



UNIVERZITET U SARAJEVU
FAKULTET ZA SAOBRAĆAJ I KOMUNIKACIJE

KANTON SARAJEVO
OPĆINA ILIDŽA



STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNIH CESTA NA PODRUČJU OPĆINE ILIDŽA ZA PERIOD 2026 – 2035.

- *NACRT STRATEGIJE* -

Sarajevo, 2025. godine

SADRŽAJ

1. UVOD	3
2. KLJUČNI ELEMENTI I PRINCIPI STRATEGIJE	4
3. ANALIZA STANJA JAVNIH CESTA.....	6
3.1. Metodološka osnova analize saobraćaja na području općine Ilidža	6
3.2. Dokumentaciona osnova analize saobraćaja za odabrano područje	6
3.3. Analiza mreže saobraćajnica.....	7
3.3. Brojanje saobraćaja na području Općine Ilidža	21
3.4. Analiza sigurnosti saobraćaja.....	26
3.5. Analiza uticaja na okolinu – nivo zagađenosti vazduha	33
3.6. Analiza uticaja na okolinu – međuzavisnost saobraćaja	41
4. POTREBA RAZVOJA LOKALNIH CESTA	42
4.1. Anketa domaćinstava	42
4.2. Mobilnost i motorizacija	57
4.2.1. Demografski podaci	57
4.2.2. Ekonomski podaci.....	58
4.2.3. Namjena površina	60
4.3. Obuhvat i zoniranje područja.....	62
4.5. Analiza zavisnosti saobraćaja i urbanih parametara	63
4.5.1. Međuzavisnost saobraćaja i namjene površina	63
4.5.2. Uticaj urbanih parametara na obim saobraćaja	63
5. PRIJEDLOG KRITERIJA I PRIORITETA GRAĐENJA	65
5.1. Konceptija razvoja cestovne mreže lokalnih saobraćajnica	65
5.2. Prioriteti razvoja lokalnih cesta	66
6. POTREBE, PRINCIPI I KRITERIJI ODRŽAVANJA LOKALNIH CESTA	90
7. KRITERIJI ZA REALIZACIJU STRATEGIJE	92
8. REALIZACIJA STRATEGIJE	94
9. ZAKLJUČCI I PREPORUKE	97
POPIS SLIKA.....	99
POPIS TABELA	101
POPIS DIJAGRAMA	103

1. UVOD

Savremeni izazovi u domenu saobraćaja, prostornog planiranja i održivog razvoja zahtijevaju sistematski, dugoročno orijentisan pristup upravljanju cestovnom infrastrukturom. Lokalna cestovna mreža, kao osnovna komponenta ukupnog saobraćajnog sistema, ima ključnu ulogu u povezivanju naselja, omogućavanju pristupa osnovnim uslugama i podsticanju lokalnog ekonomskog razvoja.

U tom kontekstu, Strategija razvoja lokalnih cesta Općine Ilidža za period 2026–2035. predstavlja planski okvir usmjeren ka unapređenju stanja lokalne cestovne infrastrukture, uz poštivanje principa održivosti, sigurnosti i tehničke racionalnosti. Izrada Strategije podrazumijeva temeljitu analizu postojećeg stanja, identifikaciju ključnih problema i potreba, te formulisanje realnih i ostvarivih ciljeva razvoja cestovne mreže u skladu sa zakonskim i strateškim dokumentima višeg reda.

Zakonska obaveza izrade Strategije razvoja lokalnih cesta proizilazi iz člana 22. Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine, kojim se definiše obaveza jedinica lokalne samouprave da, na osnovu prostorno-funkcionalnih, saobraćajno-tehničkih, ekoloških, demografskih i ekonomskih analiza, planiraju prioritetne projekte izgradnje i održavanja javnih cesta u svojoj nadležnosti. Strategija je osnov za definiranje investicionih prioriteta, upravljanje postojećim resursima, ali i za dugoročno usmjeravanje urbanog razvoja i mobilnosti.

Cilj ove Strategije nije samo da odgovori na trenutne infrastrukturne izazove, već i da osigura planski okvir za budući održivi razvoj cestovne mreže, koji će doprinijeti većoj sigurnosti, boljoj protočnosti saobraćaja, ravnomjernijem teritorijalnom razvoju i povećanju kvaliteta života građana Općine Ilidža.

2. KLJUČNI ELEMENTI I PRINCIPI STRATEGIJE

Lokalna cestovna mreža ima višestruku ulogu u kontekstu prostorne, ekonomske i društvene kohezije. Osiguranje pristupačnosti, mobilnosti i sigurnosti na lokalnom nivou ključno je za funkcionisanje lokalne zajednice i ostvarenje razvojnih potencijala. Iz tog razloga, Strategija se mora temeljiti na jasno definisanim principima i obuhvatiti elemente koji garantuju njenu implementaciju na održiv, efikasan i koordinisan način.

Strategija razvoja i održavanja javnih cesta je zakonska obaveza koja određuje ciljeve i osnovne zadatke pri razvoju i održavanju javnih cesta na period od 10 godina. Strategiju razvoja lokalnih cesta i ulica u gradovima i naseljima donosi općinsko, odnosno gradsko vijeće.

Strategija razvoja i održavanja javnih cesta sadrži:

- analizu stanja javnih cesta i potrebu razvoja javnih cesta,
- osnovna mjerila za građenje javnih cesta, te prijedlog kriterija i prioriteta građenja,
- potrebe održavanja postojećih javnih cesta, principa održavanja javnih cesta, te prijedlog kriterija održavanja javnih cesta,
- ključne principe i elemente strategije,
- kriterije za realizaciju strategije,
- akcioni plan za realizaciju strategije.

Prednost u gradnji i održavanju javnih cesta utvrđena Strategijom mora biti zasnovana na prostornim, saobraćajnim, tehničkim, ekološkim, demografskim analizama sa ekonomsko opravdanim saobraćajno-tehničkim rješenjima radi povećanja sigurnosti, kapaciteta i protočnosti saobraćaja.

Srednjoročni program održavanja i zaštite, kao i program rekonstrukcije, izgradnje i obnove za lokalne ceste i ulice u gradovima donosi općinski načelnik, odnosno gradonačelnik, uz saglasnost općinskog, odnosno gradskog vijeća. Izvještaj o ostvarivanju dugoročnih ciljeva razvoja cestovne infrastrukture utvrđenih Strategijom i o realizaciji Programa za lokalne ceste nadležni organ izvještaj podnosi gradskom ili općinskom vijeću.

Godišnji plan i program održavanja i zaštite, kao i program rekonstrukcije, izgradnje i obnove javnih cesta do kraja tekuće godine za narednu godinu, za lokalne ceste i gradske ulice donosi nadležni općinski načelnik, odnosno gradonačelnik. Saglasnost na godišnje planove i programe daje nadležno gradsko ili općinsko vijeće.

Finansijska sredstva za održavanje, zaštitu, obnovu, rekonstrukciju i izgradnju javnih cesta osiguravaju se: iz javnih prihoda, kreditima i donacijama/grantovima. Ukupna prikupljena finansijska sredstva koriste se za finansiranje potreba na javnim cestama, u skladu sa Strategijom razvoja i održavanja javnih cesta, Srednjoročnim programom održavanja i zaštite, kao i programom rekonstrukcije, izgradnje i obnove javnih cesta, te godišnjim planom i programom održavanja i zaštite, kao i Planom i programom rekonstrukcije, izgradnje i obnove javnih cesta, vraćanje kredita, te za dokapitalizaciju i proširenje materijalne osnove rada upravitelja cesta.

Temeljni principi Strategije razvoja lokalnih cesta uključuju:

1. Institucionalnu i političku posvećenost – Neophodno je osigurati kontinuiranu podršku donosilaca odluka i administrativnih struktura kako bi se Strategija dosljedno provodila.
2. Jačanje institucionalnih i operativnih kapaciteta – Profesionalizacija i tehnička osposobljenost nadležnih službi ključno su za učinkovitu implementaciju i praćenje Strategije.
3. Integrisan i uravnotežen pristup – Razvoj mreže lokalnih cesta mora biti usklađen sa strategijama prostornog uređenja, zaštite okoliša i društvenog razvoja.
4. Efikasno upravljanje resursima – Prioritetizacija intervencija i racionalna upotreba budžetskih i vanbudžetskih sredstava su osnova finansijske održivosti.
5. Uvođenje principa komercijalizacije i transparentnosti – Gdje je primjenjivo, neophodno je razmotriti modele javno-privatnog partnerstva i druge mehanizme finansiranja.
6. Standardizacija održavanja – Definisanje tehničkih standarda za redovno i vanredno održavanje doprinosi smanjenju troškova kroz cijeli životni ciklus cestovne infrastrukture.
7. Povećanje sigurnosti saobraćaja – Planiranje mora uključivati mjere za zaštitu svih učesnika u saobraćaju, naročito ranjivih grupa (pješaka, biciklista, djece).
8. Usklađenost sa prirodnim i društvenim karakteristikama prostora – Intervencije u cestovnoj mreži moraju voditi računa o očuvanju prirodne sredine i društvene dinamike lokalne zajednice.

Ključni elementi Strategije su:

1. Interna povezanost naselja – Unaprijeđenje putne povezanosti unutar mjesnih zajednica i između njih radi povećanja teritorijalne kohezije.
2. Povezivanje sa susjednim općinama i širim saobraćajnim sistemom – Lokalna cestovna mreža mora biti kompatibilna i funkcionalno povezana sa regionalnom i magistralnom infrastrukturom.
3. Optimalno dimenzionisanje mreže – Gustina i struktura cestovne mreže treba da odgovori realnim potrebama stanovništva, ekonomskih subjekata i drugih korisnika.
4. Uticaj infrastrukture na lokalni razvoj – Svaka intervencija mora biti sagledana i u kontekstu njenog doprinosa socio-ekonomskom razvoju pojedinih područja.
5. Efikasno upravljanje mrežom – Potrebno je razviti savremene mehanizme inventarizacije, monitoringa i evaluacije stanja lokalnih cesta.
6. Cjelovit i jedinstven pristup – Infrastrukturni projekti moraju biti planirani i realizovani u skladu sa višim razvojnim planovima i u međusobnoj tehničkoj kompatibilnosti.
7. Okolinska i društvena usklađenost – Razvoj cesta mora biti usklađen sa principima očuvanja životne sredine, zaštite kulturno-historijskog naslijeđa i osiguravanja dostupnosti svim korisnicima.

3. ANALIZA STANJA JAVNIH CESTA

Analiza stanja javnih cesta predstavlja temelj za planiranje održivog razvoja i efikasnog upravljanja lokalnom cestovnom mrežom. Ovo poglavlje obuhvata sveobuhvatnu procjenu trenutnog stanja javnih cesta na području Općine Ilidža, uključujući pregled institucionalnog okvira, relevantnih planova i postojećih finansijskih i tehničkih kapaciteta. Dobijeni uvid služi kao osnova za definisanje prioriternih mjera unapređenja, planiranje budućih ulaganja i uspostavljanje efikasnog sistema upravljanja i održavanja lokalne cestovne mreže.

3.1. Metodološka osnova analize saobraćaja na području općine Ilidža

Metodološka analiza saobraćaja za područje Općine Ilidža je sprovedena na osnovu sljedećih koraka:

- Analiza stanja saobraćajnog sistema;
- Prikupljanje osnovnih informacija za područje Općine Ilidža (stanovništvo, radna mjesta);
- Utvrđivanje karakteristika saobraćajnice;
- Utvrđivanje nivoa zagađenosti vazduha;
- Anketiranje domaćinstava na području Općine Ilidža;
- Utvrđivanje međuzavisnosti saobraćaja;
- Na osnovu prethodnih analiza dati prijedloge za poboljšanje saobraćaja (rekonstrukcija cesta i raskrsnica, izgradnja novih saobraćajnica, prioriteti održavanja saobraćajnica i dr.).

3.2. Dokumentaciona osnova analize saobraćaja za odabrano područje

Analiza obuhvata prikupljanje statističkih podataka o društveno-ekonomskim obilježjima analiziranog područja, koji predstavljaju osnovu za izradu modela prostorno-saobraćajnog planiranja. U ovoj fazi prikupljaju se podaci o saobraćajnim kretanjima, saobraćajnoj infrastrukturi, broju i strukturi stanovništva te stepenu društveno-ekonomske razvijenosti. Navedeni podaci služe kao temelj za utvrđivanje međuovisnosti između karakteristika prostora i prijevozne potražnje, što omogućava kvalitetnije planiranje cestovne infrastrukture i usluga.

U sklopu terenskih istraživanja koja se vrše u ovoj fazi planiranja je provedeno anketiranje domaćinstava (uzorak obuhvata 4-10% ukupnog broja kućanstava).

Za izradu Strategije korištena je između ostalog, sljedeća regulativa:

- Zakon o cestama Federacije BiH (Službene novine FBiH, broj: 12/10, 16/10, 66/13);
- Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (Službeni glasnik BiH, broj: /2006, 75/2006 - ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010, 18/2013, 8/2017, 89/2017, 9/2018, 46/2023 i 88/2023);
- Zakon o prostornom uređenju Kantona Sarajevo (Službene novine KS, broj: 24/17 i 1/18);
- Pravilnik o održavanju javnih cesta (Službene novine FBiH, broj: 69/10 i 57/15);
- Pravilnik o vrsti i sadržaju projekta za građenje i rekonstrukciju javnih cesta (Službene novine FBiH, broj: 69/10);

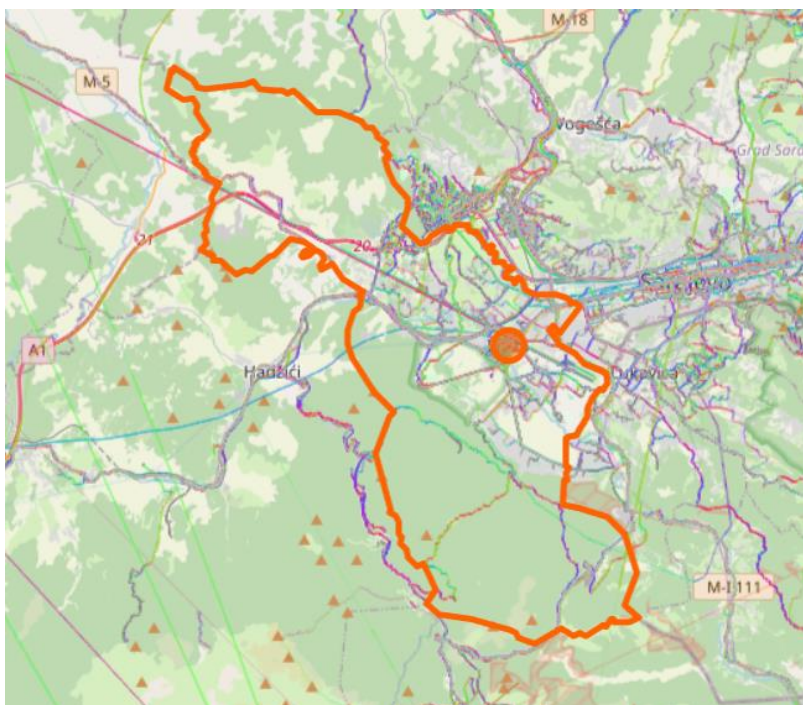
- Pravilnik o vođenju evidencije o javnim cestama i objektima na njima (“Službeni glasnik BiH”, broj 13/07);
- Pravilnik za utvrđivanje uvjeta za projektovanje i izgradnju priključaka i prilaza na javne ceste (Službene novine FBiH, broj: 81/10);
- Zakon o uređenju saobraćaja na području Kantona Sarajevo (Službene novine Kantona Sarajevo 30/17, 46/17, 1/22);
- Smjernice za projektiranje, građenje, održavanje i nadzor na putevima.
- Zakon o cestama Kantona Sarajevo (Službene novine Kantona Sarajevo 1/22);
- Odluka o utvrđivanju lokalnih cesta na području Kantona Sarajevo (Službene novine Kantona Sarajevo 17/05).

