih (turističke ceste) i graničnih

područja značajnih za državu, te za povezivanje graničnih prijelaza sa cestama iste ili više kategorije kada po propisanim kriterijima kategorizacije ne dostigne višu kategoriju.

#### LC - lokalne ceste

Lokalne ceste povezuju naselja u općini sa naseljima iz susjednih općina, ili povezuju važnija naselja unutar općine, te povezuju saobraćaj na druge javne ceste iste ili više kategorije. Javne staze su saobraćajnice namijenjene za povezivanje naselja ili dijelova naselja u okviru općine, a ne ispunjavaju propisane kriterije za lokalne ceste, ili su predviđene samo za određenu vrstu učesnika u saobraćaju (ceste i staze u stambenim zonama, seoske ceste i staze, pješačke staze, biciklističke staze, konjske staze i slično.).

U naseljima u kojima je uveden sistem ulica saobraćajnice se mogu podijeliti na podkategorije:

- glavne gradske ceste predstavljaju nastavak cesta kroz gradove, a namijenjene su za saobraćajno povezivanje gradskih područja i četvrti u skladu sa propisima o sigurnosti cestovnog saobraćaja. Na ovim cestama, ako to uvjeti odvijanja saobraćaja dozvoljavaju, može se regulirati saobraćajnom signalizacijom i veća brzina kretanja od općeg ograničenja brzine u naselju;
- sabirne gradske ceste ili sabirne lokalne ceste predviđene su za prikupljanje i povezivanje saobraćajnih tokova iz pojedinih područja ili gradskih četvrti, kao i za povezivanje gradskih četvrti i dijelova naselja sa cestama više kategorije;
- lokalne gradske ceste predstavljaju nastavak cesta više kategorije, predviđene su za pristup zatvorenim prostornim jedinicama (stambeni blokovi ili individualni stambeni objekti, industrijske zone, centri za kupovinu i rekreaciju itd.) u pojedinim urbanim područjima ili četvrtima, kao i u dijelovima naselja.

#### Član 112

Danom stupanja na snagu ovog Zakona na teritoriji Federacije prestaje važiti Zakon o cestama Federacije BiH („Službene novine Federacije BiH“, br. 6/02 i 18/02) i Uredba o privremenom načinu utvrđivanja, evidentiranja i iskazivanja finansijskog rezultata u finansijskim izvještajima JP Direkcije cesta FBiH d.o.o. Sarajevo („Službene novine Federacije BiH“, broj 9/08). U roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog Zakona prestaje važiti Uredba o autocestama u Federaciji BiH („Službene novine Federacije BiH“, br. 9/07). U roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog Zakona, kantoni su dužni uskladiti svoje zakone, kojima je regulirana oblast cesta, sa ovim Zakonom. Stupanjem na snagu ovog Zakona sporazumi i ugovori koje su upravitelji cesta zaključili za poslove redovnog održavanja ostaju na snazi do isteka ugovorenog roka. Do donošenja podzakonskih akata iz člana 110. ovog Zakona primjenjivat će se podzakonski akti doneseni na osnovu Zakona iz stava 1. ovog člana.

Predmeti koji su u postupku rješavanja prije stupanja na snagu ovog Zakona rješavat će se u skladu sa Zakonom o cestama Federacije BiH.

### Zakon o javnim putevima Republike Srpske

(Navedeni su samo oni članovi koji se znatno razlikuju od gore navedenih)

#### Član 2

Put je svaki javni put i nekategorisani put na kojem se vrši saobraćaj.

Javni put je površina od opšteg značaja za saobraćaj koji svako može slobodno da koristi pod uslovima određenim zakonom i koji je nadležni organ proglasio za javni put, kao ulice u naselju.

#### Član 6



Prema značaju za saobraćaj, javni putevi se razvrstavaju na auto puteve, brze puteve, magistralne puteve, regionalne puteve, lokalne puteve i ulice u naselju.

#### Član 5

»Auto put« je javni put posebno izgrađen i namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila, koji je označen propisanim saobraćajnim znakom i ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova, bez ukrštanja sa drugim putem ili željezničkom i tramvajskom prugom u nivou i u čiji se saobraćaj može uključiti, odnosno isključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim javnim putevima na odgovarajuću kolovoznu traku auto puta;

»brzi put« je javni put rezervisan za saobraćaj motornih vozila koji svojim saobraćajno-tehničkim karakteristikama i građevinskim elementima omogućava brzo odvijanje saobraćaja u smislu dostizanja većih brzina kretanja i ostvarene veće propusne moći puta i koji se nadovezuje na auto puteve u Republici Srpskoj i BiH kao i na odgovarajuću mrežu puteva susjednih zemalja;

### **Zakon o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na nivou Federacije Bosne i Hercegovine**

#### Član 3:

- Planiranje prostora zasniva se na načelima:
  - 1) zaštite prostora u skladu sa principima održivog razvoja;
  - 2) zaštite integralnih vrijednosti prostora i zaštite i unapređenja stanja okoliša;
  - 3) usaglašenosti interesa korisnika prostora i prioriteta djelovanja od značaja za Federaciju;
  - 4) usaglašenosti planskih dokumenata kantona sa planskim dokumentima Federacije i planskih dokumenata kantona međusobno;
  - 5) usaglašenosti planskih dokumenata Federacije i Republike Srpske;
  - 6) usaglašenosti planskih dokumenata Bosne i Hercegovine sa planskim dokumentima susjednih država;
  - 7) javnosti i slobodnog pristupa podacima i dokumentima značajnim za planiranje u skladu sa ovim Zakonom i posebnim propisima;
  - 8) uspostavljanja sistema informacija o prostoru iz nadležnosti Federacije u svrhu planiranja, korištenja zemljišta i zaštite prostora Federacije.

#### Član 9

Prostorni plan Federacije određuje dugoročne ciljeve i mjere prostornog razvoja u skladu sa planiranim ukupnim privrednim, društvenim i historijskim razvojem od značaja za Federaciju.

Prostorni plan Federacije sadrži politiku korištenja zemljišta i usmjerava razvoj funkcija i djelatnosti na teritoriji Federacije.

Prostornim planom Federacije utvrđuju se područja od značaja za Federaciju a naročito:

- 1) objekti i trase privredne (magistralne) infrastrukture od međunarodnog, državnog i federalnog značaja, kao i interes dvaju ili više susjednih kantona (cestovna, vodoprivredna, energetska, telekomunikacijska i druga infrastruktura sa objektima);....

#### Član 14

- Prostorni plan kantona radi se na osnovu Prostornog plana Federacije i Programa mjera za odnosni prostor.
- Uz uvažavanje prirodnih, kulturno-historijskih i pejzažnih vrijednosti prostorni plan kantona utvrđuje osnovna načela planskog uređenja prostora, ciljeve prostornog razvoja, zaštitu, korištenje i namjenu zemljišta a naročito:
  - 1) osnovnu namjenu zemljišta (poljoprivredno, šumsko, građevinsko zemljište, vodne i druge površine);
  - 2) sistem naselja i urbana područja;

3) građevine i koridore magistralne i druge infrastrukture od značaja za Federaciju i kanton sa zaštitnim infrastrukturnim pojasevima (vodoprivredna, saobraćajna, energetska, telekomunikaciona i druga infrastruktura); ...

#### Član 17

Prostorni plan područja posebnih obilježja Federacije donosi se za područja od značaja za Federaciju utvrđena Prostornim planom Federacije.

Područje posebnog obilježja Federacije utvrđuje se naročito za:

- 1) područje izgradnje velikih hidroenergetskih građevina (više od 30 MW instalirane snage) utvrđeno Prostornim planom Federacije;
- 2) slivno područje hidroakumulacija za potrebe regionalnog snabdijevanja vodom u uvjetima kada dva ili više kantona nisu osigurali mogućnost zajedničkog snabdijevanja;
- 3) koridore i građevine međunarodnog saobraćaja (međunarodne ceste sa pratećim objektima, međunarodni aerodromi, luke i sl.);
- 4) hidromelioracione sisteme na površinama većim od 2000 ha;
- 5) posebno ugrožena područja (plavna područja, goleti, klizišta i sl.) ukoliko dva ili više kantona nisu uredili odnose na zaštiti; ...

### Zakon o prostornom uređenju Republike Srpske

(Navedeni su samo oni članovi koji se znatno razlikuju od gore navedenih)

#### Član 3

Republika Srpska, opštine i druge teritorijalne jedinice na svom području utvrđuju i ostvaruju politiku uređenja prostora donošenjem i sprovođenjem odgovarajućih planova, odnosno drugim aktima i mjerama, u skladu sa njihovim Ustavom i zakonom utvrđenim nadležnostima.

#### Član 5

»Naselje« je izgrađena i funkcionalno objedinjen prostor na kome su obezbjeđeni uslovi za život, rad i zadovoljavanje zajedničkih potreba stanovnika;

»Selo« je naselje čije se stanovništvo pretežno bavi poljoprivredom, a nije sjedište opštine;

»Grad« je naselje koje je kao grad utvrđeno zakonom;

#### Član 6

U svrhu planske izgradnje naselja, stvaranja i održavanja povoljnih uslova za život, rad i odmor stanovništva i racionalnog upravljanja prirodnim dobrima, u prostoru se utvrđuje:

.....

d) zaštićena i rekreaciona područja,

đ) saobraćajne površine (putevi, pruge, aerodromi i sl.),....

## 3 OCJENA POSTOJEĆEG STANJA

U oblasti javnih puteva do sada u Bosni i Hercegovini nisu bili izričito propisani kriterijumi na osnovu kojih bi se za svaki put posebno vršila procjena kojoj kategoriji, prema navedenim kriterijumima, pripada.

Za utvrđivanje magistralnih i regionalnih puteva propisane su bile samo minimalne vrijednosti nekih njihovih tehničkih elemenata:

- za auto-puteve i magistralne puteve: odredbama člana 16 (osovinsko opterećenje), člana 17 (svijetli profil za sve javne puteve), člana 18 (širina saobraćajne trake, elementi puta u pogledu brzine vozila, izvođenje raskrsnice, sve za magistralne puteve) i člana 19 (tehnički elementi auto-puteva i puteva, rezervisani za promet motornih vozila) Zakona o osnovama saobraćajne bezbjednosti (Službeni list SFRJ, br. 50/88, 80/89, 29/90 i 11/91);
- za regionalne puteve, pored odredbi gore navedenih članova 16 i 17 Zakona o osnovama saobraćajne bezbjednosti, takođe Odluka o kriterijumima za utvrđivanje regionalnih puteva (Službeni list SRBiH br. 8/91), kojom su kao kriterijum predviđeni osnovni principi važnosti puta i povezivanja u prostoru.

Jedini izuzetak u pogledu gore navedenih propisa predstavljale su osnove i kriterijumi kategorizacije puteva i drugih saobraćajnih površina u lokalne puteve. Cilj navedenih detaljnijih kriterijuma bilo je utvrđivanje razlike između sljedeći vrsta puteva:

- lokalnih puteva kategorisanih kao javni putevi najnižeg ranga, upravljanje navedenim putevima regulisano je Zakonom o putevima, i
- javnih staza, čije upravljanje su dužne urediti opštine donošenjem odgovarajućih odluka.

Razlika između kategorisanih puteva (magistralnih, regionalnih i lokalnih) i javnih staza je bila veoma važna zato što prvi predstavljali osnovna sredstva kompanija koje su održavale navedene puteve, dok su upravljanje javnim stazama obavljale mjesne zajednice.

Treću grupu javnih puteva predstavljaju putevi, ulice i trgovi u gradovima i naseljima urbanog karaktera, za koje je opština ovlaštena da odluči da istima treba da upravljaju i da ih održavaju javna preduzeća, tj. opštinske organizacije, u skladu sa Zakonom o komunalnim djelatnostima ("Službeni glasnik Republike Srpske", br. 11/95, član 2, tačka 10). Međutim, takvu odluku nije bilo moguće usvojiti za one saobraćajne površine koje su već bile kategorisane u magistralne ili regionalne puteve, čak i ako prolaze kroz grad ili naselje urbanog karaktera.

Javne puteve trebalo bi kategorisati u magistralne, regionalne i lokalne puteve u pogledu njihovog ekonomskog i socijalnog značaja, zatim u pogledu područja za koje su predviđeni kao i njihovog značaja za saobraćaj (član iz starog zakona o putevima). Iz gore navedenih kriterijuma očigledno je da je akcenat stavljan na **tehničke elemente puta**, a ne na funkciju povezivanja u prostoru. Bez obzira na ova ograničenja, takvi putevi su kategorisani u više kategorije, koje su bile potrebne za odvijanje daljinskog saobraćaja, premda nisu u potpunosti ispunjavale tehničke uslove; te je očigledno da su postavljeni kriterijumi bili prestrogi.

Primjenom predloženih kriterijuma prevazišla bi se samo "tehnička" kategorizacija javnih puteva I istodobno bila bi dopunjena kriterijumom za ocjenjivanje funkcije pojedinog puta za povezivanje u prostoru.

Tačnije rečeno, navedenim kriterijumima bila bi **obezbijedena istovremena procjena funkcije povezivanja puta u prostoru i saobraćajno-tehničkih svojstava puta**, te kojim se realizacija navedene funkcije mora "tehnički" potkrijepiti kako bi se obezbijedilo kvalitetno, bezbjedno i neometano odvijanje saobraćaja u određenom prostoru.

Pored navedenog, predloženim rješenjem proizlazi i:

- da razlika između funkcije povezivanja puta u prostoru i tehničkih karakteristika propisanih za navedeno povezivanje, u velikoj mjeri određuje prioritete zadatke koji se odnose na modernizaciju postojeće (kategorizovane) mreže puteva,

i

- da kriterijumi treba da preuzmu važnu ulogu u povezivanju dugoročnih ciljeva u razvoju putne mreže; ovi ciljevi su utvrđeni prostornim planovima, srednjoročnim i kratkoročnim planovima mjera koje je potrebno preduzeti u navedenoj mreži.

## 4 UREĐENJE U DRŽAVAMA ČLANICAMA EVROPSKE UNIJE

U Evropskoj Uniji ne postoje pravni ili tehnički propisi kojima bi se zemlje članice obavezivale na upotrebu ujednačenih kriterijuma za kategorizaciju javnih puteva. To je prepušteno pojedinačnim zemljama članicama, kako u pogledu određivanja broja i naziva pojedinačnih kategorija javnih puteva tako i u pogledu kategorizacije putne mreže navedene kategorije.