3.3. Analiza mreže saobraćajnica

Temeljni značaj saobraćajne infrastrukture ogleda se u njenoj ulozi povezivanja različitih funkcionalnih zona i omogućavanja korištenja površina unutar jedne zajednice, uključujući zone stanovanja, rada, snabdijevanja, obrazovanja, rekreacije i drugih sadržaja. Kroz ovu funkciju oblikuje se saobraćajna mreža na području grada i njegovog šireg okruženja, koja osigurava povezanost i pristupačnost za sve učesnike u saobraćaju.

Zavisno od građevinske strukture, prostorne organizacije i veličine naselja, ukupna mreža saobraćajnica se može podijeliti na sljedeće funkcionalne dijelove:

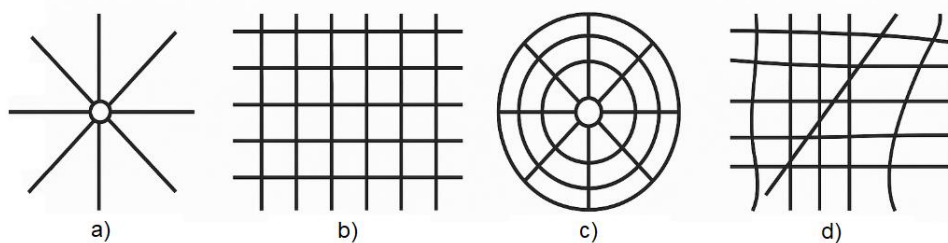
- površine za individualni motorizovani saobraćaj,
- površine za pješački saobraćaj,
- površine za biciklistički saobraćaj i
- površine za javni putnički prijevoz.



Slika 1. Granice općine Ilidža u okviru šireg urbanog područja Sarajeva

Mreža gradskih saobraćajnica može poprimiti različite forme, u zavisnosti od prostorne organizacije, tipologije urbanog saobraćaja i konfiguracije terena. U planiranju mreže gradskih saobraćajnica razlikuje se pet osnovnih sistema:

- radijalni sistem,
- ortogonalni sistem,
- radijalno-prstenasti sistem,
- radijalno-ortogonalni sistem i
- kombinovano (organski) sistem uličnih mreža.



Slika 2. Sistemi mreže ulica

a) radijalna, b) pravolinijska, c) koncentrično-radijalna, d) organska

Saobraćajnice obuhvaćene ovom Strategijom, kao i cjelokupni saobraćaj na području Općine Ilidža, organizovani su kroz kombinovani sistem uličnih mreža (tzv. organski sistem), koji je rezultat razvoja bez striktno planske mrežne strukture, u skladu s prirodnim konfiguracijama terena i postojećom izgradnjom. Unutar navedenog sistema se mogu prepoznati elementi svih osnovnih

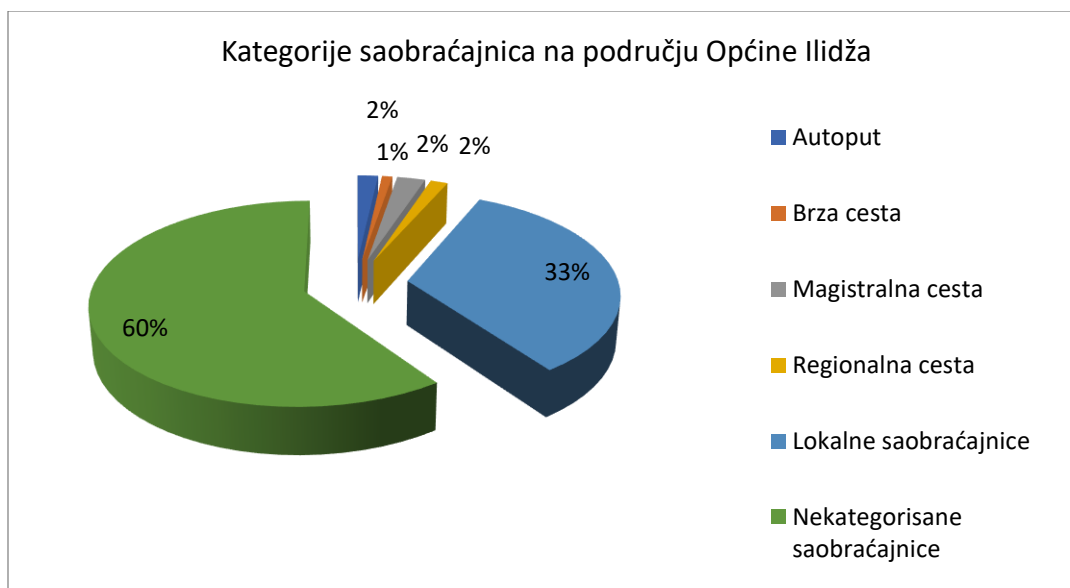
tipova mreža - radijalnog, ortogonalnog, radijalno-prstenastog i radijalno-ortogonalnog, što odražava kompleksnost i višeslojnost prostorne organizacije ove općine.



Slika 3. Orto-foto snimak centralnog dijela Općine Ilidža sa evidentnim organskim sistemom mreže saobraćajnica

Ukupna dužina cestovne mreže na području Općine Ilidža iznosi 468.177,00 metara, a čine je:

- autoput – 8.382,00 m – u nadležnosti JP Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine,
- brze ceste – 4.214,00 m – u nadležnosti JP Ceste Federacije Bosne i Hercegovine,
- magistralne ceste – 11.605,00 m – u nadležnosti JP Ceste Federacije Bosne i Hercegovine,
- regionalne ceste – 7.080,00 m – u nadležnosti Ministarstva saobraćaja, Direkcije za puteve Kantona Sarajevo,
- lokalne ceste – 156.355,00 m – u nadležnosti Općine Ilidža,
- nekategorisane ceste – 280.541,00 m – u nadležnosti Općine Ilidža.



Grafik 1. Procentualni udio saobraćajnica po pojedinim kategorijama

Naselja unutar općine povezana su lokalnim saobraćajnicama koje su većinski asfaltirane. Stanje lokalnih cesta generalno je ocijenjeno kao zadovoljavajuće, iako na pojedinim dionicama dolazi do oštećenja kolovoza, uzrokovanih prekomjernim opterećenjem, kao i loše saniranim prokopima. Uočeni su i sljedeći nedostaci:

- nedostaci vertikalne i horizontalne saobraćajne signalizacije,
- nedovoljna izgrađenost pješačkih staza, posebno u rubnim i prigradskim naseljima,
- nestandardne širine kolovoza, koje su posljedica nelegalne izgradnje objekata i ograda uz saobraćajnice, što otežava dvosmjerno odvijanje saobraćaja,
- zauzimanje operativne širine pješačkih površina različitim objektima,
- smanjenje preglednosti na značajnom broju raskrsnica i priključaka na javnu cestu.

U urbanim dijelovima općine, usljed visoke frekvencije vozila, dolazi do stvaranja značajnije buke od vozila i zagađenja zraka, što negativno utiče na kvalitet života stanovništva. Kapacitet postojećih saobraćajnica uglavnom odgovara trenutnim potrebama, s izuzetkom centralnih gradskih zona, gdje su tokom vršnih saobraćajnih sati evidentna zagušenja i zastoji u saobraćaju.

Vlada Kantona Sarajevo je na sjednici 28.5.2013. godine, donijela Odluku o razvrstavanju vangradskih lokalnih cesta na području Kantona Sarajevo (Službene novine Kantona Sarajevo: broj 22/13) kojom su utvrđene lokalne ceste na području općine Ilidža.

Općina Ilidža vrši upravne i stručne poslove koji se odnose na nadležnosti vezano za poslove izgradnje, održavanja (redovnog i vanrednog), kao i upravljanja lokalnim i nekategorisanim cestama, a sve u skladu sa postojećim Zakonom o cestama FBiH (Službene novine FBiH, broj: 12/10 i 16/10) i Pravilnikom o održavanju javnih cesta (Službene novine FBiH, broj: 69/10), a u skladu sa raspoloživim planiranim sredstvima budžetom Općine Ilidža.

U narednoj tabeli je dat pregled lokalnih cesta u nadležnosti Općine Ilidža.

Tabela 1. Pregled lokalnih cesta u nadležnosti Općine Ilidža

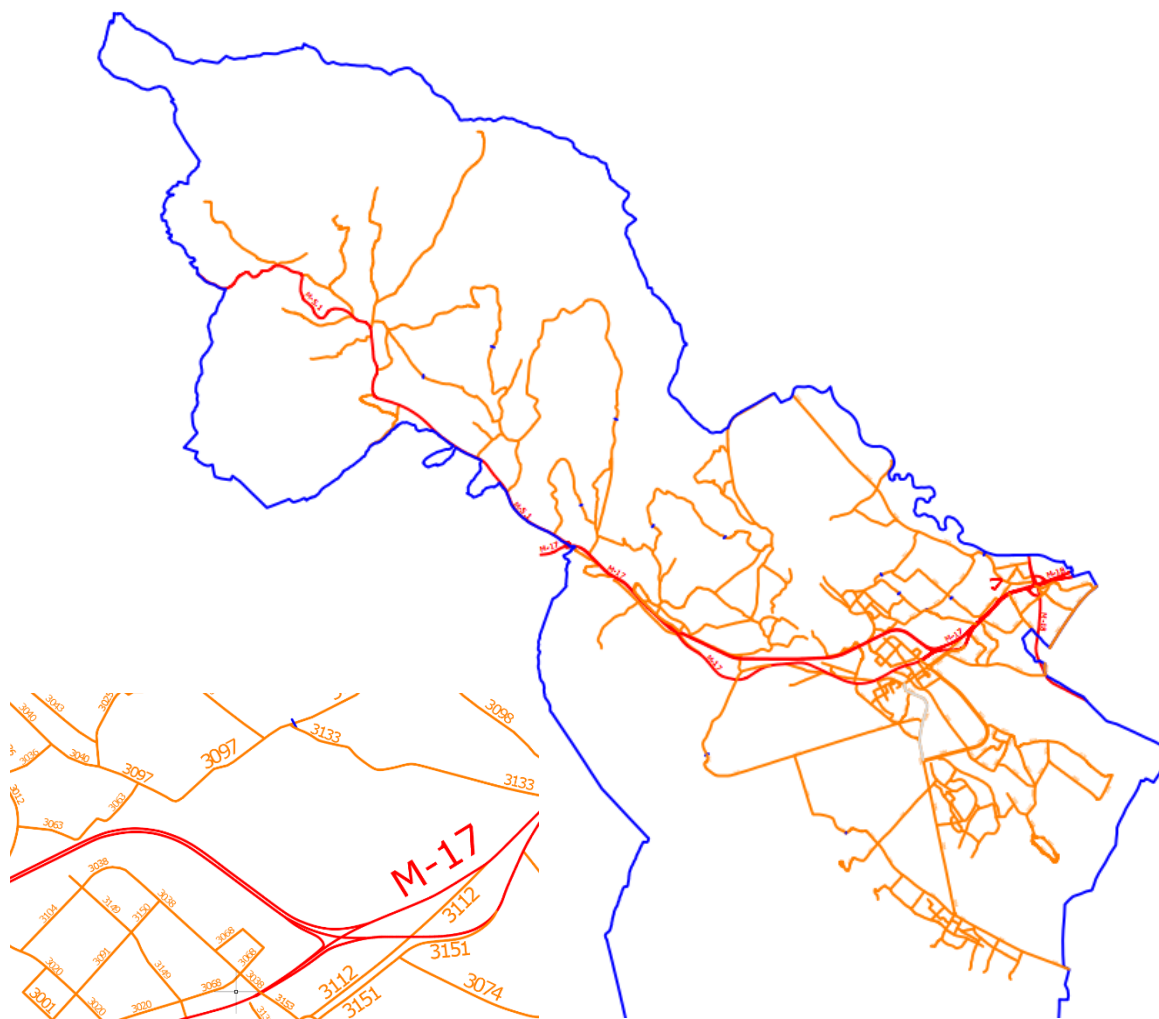
R. B.	NAZIV CESTE	NUMERACIJA CESTE	PROSJEČNA ŠIRINA KOLOVOZA (m)	NIVO USLUGE (NU)	DUŽINA KOLOVOZA (m)
1	12.Mart	3001	5	B	310
2	13. Juni	3002	5	B	1.360
3	6. April	3003	5	B	390
4	Aerodromska	3004	5	B	715
5	Ahmeda Bošnjaka	3005	5	B	280
6	Ahmeta Ljubunčića	3006	5	C	1.000
7	Aleja Bosne Srebrenе	3007	5	D	1.330
8	Azići	3008	5	C	1.160
9	Bajre Kaljanca	3009	5	C	255
10	Banjska	3010	5	D	510
11	Bare kod Stupa	3011	5	C	910
12	Barska	3012	5	C	720
13	Begluk	3013	5	C	550
14	Bistrički put	3014	5	C	2.070
15	Bjelašnička	3015	5	C	720
16	Blažuj	3016	5	B	1.140
17	Blažujski drum	3017	5	C	790
18	Bojnička	3018	5	C	3.870
19	Briješčanska	3019	5	B	355
20	Bosanskih gazija	3020	5	C	755
21	Buhotina	3021	5	C	1.610
22	Bunica	3022	5	C	500
23	Butmirska cesta	3023	5	C	3.640
24	Butmirskog bataljona	3024	5	C	670
25	Cap Anamur	3025	5	B	415
26	Čitlučka	3026	5	B	435
27	Ćamila Marića	3027	5	C	325
28	Derviš-paše	3028	5	B	300
29	Dobrinjska	3029	5	C	740
30	Doglodi	3030	5	C	730
31	Dr. Mustafa Pintola	3031	5	C	560
32	Dr. Silve Rizvanbegović	3032	5	B	1.150
33	Dr. Halid-bega Hrasnice	3033	5	C	610
34	Dr. Kasima Begića	3034	5	C	720
35	Dr. Mustafe Pintola do mosta Alije Izetbegović	3035	5	-	1.100