Jedini izuzetak predstavlja određivanje tehničkih elemenata auto-puteva, s obzirom da su oni putevi najvišeg ranga u većini zemalja. Za auto-puteve su propisane određene karakteristike (npr. fizički odvojeni saobraćajni pojasevi za oba smjera kretanja, raskrsnice u više nivoa), koje su opet vezane za neki ranije utvrđen cilj, kao što je pravo naplate putarine (u stavci d. člana 7 Direktive br. 93/89/EEC definiše se da je putarinu moguće naplaćivati samo korisnicima auto-puteva ili puteva sa više saobraćajnih traka koji imaju slične karakteristike, kao i korisnicima mostova, tunela i planinskih prolaza).

Uopšteno govoreći, kategorizacija javnih puteva u zemljama članicama Evropske Unije uglavnom slijedi upravno-teritorijalnu organizaciju države.

U najvećoj mjeri uvažena je funkcionalna kategorizacija, koja puteve djeli na:

- avtoputeve
- magistralne puteve (negde podjeljene na kategorije I. in II.)
- sakupljajuće puteve
- lokalne puteve
- gradske puteve
- privatne puteve

Kategorizacija puteva po upravnoj podjeli, dijeli ih na:

- savezne (nacionalne) puteve
- državne/regionalne puteve
- županijske puteve
- gradske puteve
- seoske puteve
- druge puteve

Osnovni kriterijumi za kategorizaciju puteva su, prema pravilu, uključeni u samo određivanje pojedinih kriterijuma puteva, gdje se akcenat stavlja bilo na tehničke elemente puta (npr. za austrijske savezne puteve, gdje osnovni uslov predstavljaju elementi puta koji omogućavaju brz protok saobraćaja), ili, kao što je slučaj u većini zemalja, na elemente puta i saobraćajnu funkciju puta u prostoru (npr. u Italiji, nacionalni putevi su povezani sa lukama, aerodromima, važnim industrijskim centrima, turističkim odmaralištima i zdravstvenim (klimatskim) odmaralištima, te je u Austriji, naglašena ekonomska međusobna povezanost upravno-teritorijalnih jedinica pokrajinskih i okružnih puteva, itd.).

Odluke o kategorizaciji mreže javnih puteva se uvijek primjenjuju "od vrha ka dnu", tj. od državnih ka opštinskim putevima. Razlike između zemalja je moguće utvrditi na osnovu stručnosti onih koji vrše kategorizaciju kao i na osnovu dokumenta kojim kategorizacija puteva stupa na snagu.

Kategorizacija puteva je u svim državama osnova za podjelu finansijskih sredstava za upravljanje in održavanje cest.

#### 4.1 Primjeri uređenja u nekim zemljama EU

##### 4.1.1 SLOVENIJA

Slovenija je novu kategorizaciju uvela 1998 godine na osnovu novog zakona o javnim putevima i na njegovoj osnovi donesene Odluke o kriterijumima za kategorizaciju javnih puteva. Za ovo odlučila se prvenstveno iz razloga, što u tri kategorije podjeljena mreža javnih puteva, kao što je važno do tada, ne omogućava adekvatno gospodarenja s putnom infrastrukturom; Kod gospodarenja podrazumeva se tako održavanje puteva kao i izvođenje rekonstrukcija i sa njima uvažavanje primjerenih tehničkih elemenata puteva kod projektovanja.

Već od godine 1989 bila je, za potrebe pripreme planova održavanja in obnavljanja državnih puteva u važenju interna Metodologija upotrebe kriterijuma za kategorizaciju puteva, koju je donjela tadašnja Skupština Skupnosti za ceste Slovenije. Ta metodologija bila je osnova za pripremu Odluke o kriterijumima za kategorizaciju javnih puteva, koja je bila donesena u 1997 godini i na toj osnovi je bila izvedena i **nova kategorizacija svih javnih puteva** u Sloveniji.

Stanovništvo: 1.964.036

Površina: 20.273 m<sup>2</sup>

Gustina mreže svih puteva (km/km<sup>2</sup>): 1,00

Broj osobnih vozila na porodicu: 1,30

| Kategorija puteva                               | pred kategoriz.<br>1998 | po novoj **<br>kategorizaciji | udio %        | udio %        |
|---|-------------------------|-------------------------------|---------------|---------------|
| Avtoputevi                                      | 218 km                  | 506 km*                       | 7,90          |               |
| Brzi putevi                                     |                         | 114 km                        | 1,78          |               |
| Glavni putevi I. Reda                           | 1.357 km                | 523 km                        | 8,17          |               |
| Glavni putevi II. Reda                          |                         | 451 km                        | 7,04          |               |
| Regionalni putevi I. Reda                       | 3.395 km                | 950 km                        | 14,83         |               |
| Regionalni putevi II. reda                      |                         | 1.182 km                      | 18,45         |               |
| Regionalni putevi III. Reda                     |                         | 2.083 km                      | 32,52         |               |
| Regionalni putevi III. reda - turistički putevi |                         | 596 km                        | 9,31          |               |
| <b>Ukupno</b>                                   | <b>4.970 km</b>         | <b>6.405 km</b>               | <b>100,00</b> | <b>16,65</b>  |
| Lokalni putevi                                  |                         | 13.814 km                     |               | 35,91         |
| Javni putevi                                    |                         | 18.246 km                     |               | 47,43         |
| <b>Ukupno svi javni putevi</b>                  | <b>3.395 km</b>         | <b>950 km</b>                 |               | <b>100,00</b> |

\* Avtoputevi se od 1998 godine do danas grade i nisu posledica kategorizacije

\*\* Stanje važi na dan 31.12.2004, i od početnog se razlikuje u tome, da se sa izgradnjom mreže avtoputeva umanjuje mreža G1 puteva in produljava osobito mreža R2 puteva.

V kategoriji »E« puteva su svi avtoputevi i dio brzih i glavnih puteva; u Sloveniji jih ima 621 km.

Republika Slovenija je po uspoređivanju sa zahodnoevropskim državama kako po površini kako po broju stanovništva manja država, pretežno planinska in brdovita po konfiguraciji. Mreža puteva se po kriteriju pristupačnosti smatra kao zadovoljavajuća. Tako je u Sloveniji 24,9 km avto puteva/1000 km<sup>2</sup>, 48,0 km ostalih magistralnih puteva/1000km<sup>2</sup> in 207,9 km regionalnih puteva/1000km<sup>2</sup> njezine površine. Slovenija ima 1,3 vozila na porodicu. Razlike u gospodarskoj razvijenosti se reflektiraju i u razvijenosti putne mreže. Mnogo manje su razlike u stopi motorizacije, što dodatno objašnjava nezadovoljstvo vozača na slovenskim putevima sa njihovim stanjem.

#### 4.1.2 AUSTRIJA

Stanovništvo: 8.039.000

Površina: 84.034 km<sup>2</sup>

Gustina mreže svih puteva (km/km<sup>2</sup>): 2,38

Broj osobnih vozila na porodicu: 1,2

Putna mreža (stanje 2002 g.) u Avstriji se razvrstava na:

- savezne puteve, koji se dijele na avto puteve (1645 km ali 19,6 km/1000km<sup>2</sup>) in brze te druge savezne puteve ( 10.280 km ali 122,5 km/1000km<sup>2</sup> );
- deželne puteve ( 29.820 km ali 303,4 km/1000km<sup>2</sup> );
- županijske puteve, opštinske in krajevne puteve (77.030 km ali 916,6 km/1000km<sup>2</sup> ).

Kao posebna kategorija postoje još dostupni putevi do željeznice, za gradnju i održavanje kojih su finansijski učestvovane dežela, opšina in željeznica.

| <b>kategorija puta - primjereno</b> | <b>km 2002</b> |
|-------------------------------------|----------------|
| Avtoput                             | 1.645          |
| Brzi put                            |                |
| Magistralan put I. reda             | 10.280         |
| Magistralan put II. reda            |                |
| Regionalan put I. reda              | 29.820         |
| Regionalan put II. reda             |                |
| Regionalan put III. reda            |                |
| Regionalan put III. reda -          |                |
| <b>Ukupno</b>                       | <b>41.745</b>  |
| Lokalan put                         | 77.030         |
| Drugi Javni put                     | je v LC        |
| <b>Ukupno svi javni putevi</b>      | <b>118.775</b> |

U Avstriji savezni putevi su definirani u obliku spiskova, koji je sastavni dio saveznog zakona, deželni putevi se definiraju sa deželnim zakonom, županijski putevi i dostupni putevi do željeznice z odlukom deželne vlade, opštinski putevi, krajevni i drugi javni putevi sa odlukom opštinskog savjeta.

Saveznim putevima upravlja država preko saveznog ministarstva za privredu, u kojemu je sastavu savezna uprava za puteve. Ta uprava je kao stručna upravna organizacija zadužena za organizacione oziroma koordinacione zadatke. To su pre svega planiranje i financiranje izgradnje saveznih puteva te praćenje izvođenja normativnih, planskih in drugih zakona ili smernica, koji se odnose na savezne puteve.

Operativni zadatki u vezi sa saveznim putevima su povjereni deželnim vladama odnosno je za njihovo izvođenje, v skladu sa definiranim programima, zadužen deželni glavar. Njemu je odgovorna uprava za puteve, koja ima u svom sustavu štabno organizirane stručne službe (za područje pripreme izgradnje, geodetskih radova, projektiranja, normativnih stvari, građevinske tehnike, izgradnje puteva, izgradnje mostova in održavanje puteva i mostova) i biroe za puteve. Biroi za puteve su organizirani teritorialno po regijama i imaju v svom sustavu baze za puteve, koje neposredno izvode zadatke održavanja saveznih puteva.

Deželna uprava za puteve u okviru prije navedene organizacione strukture upravlja in održava i sve deželne puteve.

Iznimo od navedenih rješenja predstavlja finansijski najzahtjevniji projekti avtoputeva, za realizaciju kojih je Republika Avstrija zajedno sa deželami u godini 1982 registrirala posebno dioničarsko društvo ASFINAG (dioničarsko društvo za financiranje avtoputeva i brzih puteva). To društvo ima koordinacionu ulogu između države i ddioničarskim društvima, kojima je bio povjeren zadatak izgradnje zahtjevnih avtoputeva i upravljanje s njima ( Brenner Autobahn AG, Tauern Autobahn AG, Pyhrn Autobahn AG, Arlberg Autobahn AG, Autobahn u. Schnellstrasen AG ).

Opštinskim putevima upravljaju i njih održavaju opštine odnosno njihove uprave za puteve. U pogledu izvođenja pojedinačnih zadataka, kada je to bitno, opštinske uprave za puteve se mogu međusobno povezivati u okviru županije, u kojoj su sastavni dio.

Izgradnja i održavanje puteva se financira iz saveznog budeta. Dežele i opštine za te namjene po pravu nemaju vlastitih prihoda ili su ti oograničeni na neke iznimke plaćanja naknade za upotrebu puteva (npr. vanredni prevozi) ili iamju obvezu sofinanciranja izgradnje puteva bolje kvalitete od projektirane sa strane korisnika (društva), koji će takav put zbog svoje djelatnosti prekomereno upotrebljavati.

Sredstva saveznog budeta na dežele in opštine ne djeli se namjenski za puteve, nego u globalu. Osnova za takvu podjelu je pre svega veličina tih upravnih jedinica i broj stanovništva u njima. Unutarnja podjela tako dotiranih sredstava za pojedinačne namjene budetske potrošnje prepuštena je upravnim jedinicama.

Planiranje razvoja putne mreže radi se u više navrata. Najprije se definira prednostni red građenja pojedinih puteva ili putnih dionica te ocena rokova za početak tih gradnji. Sljedi priprema višegodišnjeg plana sa detaljnim rokovima građenja prednostnih puteva za tu razdoblje. U trećoj fazi se izradi građevni program, u kojem su predviđene gradnje finansijski vrednovane po opsegu i dinamici financiranja.

Prednostni red građenja državnih puteva je temelj dugoročnog plana, u kojem se definiraju i različiti razvojni ciljevi na području puteva, podjeljeni u vremenu na takozvane prednostne stope. Višegodišnji finansijski plan konkretno definira dinamiku građenja pojedinih putnih dionica i visinu sredstava za pojedinu godinu. Ta plan zasniva se tako, da daje čitav pregled za petogodišnje razdoblje i opštu orijentaciju za narednih pet godina. Najkonkretniji elemenat finansijskog

planiranja je godišnji plan građenja puteva, koji sastoji iz konačnih odluka za godinu, za koju se usvaja. Definiira pojedine građevinske zahvate i nivo njihovog financiranja.

Za tehničko planiranje građevinskih zahvata na saveznom putevima brine dežele, osim za puteve, koje grade pojedina dionička društva. To planiranje obuhvata sve stručno-tehničke zadatke od predloga planskog zadatka do izrade investiciono-tehničke dokumentacije.

Građenje puteva se u izvođenje predaje na javnom nadmetanju najpogodnijem izvođaču. O trasi novog puta odlučuje pristojno ministarstvo za privredu, koje mora predhodno u procesu usklađivanja garantovati ekonomičnost projekta, zaštitu spomenika i suskladnost trase sa okolinom te funkcionalnost puta u pogledu saobraćajnog značenja. U procesu usklađivanja sudjeluju sve upravne jedinice, kroz koje prolazi trasa novog puta.