R. B.	NAZIV CESTE	NUMERACIJA CESTE	PROSJEČNA ŠIRINA KOLOVOZA (m)	NIVO USLUGE (NU)	DUŽINA KOLOVOZA (m)
36	Dragana Kulidžana	3036	5	B	330
37	Drage Filipovića	3037	5	C	995
38	Edhema Eke Džubura	3038	5	C	650
39	Emira Bogunića Čarlija	3039	5	B	210
40	Fadila Hadžića	3040	5	C	360
41	Ferhat-paše Sokolovića	3041	5	C	705
42	Francuske revolucije	3042	5	B	260
43	Franje Vuletića	3043	5	B	300
44	Fridriha Kacera	3044	5	C	550
45	Generala Izeta Nanića	3045	5	B	615
46	Gornja Mahala	3046	5	D	2.270
47	Gornje Vlakovo	3047	5	D	4.970
48	Grabovine	3048	5	C	1.460
49	Harisa Merzić	3049	5	A	410
50	Hendekuša	3050	5	C	2.400
51	Hendekuša prema stočnoj pijaci	3051	5	B	1.230
52	Hifzi Bjelevca	3052	5	B	530
53	Hipodrom	3053	5	C	1.490
54	Hrasnička cesta	3054	5	C	3.650
55	Huseina Đoze	3055	5	C	730
56	Ibrahima Hafiza	3056	5	C	640
57	Ibrahima Ljubovića	3057	5	C	385
58	Igmanska cesta	3058	5	B	2.100
59	Igmanskih bataljona	3059	5	B	1.560
60	Igmanskih bataljona	3060	5	B	325
61	Ilirska	3061	5	B	1.420
62	IV Viteške Brigade	3062	5	C	1.310
63	Ivana Brkića	3063	5	B	420
64	Izeta Čomore	3064	5	B	660
65	Izeta Musića	3065	5	C	260
66	Jahiel Fincija	3066	5	B	450
67	Josipa Pančića	3067	5	B	310
68	Josipa Slavenskog	3068	5	B	460
69	Joze Penave	3069	5	B	260
70	Kakrinjski put	3070	5	C	3.400
71	Kamenolom	3071	5	C	2.720
72	Karamušići	3072	5	B	1.270

R. B.	NAZIV CESTE	NUMERACIJA CESTE	PROSJEČNA ŠIRINA KOLOVOZA (m)	NIVO USLUGE (NU)	DUŽINA KOLOVOZA (m)
73	Karima Zaimovića	3073	5	B	230
74	Kasindolska	3074	5	D	1.540
75	Kobiljača	3075	5	B	965
76	Konaci	3076	5	C	1.190
77	Kovačevac	3077	5	C	2.130
78	Krak ul. Vlakovo do ul. Remze Ahmetović	3078	5	D	1.100
79	Krste Hegedušića	3079	5	B	450
80	Lasički drum	3080	5	B	470
81	Latička	3081	5	A	390
82	Lepenička	3082	5	C	630
83	Lužansko polje	3083	5	C	1.590
84	Mala Aleja	3084	5	-	220
85	Mali Kiseljak	3085	5	C	1.550
86	Mehe Porobića	3086	5	C	1.160
87	Mekote	3087	5	C	1.630
88	Mliništa	3088	5	C	435
89	Most spasa	3089	5	C	780
90	Mratnjevače	3090	5	C	1.000
91	Nasihe Kapidžić-Hadžić	3091	5	B	230
92	Nikole Kolumbića Šake	3092	5	C	820
93	Nikole Šopa	3093	5	C	960
94	Butmirska cesta - Hrasnička cesta	3094	5	B	2.390
95	Most Alije Izetbegović - ratni most	3095	5	-	1.580
96	Osik	3096	5	C	2.990
97	Oteška	3097	5	B	640
98	Pijačna	3098	5	C	980
99	Plandište	3099	5	B	570
100	Plantaže	3100	5	B	795
101	Plavi put i Mlinska	3101	5	C	480
102	Poligonska	3102	5	B	910
103	Polje	3103	5	C	380
104	Prve Samostalne	3104	5	B	250
105	Puhovik	3105	5	C	800
106	Put Famosa	3106	5	B	1.870
107	Rate Dugonjića	3107	5	B	990

R. B.	NAZIV CESTE	NUMERACIJA CESTE	PROSJEČNA ŠIRINA KOLOVOZA (m)	NIVO USLUGE (NU)	DUŽINA KOLOVOZA (m)
108	Remze Ahmetović	3108	5	C	1.700
109	Remze Ahmetović - Drage Filipovića	3109	5	D	1.960
110	Rogačići	3110	5	C	1.650
111	Rudnik i Rukodol	3111	5	B	1.140
112	Rustempašina	3112	5	E	1.140
113	Samira Čatovića Kobre	3113	5	D	640
114	Stara pruga Osjek	3114	5	C	1.160
115	Most Osjek - Mali Kiseljak (pored Jonuza)	3115	5	C	1.000
116	Seada Sinanovića	3116	5	B	325
117	Sokolovićkog bataljona	3117	5	B	820
118	Stanjevac	3118	5	C	1.100
119	Stara pruga	3119	5	C	860
120	Stari drum	3120	5	C	1.040
121	Stari harem	3121	5	B	280
122	Stari Kovači	3122	5	C	460
123	Stojčevac	3123	5	D	590
124	Stupska	3124	5	C	750
125	Šamin gaj	3125	5	C	1.640
126	Šehitluci	3126	5	B	880
127	Školska	3127	5	B	265
128	Terovića	3128	5	B	1.520
129	Trg 22. Aprila	3129	5	B	295
130	Trg Oteškog bataljona	3130	5	C	390
131	Tukovi	3131	5	C	630
132	Tuneli	3132	5	B	1.130
133	Tvornička	3133	5	B	790
134	Uglješe Uzelca i Trešnje	3134	5	C	1.350
135	Umihane Čuvidine	3135	5	C	750
136	Ustanička	3136	5	D	130
137	Velika Aleja	3137	5	-	3.610
138	Velika Aleja - Stojčevac	3138	5	C	1.520
139	Vidovci	3139	5	D	2.250
140	Vinka Šamarlića	3140	5	C	420
141	Vitomira Lukića	3141	5	C	260
142	Vlakovo	3142	5	C	2.075
143	Vrela	3143	5	C	840

R. B.	NAZIV CESTE	NUMERACIJA CESTE	PROSJEČNA ŠIRINA KOLOVOZA (m)	NIVO USLUGE (NU)	DUŽINA KOLOVOZA (m)
144	Vrelo Bosne	3144	5	D	1.260
145	Vreoca	3145	5	A	535
146	Zenik	3146	5	D	3.190
147	Zije Krajine	3147	5	C	505
148	Zujevinska	3148	5	C	1.290
149	Željeznička	3149	5	C	520
150	Mustafe Ice Voljevice	3150	5	A	120
151	Butmirska - Kasindolska - M17	3151	6	C	600
152	Mali Kiseljak - Pak centar (servisna)	3152	5	A	680
153	Spoj M-17 - kružni tok	3153	6	C	130
154	Spomenik	3154	5	B	310
UKUPNO					156.355 (m)



Slika 4. Mreža lokalnih saobraćajnica na području Općine Ilidža

Na osnovu Zakona o cestama FBiH (Službene novine FBiH: broj 12/10, 16/10 i 66/13), člana 32. Odluke o nerazvrstanim cestama na području Općine Ilidža (Službene novine Kantona Sarajevo: broj 20/14), člana 90. Statuta Općine Ilidža (Službene novine Kantona Sarajevo: broj 33/10), a na prijedlog Službe za razvoj, investicije i komunalne poslove; Općinski načelnik je donio Uredbu o mreži nerazvrstanih cesta na području Općine Ilidža. Navedenom Uredbom je utvrđena mreža nerazvrstanih cesta na području Općine Ilidža te izvršena njihova podjela na: nerazvrstane ceste od prioritetne saobraćajne važnosti i ostale nerazvrstane ceste.

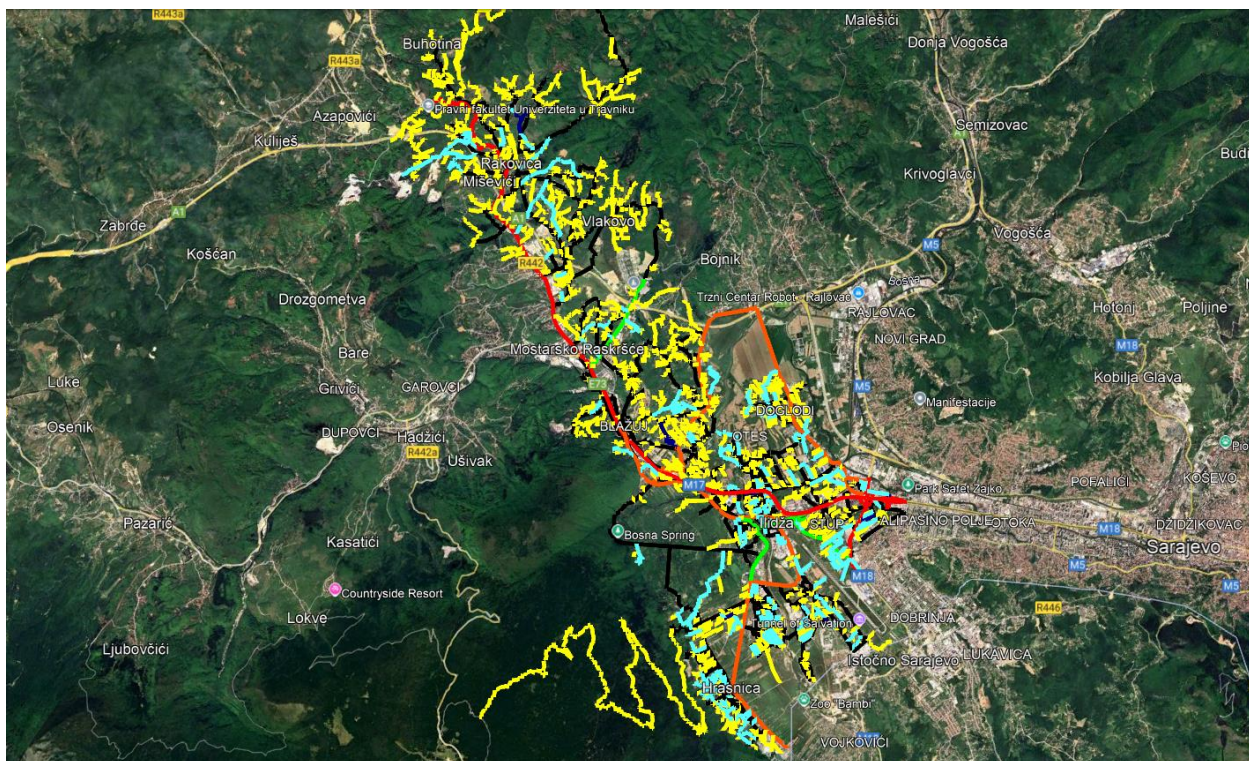
U narednoj tabeli su prikazane nerazvrstane ceste od prioritetne saobraćajne važnosti na području Općine Ilidža.

Tabela 2. Pregled nerazvrstanih cesta od prioritetne saobraćajne važnosti na području Općine Ilidža

R.B.	Naziv mjesne zajednice	Naziv ulice	Ulice po karti	Dužina saobraćajnice (m)
1.	Hrasnica I	6. April	1 (1)	68
2.	Hrasnica I	Begluk (krak)	3 (3)	254
3.	Hrasnica I	Bunica	4 (1)	538
4.	Hrasnica I	Gaj	6	398
5.	Hrasnica I	Kerima Džafića	9	69
6.	Hrasnica I	Kerima Džafića	9 (1)	226
7.	Hrasnica I	Kolibe	10	263
8.	Hrasnica I	Lasičke Megare	11 (1)	287
9.	Hrasnica I	Lasičke Megare	11 (2)	415
10.	Hrasnica I	Lasičke Megare	11 (5)	419
11.	Hrasnica I	Šehitluci	16 (1)	140
12.	Hrasnica I	Šehitluci	16 (2)	142
Ukupna dužina u MZ Hrasnica I				3.219
13.	Hrasnica II	15 maj	1	249
14.	Hrasnica II	Ali ef. Lokvančića (glavna)	3	401
15.	Hrasnica II	Botulje	4 (1)	173
60.	Sokolović Kolonija	Sokolovićkog Bataljona	34 (1)	241
61.	Sokolović Kolonija	Trg 22. Aprila	35 (2)	89
62.	Sokolović Kolonija	Zeleni put	39	349
Ukupna dužina u MZ Sokolović Kolonija				5.124
63.	Butmir	21. Mart	2	318
64.	Butmir	Aerodromska	3 (2)	343
65.	Butmir	Aerodromska	3 (4)	246
66.	Butmir	Bajrama Hasanovića	4	361
67.	Butmir	Butmirska cesta	5 (1)	418
68.	Butmir	Butmirska cesta	5 (2)	355
69.	Butmir	Butmirskog Bataljona	7 (1)	274
70.	Butmir	Jasenje	11	358
71.	Butmir	Mlinska	13	371
72.	Butmir	Mlinska	13 (1)	249
73.	Butmir	Nedžada Delića	14	359
74.	Butmir	Saliha Žige	17	333
75.	Butmir	Saliha Žige	17 (1)	121
76.	Butmir	Sjenička	18	250
Ukupna dužina u MZ Butmir				4.356
77.	Donji Kotorac	13. Jun	1 (3)	114
78.	Donji Kotorac	Branilaca Donjeg Kotorca	2	370
79.	Donji Kotorac	Katera	3	322
Ukupna dužina u MZ Donji Kotorac				806
80.	Stup II	14. Maj 92	1	419

R.B.	Naziv mjesne zajednice	Naziv ulice	Ulice po karti	Dužina saobraćajnice (m)
81.	Stup II	Aleja Branka Bujića	3	371
82.	Stup II	Davorina Popovića	4	519
83.	Stup II	Dr. Atifa Purivatre	6	317
84.	Stup II	Dr. Atifa Purivatre	6 (1)	242
85.	Stup II	Dr. Atifa Purivatre	6 (2)	145
86.	Stup II	Dr. Atifa Purivatre	6 (4)	205
87.	Stup II	Dr. Ibrahima Tepića	7 (1)	339
88.	Stup II	Dr. Avde Sućeske	8	260
89.	Stup II	Kasindolska	13 (5)	216
90.	Stup II	Kasindolska	13 (7)	277
91.	Stup II	Kasindolska	13 (9)	92
92.	Stup II	Kasindolskih žrtava	14	210
93.	Stup II	Mehmedalije Bojića	18	295
94.	Stup II	Mehmedalije Bojića	18 (3)	137
95.	Stup II	Zdenka Markulja	23	379
96.	Stup II	Zuhdija Kadrić	24 (1)	314
97.	Stup II	Zuhdija Kadrić	24 (4)	185
98.	Stup II	Zuhdija Kadrić	24 (5)	54
Ukupna dužina u MZ Stup II				4.976
99.	Stupsko Brdo	Dr. Silve Rizvanbegovića	4 (2)	200
100.	Stupsko Brdo	Enisa Srne	6 (1)	238
142.	Ilidža centar	Gliša Jankovića	11 (2)	123
143.	Ilidža centar	Gliša Jankovića	11 (3)	72
144.	Ilidža centar	Ibrahima Ljubovića	13	53
145.	Ilidža centar	Ibrahima Ljubovića	13 (1)	34
146.	Ilidža centar	Ibrahima Ljubovića	13 (2)	100
147.	Ilidža centar	Ibrahima Ljubovića	13 (3)	105
148.	Ilidža centar	Ibrahima Ljubovića	13 (6)	159
149.	Ilidža centar	Midhada Hujdura Hujke	16	200
150.	Ilidža centar	Tome Međe	21	144
151.	Ilidža centar	Ustanička	22 (1)	64
152.	Ilidža centar	Ustanička	22 (2)	77
153.	Ilidža centar	Pored podvožnjaka autoputa	S	57
154.	Ilidža centar	Pored podvožnjaka autoputa	S (2)	68
Ukupna dužina u MZ Ilidža centar				3.186
155.	Otes	Cap Anamur	2 (1)	326
156.	Otes	Ivana Brkića	8 (2)	139
157.	Otes	Rahima Čatovića	11	171
158.	Otes	Sastavci	12	744
159.	Otes	Sastavci	12 (2)	255

R.B.	Naziv mjesne zajednice	Naziv ulice	Ulice po karti	Dužina saobraćajnice (m)
160.	Otes	Sastavci	12 (3)	218
161.	Otes	Terovića	15 (3)	206
162.	Otes	Vjekoslava Kaića	17	220
163.	Otes	Senada Fazlića	18	268
Ukupna dužina u MZ Otes				2.547
164.	Lužani	Hamze Čelenke	3 (1)	167
165.	Lužani	Hamze Čelenke	3 (2)	209
166.	Lužani	Hamze Čelenke	3 (4)	100
167.	Lužani	Jasike	7	1.365
168.	Lužani	Ramiza Jašara	13	237
169.	Lužani	Šemsudina Sarajlića	15	374
170.	Lužani	Vrutci	19	664
Ukupna dužina u MZ Lužani				3.116
171.	Vreoca	Lužansko Polje	3 (3)	291
172.	Vreoca	Lužansko Polje	3 (4)	317
Ukupna dužina u MZ Vreoca				608
173.	Vrelo Bosne	Bosanski Ljiljan	1 (1)	330
174.	Vrelo Bosne	Magistrala	2 (1)	206
Ukupna dužina u MZ Vrelo Bosne				536
175.	Blažuj	Grabovine	4 (1)	988
176.	Blažuj	Kamenolom	5 (12)	488
177.	Blažuj	Kovačevac	6 (1)	333
178.	Blažuj	Kovačevac	6 (8)	404
179.	Blažuj	Mitrići	8	567
Ukupna dužina nerazvrstanih cesta od prioritetne saobraćajne važnosti na području Općine Ilidža				28.474 (m)



Slika 5. Mreža nerazvrstanih cesta od prioritetne saobraćajne važnosti na području Općine Ilidža

Gustina lokalne putne mreže na području Općine Ilidža iznosi 1,09 kilometara po kvadratnom kilometru, pri čemu je više od 50% lokalnih puteva starije od 15 godina.

Nedovoljna razvijenost putne infrastrukture rezultat je brojnih ograničavajućih faktora koji otežavaju uspostavljanje efikasnije saobraćajne povezanosti unutar same općine, ali i njenu povezanost s okolnim područjima. Među ključnim izazovima ističu se: nepovoljna topografska i geološka konfiguracija terena, prisutnost teško prohodnih prijelaza, ograničeni budžetski kapaciteti, kao i neriješeni imovinsko-pravni odnosi, koji dodatno otežavaju proces izgradnje, rekonstrukcije i održavanja saobraćajne mreže.

Uprkos navedenim ograničenjima, u prethodnom periodu su realizirane brojne aktivnosti i mjere s ciljem unapređenja putne infrastrukture, kako u pogledu njenog ukupnog kvaliteta i sigurnosti, tako i u smislu modernizacije upravljanja putevima i osiguranja održivih izvora finansiranja, imajući u vidu javni karakter i stratešku važnost saobraćajne mreže.

3.3. Brojanje saobraćaja na području Općine Ilidža

U svrhu kvalitetne analize stanja saobraćajne infrastrukture, te identifikacije ključnih problema i potreba za daljim razvojem saobraćajne mreže na području općine Ilidža, neophodno je osvrnuti se na podatke o opterećenju saobraćajnica, odnosno na podatke dobijene putem brojanja saobraćaja.

Brojanje ili snimanje saobraćaja čini osnovu za planiranje saobraćaja, a njime se dobija uvid u trenutno stanje saobraćaja, te podaci koji upućuju na potrebne rekonstrukcije, izgradnju novih saobraćajnih pravaca ili ostale mjere poboljšanja postojećeg i budućeg saobraćaja.

Iako napredni sistemi planiranja saobraćaja podrazumijevaju postojanje kontinuiranih i automatskih sistema prikupljanja saobraćajnih podataka, na prostoru općine Ilidža takav sistem još uvijek nije uspostavljen u okviru lokalne nadležnosti. Iz tog razloga, analiza trenutnog saobraćajnog opterećenja se prvenstveno oslanja na sisteme brojanja saobraćaja koja provode nadležne institucije Kantona Sarajevo i Federacije Bosne i Hercegovine.

U tom kontekstu, kao relevantni izvori korišteni su sljedeći dokumenti:

- „Intenzitet prometa na mreži magistralnih cesta Federacije Bosne i Hercegovine“, koji objavljuje JP Ceste Federacije BiH, a koji sadrži podatke o brojanju vozila na magistralnim cestama, uključujući i dionice koje prolaze kroz teritoriju općine Ilidža;
- „Brojanje saobraćaja na postojećoj primarnoj gradskoj i regionalnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo“, koji prikazuje stanje prometa na cestama nižeg ranga, ali koje su od ključne važnosti za funkcionisanje lokalne saobraćajnice mreže.

U nastavku je dat pregled opterećenja saobraćajnica na području općine Ilidža koje se nalaze u nadležnosti Federacije Bosne i Hercegovine i Kantona Sarajevo. Prikazani su podaci o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju (PGDS (voz/dan)) za prethodnih pet godina, a na osnovu gore navedenih izvora.

Tabela 3. Podaci o brojaču KSBS27 i brojanju saobraćaja na Jedanaestoj transferzali

Podaci o brojaču	Mapa i fotografija lokacije brojača	Podaci brojanja	
		Godina	PGDS (voz/dan)
Identifikaciona oznaka brojača: KSBS27; Pozicija: Jedanaesta transferzala (XI tr.) Mikrolokacija: Sa lijeve strane lijeve kolovozne trake, posmatrano iz smjera Stupsko brdo – Bačići, ispred Doma penzionera, na oko 100 (m) prije Glavne gradske longitudinalne (GGL). Nadležnost: Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo		2020.	5.617
		2021.	7.739
		2022.	7.017
		2023.	8.746
		2024.	8.182

Tabela 4. Podaci o brojaču KSB307 i brojanju saobraćaja na Kasindoskoj cesti

Podaci o brojaču	Mapa i fotografija lokacije brojača	Podaci brojanja	
		Godina	PGDS (voz/dan)
Identifikaciona oznaka brojača: KSBS30 Pozicija: Kasindolska cesta Mikrolokacija: Sa lijeve strane kolovoza posmatrano iz smjera Dobrinja – Ilidža, oko 150 (m) prije spoja na ulicu Rustempašina. Nadležnost: Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo		2020.	8.098
		2021.	9.504
		2022.	10.004
		2023.	9.279
		2024.	9.355

Tabela 5. Podaci o brojaču KSBS32 i brojanju saobraćaja na Trinaestoj transferzali

Podaci o brojaču	Mapa i fotografija lokacije brojača	Podaci brojanja	
		Godina	PGDS (voz/dan)
Identifikaciona oznaka brojača: KSBS32 Pozicija: Trinaesta transferzala Mikrolokacija: Oko 30 (m) iza posljednjih naseljenih kuća u naselju Doglodi (skretanje sa lijeve strane) posmatrano iz smjera Stupa prema Bojniku. Nadležnost: Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo		2020.	5.386
		2021.	6.051
		2022.	6.122
		2023.	6.386
		2024.	6.323

Tabela 6. Podaci o brojaču KSBS35 i brojanju saobraćaja na Brzoj cesti (Zapadni prilaz)

Podaci o brojaču	Mapa i fotografija lokacije brojača	Podaci brojanja	
		Godina	PGDS (voz/dan)
Identifikaciona oznaka brojača: KSBS35 Pozicija: Brza cesta (Zapadni prilaz) Mikrolokacija: Sa desne i lijeve strane kolovoza posmatrano iz smjera „Mostarsko raskršće“ – „Stup“, na oko 100 (m) prije BP „Petrol“. Nadležnost: Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo		2020.	27.393
		2021.	29.300
		2022.	28.891
		2023.	33.155
		2024.	33.965

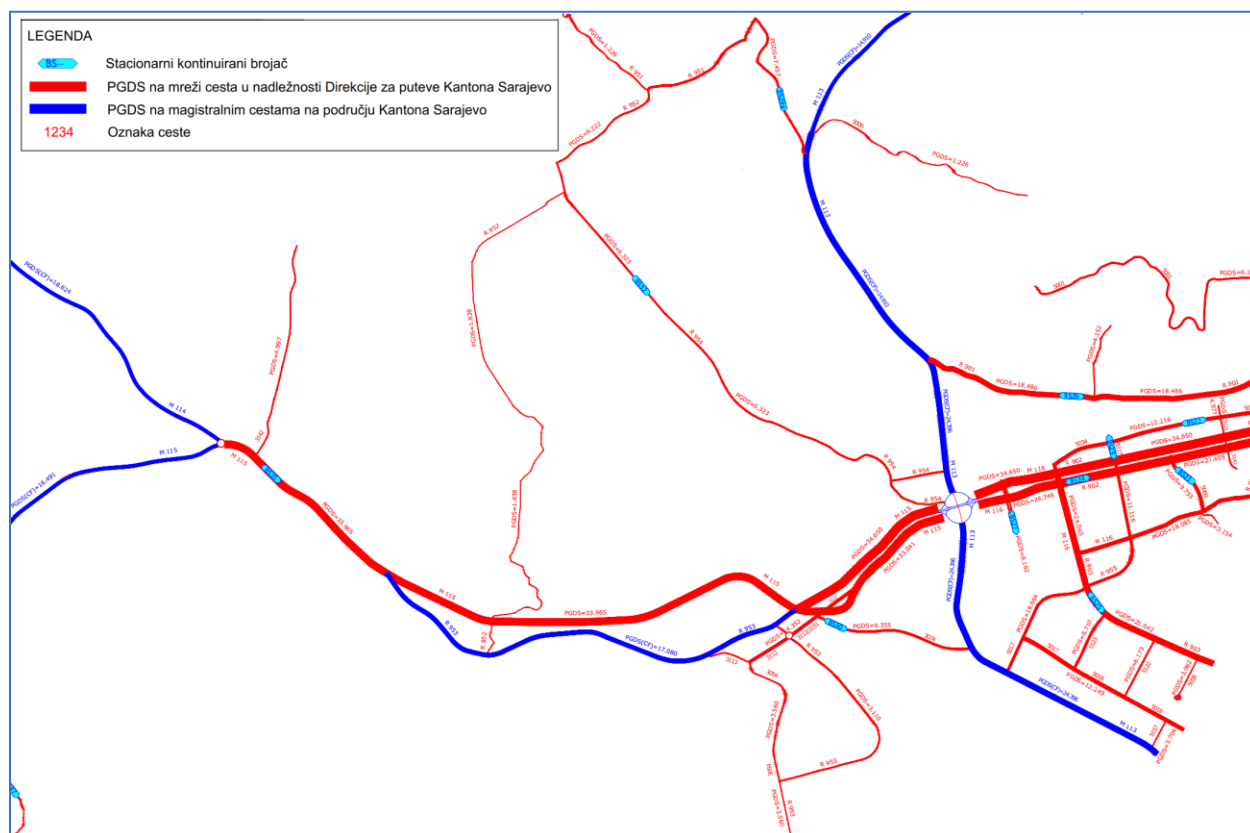
Tabela 7. Podaci o brojaču 588 i brojanju saobraćaja na magistralnoj cesti M17

Podaci o brojaču	Mapa i fotografija lokacije brojača	Podaci brojanja	
		Godina	PGDS (voz/dan)
Identifikaciona oznaka brojača: 588 Pozicija: Magistralna cesta M17 Mikrolokacija: Rimski most Nadležnost: JP Ceste Federacije Bosne i Hercegovine		2019.	16.821
		2021.	17.292
		2022.	17.776
		2023.	17.080
		2024.	16.781

Tabela 8. Podaci o brojaču 583 i brojanju saobraćaja na magistralnoj cesti M18

Podaci o brojaču	Mapa i fotografija lokacije brojača	Podaci brojanja	
		Godina	PGDS (voz/dan)
Identifikaciona oznaka brojača: 583 Pozicija: Magistralna cesta M18 Mikrolokacija: Stup Nadležnost: JP Ceste Federacije Bosne i Hercegovine		2019.	23.858
		2021.	20.492
		2022.	24.225
		2023.	24.396
		2024.	24.866

Na slici 6., prikazan izvod iz karte intenziteta saobraćaja za širim prikazom područja Općine Ilidža.¹



Slika 6. Izvod iz karte intenziteta saobraćaja za širim prikazom područja Općine Ilidža

Analizom evidentiranih podataka brojanja saobraćaja uočava se da pojedine saobraćajnice na području Općine Ilidža, naročito one koje pripadaju mreži magistralnih i regionalnih puteva, pokazuju izrazito visoka opterećenja u odnosu na druge dionice u Kantonu Sarajevo. Na osnovu podataka iz oba izvora može se zaključiti da su saobraćajnice koje povezuju Općinu Ilidža s ostatkom Kantona i šire, kontinuirano izložene visokom intenzitetu saobraćaja.

Ovakvi trendovi rezultat su specifičnog geosaobraćajnog položaja Općine Ilidža, koja pored uloge važnog saobraćajnog čvorišta, predstavlja i jedno od ključnih pristupnih tačaka Kantonu Sarajevo iz pravca zapada i juga. Dodatno, centralni dio Općine Ilidža ima razvijenu urbanu strukturu s izraženim rezidencijalnim i poslovnim zonama, značajnim obrazovnim i zdravstvenim ustanovama, kao i turističkim destinacijama, što sve zajedno generiše dodatne tokove putnika i vozila.

¹ Izvor: Publikacija: Brojanje saobraćaja na postojećoj primarnoj gradskoj i regionalnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo u 2024. godini (Karta intenziteta saobraćaja na postojećoj primarnoj gradskoj i regionalnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo sa intenzitetom saobraćaja (PGDS), na dijelu ulica koje su Odlukom dodijeljene u nadležnost Direkcije za puteve Kantona Sarajevo i sa dijelom značajnih lokalnih cesta koje značajno utiču na intenzitet saobraćaja u 2024. godini)

Opterećenje saobraćajnica na području Općine Ilidža, posmatrano u kontekstu kantonalne i šire saobraćajne mreže, potvrđuje činjenicu da ovaj prostor nosi disproportionalno veći saobraćajni teret. Navedeni razlozi predstavljaju osnovanu argumentaciju, da Općina Ilidža u smislu planiranja i prioritarnog investiranja u modernizaciju i proširenje saobraćajne infrastrukture, predstavlja zonu od prioritarnog strateškog interesa. Visok nivo opterećenja saobraćajnica jasno ukazuje na potrebu za ulaganjima u rekonstrukciju, izgradnju dodatnih kapaciteta, kao i uvođenje inteligentnih transportnih sistema koji bi omogućili efikasnije upravljanje postojećim resursima saobraćajne infrastrukture.