V zakonskom uređenju najviše normi za puteve, kako na saveznom tako na deželnom nivou, snosi se na zaštitu puteva i uređenje odnosa sa vlasnicima nekretnina uz puteve. Po sadržaju savezni kao i deželni zakoni veoma precizno definiraju prava i obaveze upravljača puteva i korisnika puteva ili vlasnika zemljišta uz put. Istotako definiraju i obavezu i uslove prava na oštetu za zahvate, koji su izvedeni na zasebnom vlasništvu. Navodimo nekoliko tipičnih primera:

- zaštita susjeda uz put obuhvata zahvate, koje je moguće izvesti sa ekonomsko opravdanim troškovima u pogledu na vrstu ugroženog zemljišta ili objekta, koji se štiti. Zahvat na samom objektu (npr. zaštita od buke ugradnjom odgovarajućih prozora) izvede se u primjeru, ako vlasnik preuzme obavezu održavanja i eventualne obnove ugrađenih elemenata;

- za specialne radove na zemljištu uz put (minerski radovi, vrtanja, iskopi, sećnja drveća itd.), koji bi mogli neposredno ili posredno ugroziti put, može se sa odlukom nadležnog organa odrediti, da je potrebno pribaviti predhodnu saglasnost upravljača puta. Ako je vlasnik zemljišta zbog toga ometan kod njegove proste upotrebe ili je ta sa uslovima iz saglasnosti ometana, ima pravo uvažavati primjerenu odštetu u postupku pred redovnim sudom;

- uz javne puteve postoji zaštitni pojas, u kojem je gradnja ili rekonstrukcija objekata zabranjena. Zaštitni pojas je različito širok ovisno o kojoj se kategoriji puta radi, od 40 m kod avtoputeva do 15 m kod deželnih puteva van naselja. Dozvoljeni su specifični zahvati u zaštitni pojasputa uz predhodnu dozvolu upravljača puta. To uređenje se odnosi i na građenje nasipov, ograda, privatnih površina za parkiranje i slično;

- građenje priključaka na put je dozvoljena samo sa saglasnošću upravljača puta. Priključci, izgrađeni bez saglasnosti, se ruše na troškove vlasnika;

- u 100-metarskom pojasu uzduž saveznog puta je zabranjeno oglašavanje in reklamiranje, koje nije u opštem interesu učesnika u saobraćaju;

- slevanje vode na put je zabranjeno. Preduzeće za održavanje puta ima pravo odvesti vodu sa puta na susenje parcele i odlagati snijeg sa puta na zemljište uz put bez plaćanja oštete. Ako je zbog upotrebe zemljišta za put štećeno granično zemljište (promjenjena podtalnica, nestanak zdenca, i slično) vlasnik zemljišta ima pravo do uvažavanja primjerene oštete. Isto važi u primjerima većeg umanjenja prinosa na zemljištu (npr. zbog umanjenja prirodne osvjetlenosti zemljišta);

- u primjeru elementarnih nepogoda zakon predpisuje uoptu obavezu u radnoj pomoći, u pomoći tehničkim sredstvima i materialu, sve prema odgovarajućoj ošteti. Eventualnu štetu na tehničkim sredstvima kod uklanjanja posledica elementarnih nepogoda moraju oštećenici zatražiti u postupku pred redovnim sudom.

Kao poslednju važnu suštinu navedenog zakonskog uređenja za puteve navodimo, da je u velik akcenat dan odnosu upravljanje-financiranje-održavanje u tom smislu, da zakon propisuje ili daje mogućnost održavanja samo djela pute više kategorije nižoj upravnoj jedinici (npr. savezne aii deželne puteve opštini), ali pak definiira i način financiranja takvih radova. Isto važi za



definiranu vrstu opreme puta. Tako može npr. država preuzeti obavezu financiranja javne rasvjete na saveznom putu kroz naselje uz uslov, da se opština obaveže za njeno održavanje po predaji puta u saobraćaj.

#### 4.1.3 SAVEZNA REPUBLIKA NJEMAČKA

Stanovništvo: 82.057.000

Površina: 357.021 km<sup>2</sup>

Gustina mreže svih puteva (km/km<sup>2</sup>): 1,82

Broj osobnih vozila na porodicu: 1,7

Putna mreža je u Njemačkoj razvrstana na:

- savezne puteve, koji se dijele na savezne avtoputeve ( 12.037 km ali 33,7 km/1000km<sup>2</sup> ) i savezne puteve za tranzit kroz naselja 41.321 km ali 115,7 km/1000km<sup>2</sup> );
- državne puteve, koji su ukupno sa saveznim putevima u funkciji tranzitnog saobraćaja ( 89.599 km ali 250, km/1000km<sup>2</sup> );
- druge državne puteve ( 88.300 km ali 247,3 km/1000km<sup>2</sup> );
- županijske, opštinske in gradske puteve te druge javne puteve ( 410.000 km ali 1.148,3 km/ 1000km<sup>2</sup> ).

| <b>Kategorija puta - primjereno</b> | <b>km 2002</b>    |
|-------------------------------------|-------------------|
| Avtoput                             | 12.037            |
| Brzi put                            |                   |
| Magistralan put I. reda             | 41.321            |
| Magistralan put II. reda            |                   |
| Regionalan put I. reda              | 89.599            |
| Regionalan put II. reda             |                   |
| Regionalan put III. reda            | 88.300            |
| Regionalan put III. reda -          |                   |
| <b>Ukupno</b>                       | <b>231.257</b>    |
| Lokalan put                         | 410.000           |
| Druzi Javni put                     | v lokalnih cestah |
| Kolesarske poti                     | 40.000            |
| <b>Ukupno svi javni putevi</b>      |                   |

V kategoriji »E« puteva, koje su sve avtoputevi i deo brzih ili glavnih puteva u Njemačkoj je 10.446 km puteva.

Za planiranje i financiranje saveznih puteva po ustavu je odgovorna savezna država. Ta sa putevima upravlja preko saveznog ministra za saobraćaj, kome je sa zakonom dano ovlaštenje, da može svoje nadležnosti da prenese sasvim ili delomično na najviše organe pokrajinskih upravnih organa za saobraćaj.

Na nivou država odnosno dežela sa državnim putevima upravljaju deželna ministarstva za saobraćaj, kojima su na operativnom nivou podležene deželne uprave za puteve. Te izvršavaju stručne i izvršne zadatke u vezi sa upravljanjem, građenjem i održavanjem saveznih i državnih puteva. Usporedno su u deželama organizirane još takozvane avtocestne direkcije, koje izvode zadatke u vezi sa građenjem avtoputeva. Sljedi, da su savezne nadležnosti djeloično prenesene na deželne uprave za puteve i djelomično na avtocestne direkcije.

Za upravljanje sa županijskim putevima su sa državnim zakonom ovlaštene županije, koje u tu svrhu mogu da imaju županijske urede za puteve ili zadatke prenesu na opštinske urede za puteve. V drugom primjeru moraju opštinski uredi uvažavati smernice odnosno direktive županijske vlasti, sam prijenos izvrši se sa pismenim sporazumom.

Opštinski uredi za puteve upravlja sa opštinskim i gradskim putevima te drugim javnim putevima (npr. saveznim putem kroz naselje) u primjeru, da za takav put zbog različitih mogućnosti investitorstva sa zakonom nije drugčije određeno.

Investitor izgradnje saveznih puteva, osim njihovih dionica kroz naselja u opštinama sa više od 80.000 stanovnika, jest savezna država. Iznimno je za posebne dionice iz predhodnih stavka investitor po pravu opština. Plan građenja saveznih puteva donosi se za razdoblje pd pet godina i njegova je finansijska konstrukcija zatvorena osobito jer se za isto razdoblje donosi i plan budžetske potrošnje. Izvođenje toga plana se konkretizira sa godišnjim planom. Sve planske zadatje izgradnje i održavanja puteva se izvode po ovlaštenju savezne države preko dežel i financiraju se sa sredstvima saveznog budžeta.

Investitor za državne puteve je država odnosno dežela, osim onih dionica, koje prolaze kroz gradska naselja sa više od 25.000 stanovnika. V tom slučaju je investitor opština.

Investitor za županijske puteve je po pravilu županija ili opština izvan županije, za opštinske i gradske puteve investitor je opština.

Za navedeno zakonsko rješenje slično kao u Republici Austriji krakteristični jest, da je opredeljenjem investitorstva avtomatski definisan upravljač puta i sa time i njen održivač (op.: po saveznom zakonu pojam investitorstva obuhvata sve zadatke, koji su u vezi sa gradnjom i održavanjem puteva ). Zato je u saveznom i deželnim zakonima područje investitorstva za specifične kategorije puteva vrlo detaljno uređeno, jednako kao i njihovo kasnije održavanje.

Za razliku od avstrijskog uređenja je u njemačkom zakonu predviđen inspekcijski nadzor nad putevima, koji je osnovan na nadzoru izvođenja programiranih zadataka građenja i održavanja puteva. Za saveznu državu za taj nadzor nadležni su deželni organi. Ti nadgledaju i deželne i županijske puteve, međutim ostale puteve nadgledaju pristojni organi županije.

Slično kao Austrija ima zaštitu puteva i saobraćaja sređeno i Njemačka. Među specialna rješenja ubrajamo institut preglednog trokuta, koji se odnosi na propovjed gradnje i rekonstrukcije objekata na području ukrštanja u nivou puta i željeznice te ukrštanja puteva van naselja.

#### 4.1.4 KRALJEVINA BELGIJA

Stanovništvo: 10.348.276

Površina: 30.528 km<sup>2</sup>

Gustina mreže svih puteva (km/km<sup>2</sup>): 4,80

Broj osobnih vozila na porodicu: 1,1

Belgija ima:

- 1729 km avtoputeva ( 56,6 km/1000km<sup>2</sup> ) in 12.600 km ostalih saveznih puteva ( 412,7 km/1000km<sup>2</sup> );
- 1.349 km regionalnih puteva ( 44,2 km/1000km<sup>2</sup> );
- 132.540 km opštinskih puteva ( 4341,5 km/1000km<sup>2</sup> ).

| Kategorija puta – primjereno   | km 2002        |
|--------------------------------|----------------|
| Avtoput                        | 1.729          |
| Brzi put                       |                |
| Magistralan put I. Reda        | 12.600         |
| Magistralan put II. reda       |                |
| Regionalan put I. Reda         | 1.349          |
| Regionalan put II. reda        |                |
| Regionalan put III. Reda       |                |
| Regionalan put III. reda -     |                |
| <b>Ukupno</b>                  | <b>15.378</b>  |
| Lokalan put                    | 132.540        |
| Drugi Javni put                |                |
| <b>Ukupno svi javni putevi</b> | <b>143.364</b> |

V kategoriji »E« puteva, koji su svi avtoputevi i dio brzih ili glavnih puteva u Belgiji jest 1.840 km puteva.

Već sama razgranost i struktura kategorija puteva ukazuje na to, da je bio u Belgiji temeljni cilj ostvariti temelje za brzo i sigurno odvijanje saobraćaja. U zadnjim godinama daje se akcent i na ekološke ciljeve kod planiranja novih puteva u smislu faktora ograničavanja.

Moderan siste avtoputeva bio je građen uglavnom zajmovima, koje je unajmio belgijski putni fond. Većinu tih zajmova je zatim preuzela na odplatu država na taj način, da je te zajmove uključila u svoj javni dug.

V godini 1989 Belgija se upravno preoblikuje u federaciju triju regija ( valonska, flamska i briselska regija ), koje su u cjelini preuzele u upravljanje puteve na svom teritoriju. Regije vode brigu za gradnju i održavanje saveznih i regijskih puteva, sredstva garantuju u okviru svojih budeta.

Unatoč visokim izdavanjima za gradnju avtoputeva u Belgiji još nemaju uvedenu putarinu za njihovu upotrebu. Putarina je bila prvi put uvedena za tunel Liefkenshoe, koji je bio izgrađen na komercijalnoj osnovi, izgradnji je financirao konzorcij domaćih banak. To je

i prvi primjer koncesijske gradnje puta u toj državi, osnova za takvu odluku bila je zahtjevnost projekta.

#### 4.1.5 NIZOZEMSKA

Stanovništvo: 16.294.847

Površina: 41.528 km<sup>2</sup>

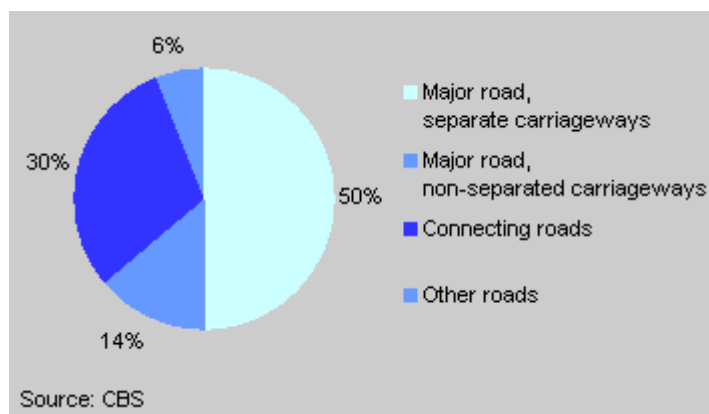
Gustina mreže svih puteva (km/km<sup>2</sup>): 2,93

Broj osobnih vozila na porodicu: 1,0

| Kategorija puta – primjereno   | km u 2002     |
|--------------------------------|---------------|
| Avtoput                        | 2291          |
| Brzi put                       |               |
| Magistralan put I. Reda        | 1.470         |
| Magistralan put II. reda       | 5.180         |
| Regionalan put I. Reda         | 57.500        |
| Regionalan put II. reda        |               |
| Regionalan put III. Reda       |               |
| Regionalan put III. reda -     |               |
| <b>Ukupno</b>                  | <b>66.441</b> |
| Lokalan put                    | 59.400        |
| Drugi Javni put                | 12.960        |
| <b>Ukupno svi javni putevi</b> | <b>56.800</b> |

U kategoriji »E« puteva, u kojoj mreži su svi avto putevi, brzi i glavni putevi, u Nizozemskoj jest ..... km puteva.

*National and provincial roads by function, 2003*



## 4.2 ZAJEDNIČKE KARAKTERISTIKE NAVEDENIH RJEŠENJA

### a) Kategorizacija puteva

Kategorizacija puteva po pravilu sljedi upravno-teritorialnoj organiziranosti države i zato se putevi dijele na savezne ili državne, deželne ili regionalne te opštinske. Osobito po njihovim tehničkim elementima i manje po saobraćajnoj funkciji dijele se i na podkategorije.

Velik značaj je dat kategorizaciji saveznih ili državnih puteva. Te kategorije su uvijek definisane u samom zakonu odnosno je njihova kategorija izdata kao prilog zakonu.

### b) Normativno uređenje puteva

V evropskim državama po pravilu uređuju se putevi sa dva zakona. Sa prvim, saveznim, uređuje se gospodarenje sa saveznim ili državnim putevima, sa drugim, deželnim, uređuje se gospodarenje sa deželnim i opštinskim putevima.

### c) Upravljanje sa putevima

Putevi su državna vlast. Za njihovu izgradnju i održavanje vodi brigu država preko svojih upravnih jedinica. Često je upravljanje sa saveznim odnosno državnim putevima preneseno na regiju, uz zadržanje nadležnosti države za donošenje planskih odluka i za izvođenje nadzora nad tako prenesenim zadacima.

Regije uvijek upravljaju sa deželnim putevima i svoje nadležnosti i obaveze ne mogu prenositi na nižu upravnu jedinicu - opštinu.