3.4. Analiza sigurnosti saobraćaja

Upravljanje sistemom sigurnosti cestovnog saobraćaja je jedan od najvažnijih segmenata koji je potrebno tretirati prilikom kreiranja strateških dokumenata u vezi sa izgradnjom i održavanjem cestovne mreže. Poseban fokus analize na osnovu koje će se kreirati određene mjere, treba da bude na saobraćajnim nezgodama, njihovim posljedicama, uzrocima nastanka, kao i lokacijama nastanka na cestovnoj mreži. Za efikasno poduzimanje ciljeva i aktivnosti koje će dovesti do smanjenja nastanka saobraćajnih nezgoda i njihovih negativnih posljedica neophodno je imati pouzdane rezultate analize i provjerena saznanja koja će doprinijeti sigurnijoj sredini za sve korisnike cestovnog saobraćaja.

Plan i ciljevi aktivnosti na polju sigurnosti cestovnog saobraćaja, potrebno je da čine strateške, operativne i dodatne aktivnosti koje će obuhvatiti sljedeće stavke:

- jasno definisane programe aktivnosti,
- obim i kvalitetu preciziranih ciljeva aktivnosti,
- jasno definisane nosioce aktivnosti,
- definisanje načina izvršenja aktivnosti i
- praćenje i vrednovanje rezultata programa i aktivnosti.

Osnova u sprovođenju pojedinih aktivnosti je neophodno definisanje cilja kojeg je potrebno dostići definisanim mjerama aktivnostima u zacrtanim vremenskim terminima.

Rehabilitacija, rekonstrukcija i održavanje cestovne infrastrukture predstavljaju važne upravljačke mjere kojima se smanjuje rizik odvijanja saobraćaja. Ove mjere ujedno imaju za cilj da uspostave i održe ujednačene nivoe usluge i standarde sigurnosti saobraćaja na cestovnoj mreži. Zbog toga identifikacija opasnih mjesta na cestovnoj mreži predstavlja jedan od najvažnijih preduslova u procesu donošenja odluka i sprovođenja akcija za poboljšanje, a također, predstavlja i bitnu informaciju za same korisnike ceste.

Sa aspekta sigurnosti saobraćaja, mjere sanacije treba prioritarno usmjeriti ka onim mjestima, gdje nastaju veliki troškovi saobraćajnih nezgoda, odnosno gdje je broj saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica neuobičajeno veliki u odnosu na ostala mjesta i dijelove cestovne mreže. Ova mjesta predstavljaju opasna mjesta na cestovnoj mreži, te se u literaturi i praksi često koriste pojmovi kao što su „opasna mjesta“, „crne tačke“, „opasne dionice“ i „crne dionice“. Da bi se naprijed navedeno moglo i sprovesti neophodno je da se raspolaze adekvatnim ulaznim podacima.

Na mreži cesta koje se prostiru na teritoriji Općine Ilidža, a koje su u nadležnosti Ministarstva saobraćaja Kantona Sarajevo – Direkcije za puteve Kantona Sarajevo i JP Cesta Federacije Bosne i Hercegovine, implementiraju se aktivnosti upravljanja „opasnim mjestima“, odnosno „crnim tačkama“, što podrazumijeva identifikaciju opasnih mjesta, utvrđivanje uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda, kreiranje mjera i implementaciju mjera.

U nastavku su predstavljeni određeni rezultati navedenih istraživanja, koji se odnose na saobraćajnice na području Općine Ilidža, a koje nisu u nadležnosti Općine Ilidža. Međutim, navedeni podaci svakako mogu biti određeni pokazatelj stanja sigurnosti saobraćaja, s obzirom da slična istraživanja u prethodnom periodu nisu implementirana na lokalnim cestama u nadležnosti Općine Ilidža.

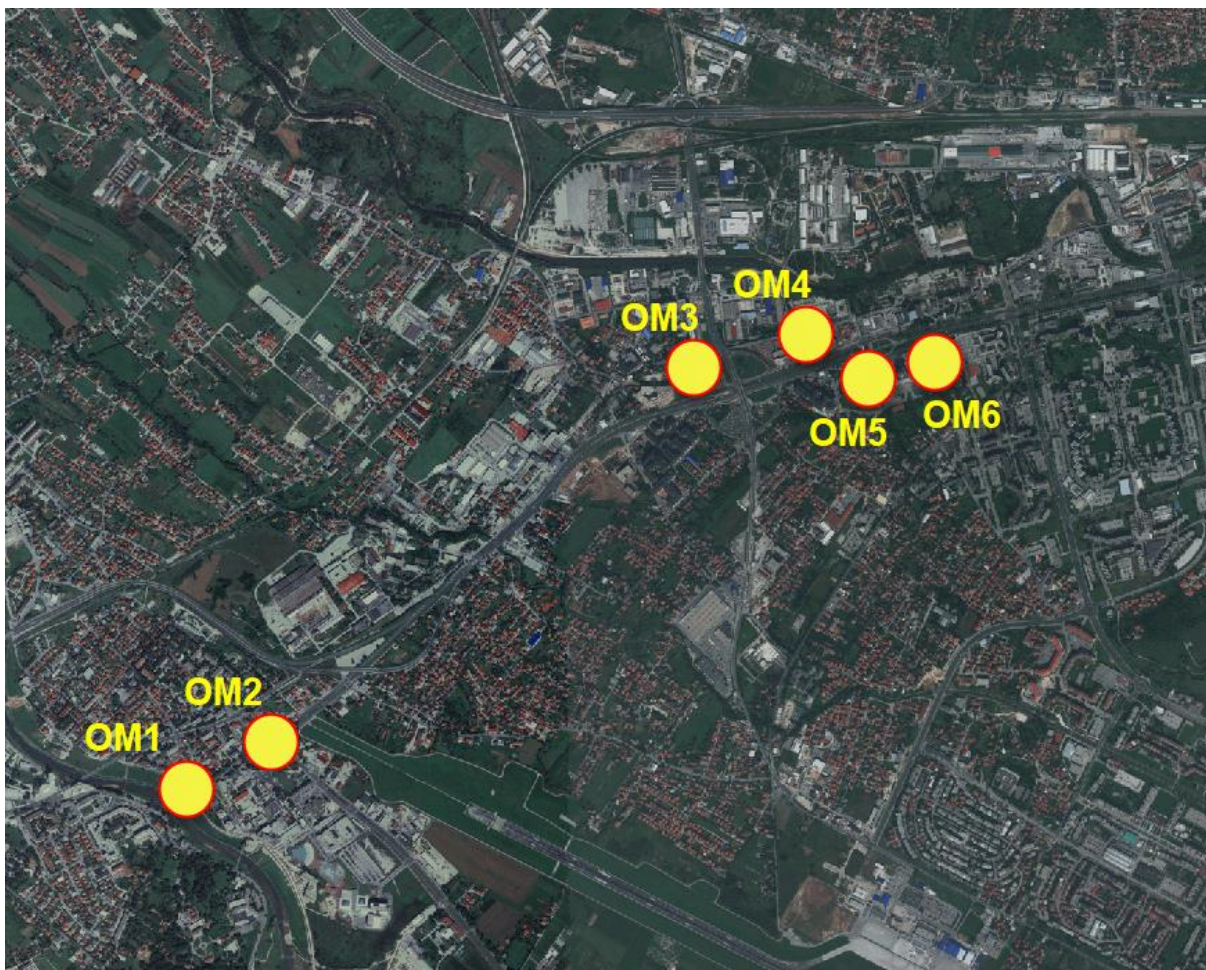
U sljedećoj tabeli i na mapi su prikazane mikrolokacije identifikovanih opasnih mjesta na primarnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Kantona Sarajevo, a koje se prostorno nalaze na teritoriji Općine Ilidža. Navedena identifikacija je urađena u skladu sa važećim propisom („Pravilnik o načinu definisanja i identifikaciji opasnih mjesta, načinu i kriterijumima za utvrđivanje prioriteta i otklanjanje opasnih mjesta (Službene novine Kantona Sarajevo 17/21)“) i definisanom metodologijom, a na osnovu evidentiranih podataka u periodu od septembra 2019. do septembra 2022. godine.

Prema važećim propisima, odnosno „Pravilniku o načinu definisanja i identifikaciji opasnih mjesta, načinu i kriterijumima za utvrđivanje prioriteta i otklanjanje opasnih mjesta (Službene novine Kantona Sarajevo 17/21)“, postavljeni su jasni kriterijumi za identifikaciju opasnih mjesta i opasnih dionica koji su primjenjeni u ovom studijskom istraživanju. Prema navedenom propisu i metodologiji, kriteriji za identifikaciju opasnih mjesta su:

- Kriterij 1: opasno mjesto je mjesto na javnom putu van naseljenog mjesta u dužini od 300 metara ili mjesto na javnom putu u naselju u dužini od 100 metara, na kojoj se u toku tri uzastopne godine dogodilo najmanje šest saobraćajnih nezgoda sa posljedicama po život i zdravlje ljudi.
- Kriterij 2: opasno mjesto je mjesto na javnom putu van naseljenog mjesta u dužini od 300 metara ili mjesto na javnom putu u naselju u dužini od 100 metara, na kojoj se u toku tri uzastopne godine dogodilo najmanje četiri saobraćajne nezgode istih karakteristika sa posljedicama po život i zdravlje ljudi.

Tabela 9. Identifikovana opasna mjesta na primarnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Kantona Sarajevo, a koje se prostorno nalaze na teritoriji Općine Ilidža (septembar 2019.-septembar 2022.)

R. br	ID opasnog mjesta	Opis mikrolokacije	Kriterij 1	Kriterij 2	Broj poginulih osoba na lokaciji opasnog mjesta	Broj teže povrijeđenih osoba na lokaciji opasnog mjesta	Broj lakše povrijeđenih osoba na lokaciji opasnog mjesta
1.	OM 1	Raskrsnica ulica Rustem-pašina - Ibrahima Ljubovića - Mustafe Pintola - Emira Bogunića Čarlija	DA	DA	0	1	6
2.	OM 2	Raskrsnica ulica Rustem-pašina – Edhema Eke Džubura – Butmirska cesta (Kružni tok Ilidža)	DA	DA	0	2	4
3.	OM 3	Raskrsnica ulica Nikole Šopa - Briješćanska - Hifzi Bjelavca - Džemala Bijedića	DA	NE	0	0	8
4.	OM 4	Džemala Bijedića (kod objekta Hecco)	DA	DA	0	1	8
5.	OM 5	Džemala Bijedića (kod Doma penzionera)	DA	NE	0	0	8
6.	OM 6	Džemala Bijedića (Mc Donalds)	NE	DA	0	0	4



Slika 7. Mapa identifikovanih opasnih mjesta na primarnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Kantona Sarajevo, a koje se prostorno nalaze na teritoriji Općine Ilidža (septembar 2019.-septembar 2022.)

U nastavku je izvršena analiza pokazatelja sigurnosti cestovnog saobraćaja na području Općine Ilidža, a na osnovu raspoloživih i dostupnih zvaničnih podataka². Također je izvršena i komparacija pokazatelje u odnosu na druge općine u Kantonu Sarajevo. Značajno je napomenuti da se evidentirani podaci o saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama odnose na sve saobraćajnice na području Općine Ilidža (dakle obuhvaćene su i saobraćajnice koje nisu u nadležnosti Općine Ilidža).

² Godišnji izvještaj - Informacija o aktivnostima Uprave policije Ministarstva unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo
<https://mup.ks.gov.ba/izvjestaji>

Tabela 10. Godišnji broj saobraćajnih nezgoda po općinama u Kantonu Sarajevo

Godina	Stari Grad	Centar	Novo Sarajevo	Novi Grad	Ilidža	Hadžići	Trnovo	Vogošća	Ilijaš	Ukupno
2022.	522	1569	1892	2243	1369	243	45	235	208	8326
2023.	543	2829	2169	2969	1203	244	79	244	204	10484
2024.	538	2575	2075	2804	1431	218	50	235	235	10161
Prosječna godišnja vrijednost	534	2324	2045	2672	1334	235	58	238	216	9657

Tabela 11. Godišnji broj poginulih u saobraćajnim nezgodama po općinama u Kantonu Sarajevo

Godina	Stari Grad	Centar	Novo Sarajevo	Novi Grad	Ilidža	Hadžići	Trnovo	Vogošća	Ilijaš	Ukupno
2022.	0	1	1	2	0	3	0	0	1	8
2023.	2	3	3	3	2	1	0	2	5	21
2024.	0	0	0	3	2	0	0	0	2	10
Prosječna godišnja vrijednost	1	1	1	3	1	1	0	1	3	13

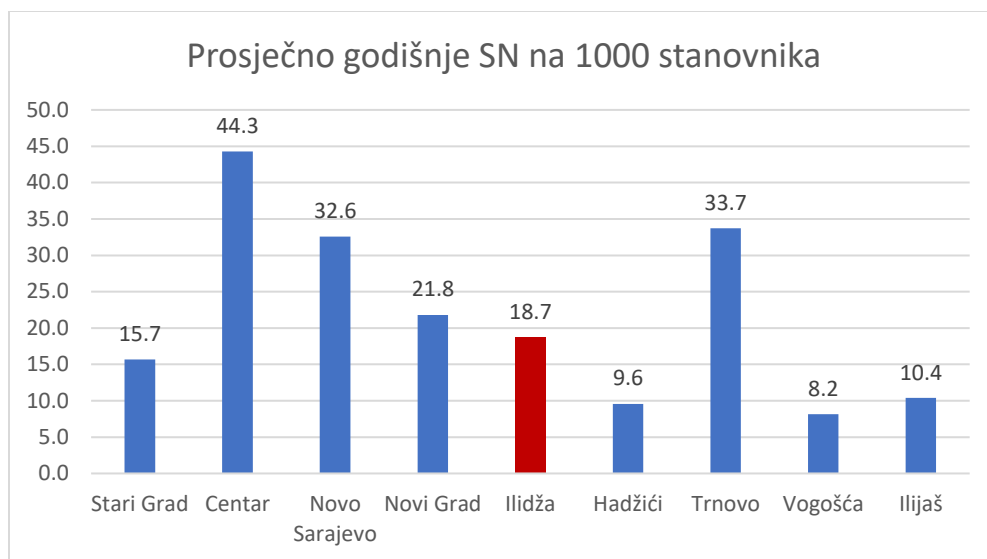
Tabela 12. Godišnji broj teško povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama po općinama u Kantonu Sarajevo

Godina	Stari Grad	Centar	Novo Sarajevo	Novi Grad	Ilidža	Hadžići	Trnovo	Vogošća	Ilijaš	Ukupno
2022.	15	25	16	32	30	13	8	12	5	156
2023.	22	17	21	32	38	14	6	11	9	170
2024.	7	37	17	27	18	22	4	5	11	148
Prosječna godišnja vrijednost	15	26	18	30	29	16	6	9	8	158

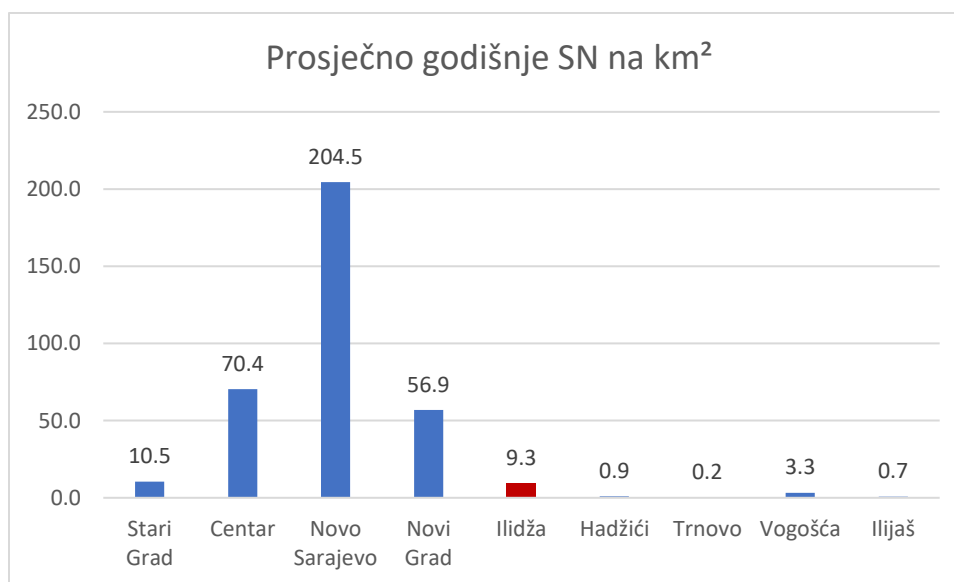
Tabela 13. Godišnji broj lakše povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama po općinama u Kantonu Sarajevo

Godina	Stari Grad	Centar	Novo Sarajevo	Novi Grad	Ilidža	Hadžići	Trnovo	Vogošća	Ilijaš	Ukupno
2022.	72	158	104	314	117	74	9	93	49	990
2023.	65	131	119	223	139	78	19	73	70	917
2024.	57	149	98	293	118	107	20	84	56	982
Prosječna godišnja vrijednost	65	146	107	277	125	86	16	83	58	963

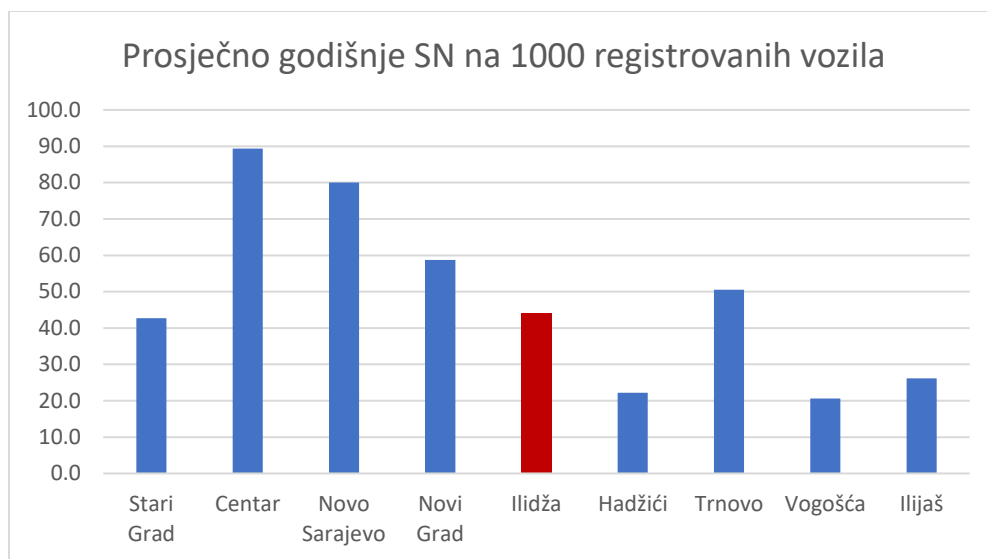
S obzirom da su u prethodnim tabelama prikazani apsolutni pokazatelji stanja sigurnosti saobraćaja, u svrhu jasnije komparacije evidentiranih podataka o stanju sigurnosti cestovnog saobraćaja na području Općine Ilidža u odnosu na druge općine u Kantonu Sarajevo, izvršena je analiza i komparacija na osnovu relativnih pokazatelja, odnosno saobraćajne nezgode i njihove posljedice u odnosu na broj stanovnika, površinu teritorije i broj registrovanih vozila. Navedenom analizom obuhvaćeni su podaci u posljednje tri godine (2022., 2023. i 2024. godina).



Slika 8. Prosječan godišnji broj saobraćajnih nezgoda (2022., 2023. i 2024. godina) na 1000 stanovnika po općinama u Kantonu Sarajevo



Slika 9. Prosječan godišnji broj saobraćajnih nezgoda (2022., 2023. i 2024. godina) na km² po općinama u Kantonu Sarajevo



Slika 10. Prosječan godišnji broj saobraćajnih nezgoda (2022., 2023. i 2024. godina) na 1000 registrovanih vozila po općinama u Kantonu Sarajevo

U cilju detaljnijeg sagledavanja stanja saobraćajne sigurnosti na području Kantona Sarajevo, provedena je analiza prosječnog godišnjeg broja saobraćajnih nezgoda (SN) za period 2022. – 2024. godina, uzimajući u obzir tri pokazatelja: broj nezgoda na 1000 stanovnika, broj nezgoda po km² i broj nezgoda na 1000 registrovanih vozila. Na osnovu dobijenih rezultata, može se sagledati relativna pozicija općine Ilidža u odnosu na ostale općine Kantona.

Podaci o broju saobraćajnih nezgoda na 1000 stanovnika (Slika 10) nam ukazuju na to da se Ilidža nalazi u srednjem rangju kada je riječ o broju saobraćajnih nezgoda po glavi stanovnika, što može biti povezano s intenzitetom svakodnevnih migracija i urbanim širenjem.

Nadalje, kada posmatramo pokazatelj broja saobraćajnih nezgoda po km², može se primijetiti da je Ilidža, zahvaljujući većoj površini i disperziji saobraćaja, manje opterećena nezgodama po jedinici površine u odnosu na općine sa gustom urbanom strukturom.

Ilidža se ističe po niskom broju nezgoda u odnosu na broj registrovanih vozila, sa svega 40 saobraćajnih nezgoda na 1000 vozila čime ovaj pokazatelj pozicionira Ilidžu među najpovoljnije općine u Kantonu Sarajevo.

Sveobuhvatna analiza pokazuje da općina Ilidža ima relativno stabilno stanje saobraćajne sigurnosti. Ovi pokazatelji mogu poslužiti kao osnova za preciznije definisanje prioriteta u unapređenju saobraćajne infrastrukture, s posebnim fokusom na lokacije s izraženijim brojem nezgoda po stanovniku, ali i očuvanju pozitivnih trendova u zonama s već evidentiranim povoljnim odnosima između saobraćajnog opterećenja i broja nezgoda.

3.5. Analiza uticaja na okolinu – nivo zagađenosti vazduha

Zagađenost zraka nastaje kad koncentracije određenih materija (polutanata) dostignu nivo koji uzrokuje njegovu toksičnost. Polutanti dopijevaju u zrak emisijom iz prirodnih izvora i kao produkti ljudske djelatnosti - emisijom pri sagorijevanju goriva za pokretanje motornih vozila, fosilnih goriva, kao što su ugalj i lož ulje iz velikih industrijskih postrojenja, toplana i domaćinstava.

Da bi se poboljšala spoznaja do koje mjere koncentracije određenih polutanata utiču na zdravlje ljudi, potrebno je kontinuirano pratiti koncentracije polutanata u zraku na određenom području, odnosno vršiti monitoring kvaliteta zraka.

Relevantni pokazatelji o monitoring kvaliteta zraka na području Općine Ilidža evidentiraju se u okviru monitoringa kvaliteta zraka u Kantonu Sarajevo u skladu sa zahtjevima Pravilnika o načinu vršenja monitoringa kvaliteta zraka i definiranju vrsta zagađujućih materija, graničnih vrijednosti i drugih standarda kvaliteta zraka ("Sl. novine FBiH" br.1/12,44/19) za potrebe Ministarstva komunalne privrede, infrastrukture, prostornog uređenja, građenja i zaštite okoliša Kantona Sarajevo od strane J.U. Zavod za javno zdravstvo Kantona Sarajevo.

Na osnovu mjernih stanica i mjernih uređaja vrši se prikupljanje podataka koji se koriste za izradu dnevnih informacija komentar informacija, izrada preporuka i uputstava za pojedine kategorije stanovništva, izrada mjesečnih i godišnjih izvještaja o kvalitetu zraka.

Osnovni cilj monitoringa je ostvariti kontinuirano praćenje zagađujućih materija tokom čitave godine na teritoriji Kantona Sarajevo u svrhu zaštite zdravlja građana i okoliša kroz pravovremene informacije o stanju kvaliteta zraka. Na osnovu trendova praćenja indikatora zagađenosti zraka nadležne institucije dobivaju informacije na osnovu kojih se mogu praviti planovi za dugoročno unapređenje postojećeg stanja kvaliteta zraka kao i saniranje postojećeg stanja. Također, monitoring kvaliteta zraka omogućava hitno i pravovremeno postupanje u slučajevima prekomjerne zagađenosti zraka.

U sistemu mjernih stanica za monitoring kvaliteta zraka od značaja sa područje Općine Ilidža, predstavlja automatska mjerna stanica za praćenje kvaliteta zraka koja se nalazi na krovu J.U. Dom zdravlja Ilidža. Ova mjerna stanica je počela sa mjerenjima 25. decembra 2018. godine.



Slika 11. Automatska mjerna stanica za mjerenje kvaliteta zraka na području Općine Ilidža

U nastavku je predstavljen pregled najznačajnijih rezultata monitoringa i mjerenja kvaliteta zraka u 2023. godini, koji se odnose na automatsku mjernu stanicu za mjerenje kvaliteta zraka na području Općine Ilidža, kao relevantnu lokaciju za predmetno područje.

Tabela 14. Pregled prosječnih mjesečnih vrijednosti praćenih parametara na mjernoj stanici za mjerenje kvaliteta zraka na području Općine Ilidža u 2023. godini

Mjesec	PM ₁₀ [µg/m ³]	NO ₂ [µg/m ³]	SO ₂ [µg/m ³]	PM _{2.5} [µg/m ³]	H ₂ S [µg/m ³]
Januar	75	35	46	73	14
Februar	57	38	39	52	14
Mart	32	30	19	27	10
April	18	22	21	15	8
Maj	14	18	9	10	9
Juni	14	17	15	10	3
Juli	19	20	17	13	3
August	17	19	10	12	3
Septembar	17	19	6	10	5
Oktober	21	21	7	14	9
Novembar	32	29	13	29	10
Decembar	68	38	30	64	11
PROSJEK	32	26	19	27	8

Tabela 15. Pregled prosječnih godišnjih vrijednosti praćenih parametara na mjernoj stanici za mjerenje kvaliteta zraka na području Općine Ilidža

	NO _x	SO ₂	PM ₁₀
Granična vrijednost	40 µg/m ³	50 µg/m ³	40 µg/m ³
2019		22	31
2020	31	30	53
2021	25	31	35
2022	26	25	38
2023	26	20	32

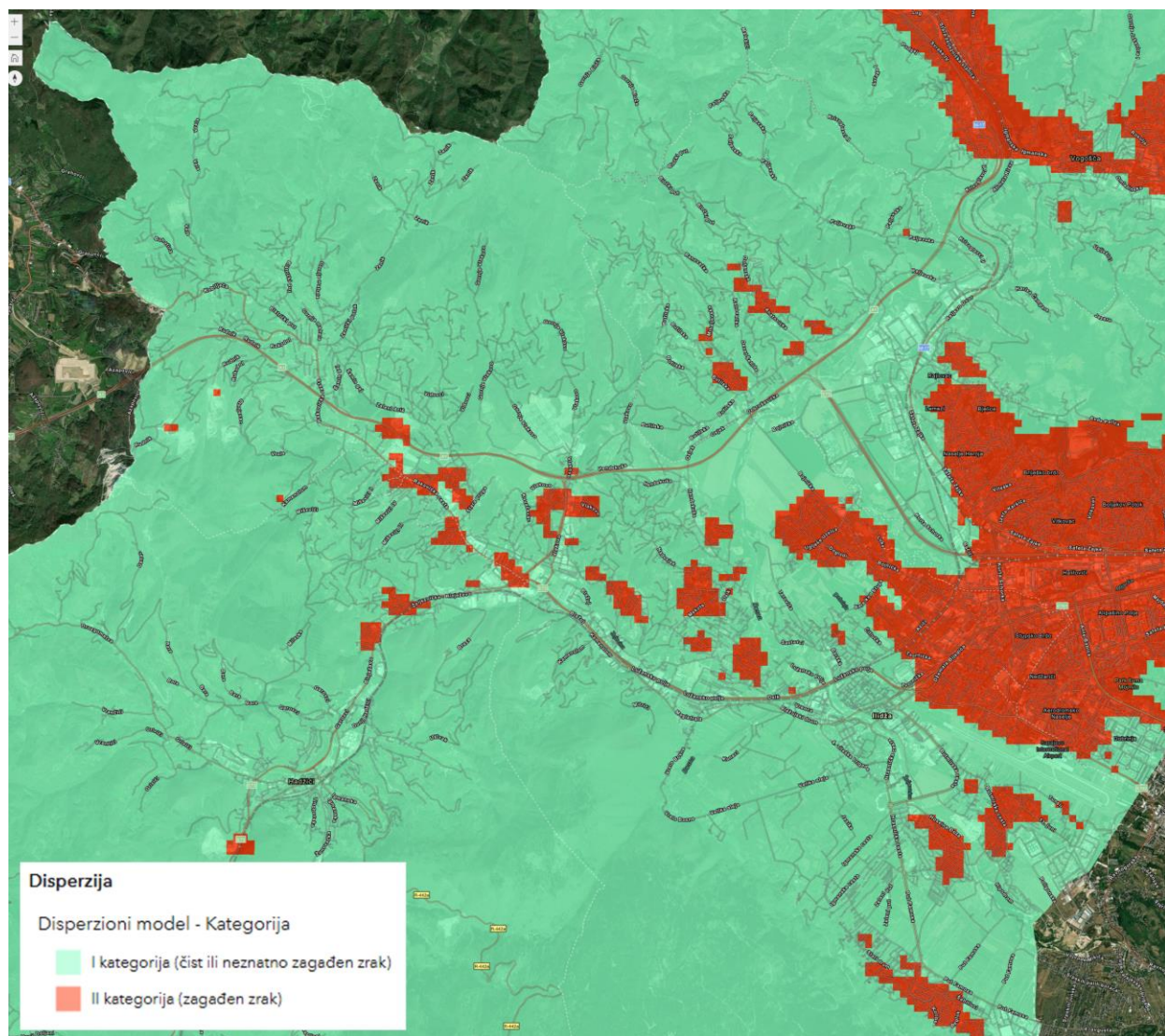
Na osnovu navedenih rezultata evidentno je da su koncentracije znatno veće u zimskom periodu u odnosu na ostatak godine i direktno zavise od meteoroloških uslova. U toku januara i februara, kao i novembra i decembra, usljed temperaturne inverzije i povećanja potrošnje svih vrsta goriva, rastu i koncentracije zagađujućih materija.