Za izvođenje stručnih i izvođačkih zadataka u vezi sa izgradnjom i održavanjem puteva su formirane posebne upravne organizacije ( uprava, direkcija ili biro za puteve ), u nekim primjerima takve zadatke izvršavaju državna preduzeća ( Italija - A.N.A.S., Francija - S.E.T.R.A. ).

Iznimka od pravila predstavlja upravljanje avtputeva, za koje izgradnju i održavanje odnosno iskorištavanje u gospodarskom smislu često se registriju dionička društva za svaki projekat posebno. Njihova ukupna karakteristika jest, da je u njima uvijek kapitalsko učestvovana i država, koja preuzima srazmeran dio rizika za njihovo poslovanje. Takva društva prikupljaju izvorne prihode sa putarinom za upotrebu avtoputeva.

### č) Financiranje puteva

Financiranje puteva jest većinom budžetsko na svim nivoima upravljanja sa putevima. To se dopunjuje sa kreditnim aranžmanima, po pravilu preko dioničarskih društava ( primer Austrije ) ili sa kapitalom dioničarskih društava, kojim je poverena gradnja i iskorištavanje pojedinog avtoputa.

Zakoni o putevima ne sređuju izvore financiranja puteva ili poreza, naknade i drugo, koji su neposredno ili posredno vezani za upotrebu puteva ( op.: među koje Međunarodna organizacija za puteve - International Road Federation ubraja carine i porez od prodanih vozila, godišnje registarske takse, takse za vozačke dozvole, porez na naftne derivate i avtomobilске gume, porez na promet robe u tranzita stranih korisnika puteva, putarine i druge specialne takse ). Definisani su samo pojedini primjeri naplate naknade za specialnu upotrebu puteva i korisnici do tih naknada. Vrlo precizno jesu u zakonima sređeni odnosi između pojedinih upravljača puteva kod definiranja obaveza za izgradnju i održavanje puteva, sa kojim upravljaju. Sve ovo iz razloga, jer čitava djelatnost na putevima temelji na budžetsko osnovanom programu radova.

#### d) Planiranje in programiranje radova na putevima

Planiranje in programiranje radova na putevima se obično izodi u upravnim organizacijama ili državnim preduzećima, koja su organizaciono na istoj upravnoj razini kao upravljači puteva. Normativno je posebice definirana obaveza usklađivanja između upravnim razinama, posebice u primjeru izgradnje novih puteva više kategorije. Nije pak detaljno definiran sadržaj planskih dokumenata niti postupak njihovog donošenja ooonosno usklađivanja sa finansijskim planom budžetske potrošnje.

Detaljnije se definira trase planiranih izgradnji putev, rezervacija prostora za izgradnju puteva (sa vremenskim ograničenjem upotrebe tog instituta na 4 godine, prikupljanje potrebnih zemljišta (odkup, ekspropriacija ) i slično. Nadležnost za definisanje trase puta obično je data investitoru odnosno upravljaču puta, koji mora trasu predhodno uskladiti sa nadležnim resorima za prostor, varstvo kulturne baštine, resorom za saobraćajnu bezbjednost i slično i nižim upravnim jenicama.

#### e) Održavanje puteva

Za izvođnje održavanja puteva su na razini saveznih i regionalnih puteva organizirane državne operativne službe u sastavu uprave za puteve ili kao državna preduzeća i ovlaštena dioničarska društva, koja imaju pojedine puteve u upravljanju i izkorištavanju. Radovi održavanja se programiraju sa godišnjim finansijskim planom, njihovo izvođenje je nadzireno interno (Avstrija) ili preko vladinih organa (Njemačka, Švajcarska). Nivo održavanja obično nije tehnički regulisano, osim sa opštim stavkom, da moraju biti putevi održavani tako, da omogućavaju bezbjedno i tekuće odvijanje saobraćaja. Odgovornost za takav nivo održavanja puteva je zadatak upravljača, utvrđuje se u civilnom pravnom postupku.

#### f) Zahvati za zaštitu puteva i saobraćaja

To područje je normativno detaljno sređeno naročito u avstrijskim i njemačkim zakonima o putevima. Odnosi se na prava i obveze korisnika puteva, vlasnika nekretnina uz put i upravljalča puteva. Zabranjeni su svi zahvati, koji bi ugrožavali put ili saobraćaj na putu. Istodobno su definirane i obaveze upravljača puta u pogledu zaštite zemljišta uz put i objekata, kojih vlasnici bi zbog puta mogli trpjeti štetu. Te obaveze su definisane ili u obliku naknade za štetu ili u obvezi izgradnje zaštitnih mjera.

#### g) Gradnja puteva

Uz već navedeno, detaljnija razgraničenja investitorstva, za tu zakonodaju je karakteristično, da daje velik značaj pripremi investicijsko-tehničke dokumentacije i njezinoj stručnoj provjeri kako sa saobraćajno-tehničkog kao i sa ekonomskog aspekta.

Gradnjo puteva predaje investitor sa javnim nadmetanjem. Po pravilu investitor izgradnje puta je i njen budući održivač.

#### h) Sažetak

Jedna od glavnih karakteristika navedenih evropskih uređenja gospodarenja sa putevima jest, da se sa zakonima o putevima sređuje prvenstveno tehničke stvari i manje organizacione. U prvom smislu je zamišljen i odnos u pogledu obveza financiranja i izvođenja pojedinih investicionih radova ili zadataka održavanja. Organiziranost, radno područje i način financiranja zadataka mogućih

investitora i upravljača puteva se normativno sređuje u okviru sistema upravne organiziranosti i javnih financa.

## 5 PRIJEDLOG KRITERIJUMA ZA KATEGORIZACIJU PUTEVA

### 5.1 OSNOVE ZA PRIPREMU KRITERIJUMA ZA KATEGORIZACIJU JAVNIH PUTEVA

Kao osnove za pripremu kriterijuma za kategorizaciju javnih puteva usvojeni su sljedeći dokumenti:

- važeće zakonodavstvo iz oblasti puteva, željeznice i voda,
- važeće zakonodavstvo iz oblasti prostora,
- stručna građa:
  - The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina (Japan International Cooperation Agency – JICA, March 2001)
  - Regional Balkans Infrastructure Study – Transport (EU, REBIStransport JV, July 2003)
  - Statistički bilten 2003, Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina, Sarajevo, Trg Bosne i Hercegovine 1
  - Iskustva i pravna regulativa u evropskim zemljama

#### 5.1.1 POSTOJEĆE STANJE KATEGORISANIH PUTEVA

„E” putevi na teritoriji BIH, koji predstavljaju navezivanje na mrežu međunarodnih puteva su:

E-73 Šamac - Doboj - Zenica - Sarajevo - Mostar - Metković

E-761 Izačić - Bihać - Jajce - Travnik - Sarajevo - Višegrad - Vartište

E-762 Sarajevo - Foča/Srbinje - Hum

E-661 Gradiška - Banja Luka - Jajce





Postojeće stanje magistralnih i regionalnih puteva:



### 5.1.2 KONCEPCIJA MREŽE PUTEVA SA STANOVIŠTA URBANOG SISTEMA

Saobraćajna mreža je osnovni sastavni dio urbanog sistema, a urbana središta su najvažnije polazne tačke i odredišta saobraćajnih tokova. Pod saobraćajnom mrežom ne podrazumijeva se samo putna mreža već i svi drugi pod-sistemi (željeznički, pomorski, vazduhoplovni i logistički).

Sa stanovišta urbanih naselja i urbanih sistema sljedeći faktori utiču na stvaranje saobraćajne mreže:

- prostorna razpodjela naselja,
- demografsko-ekonomski sastav i funkcija naselja,
- saobraćajna privlačnost urbanih središta,
- hijerarhija naselja,
- međunarodni saobraćajni tokovi,
- ekonomska, kulturna i politička središta izvan Bosne i Hercegovine.

Prilikom planiranja nove kategorizacije puteva potrebno je uzeti u obzir činjenicu da su putevi samo dio saobraćajnog sistema, koji može da funkcioniše samo ukoliko je pravilno povezan.

Za potrebe razmatranja predloženih kriterijuma i utvrđivanja broja ili hijerarhije kategorija puta, potrebno je izvršiti analizu dostupnosti regionalnih i opštinskih središta. Naime, u pitanju je osnovna geografska analiza dostupnosti naselja, koja se mjeri udaljenošću i vremenom, kao i analiza topološke dostupnosti, kojom se saobraćajna mreža i vrijednosti njenih puteva utvrđuju brojem veza na pojedinim raskrsnicama ili brojem veza na najkraćem spoju između raskrsnica. U svakodnevnom životu najviše nas zanima udaljenost i vrijeme. Novi GIS softver omogućuje znatno detaljniju prostornu analizu, te stoga i dublji uvid u strukturu saobraćajnih mreža.

### 5.1.3 ADMINISTRATIVNA PODJELA ZEMLJE BOSNE I HERCEGOVINE

Bosna i Hercegovina je složena država koja se sastoji od dva entiteta: Federacije Bosne i Hercegovine (F BiH), Republike Srpske (RS) i distrikt Brčko.

FBiH, koja ima 2.323.339 stanovnika, je administrativno podjeljena na 10 kantona-županija, kantoni-županije su podjeljeni na 79 opštine:

Republika Srpska je administrativno podjeljena na 62 opštine. Grad Brčko je zasebna administrativna jedinica - Distrikt.

|           | Opština           | Broj stanovnika |          | Opština           | Broj stanovnika |
|-----------|-------------------|-----------------|----------|-------------------|-----------------|
| Unsko     | Bihać             | 60.707          | Kanton   | Centar            | 68.067          |
| Sanski    | Bosanska Krupa    | 29.580          | Sarajevo | Hadžići           | 20.133          |
| Kanton    | Bosanski Petrovac | 8.151           |          | Ilidža            | 47.924          |
|           | Bužim             | 18.251          |          | Ilijaš            | 15.325          |
|           | Cazin             | 61.094          |          | Novi Grad         | 116.832         |
|           | Ključ             | 16.020          |          | Novo Sarajevo     | 74.402          |
|           | Sanski Most       | 60.537          |          | Stari Grad        | 38.211          |
|           | Velika Kladuša    | 49.841          |          | Trnovo            | 836             |
|           |                   |                 |          | Vogošća           | 19.966          |
| Posavski  | Domaljevac Šamac  | 5.007           |          |                   |                 |
| Kanton    | Odžak             | 15.918          | Herceg-  | Bosansko Grahovo  | 2.488           |
|           | Orašje            | 22.633          | bosanski | Drvar             | 13.006          |
|           |                   |                 | kanton   | Glamoč            | 4.981           |
| Tuzlanski | Banovići          | 28.918          |          | Kupres            | 3.018           |
| Kanton    | Čelić             | 15.378          |          | Livno             | 32.454          |
|           | Doboj-istok       | 10.607          |          | Tomislavgrad      | 27.754          |
|           | Gračanica         | 53.381          |          |                   |                 |
|           | Gradačac          | 47.494          |          |                   |                 |
|           | Kalesija          | 36.147          | R Srpska | <b>Banja Luka</b> |                 |
|           | Kladanj           | 15.779          |          | Mrkonjić Grad     |                 |
|           | Lukavac           | 51.978          |          | Novi Grad         |                 |
|           | Sapna             | 14.349          |          | Kozarska Dubica   |                 |
|           | Srebrenik         | 42.218          |          | Prijedor          |                 |
|           | Teočak            | 7.052           |          | Gradiška          |                 |
|           | Tuzla             | 133.861         |          | Laktaši           |                 |
|           | Živinice          | 53.053          |          | Srbac             |                 |
| Zeničko   | Breza             | 13.867          |          | Prnjavor          |                 |
| Dobojski  | Doboj-jug         | 4.798           |          | Čelinac           |                 |
| Kanton    | Kakanj            | 44.124          |          | Kotor Varoš       |                 |
|           | Maglaj            | 21.474          |          | Kneževo           |                 |
|           | Olovo             | 13.004          |          | Ribnik            |                 |
|           | Tešanj            | 48.673          |          | Šipovo            |                 |
|           | Usora             | 7.116           |          | Jezero            |                 |

|              | Opština               | Broj stanovnika |  |  | Opština                 | Broj stanovnika |
|--------------|-----------------------|-----------------|--|--|-------------------------|-----------------|
|              | Vareš                 | 10.099          |  |  | Kupres                  |                 |
|              | Visoko                | 40.432          |  |  | Istočni Drvar           |                 |
|              | Zavidovići            | 36.692          |  |  | <b>Bijeljina</b>        |                 |
|              | Zenica                | 128.495         |  |  | Lopare                  |                 |
|              | Žepče                 | 30.718          |  |  | Ugljevik                |                 |
| Bosansko     | Foča                  | 2.293           |  |  | Zvornik                 |                 |
| Podrinjski   | Goražde               | 31.582          |  |  | Osmaci                  |                 |
| Kanton       | Pale                  | 1.371           |  |  | Šekovići                |                 |
| Srednjo-     | Bugojno               | 37.425          |  |  | Vlasenica               |                 |
| bosanski     | Busovača              | 11.451          |  |  | Bratunac                |                 |
| Kanton       | Dobretići             | 3.262           |  |  | Milići                  |                 |
|              | Donji Vakuf           | 13.388          |  |  | Srebrenica              |                 |
|              | Fojnica               | 11.111          |  |  | <b>Doboj</b>            |                 |
|              | Gornji Vakuf-Uskoplje | 19.999          |  |  | Bosanski Brod           |                 |
|              | Jajce                 | 23.688          |  |  | Derventa                |                 |
|              | Kiseljak              | 21.322          |  |  | Vukosavlje              |                 |
|              | Kreševo               | 5.937           |  |  | Modrića                 |                 |
|              |                       |                 |  |  | Petrovo                 |                 |
|              | Novi Travnik          | 51.369          |  |  | Teslić                  |                 |
|              | Vitez                 | 21.354          |  |  | Šamac                   |                 |
| Hercegovačko | Čapljina              | 19.402          |  |  | Pelagićevo              |                 |
|              |                       |                 |  |  | Donji Žabar             |                 |
| Neretvanski  | Čitluk                | 16.419          |  |  | <b>Foča</b>             |                 |
| Kanton       | Jablanica             | 13.074          |  |  | Trnovo                  |                 |
|              | Konjic                | 30.009          |  |  | Kalinovik               |                 |
|              | Mostar-ukupno         | 105.448         |  |  | Ustiprača               |                 |
|              | Neum                  | 4.778           |  |  | Čajniče                 |                 |
|              | Prozor                | 17.326          |  |  | <b>Istočno Sarajevo</b> |                 |
|              | Ravno                 | 1.855           |  |  | Novo Sarajevo - istok   |                 |
|              | Stolac                | 10.912          |  |  | Stari grad-Istok        |                 |
| Zapadno      | Grude                 | 13.372          |  |  | Kasindo                 |                 |
|              |                       |                 |  |  | Pale                    |                 |
| Hercegovački | Ljubuški              | 22.077          |  |  | Sokolac                 |                 |
| Kanton       | Posušje               | 16.122          |  |  | Han Pijesak             |                 |
|              | Široki Brijeg         | 29.952          |  |  | Rogatica                |                 |
|              |                       |                 |  |  | Višegrad                |                 |
|              |                       |                 |  |  | Rudo                    |                 |
|              |                       |                 |  |  | Lukavica                |                 |
|              |                       |                 |  |  | <b>Trebinje</b>         |                 |
|              |                       |                 |  |  | Istočni Mostar          |                 |
|              |                       |                 |  |  | Nevesinje               |                 |
|              |                       |                 |  |  | Gacko                   |                 |
|              |                       |                 |  |  | Berkovići               |                 |
|              |                       |                 |  |  | Ljubinje                |                 |
|              |                       |                 |  |  | Bileća                  |                 |
|              |                       |                 |  |  | Blagaj                  |                 |
|              |                       |                 |  |  | Bosanska Kostajnica     |                 |
|              |                       |                 |  |  | Distrikt Brčko          |                 |
|              |                       |                 |  |  | Drinić                  |                 |
|              |                       |                 |  |  | Krupa                   |                 |
|              |                       |                 |  |  | Oštra Luka              |                 |
|              |                       |                 |  |  | Potoci                  |                 |

Republika Srpska je administrativno podjeljena na 62 općine. Grad Brčko je zasebna administrativna jedinica - Distrikt.