Komparacijom rezultata prosječnih godišnjih vrijednosti praćenih parametara na svim mjernim stanicama u okviru monitoringa kvaliteta zraka, može se konstatovati da su rezultati na automatskoj mjernoj stanici Ilidža znatno bolji nego na ostalim mjernim stanicama.

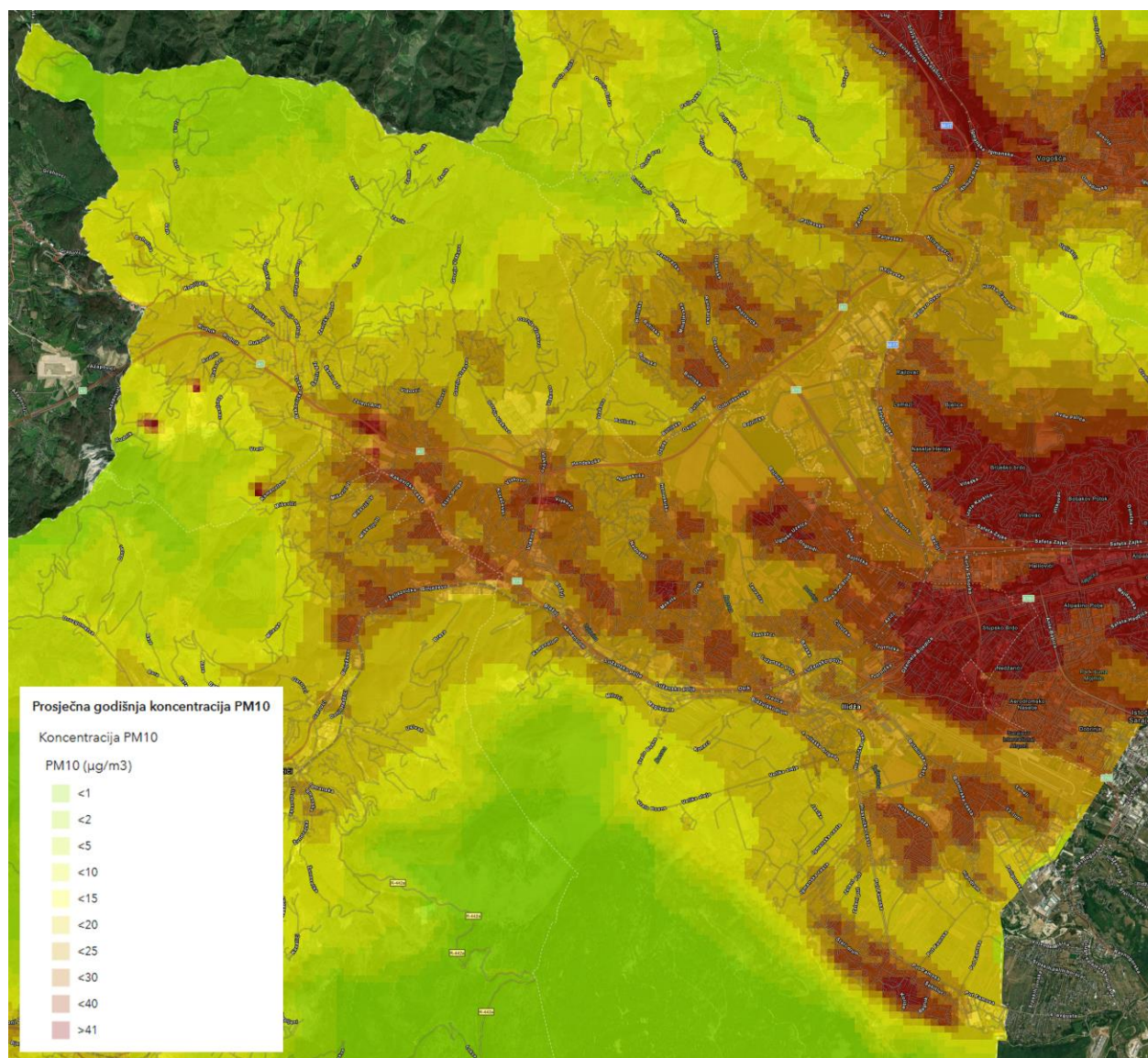
Rezultati mjerenja pokazuju da je u analiziranom periodu od početka rada automatske stanice Ilidža došlo do pada prosječnih godišnjih vrijednosti NO_x. Kada se posmatraju rezultati SO₂, evidentan je porast prosječnih godišnjih vrijednosti od 2019. do 2021. godine, a nakon toga

evidentan je pad prosječnih godišnjih vrijednosti SO₂. Rezultati mjerenja PM₁₀, odnosno prosječnih godišnjih vrijednosti PM₁₀, nemaju stabilan trend u analiziranom periodu od 2019. do 2023. godine.

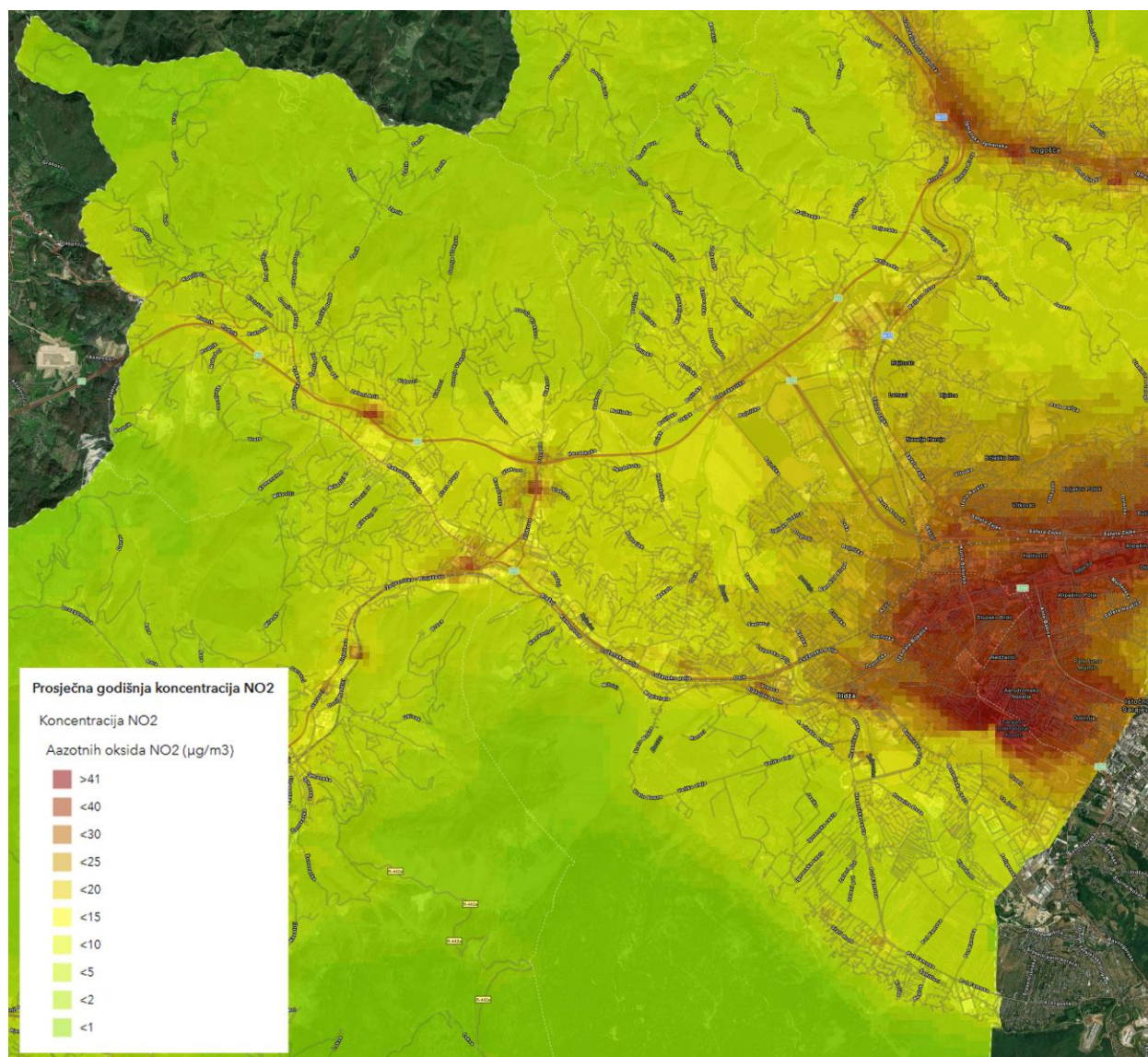
U nastavku su prikazani pokazatelji kvaliteta zraka sa fokusom na Općinu Ilidža, odnosno mape sa kategorizacijom kvaliteta zraka, prosječnom godišnjom koncentracijom PM₁₀, prosječnom godišnjom koncentracijom NO₂ i prosječnom godišnjom koncentracijom SO₂. (Izvor: [IS Zaštite kvalitete zraka u KS](#))



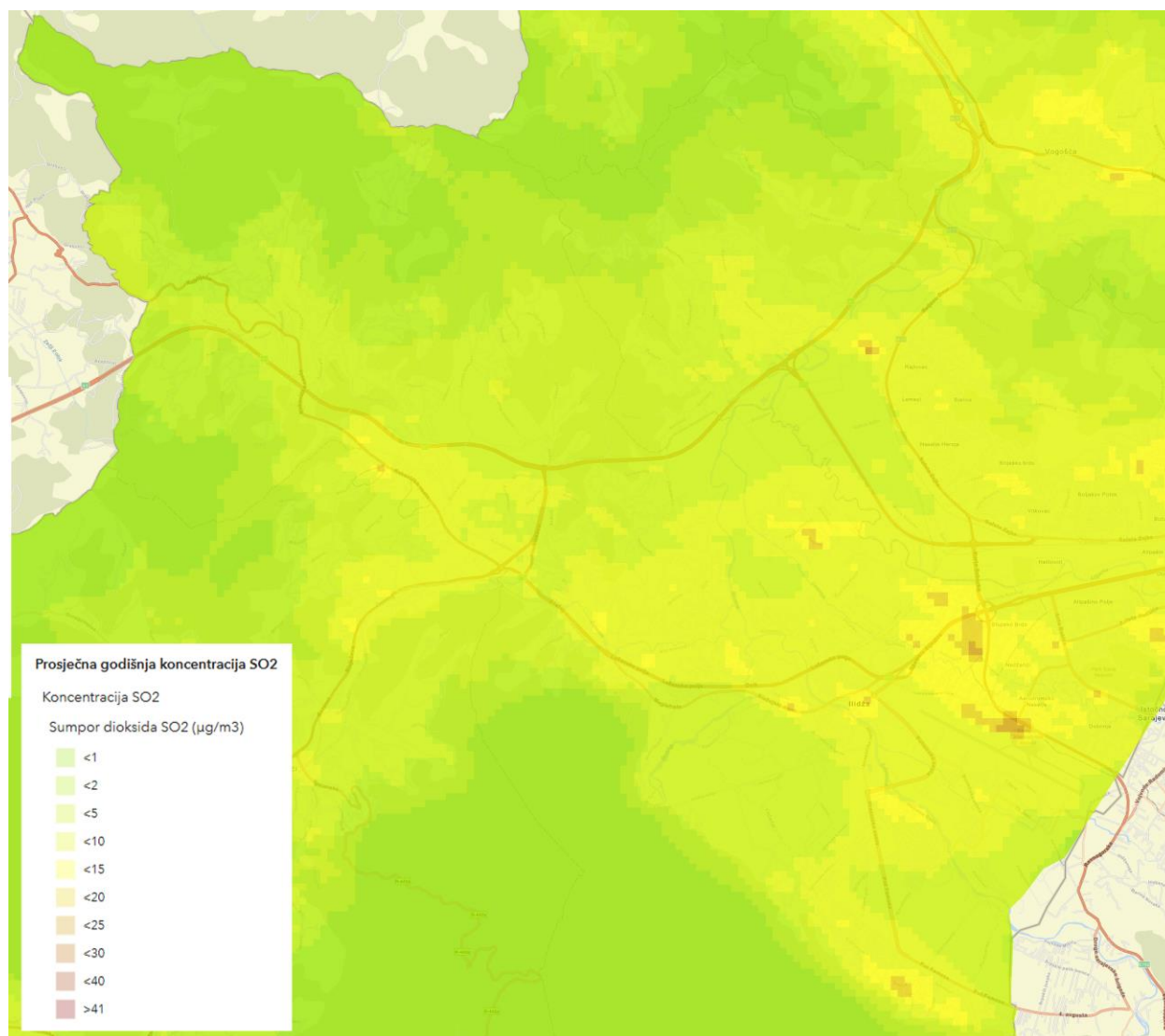
Slika 12. Karta kategorizacije kvaliteta zraka sa fokusom na područje Općine Ilidža



Slika 13. Karta prosječnih godišnjih koncentracija PM₁₀ sa fokusom na područje Općine Ilidža



Slika 14. Karta prosječnih godišnjih koncentracija NO₂ sa fokusom na područje Općine Ilidža

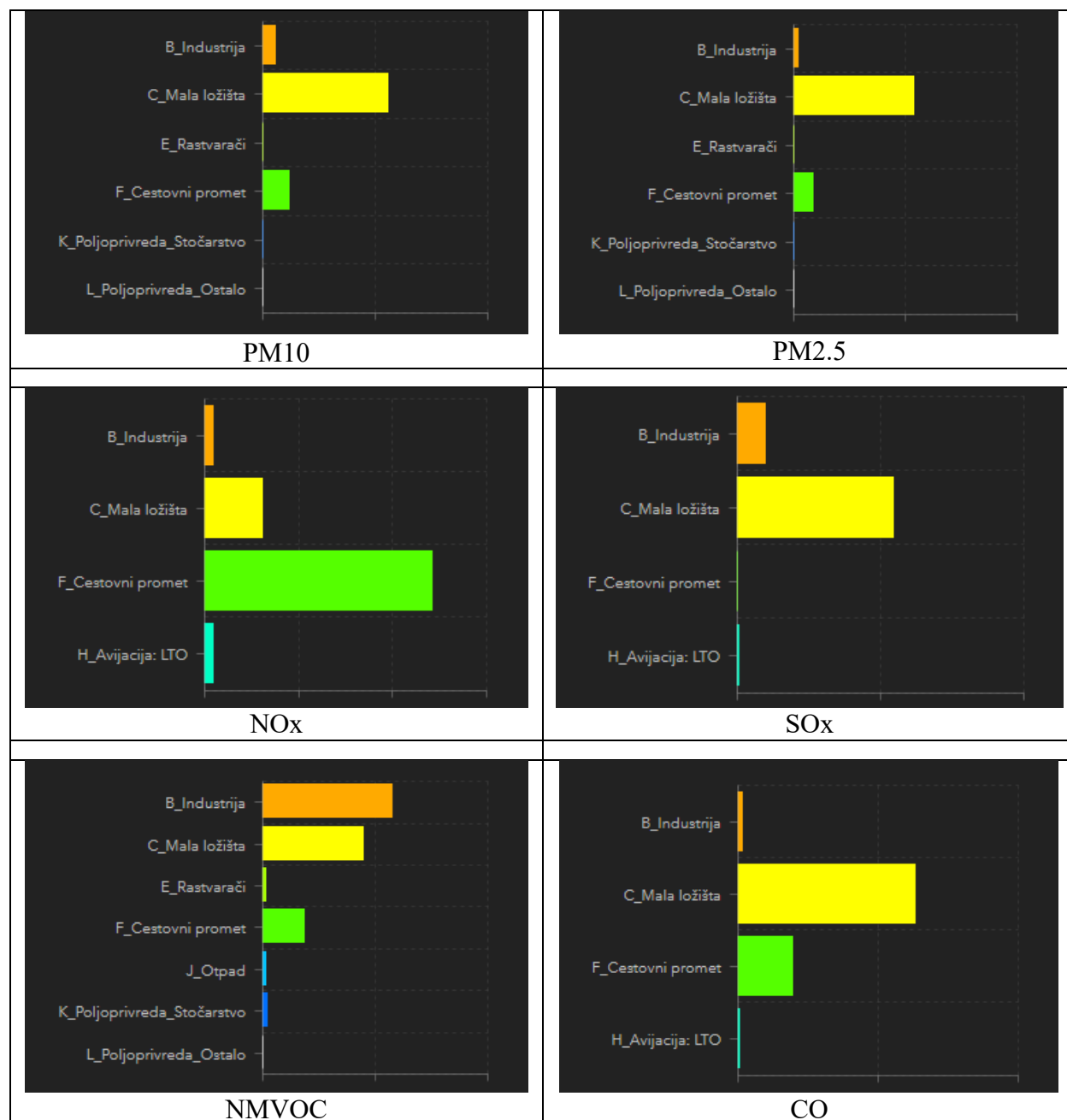


Slika 15. Karta prosječnih godišnjih koncentracija SO₂ sa fokusom na područje Općine Ilidža

Na osnovu Informacionog sistema zaštite kvaliteta zraka u Kantonu Sarajevo, moguće je izvršiti selekciju i analizu učešća pojedinih polutanata (PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, SO_x, NMVOC, CO i dr.) iz pojedinih izvora prema GNFR (Gridded Nomenclature For Reporting) sektorima: industrija, mala ložišta, rastvarači, cestovni saobraćaj, poljoprivreda i ostalo.