Slika....

### **5.1.4 MOGUĆNOSTI RACIONALIZACIJE U PROJEKTOVANJU PUTEVA**

Racionalizaciju graničnih zahtjeva za elemente projektovanja moguće je izvršiti u zavisnosti od funkcionalne složenosti i prostornog položaja pojedinih vrsta puta.

Samo odgovarajuća kategorizacija svih javnih puteva može obezbijediti odgovarajuće osnove za drugo zakonodavstvo (npr. pravilnik o projektovanju) ili za racionalnije upravljanje putevima u cjelosti.

### **5.1.5 MOGUĆNOSTI RACIONALIZACIJE U ODRŽAVANJU PUTEVA**

Mrežu javnih puteva koja je podjeljena u nekoliko kategorija moguće je racionalnije održavati, s obzirom da je nivo održavanja moguće prilagoditi pojedinačnoj kategoriji puta ili je moguće odrediti različiti nivoje usluga. U osnovne troškove održavanja spadaju rad zimske službe i minimalno godišnje održavanje koje se odnosi na obezbjeđenje redovnog funkcionisanja puta bez većih usluga održavanja za bezbjedno odvijanje saobraćaja, te održavanje i obnavljanje saobraćajnih znakova i putne opreme, krpljenje kolovoza, ispunjavanje pukotina, itd.

### **5.1.6 ZAKLJUČAK I PRIJEDLOG**

Na osnovu gore navedenih razmatranja moguće je zaključiti sljedeće:

1. Bez obzira na upravnu podjelu Bosne i Hercegovine, potrebno je obezbijediti prostornu homogenizaciju države i šireg etničkog područja.
2. Prilikom navođenja nivoa povezanosti i ponovnog vrednovanja pod-sistema puta ne smijemo zaboraviti jednu činjenicu, a to je da su se saobraćajni putevi oblikovali nekoliko milenijuma; i da su stalno bili podređeni geografskim karakteristikama i naseljavanjem.
3. Potrebno je obezbijediti dobru saobraćajnu povezanost središta nižeg stepena centralnosti sa državnim središtem, odnosno središtem entiteta, kao i međusobnu povezanost i dostupnost središta sličnog stepena centralnosti. Međutim, pri tome je potrebno poštovati i postojeće saobraćajne tokove i postojeće veze, kao i geografske karakteristike Bosne i Hercegovine.
4. Uspostavljanje novih saobraćajnih veza ili rekonstruisanje postojećih puteva u potrebnom obimu da bi se uvrstili u više kategorije treba, osim u izuzetnim slučajevima, izvršiti bez provjeravanja ekonomske opravdanosti. Razmatranje samo kriterijuma najkraćih povezivanja ne bi trebalo da bude jedina smjernica prilikom određivanja smjerova budućih saobraćajnih veza.
5. Takođe, odgovarajućom saobraćajnom mrežom potrebno je obezbijediti dostizanje približno jednakog kvaliteta življenja za sve stanovnike Bosne i Hercegovine.
6. Odgovarajućom mrežom puteva Bosnu i Hercegovinu treba povezati sa susjednim državama i Evropom.

## **5.2 PRIJEDLOG KRITERIJUMA ZA KATEGORIZACIJU PUTEVA**

Kategorija puta označava vrstu puta, koja odgovarajućim svojstvima prilikom prolaska kroz karakterističan prostor, omogućava realizaciju određenih saobraćajnih funkcija.

Stoga, isti put može da ima različite funkcije u različitim prostorima, s obzirom da se sa prostorom mijenja obim realizovanih funkcija ili njihov međusobni odnos.

Kako bi se izvršila kategorizacija puteva, potrebno je navesti njihovu saobraćajnu funkciju kao i kvalitet navedene funkcije. Takođe, potrebno je odrediti prostor kroz koji put, pod određenim uslovima može da prolazi. Potrebno je utvrditi sljedeće:

- veličinu i ekonomsku moć urbanih aglomeracija u prostoru, iz kojih proizilazi različit obim saobraćajnih potreba,
- veličinu teritorije u okviru koje se pojavljuju pojedinačne vrste saobraćajnih funkcija određenog puta,
- osnovne vrste saobraćajnih funkcija (kao što su: funkcija povezivanja, skupljanja, pristupa) koje su karakteristične za određenu kategoriju puta,
- saobraćajnu stopu u određenoj teritorijalnoj oblasti kao i saobraćajnu stopu koja predstavlja tranzit u navedenom prostoru;
- kriterijum umnožavanja puteva u prostoru, što nije ni potrebno ni poželjno.

Kriterijumi za kategorizaciju nisu samo tehnički; oni takođe predstavljaju rezultat ekonomskih, socijalnih i kulturnih potreba. Iz poslednjeg proizlaze svjesna socialna opredeljenja do pojedine vrijednosti u prostoru.

Za određivanje kategorije puta u pojedinačnom saobraćajnom smjeru, potrebno je pripremiti sljedeće osnove:

- Utvrditi prostorna središta i njihovo raspoređivanje po važnosti, kako u okviru države tako i u okviru entiteta, opštine i analogno tome u okviru većih ili manjih urbanih jedinica (gradova); kriterijumi za određivanje navedenog mogu biti:  
funkcionalni: raspodjela aktivnosti u sistemu gradova i drugih naselja, broj i struktura stanovništva, vrste saobraćajnih sistema, vrste ostalih infrastrukturnih objekata u prostoru, dostupnost javnih i drugih servisnih aktivnosti,...,  
morfološki: vrste i raspored struktura naselja, karakteristike okoline...
- Pripremiti karte saobraćajnih **smjerova** različite složenosti, za svaku teritorijalnu dimenziju posebno (prvo na državnom, a zatim na nižim nivoima).
- Izdvojiti saobraćajne smjerove koji se podudaraju sa smjerovima veće jačine ili koji su iz nekog drugog razloga neizvodljivi u prostoru (ograničenosti u prostoru).
- Izdvojiti saobraćajne smjerove jednake ili za jedan stepen niže jačine, koji prolaze kroz neprikladan (preuzak) koridor, te sačuvati samo jedan saobraćajni smjer, dok ostalim saobraćajnim smjerovima treba dodijeliti niži nivo funkcije.
- Formirati putne mreže, i to posebno mrežu državnih puteva, posebno mrežu regionalnih puteva, a posebno opštinskih; sve ove mreže zajedno treba da čine zajedničku mrežu javnih puteva.

### 5.2.1 PRIJEDLOG KATEGORIJA PUTEVA, DEFINICIJE

*Primedba: oznake su navedene kao predlog*

#### AC - autoceste

Autocesta je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za saobraćaj motornih vozila, koja je kao autocesta označena propisanim saobraćajnim znakom, ima dvije fizički

odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije saobraćajne trake i trakom za prinudno zaustavljanje vozila, bez ukrštanja sa poprečnim putovima i željezničkim ili tramvajskim prugama u istom nivou i u čiji saobraćaj se može uključiti, odnosno isključiti samo određenom i posebno izgrađenom priključnom javnom cestom na odgovarajuću kolovoznu traku autoceste.

Autoceste služe povezivanju velikih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili regije; namijenjene su uglavnom daljinskom saobraćaju, te se uključuju u sistem evropskih autocesta. Autoceste ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na propisane saobraćajno-tehničke elemente, ili se izgrađuju u fazama; njihov sastavni dio su posebno izgrađeni priključci.

#### BC - brze ceste

Brza cesta je javna cesta namjenjena za saobraćaj isključivo motornih vozila, ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova i sve raskrsnice u dva ili više nivoa sa poprečnim cestama i drugim saobraćajnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama) koja, po pravilu, nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim saobraćajnim znakom. Brze ceste su ceste koje svojim saobraćajno-tehničkim elementima omogućavaju brzo odvijanje daljinskog saobraćaja između najvažnijih središta države, entiteta i područja; povezane su sa autocestama i sistemima autocesta susjednih država; njihov sastavni dio predstavljaju posebno izgrađeni priključci.

#### MC - magistralne ceste

Magistralne ceste prvog reda namjenjene su povezivanju većih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili entiteta; svojim saobraćajno-tehničkim elementima omogućavaju brzo odvijanje saobraćaja; povezane su sa cestama iste ili više kategorije u zemlji te sa sistemima cesta u susjednim državama; posebno izgrađeni priključci, ukoliko su predviđeni, čine njihov sastavni dio.

Magistralne ceste drugog reda namijenjene su za povezivanje regionalnih središta, kao i za povezivanje saobraćaja na ceste jednake ili više kategorije; posebno izgrađene pristupne rampe, ukoliko su predviđene, čine njihov sastavni dio.

#### RC - regionalne ceste

Regionalne ceste prvog reda namijenjene su za saobraćajno povezivanje ekonomskih područja države ili entiteta, značajnih središta lokalnih zajednica, kao i za saobraćajno povezivanje sa cestama iste ili više kategorije; posebno izgrađeni priključci, ukoliko su predviđeni, čine njihov sastavni dio.

Regionalne ceste drugog reda namijenjene su za saobraćajno povezivanje središta lokalnih zajednica u okviru određenog entiteta, za povezivanje turističkih (turističke ceste) i graničnih područja značajnih za državu, te za povezivanje graničnih prijelaza sa cestama iste ili više kategorije kada po propisanim kriterijima kategorizacije ne dostigne višu kategoriju.

#### LC - lokalne ceste

Lokalne ceste povezuju naselja u općini sa naseljima iz susjednih općina, ili povezuju važnija naselja unutar općine, te povezuju saobraćaj na druge javne ceste iste ili više kategorije.

(JP) Javne staze su saobraćajnice namijenjene za povezivanje naselja ili dijelova naselja u okviru općine, a ne ispunjavaju propisane kriterije za lokalne ceste, ili su predviđene samo za određenu vrstu učesnika u saobraćaju (ceste i staze u stambenim zonama, seoske ceste i staze, pješačke staze, biciklističke staze, konjske staze i slično.).

U naseljima u kojima je uveden sistem ulica saobraćajnice se mogu podijeliti na podkategorije: **LG** glavne gradske ceste predstavljaju nastavak cesta kroz gradove, a namijenjene su za saobraćajno povezivanje gradskih područja i četvrti u skladu sa propisima o sigurnosti cestovnog saobraćaja. Na ovim cestama, ako to uvjeti odvijanja saobraćaja dozvoljavaju, može se regulirati saobraćajnom signalizacijom i veća brzina kretanja od općeg ograničenja brzine u naselju;

**LZ** sabirne gradske ceste ili sabirne lokalne ceste predviđene su za prikupljanje i povezivanje saobraćajnih tokova iz pojedinih područja ili gradskih četvrti, kao i za povezivanje gradskih četvrti i dijelova naselja sa cestama više kategorije;

**LK** lokalne gradske ceste predstavljaju nastavak cesta više kategorije, predviđene su za pristup zatvorenim prostornim jedinicama (stambeni blokovi ili individualni stambeni objekti, industrijske zone, centri za kupovinu i rekreaciju itd.) u pojedinim urbanim područjima ili četvrtima, kao i u dijelovima naselja.

Postoje dva razloga iz kojih se vrši podjela lokalnih puteva u naseljima na pod-kategorije:

- Prvi je, dopustiti mogućnost navođenja različitih nivoa održavanja lokalnih puteva; koji bi za višu pod-kategoriju bili viši od opšteg nivoa koji je predviđen za kategoriju lokalnih puteva.
- Drugi razlog jeste, da na pojedinim putevima u naseljima maksimalna dozvoljena brzina može da iznosi do 70 km/h, ukoliko bezbjednost saobraćaja i propisani saobraćajno-tehnički elementi to omogućavaju, te ukoliko je određeno propisanim saobraćajnim znakom (zamišljene su gradske ulice sa više odvojenih saobraćajnih traka).

### 5.2.2 SAOBRAĆAJNA FUNKCIJA

Saobraćajna funkcija se vrši između polazne tačke i cilja, koji određuju pojedine urbane sredine (dalje u tekstu: centri), koji se jedan od drugog razlikuju po složenosti i intenzitetu saobraćajnih potreba.

Vrste saobraćajnih funkcija su:

- daljinsko povezivanje glavnih (državnih) centara ili centara entiteta, kao i centara izvan države,
- povezivanje centara kantona i sekundarnih (opštinskih) centara sa ciljem izjednačavanja urbanih aglomeracija,
- prikupljanje saobraćajnih tokova sa ciljem udruženog vođenja do sekundarnih (opštinskih) centara i centara entiteta, i
- pristup pojedinim zatvorenim prostornim jedinicama i pojedinim lokacijama.

Pod teritorijalnom opsežnošću saobraćajnih funkcija na tom prostoru podrazumijeva se:

- Evropa,
- Bosna i Hercegovina,
- entitet (Federacija Bosne i Hercegovine, Republika Srpska),
- kanton ili statistička regija,
- opština ili nekoliko opština,
- urbana jezgra (naselja) i
- granična područja.

Značaj saobraćajne funkcije se, kada je teritorija u pitanju, može podijeliti na:

- trans-teritorijalni nivo (putevi koji vode izvan teritorije), i
- teritorijalni nivo (putevi vode unutar teritorije).

### 5.2.3 PROSTORNA FUNKCIJA



U pogledu uticaja koji put ima na svoju okolinu sasvim je razumljivo da putni pravci moraju biti predviđeni i za naseljena područja, koja dosadašnji propisi nisu poznavali.

Prostorna funkcija se definiše na osnovu sljedećeg:

- lokacije u prostoru (izvan, kroz ili unutar naselja),
- gustoće zgrada u urbanom prostoru, i
- veličine, značaja i dimenzija urbanog centra.

Prema pravilu, razlikujemo pet grupa:

- A** – povezujući put bez zgrada uz put, izvan naselja,
- B** – povezujući put bez zgrada uz put, unutar naselja,
- C** – povezujući put sa zgradama uz put, unutar naselja,
- D** – zbirni put sa zgradama uz put, unutar naselja,
- E** – pristupni put sa zgradama uz put, unutar naselja.

| teritorialni nivo | saobraćaj funkcija |           | Povezivanje |       |       | skupljanje | pristup |
|-------------------|--------------------|-----------|-------------|-------|-------|------------|---------|
|                   |                    |           | A           | B     | C     | D          | E       |
|                   | kategorija         |           |             |       |       |            |         |
|                   | van naselja        | u naselju |             |       |       |            |         |
| država            | AC                 | -         | A I         | B I   |       |            |         |
|                   | HC                 | U1        | A I         | B I   |       |            |         |
|                   | M 1                | U1        | A II        | B II  | C II  |            |         |
|                   | M 2                | U2        | A III       | B III | C III | D III      |         |
| regija            | R 1                | U3        | A IV        | B IV  | C IV  | D IV       | E IV    |
|                   | R 2                | U4        | A V         | B V   | C V   | D V        | E V     |
| opština           | LC                 | U5        | A VI        |       |       | D VI       | E VI    |
|                   | JP                 | U6        |             |       |       |            | E VII   |

Svi putevi se nalaze unutar gore navedenih pet grupa. Za određene puteve primjenjuju se ograničenja za njihov prolazak kroz pojedina područja. Razlog za to su saobraćajna bezbjednost i ekologija.

Za jasniju predstavu navodimo neke od opisa:

- **AC, HC:** A I, B I – prvenstvena funkcija je povezivanje na dugim relacijama, kroz naselja ne prolaze odnosno prolaze uslovno;
- **M1:** A II, B II, C II – prvenstvena funkcija je povezivanje glavnih gradova in važnih gospodarskih teritorija države ili regije (entiteta), indirektno skupljaju saobraćaj u regiji, kroz naselja prolaze u **obzidanom** prostoru uslovno (zaobilaznice) – U1;
- **M2:** A III, B III, C III – prvenstvena funkcija je povezivanje između središta regionalnog značenja (kantoni, županije), indirektno skupljaju saobraćaj u regiji, prolaze kroz naselja, direktno sakupljanje saobraćaja je uslovno – U2;
- **R1:** A IV, B IV, C IV, D IV – prvenstvena funkcija je sakupljanje za daljinski saobraćaj i povezivanje sekundarnih centara preko granice regije, indirektno, iznimno direktno skupljanje saobraćaja u regiji, prolaze i kroz naselja, direktni pristupi do pojedinih lokacija uslovno – U3;
- **R2:** A V, B V, C V, D V, E V – prvenstvena funkcija je sakupljanje saobraćaja u opštini te povezivanje sekundarnih centara u regiji, prolaze kroz naselja, direktni pristupi do pojedinih lokacija sa uvažavanjem saobraćajne bezbjednosti – U4;



- **LC** A VI, D VI, E VI – prvenstvena funkcija je sakupljanje saobraćaja iz osnovnih urbanih sredina te povezivanje tih, te omogućavanje direktnog pristupa do pojedinih lokacija - U5;
- **JP**: E VII – izključivo za pristup do pojedinih lokacija – U6.

## 5.2.4 KRITERIJUMI ZA DEFINISANJE KATEGORIJE JAVNIH PUTEVA

### 5.2.4.1 Osnovni kriterijumi

Kriterijumi funkcije povezivanja i saobraćajno-tehnička svojstva koja pojedinačna kategorija javnih puteva mora da ispuni, odnose se na prostor koji put povezuje, na socijalno-ekonomski i upravno-teritorijalni značaj naselja koja put povezuje, na saobraćajni značaj puta u pogledu vrste i strukture prometa, te na tok puta u prostoru u odnosu na naselje. Ovi kriterijumi su:

Legenda:      O      = obavezni  
                   D      = dopustivi  
                   N      = nedopustivi

| Kriterijumi za funkcije povezivanja i saobraćajni značaj javnih puteva   | Serijski br. kriterijuma | Kategorije javnih puteva |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|--|--------------------------|--------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|  |                          | AC                       | HC | M1 | M2 | R1 | R2 | LC | JP | LG | LZ | LK |
| <b>1. Prostor koji povezuje put:</b>   |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - Povezivanje države sa susjednim državama;  | 1.1                      | O                        | O  | D  | D  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Međuregionalno povezivanje   | 1.2                      | D                        | D  | O  | O  | O  | O  | D  | N  | N  | N  | N  |
| - Povezivanje opština i unutar opština;  | 1.3                      | N                        | N  | N  | N  | D  | D  | O  | O  | N  | N  | N  |
| - Povezivanje u gradovima i naseljima.   | 1.4                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | O  | O  | O  | O  | O  |
| <b>2. Značaj naselja koga put povezuje</b>   |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - Glavni centri u državi i susjednim državama (više od 50.000 stanovnika, razvijene ekonomske i neekonomske aktivnosti);           | 2.1                      | O                        | O  | D  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Regionalna središta u državi i u susjednim državama (20.000 do 50.000 stanovnika, razvijene ekonomske i neekonomske aktivnosti); | 2.2                      | D                        | D  | O  | O  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Regionalna središta u državi (5.000 do 20.000 stanovnika, razvijene ekonomske aktivnosti);                                       | 2.3                      | N                        | N  | N  | D  | D  | D  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Lokalna središta (manje od 5.000 stanovnika, ekonomske aktivnosti);  | 2.4                      | N                        | N  | N  | N  | O  | O  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Povezivanje drugih naselja koja pripadaju različitim opštinama kao i povezivanje naselja unutar opštine;                         | 2.5                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | O  | D  | N  | N  | N  |
| - Povezivanje gradova i naselja.   | 2.6                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | D  | O  | O  | O  | O  |
| <b>3. Saobraćajna funkcija puta:</b>   |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - Daljinski povezujući put (udaljenosti preko 100 km);   | 3.1                      | O                        | O  | D  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Povezujući put za udaljenosti od 50 do 100 km;   | 3.2                      | D                        | D  | O  | O  | D  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Povezujući put za udaljenosti od 20 do 50 km;  | 3.3                      | N                        | N  | N  | D  | O  | D  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Povezujući put za udaljenosti manje od 20 km; povezivanje turističkih i graničnih područja koja su značajna za državu;           | 3.4                      | N                        | N  | N  | N  | N  | O  | D  | N  | N  | N  | N  |
| - Sabirni put za povezivanje saobraćaja na puteve viših kategorija;  | 3.5                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | O  | N  | N  | N  | N  |
| - Povezujući i sabirni put u gradu ili naselju;  | 3.6                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | O  | D  | O  | O  | O  |
| - Pristupni put u gradu ili naselju.   | 3.7                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | D  | O  | N  | N  | D  |
| <b>4. Struktura saobraćaja:</b>  |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

| Kriterijumi za funkcije povezivanja i saobraćajni značaj javnih puteva           | Serijski br. kriterijuma | Kategorije javnih puteva |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|--|--------------------------|--------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|  |                          | AC                       | HC | M1 | M2 | R1 | R2 | LC | JP | LG | LZ | LK |
| - Procenat tranzitnog saobraćaja veći od 15% i/ili PGDP > 20.000 mv/dan;         | 4.1                      | O                        | O  | D  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Procenat međuregionalnog saobraćaja veći od 30% i/ili PGDP > 10.000 mv/dan;    | 4.2                      | D                        | D  | O  | O  | D  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Procenat međuregionalnog saobraćaja veći od 15% i/ili PGDP > 4.000 mv/dan;;    | 4.3                      | N                        | N  | N  | D  | O  | D  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Procenat regionalnog saobraćaja veći od 50% i/ili PGDP = 2.000 – 4.000 mv/dan; | 4.4                      | N                        | N  | N  | N  | N  | O  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Procenat lokalnog saobraćaja veći od 80%.                                      | 4.5                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | O  | O  | O  | O  | O  |
| <b>5. Tok puta u odnosu na naselja:</b>  |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - Izvan naselja;   | 5.1                      | O                        | O  | O  | D  | D  | D  | N  | N  | N  | N  | N  |
| - Izvan i u naseljima;   | 5.2                      | N                        | D  | D  | O  | O  | O  | O  | D  | N  | N  | N  |
| - U naseljima.   | 5.3                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | D  | O  | O  | O  | O  |

### 5.2.4.2 Dodatni kriterijumi

Dodatni kriterijumi, koji su uvedeni za određivanje puteva najviših kategorija, odnose se na saobraćajno-tehnička i vozno-dinamična svojstva puteva, na saobraćajno-bezbjednosna svojstva puta, od kojih zavisi brzina, bezbjednost i neometano odvijanje saobraćaja, te se odnose na uticaj saobraćaja na životnu sredinu. Navedeni dodatni kriterijumi su:

| Dodatni kriterijumi za kategorizaciju javnih puteva               | Serijski br. kriterijuma | Kategorije javnih puteva |     |    |    |    |    |    |    |    |
|---|--------------------------|--------------------------|-----|----|----|----|----|----|----|----|
|   |                          | AC                       | HC  | M1 | M2 | R1 | R2 | LC | JP | LG |
| <b>1. Saobraćajno-tehnička i vozno-dinamična svojstva puta:</b>   |                          |                          |     |    |    |    |    |    |    |    |
| Tok saobraćaja:   |                          |                          |     |    |    |    |    |    |    |    |
| - u dva smjera;   | 1.1                      | O                        | O   | O  | O  | O  | O  | O  | O  | O  |
| - u jednom smjeru.  | 1.2                      | N                        | N   | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| Povećano saobraćajno opterećenje (AADT)*                          | 1.3                      | O                        | O   | O  | O  | O  | O  | O  | -  | -  |
| Povećan procenat kamiona*   | 1.4                      | O                        | O   | O  | O  | O  | -  | O  | -  | -  |
| Kraće vrijeme putovanja (kašnjenja)*                              | 1.5                      | O                        | O   | O  | O  | O  | O  | O  | -  | -  |
| Najviša dopuštena brzina izvan naselja (km/h)                     | 1.6                      | 120                      | 100 | 80 | 80 | 80 | 80 | -  | -  | -  |
| Najniža dopuštena brzina izvan naselja (km/h)                     | 1.7                      | 80                       | 80  | 60 | 50 | 40 | 40 | -  | -  | -  |
| Ograničenja brzine ispod najniže dozvoljene vrijednosti:          |                          |                          |     |    |    |    |    |    |    |    |
| - trajna;   | 1.8                      | N                        | N   | N  | N  | N  | D  | N  | D  | D  |
| - privremena.   | 1.9                      | D                        | D   | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| Brzina putovanja (km/h):  |                          |                          |     |    |    |    |    |    |    |    |
| - normalna;   | 1.10                     | 130                      | 100 | 80 | 80 | 70 | 70 | 70 | 50 | 50 |
| - u naselju;  | 1.11                     | -                        | 70  | 70 | 50 | 50 | 50 | 60 | 50 | 50 |
| - u otežanim uslovima.  | 1.12                     | 80                       | 80  | 60 | 60 | 50 | 40 | 50 | 40 | 40 |
| Komunalna infrastruktura:   |                          |                          |     |    |    |    |    |    |    |    |
| - ispod kolovoza;   | 1.13                     | N                        | N   | N  | N  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - uz kolovoz, zemaljska   | 1.14                     | N                        | N   | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - uz kolovoz, vazдушna  | 1.15                     | N                        | N   | N  | N  | D  | D  | D  | D  | D  |
| Optimalna upotreba puteva od strane učesnika u putnom saobraćaju: |                          |                          |     |    |    |    |    |    |    |    |
| - put rezervisan za promet motornih vozila;                       | 1.16                     | O                        | O   | O  | O  | D  | D  | D  | D  | D  |

| Dodatni kriterijumi za kategorizaciju javnih puteva                           | Serijski br. kriterijuma | Kategorije javnih puteva |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|--------------------------|--------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|
|   |                          | AC                       | HC | M1 | M2 | R1 | R2 | LC | JP | LG |
| - put namijenjen svim učesnicima u saobraćaju;                                | 1.17                     | N                        | N  | N  | D  | O  | O  | O  | O  | O  |
| - put namijenjen samo za određene vrste saobraćaja;                           | 1.18                     | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| Ograničenja upotrebe puta u pogledu njegove namjene:                          |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - stalna;   | 1.19                     | N                        | N  | N  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - privremena.   | 1.20                     | D                        | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| Obezbjedenje prohodnosti puta – prednost u redosljedju za redovno održavanje: |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - prvi prioritet;   | 1.21                     | O                        | O  | O  | D  | D  | N  | O  | N  | N  |
| - drugi prioritet;  | 1.22                     | N                        | N  | N  | O  | O  | D  | N  | D  | D  |
| - treći prioritet;  | 1.23                     | N                        | N  | N  | N  | N  | O  | N  | O  | O  |
| - četvrti prioritet.  | 1.24                     | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  | N  |
| <b>2. Saobraćajno-bezbjednosna svojstva puta:</b>                             |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Fizički odvojene trake:   | 2.1                      | O                        | O  | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| Vrste i oprema za raskrsnice:   |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - raskrsnice na više nivoa;   | 2.2                      | O                        | O  | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - kanalisana raskrsnica;  | 2.3                      | N                        | N  | O  | O  | O  | O  | O  | D  | D  |
| - nekanalisana raskrsnica.  | 2.4                      | N                        | N  | N  | N  | N  | D  | D  | O  | O  |
| - posebna oprema;   | 2.5                      | O                        | O  | O  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - normalna oprema;  | 2.6                      | N                        | N  | D  | O  | O  | O  | O  | D  | D  |
| - minimalna oprema.   | 2.7                      | N                        | N  | N  | N  | N  | N  | N  | O  | O  |
| Povezivanje priključnih puteva:   |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - direktno;   | 2.8                      | N                        | N  | N  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - na regulisanim raskrsnicama;  | 2.9                      | N                        | N  | O  | O  | O  | D  | D  | D  | D  |
| - u više nivoa.   | 2.10                     | O                        | O  | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| Gustina priključnih tačaka izvan naselja:                                     |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - do najviše 1 priključna tačka na svakih 400 m;                              | 2.11                     | N                        | N  | N  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - do najviše 4 priključne tačke na svakih 400 m                               | 2.12                     | N                        | N  | N  | N  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - više od 4 priključne tačke na svakih 400 m.                                 | 2.13                     | N                        | N  | N  | N  | N  | D  | D  | D  | D  |
| Raskrsnice sa željeznicom:  |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - u nivou;  | 2.14                     | N                        | N  | N  | O  | O  | O  | O  | O  | O  |
| - u više nivoa  | 2.15                     | O                        | O  | O  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| Prinudno zaustavljanje:   |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - na kolovozu;  | 2.16                     | N                        | N  | D  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - izvan kolovoza.   | 2.17                     | O                        | O  | O  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| Parkiranje:   |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - na parkingu;  | 2.18                     | O                        | O  | O  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |
| - u traci za parkiranje.  | 2.19                     | N                        | N  | N  | D  | D  | D  | D  | D  | D  |

\* Ovi kriterijumi se provjeravaju na osnovu rezultata brojanja saobraćaja i prosječnog vremena putovanja za različite vrste vozila

### 5.2.4.3 Kriterijumi ograničenja u prostoru, koja se odnose na životnu sredinu

Utjecaji putnog saobraćaja na okolinu utvrđuju se na osnovu studije, koja se zasniva na izvještaju o uticaju na životnu sredinu, a u skladu sa Zakonom o zaštiti životne sredine. Navedena studija se bavi razlikama između postojećih uticaja i uticaja koji će vjerovatno nastati kao posljedica prekategozacije svake od razmatranih varijanti javnog puta.

Prilikom kategorizacije puta u višu kategoriju, prednost ima onaj put koji će do najviše moguće mjere poboljšati uslove životne sredine i/ili prouzrokovati najmanji dodatni negativni uticaj na životnu sredinu. Na osnovu pregleda komponenti životne sredine, studija treba da se bavi onim uticajima koji imaju različite vrijednosti u pogledu razmatranih varijanti.

| Dodatni kriterijumi za kategorizaciju javnih puteva | Serijski br. kriterijuma | Kategorije javnih puteva |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|--------------------------|--------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|
|   |                          | AC                       | HC | M1 | M2 | R1 | R2 | LC | JP | LG |
| <b>3. Komponente životne sredine:</b>               |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>a) prirodno definisana životna sredina:</b>      |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - tlo;  | 3.1                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - vode;   | 3.2                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - vazduh;   | 3.3                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - živi svijet.                                      | 3.4                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>b) socijalno definisana životna sredina:</b>     |                          |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - potencijali prostora za upotrebu;                 | 3.5                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - kulturološki kvaliteti prostora;                  | 3.6                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - stambeni kvaliteti prostora;                      | 3.7                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |
| - uređenje prostora.                                | 3.8                      |                          |    |    |    |    |    |    |    |    |

Ekološke karakteristike, koje je potrebno uvažavati odnosno provjeravati, su sledeće:

|                          | AC,HC | M1 | M2 | R1 | R2 | LC |
|--------------------------|-------|----|----|----|----|----|
| Ekološka osjetljivost    |       |    |    |    |    |    |
| - visoka                 | O     | O  | O  | D  | D  | D  |
| - srednja                | O     | D  | D  | D  | D  | -  |
| - niska                  | -     | -  | -  | -  | -  | -  |
| Ograničenja saobraćaja:  |       |    |    |    |    |    |
| - kamioni                | N     | N  | N  | N  | N  | D  |
| - tranzitni              | N     | N  | N  | N  | D  | -  |
| Zaštitne mjere           |       |    |    |    |    |    |
| - nepotrebne             | -     | -  | -  | -  | -  | O  |
| - potrebne               | -     | -  | -  | O  | O  | -  |
| - nužne                  | O     | O  | O  | -  | -  | -  |
| Ograničenja brzine       |       |    |    |    |    |    |
| - trajna                 | N     | N  | N  | D  | O  | O  |
| - v posebnim slučajevima | D     | D  | D  | D  | -  | -  |

#### 5.2.4.4 Kriterijum dozvoljene uporednosti puteva

U pogledu dosad navedenih kriterijuma može se desiti, da se u određenom smjeru protežu dva praktično paralelna puta. Ovo se naročito odnosi na državne puteve (nova daljinska povezivanja koja se protežu paralelno sa starim putem). Potrebno je izvršiti sljedeću provjeru alternativnih povezivanja:

| Obilazni faktor | Procjena upotrebljivosti obilaznog smjera |
|-----------------|---|
| 1,00 - 1,25     | pogodno                                   |
| 1,25 - 1,50     | upotrebljivo                              |

|             |               |
|-------------|---------------|
| 1,50 - 1,75 | manje pogodno |
| > 1,75      | nepogodno     |

Da bi se spriječili kapaciteti udvostručavanja, potrebno je definisati sljedeće kriterijume dozvoljene paralelnosti puteva:

- po završetku izgradnje auto-puta ili brzog puta, kategorija postojećeg glavnog puta ili dionica navedenog puta, koji se proteže paralelno sa novoizgrađenim daljinskim putem, te koji povezuje najmanje dva središta od kantonalnog značaja, mijenja se u kategoriju **regionalnog** puta kako bi se obezbijedilo neprekidno paralelno povezivanje ove kategorije;
- po završetku izgradnje državnog puta, tj. zaobilaznice naselja, njegova do tada postojeća dionica koja prolazi kroz navedeno naselje dobija kategoriju **opštinskog** puta.

#### 5.2.4.5 Kriterijum zgusnutosti javnih puteva

Mreža javnih puteva je sastavljena iz mreža pojedinih kategorija puteva, koje, u načelu, u određenom prostoru imaju iste funkcije povezivanja i saobraćajno-tehnička svojstva. Gustoća navedenih mreža je obrnuto proporcionalna kategoriji puta i povećava se proporcionalno smanjenju kategorije puta, od mreže auto-puteva, kao najviše moguće kategorije javnih puteva, do najniže kategorije. Dodatni kriterijumi su predviđeni za utvrđivanje mreža puteva na osnovu kategorija javnih puteva i pod-kategorija lokalnih puteva. To bi, u slučajevima da je kategorizacija javnih puteva izvršena na osnovu kriterijuma ocjenjivanja samo funkcije povezivanja, dovelo do udvostručavanja kapaciteta putne mreže iste kategorije:

Tabela: Kriterijum **zgusnutosti puta (gustoća mreže)** u mreži (tj. koliki prostor opslužuje pojedina vrsta puta) i preporučeni postotak puteva u jednoj kategoriji

| kategorija puteva | Gravitaciono područje (km) | preporučeni udio (%) km puteva u svakoj kategoriji |
|-------------------|----------------------------|--|
| AC in HC          | 30                         | 5 – 10   |
| M1                | 26                         | 5 – 10   |
| M2                | 25                         | 5 – 10   |
| R1                | 8                          | 15 – 25  |
| R2                | 4                          | 15 – 25  |
| LC                | 1                          | 30 – 50  |
| JP                | 0,5                        | 60 – 80  |

Sljedeći prijedlog važnijih osnovnih koridora puteva u Bosni i Hercegovini preuzet je iz studije »The Study on the Transport Master Plan in BiH (by Japan International Cooperation Agency – JICA, mart 2001)«. Smatramo da ovaj prijedlog predstavlja odgovarajuću osnovu za pripremu nove kategorizacije:

|                           | Federacija BiH (km) | Republika Srpska (km) | Brčko (km) | Ukupno (km) |
|---------------------------|---------------------|-----------------------|------------|-------------|
| Primarni I. - međunarodni | 526                 | 469                   | -          | 995         |

|        |      |      |    |      |
|--------|------|------|----|------|
| II.    | 981  | 943  | 29 | 1953 |
| III.   | 517  | 578  | -  | 1095 |
| Ukupno | 2024 | 1990 | 29 | 4043 |



## 6 PRIMJENA KRITERIJUMA PRI KATEGORIZACIJI JAVNIH PUTEVA

### 6.1 OSNOVNI PRINCIPI KATEGORIZACIJE

Kriterijumi za kategoriju javnog puta jesu brojčano i/ili opisno definirane funkcije povezivanja i saobraćajno-tehničke osobine, karakteristične za pojedinu kategoriju javnih puteva.

U sklopu određene putne mreže, koja je sastavljena iz javnih puteva, koji se kreću od najniže do najviše kategorije, **određeni javni put koji pripada određenoj kategoriji ne smije biti povezan na put niže kategorije, već samo na put iste ili više kategorije.**

**Mora se vršiti kategorizaciju samo izgrađene putne mreže** i nikako se ne sme preuzeti automatski iz planskih dokumenata predviđenu kategorizaciju, bez obzira da li izgradnju treba vršiti u fazama ili etapama.

Znači kao primjer: ako se neka dionica, inače u planskim dokumentima predviđena kao autoput, izgradi sa nivojskim raskršćima, ta se ne može kategorizirati kao autoput.

### 6.2 PRIMJENA KRITERIJUMA

#### 6.2.1 Primjena osnovnog kriterijuma

Kategorizaciju javnog puta treba izvršiti na sljedeći način:

- prvo je potrebno utvrditi koje su, u odnosu na propisane kriterijume, osnovne karakteristike povezivanja u određenom prostoru (označene su sa O u tabelarnom prikazu kriterijuma).
- zatim se vrši provjera po preostalim kriterijumima, kako bi se utvrdilo da li predmetni put posjeduje zahtjevane karakteristike, koje se smatraju dopustivim (označene su sa D u tabelarnom prikazu kriterijuma).

Ukoliko javni put ispunjava najmanje tri propisana osnovna kriterijuma i maksimalno dva dopuštena kriterijuma ili svojstva, može biti kategorisan u provjerenu kategoriju.

Nasuprot navedeno, ukoliko javni put za provjeravanu kategoriju posjeduje karakteristike koje su označene kao nedopustive (označene su sa N u tabelarnom prikazu kriterijuma), provjera njegove kategorizacije se nastavlja na nižem stepenu kategorija javnih puteva.

Bez obzira na gore navedeni pasus, javni put koji ispunjava maksimalno jedan od pet obaveznih kategorija, te ima funkciju ili karakteristike koje su označene kao nedopustive (oznaka N) za određenu kategoriju javnih puteva, može biti kategorisan u višu kategoriju ukoliko ispunjava sve ostale kriterijume. Međutim, ovo se primjenjuje **u izuzetnim slučajevima, kada se navedenom kategorizacijom zaokružuje mreža puteva iste kategorije** i njeno povezivanje na mrežu puteva više kategorije.

Upravljač puteva u tom primeru, mora planirati sanaciju stanja u srednjoročnom planu.

## 6.2.2 Primjena dodatnog kriterijuma

Ukoliko postoji dva ili više puteva, koji bi mogli biti kategorisani u istu kategoriju javnih puteva ili pod-kategoriju lokalnih puteva, a koji u prostoru imaju istu funkciju povezivanja, tada se, prilikom kategorizacije takvih puteva primjenjuju dodatni kriterijumi za utvrđivanje povezanosti puta najviše kategorije.

U dodatne kriterijume spadaju saobraćajno-tehnička i vozno-dinamička svojstva javnih puteva, saobraćajno-bezbjednosna svojstva javnih puteva kao i uticaj putnog saobraćaja na okolinu duž javnog puta. Ovi kriterijumi se definišu opisno ili brojčanim vrijednostima.

Postupak procjene kategorije javnog puta prema dodatnim kriterijumima je pojednostavljen, tako da prema njemu svi osnovni kriterijumi imaju jednak značaj.

Razlog takvog rješenja je to, što još ne postoje raspoloživa stručna rješenja, na osnovu kojih bi se za pojedine kriterijume mogao odrediti značaj za ili uticaj na neometano i bezbjedno odvijanje saobraćaja, prihvatljivo za okolinu.

Među javnim putevima iz prethodnog pasusa, u navišu kategoriju se može razvrstati put koji ispunjava najviše kriterijuma za brzo, bezbjedno i neometano odvijanje saobraćaja, kao i za zaštitu okoline kroz koju put prolazi, određenih po dodatnim kriterijumima.

U pogledu zaštite životne sredine, najviša kategorija se ne može dodijeliti prema kriterijumima utvrđenom najpogodnijem povezujućem putu, već drugom (po pravilu sljedećem) od upoređivanih povezujućih puteva. Drugim rječima, takvim rješenjem je moguće, ukoliko je opravdano, uvećati interes zaštite životne sredine od uticaja putnog saobraćaja.

### 6.2.3 Primjena kriterijuma za utvrđivanje razlika između lokalnih puteva i javnih staza

Kriterijumi koje javni put mora da ispunjava da bi bio kategorisan u lokalni put su sljedeći:

- sabirna saobraćajna funkcija puta: udruživanje saobraćaja sa javnih staza sa ciljem njegovog povezivanja i neprekidnog odvijanja na putevima iste ili više kategorije;
- širina kolovoza i trase puta: najmanje jedna saobraćajna traka koja se sastoji od serije proširenja za zaobilaženje vozila, koja moraju biti izgrađena u zavisnosti od pregledne razdaljine, premda razmak između njih ne bi trebalo da prelazi 500 m; širina jednosmjernog kolovoza treba da iznosi najmanje 3.00 m; na rubu kolovoza potrebno je predvidjeti bankinu širine 0.50 m ili trotoar, stoga ukupna širina kolovoza treba da iznosi 4.00 m ili više;
- stabilizacija kolovoza: makadamska ili bolja, stabilizacija se vrši kako bi kolovoz mogao da izdrži osno opterećenje vozila od najmanje 6 tona.

Javni putevi, koji nisu u skladu sa kriterijumom za kategorizaciju u lokalne puteve treba da budu kategorisani kao javne staze.

Iznimna kategorizacija lokalnih puteva:

Bez obzira na odredbe navedenog kriterijuma, javni put može biti kategorisan kao lokalni put ili pod-kategorija lokalnog puta, koji je namjenjen za pristup željezničkoj ili autobuskoj stanici, aerodromu, luci, žičarama i područjima značajnim za razvoj turizma u opštini.

### 6.2.4 NESKLADNOSTI NA GRANICAMA

Na granicama, tako državnim, entitetskim ili opštinskim, može iznimno doći do primjera, kako se kategorije puteva, koje dolaze na granicu, ne podudaraju. To je iznimno moguće u primjerima, ako je u koridoru avtoputa/brzeg puta na državnoj granici moguće, da imamo slučaj neizgrađenosti mreže i da onda put dalje ide kao M1; u tom slučaju mora biti obaveza u prostornom planu i planu izgradnje da će izgradnja avtoputa/brzeg puta slediti.

Magistralni putevi moraju ići kontinuirano preko različitih granica, osobito je to obavezno preko međunarodnih graničnih prelaza. Osobito regionalni putevi I. reda moraju ići kontinuirano preko različitih granica, tako granica entiteta kao države. Za puteve nižih kategorija važi, da moraju u istoj kategoriji ići preko opštinskih i entiteskih granica, a ne nužno i preko državnih granica; u primjeru, da se čitav put zaključi na granici opštine ili entiteta odnosno unutar istih, kategorija puta nije mjerodavna.

### 6.2.5 CILJEVI PRIMJENE KRITERIJUMA

Na osnovu razmatranja i primjene kriterijuma postižu se sljedeći ciljevi:

- Jedinstven izgled puteva i jedinstven nivo usluga za korisnike puta;
- Jedinstveno upravljanje i planiranje puteva u Bosni i Hercegovini;
- Jasno definisani zahtjevi kod urbanističkog planiranja;
- Racionalni zahvati na putevima;
- Pojednostavljen nadzor nad redovnim održavanjem puteva;
- Ispravno definisani uslovi za izdavanje dozvola za vršenje zahvata u zaštićenom pojasu puta;



- Ostali ciljevi koji ne mogu biti postignuti bez takvih definicija.

#### 6.2.6 PRIMJER OBRAZACA ZA USTANOVLJAVANJE ISPUNJAVANJA KRITERIJA ZA KATEGORIZACIJU

(vidi sljedeću stranicu)

## 7 ZAKLJUČAK

### 7.1 POTREBNE PRAVNE OSNOVE ZA PROVEDBU KATEGORIZACIJE

Za kategorizaciju javnih puteva na osnovu predloženog kriterijuma, potrebno je sljedeće:

- U Zakonu o javnim putevima potrebno je izmijeniti podjelu na pojedinačne kategorije puta;
- U Zakonu o javnim putevima potrebno je predvidjeti član, na osnovu kojeg bi na snagu stupili potrebni propisi, kao što su:
  - Uredba o kriterijumu za kategorizaciju javnih puteva;
  - Uredba o kategorizaciji državnih puteva;
  - Pravilnik o načinu označavanja javnih puteva i evidenciji javnih puteva i objekata na njima;
- U Zakonu o javnim putevima potrebno je navesti odredbe koje se odnose na obaveznost kategorizacije opštinskih puteva;
- U Zakonu o bezbjednosti u putnom saobraćaju potrebno je uskladiti definicije i pojmove sa gore navedenim izmjenama Zakona o javnim putevima;
- U državnim i opštinskim prostornim planovima potrebno je predvidjeti razvojni koncept navedenih područja, koji utiče na osnove primjene kriterijuma za kategorizaciju.

### 7.2 POSTUPAK KATEGORIZACIJE

Na osnovu kriterijuma kategorizacija se vrši "od vrha ka dnu": prvo se na osnovu prijedloga Direkcije za puteve određuju državni putevi i njihove kategorije. Navedeni prijedlog mora biti odobren od strane Vlade, te mora biti u skladu sa Zakonom o javnim putevima.

Nakon kategorizacije državnih puteva slijedi kategorizacija opštinskih puteva. Za kategorizaciju opštinskih puteva prvenstveno je potrebno ispuniti sljedeće uslove: izdate moraju biti dvije uredbe o kriterijumima za kategorizaciju javnih puteva, dok za kategorizaciju državnih puteva navedena uredba mora biti izdata od strane Vlade (parlamenta?); pored navedenog, na snagu mora stupiti pravilnik o načinu označavanja javnih puteva i vođenja evidencije o javnim putevima i objektima na njima. Pravilnik predstavlja uslov koji mora biti ispunjen u postupku kategorizacije javnih puteva, s obzirom da je to utvrđeno označavanjem javnih puteva.

Sva tri dokumenta, koja su naznačena u prethodnom pasusu su tematski međusobno povezana i treba da budu usklađena; isto mora biti usklađena kategorizacija javnih puteva i na državnom kao i na opštinskom nivou. Stoga, prikladno je da se u sklopu Zakona o javnim putevima utvrdi jedinstven rok za izdavanje odgovarajućih propisa.

Prijedloge kategorizacije opštinskih puteva treba prethodno da pregleda Direkcija za puteve, te da na stručan način utvrdi da li je navedeni kriterijum za kategorizaciju opštinskih puteva u potpunosti uzet u obzir, te da li su putevi označeni na ispravan način.

Postoji nekoliko razloga za predlaganje navedenog postupka:

- obezbjeđenje usklađene kategorizacije cjelokupne mreže javnih puteva,
- nadzor nad označavanjem pojedinih javnih puteva; Direkcija za puteve je ovlaštena za izdavanje i upravljanje jedinstvenim registarskim ključem, i
- obaveze države u vezi sa obezbjeđenjem fondova za opštine, u skladu sa zakonodavstvom o finansiranju opština; iz ovog razloga potreban je nadzor nad ispravnošću kategorizacije opštinskih puteva, koji treba da se vrši u skladu sa jedinstvenim kriterijumom koji je naveden u datoj uredbi.

Priloga: oblika obrazca za ugotavljanje izpolnjevanja meril za kategorizaciju

| štev. ceste       | začetek na potek ceste | konec na  | dolžina v km | Povezovalne funkcije in prometni pomen                |            |            |            |            |            |            |            |            |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |          |          |          |
|-------------------|------------------------|---|--------------|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|----------|----------|
|                   |                        |   |              | krit  | 1.1        | 1.2        | 1.3        | 1.4        | 2.1        | 2.2        | 2.3        | 2.4        | 2.5         | 2.6         | 3.1         | 3.2         | 3.3         | 3.4         | 3.5         | 3.6         | 3.7         | 4.1         | 4.2         | 4.3         | 4.4         | 4.5         | 5.1         | 5.2      | 5.3      |          |
| <b>AVTOCESTE:</b> |                        |   |              | <b>AC</b>   | <b>O</b>   | <b>D</b>   | <b>N</b>   | <b>N</b>   | <b>O</b>   | <b>D</b>   | <b>N</b>   | <b>N</b>   | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>O</b>    | <b>D</b>    | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>O</b>    | <b>D</b>    | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>N</b>    | <b>O</b> | <b>N</b> | <b>N</b> |
| A1                | meja A                 | Šentilj - Pesnica -[Maribor(Tezno)] - Slivnica -Celje - Arja vas - Vransko - Ločica [- Ljubljana (Zadobrova)] - Malence - Kozarje - Radrto - Divača - Kozina [- Dekani] - križišče Dekani - Koper | 11           | 168.989   | ✓          |            |            |            | ✓          |            |            |            |             |             | ✓           |             |             |             |             |             |             |             |             | ✓           | ✓           |             |             |          | ✓        |          |
| A2                | meja A                 | Predor Karavanke - Vrba-[Lesce - Črnivec-Podtabor] -Kranj Z - Ljubljana [Šentvid-Koseze]-po cesti A1- Malence - Višnja gora - [Novo mesto-Obrežje]  | meja RH      | 67.114  | ✓          |            |            |            | ✓          |            |            |            |             |             | ✓           |             |             |             |             |             |             |             |             | ✓           | ✓           |             |             |          | ✓        |          |
| A3                | A1                     | Divišča (Gabrk)-Sežana V- Fernetiči   | meja I       | 13.430  | ✓          |            |            |            | ✓          |            |            |            |             |             | ✓           |             |             |             |             |             |             |             |             | ✓           | ✓           |             |             |          | ✓        |          |
| A4                | A1                     | [Fram - Hajdina - Gruškovje]  | meja RH      |   | ✓          |            |            |            | ✓          |            |            |            |             |             | ✓           |             |             |             |             |             |             |             |             | ✓           | ✓           |             |             |          | ✓        |          |
| A5                | A1                     | [Pesnica - Lendava - meja H]  | meja H       |   | ✓          |            |            |            | ✓          |            |            |            |             |             | ✓           |             |             |             |             |             |             |             |             | ✓           | ✓           |             |             |          | ✓        |          |
|                   |                        |   |              | <b>Prometno-tehnične in vozno-dinamične lastnosti</b> |            |            |            |            |            |            |            |            |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |          |          |          |
|                   |                        |   |              | <b>1.1</b>  | <b>1.2</b> | <b>1.3</b> | <b>1.4</b> | <b>1.5</b> | <b>1.6</b> | <b>1.7</b> | <b>1.8</b> | <b>1.9</b> | <b>1.10</b> | <b>1.11</b> | <b>1.12</b> | <b>1.13</b> | <b>1.14</b> | <b>1.15</b> | <b>1.16</b> | <b>1.17</b> | <b>1.18</b> | <b>1.19</b> | <b>1.20</b> | <b>1.21</b> | <b>1.22</b> | <b>1.23</b> | <b>1.24</b> |          |          |          |
|                   |                        |   |              | O   | N          | O          | O          | O          | 130        | 80         | N          | D          | 130         | -           | 80          | N           | N           | N           | O           | N           | N           | N           | D           | O           | N           | N           | N           |          |          |          |
| A1                | meja A                 | Šentilj - Pesnica -[Maribor(Tezno)] - Slivnica -Celje - Arja vas - Vransko - Ločica [- Ljubljana (Zadobrova)] - Malence - Kozarje - Radrto - Divača - Kozina [- Dekani] - križišče Dekani - Koper | 11           | 168.989   | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          |            |            | ✓           |             | ✓           |             |             |             | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             |             |             |          |          |          |
| A2                | meja A                 | Predor Karavanke - Vrba-[Lesce - Črnivec-Podtabor] -Kranj Z - Ljubljana [Šentvid-Koseze]-po cesti A1- Malence - Višnja gora - [Novo mesto-Obrežje]  | meja RH      | 67.114  | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          |            |            | ✓           |             | ✓           |             |             |             | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             |             |             | ✓        |          |          |
| A3                | A1                     | Divišča (Gabrk)-Sežana V- Fernetiči   | meja I       | 13.430  | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          |            |            | ✓           |             | ✓           |             |             |             | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             |             |             | ✓        |          |          |
| A4                | A1                     | [Fram - Hajdina - Gruškovje]  | meja RH      |   | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          |            |            | ✓           |             | ✓           |             |             |             | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             |             |             | ✓        |          |          |
| A5                | A1                     | [Pesnica - Lendava - meja H]  | meja H       |   | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          | ✓          |            |            | ✓           |             | ✓           |             |             |             | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             |             |             | ✓        |          |          |
|                   |                        |   |              | <b>Prometno-varnostne lastnosti</b>                   |            |            |            |            |            |            |            |            |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |          |          |          |
|                   |                        |   |              | <b>2.1</b>  | <b>2.2</b> | <b>2.3</b> | <b>2.4</b> | <b>2.5</b> | <b>2.6</b> | <b>2.7</b> | <b>2.8</b> | <b>2.9</b> | <b>2.10</b> | <b>2.11</b> | <b>2.12</b> | <b>2.13</b> | <b>2.14</b> | <b>2.15</b> | <b>2.16</b> | <b>2.17</b> | <b>2.18</b> | <b>2.19</b> |             |             |             |             |             |          |          |          |
|                   |                        |   |              | O   | O          | N          | N          | O          | N          | N          | N          | N          | O           | N           | N           | N           | N           | O           | N           | O           | O           | N           |             |             |             |             |             |          |          |          |
| A1                | meja A                 | Šentilj - Pesnica -[Maribor(Tezno)] - Slivnica -Celje - Arja vas - Vransko - Ločica [- Ljubljana (Zadobrova)] - Malence - Kozarje - Radrto - Divača - Kozina [- Dekani] - križišče Dekani - Koper | 11           | 168.989   | ✓          | ✓          |            |            | ✓          |            |            |            | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             | ✓           | ✓           |             |             |             |             |             |             |          |          |          |
| A2                | meja A                 | Predor Karavanke - Vrba-[Lesce - Črnivec-Podtabor] -Kranj Z - Ljubljana [Šentvid-Koseze]-po cesti A1- Malence - Višnja gora - [Novo mesto-Obrežje]  | meja RH      | 67.114  | ✓          | ✓          |            |            | ✓          |            |            |            | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             | ✓           | ✓           |             |             |             |             |             |             |          |          |          |
| A3                | A1                     | Divišča (Gabrk)-Sežana V- Fernetiči   | meja I       | 13.430  | ✓          | ✓          |            |            | ✓          |            |            |            | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             | ✓           | ✓           |             |             |             |             |             |             |          |          |          |
| A4                | A1                     | [Fram - Hajdina - Gruškovje]  | meja RH      |   | ✓          | ✓          |            |            | ✓          |            |            |            | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             | ✓           | ✓           |             |             |             |             |             |             |          |          |          |
| A5                | A1                     | [Pesnica - Lendava - meja H]  | meja H       |   | ✓          | ✓          |            |            | ✓          |            |            |            | ✓           |             |             |             |             | ✓           |             | ✓           | ✓           |             |             |             |             |             |             |          |          |          |

# **TESTNI POKUŠAJ KATEGORIZACIJE PUTEVA DO NIVOJA R1 PO OBAVEZNYM KRITERIUMIMA IZ ELABORATA**

## **PRILOG I**