Prema navedenoj analizi za područje Općine Ilidža, a uzimajući u obzir polutante ((PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, SO_x, NMVOC i CO), može se konstatovati, da su najveći izvori zagađenja mala ložišta. U sljedećoj tabeli, predstavljeni su grafički prikazi udjela pojedinih izvora prema GNFR sektorima po pojedinim vrstama polutanata za širi obuhvat područja Općine Ilidža.

Tabela 16. Grafički prikazi udjela pojedinih izvora prema GNFR sektorima po pojedinim vrstama polutanata za širi obuhvat područja Općine Ilidža



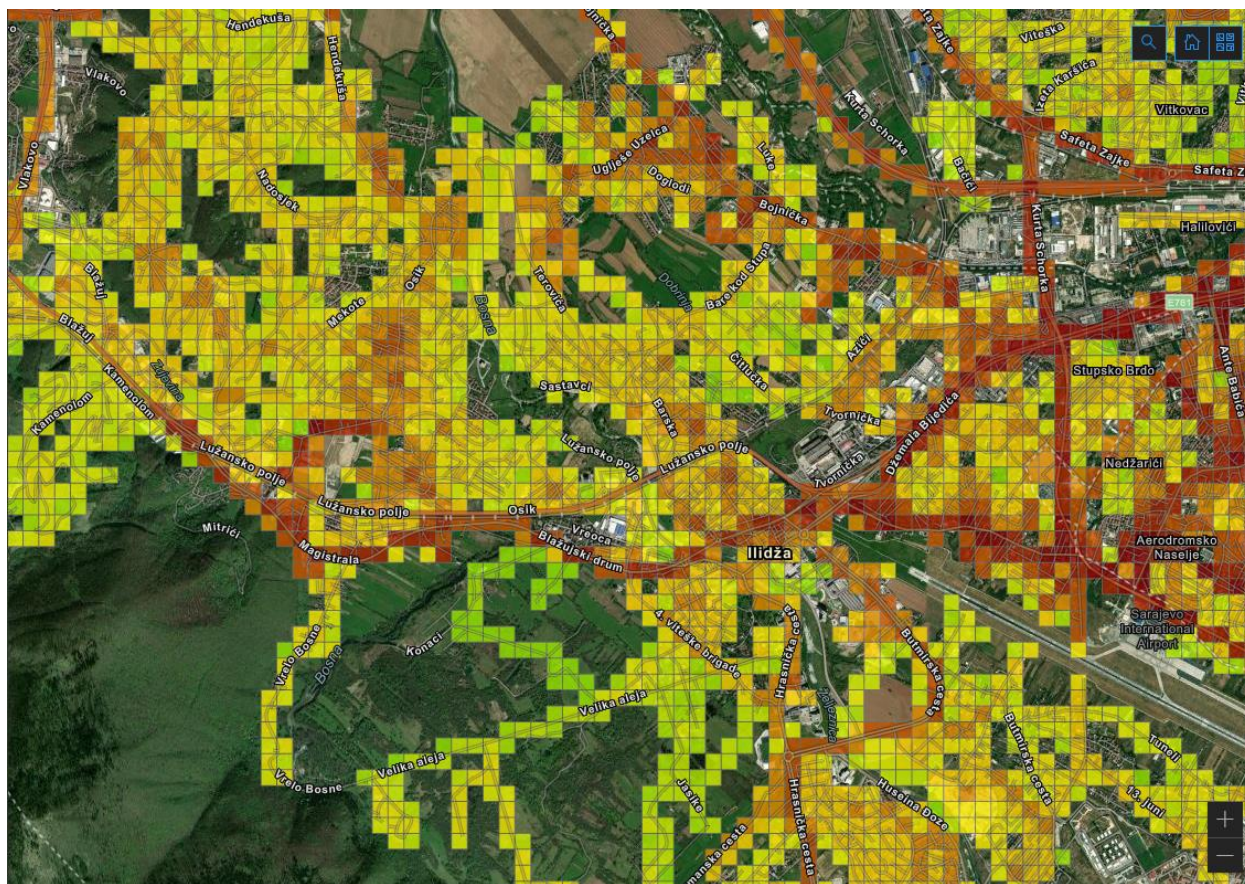
Na osnovu grafičkih prikaza udjela pojedinih izvora emisija zagađujućih materija prema GNFR sektorima, prikazanih u tabeli, a koji se odnose na širi obuhvat područja Općine Ilidža, može se izvesti nekoliko ključnih zaključaka.

Evidentno je da je cestovni saobraćaj posebno problematičan izvor zagađenja kada je riječ o emisiji azotnih oksida (NOx). Ova grupa zagađivača direktno je povezana s intenzitetom saobraćaja, vrstom vozila, gorivom koje se koristi i tehničkom ispravnosti vozila.

S druge strane, kada je riječ o ostalim polutantima – PM10, PM2.5, SO_x, NMVOC i CO, cestovni saobraćaj ne predstavlja vodeći izvor emisije. U ovim slučajevima kao dominantni zagađivači ističu se sektori mala ložišta, industrija, rastvarači i otpad.

Zaključno, iako je cestovni saobraćaj primarni izvor zagađenja kada je riječ o NO_x emisijama, cjelokupna slika zagađenja zraka na području Općine Ilidža ukazuje na znatno širi spektar izvora.

Na sljedećoj slici prikazana je mapa obuhvata šireg područja Općine Ilidža sa prikazom emisija azotnih oksida (NO_x) iz cestovnog saobraćaja kao izvora emisije.



Slika 16. Prikaz emisija azotnih oksida (NO_x) iz cestovnog saobraćaja na širem području Općine Ilidža

3.6. Analiza uticaja na okolinu – međuzavisnost saobraćaja

Razvoj saobraćajnog sistema općine Ilidža u velikoj mjeri zavisi od međuzavisnosti i koordinacije različitih vidova saobraćaja, uključujući automobilski, javni gradski putnički prevoz (JGPP), pješački i biciklistički saobraćaj. Uspostavljanje efikasne integracije između ovih vidova prevoza predstavlja ključ za unapređenje mobilnosti, povećanje sigurnosti i smanjenje negativnih uticaja motornog saobraćaja.

Kvalitetna i sigurna saobraćajna infrastruktura ima višestruki značaj za lokalni razvoj, jer omogućava veću produktivnost privrede, bržu i pouzdaniju mobilnost ljudi, roba i usluga, te doprinosi uravnoteženom urbanom, prigradskom i regionalnom razvoju.

Dobro organizovan JGPP značajno doprinosi smanjenju upotrebe ličnih automobila. Na području općine Ilidža ta međuzavisnost je već djelimično ostvarena, jer se tramvajski i autobusni terminal nalaze u samom centru općine, uz koje su smještene i javna parkirališta. Time se otvara prostor za uvođenje Park and Ride sistema, kojim bi se omogućilo građanima da osobnim vozilom dođu do terminala, a potom nastave putovanje javnim prevozom, čime bi se smanjila saobraćajna opterećenja u centralnim gradskim zonama.

Koordinacija motornog i pješačkog saobraćaja također je djelimično uspostavljena. U centralnim dijelovima naselja postoje pješačke zone koje omogućavaju sigurno kretanje pješaka. Ipak, u brojnim mjesnim zajednicama i dalje postoji izražen problem neizgrađenih pješačkih staza, što otežava sigurnost i pristupačnost za sve učesnike u saobraćaju.

Zbog toga je, u narednom periodu planiranja i razvoja saobraćajne infrastrukture, nužno predvidjeti sistematsku izgradnju pješačkih staza u svim mjesnim zajednicama. Također, potrebno je razviti biciklističku infrastrukturu kao sastavni dio održive mobilnosti. Predlaže se izrada posebne studije i strategije razvoja biciklističkog saobraćaja, kojom bi se integrisali postojeći izgrađeni i planirani segmenti mreže biciklističkih staza, te planirala sveobuhvatna mreža biciklističkih staza, njihova povezanost s JGPP-om, sigurnosni aspekti i tehnički standardi.

4. POTREBA RAZVOJA LOKALNIH CESTA

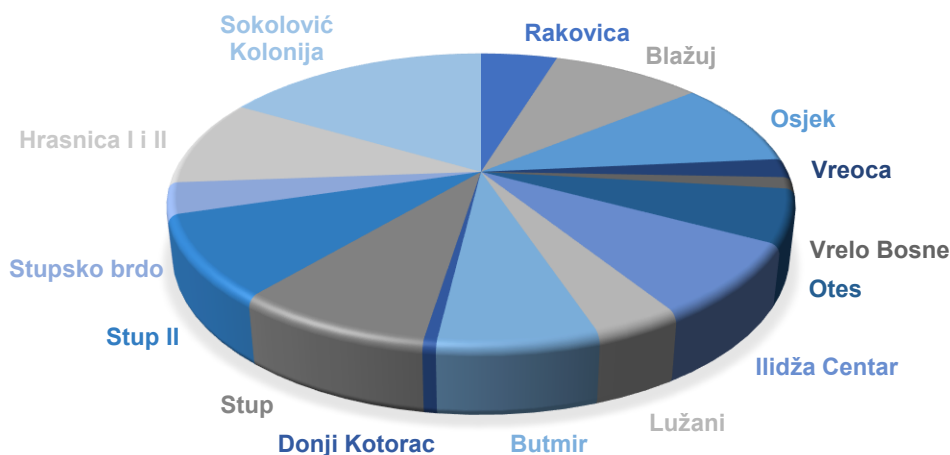
Privredni razvoj općine podrazumijeva rast i unaprjeđenje svih sektora, uključujući i saobraćajnu infrastrukturu. Stoga je plansko djelovanje u ovom segmentu važan preduslov napretka, pri čemu je potrebno osigurati osnovne uslove za opstanak stanovništva, što direktno utiče na njihov ostanak u lokalnim zajednicama, uključujući i rubna naselja. U vezi sa navedenim, ove sredine treba povezati kvalitetnim saobraćajnicama koje zadovoljavaju odgovarajuće tehničke i sigurnosne standarde. Pri planiranju budućeg razvoja lokalnih cesta, neophodno je prvo izvršiti detaljnu analizu postojećeg stanja na području općine Ilidža, prikupiti sve relevantne podatke, te na temelju datih informacija formulisati konkretne prijedloge za unaprjeđenje cestovne infrastrukture. Ovaj pristup omogućit će održiv i efikasan razvoj koji će zadovoljiti potrebe stanovništva i doprinijeti ekonomskom rastu.

4.1. Anketa domaćinstava

Anketiranje je jedna od tipičnih istraživačkih aktivnosti u saobraćaju, pri čemu je u ovom slučaju izvršeno anketiranje domaćinstava na području općine. Svrha je identifikovanje slučajnih i namjernih saobraćajnih aktivnosti i utvrđivanje pozadine saobraćajnog ponašanja na bazi radnih, prostornih i sociodemografskih karakteristika ili odnosa.

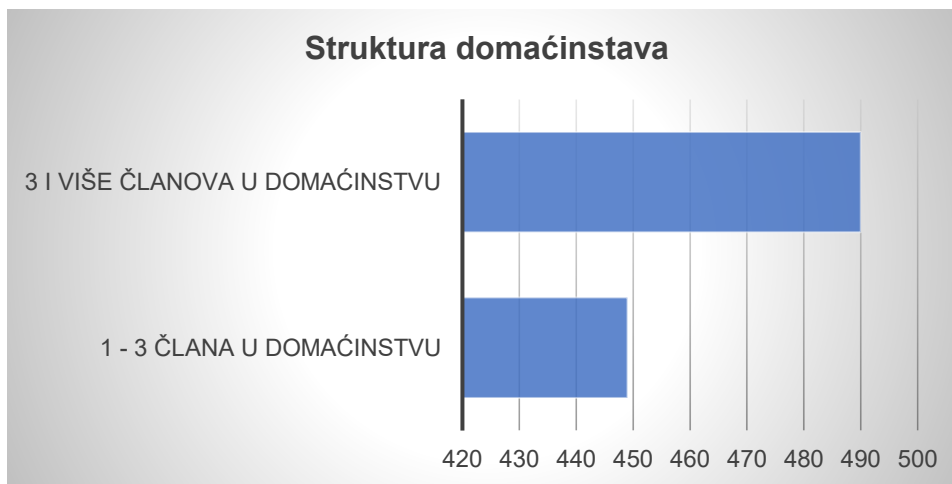
Za potrebe izrade Strategije formirana je anketa sa “zatvorenim” pitanjima odnosno sa ponuđenim odgovorima. Anketirano je sprovedeno u ukupno 940 domaćinstava sa područja općine Ilidža. U cilju ravnomjerne raspodjele po domaćinstvima i dobijanja objektivnih rezultata, osnova za određivanje broja anketiranih domaćinstava po zonama (mjesnim zajednicama) bili su konačni rezultati Popisa stanovništva. Prema konačnim rezultatima Popisa, na području općine ima ukupno 22.295 domaćinstava, što znači da je postupak anketiranja izvršen na mjerodavnom uzorku za potrebe izrade ove Strategije.

Raspodjela anketiranih domaćinstava po zonama



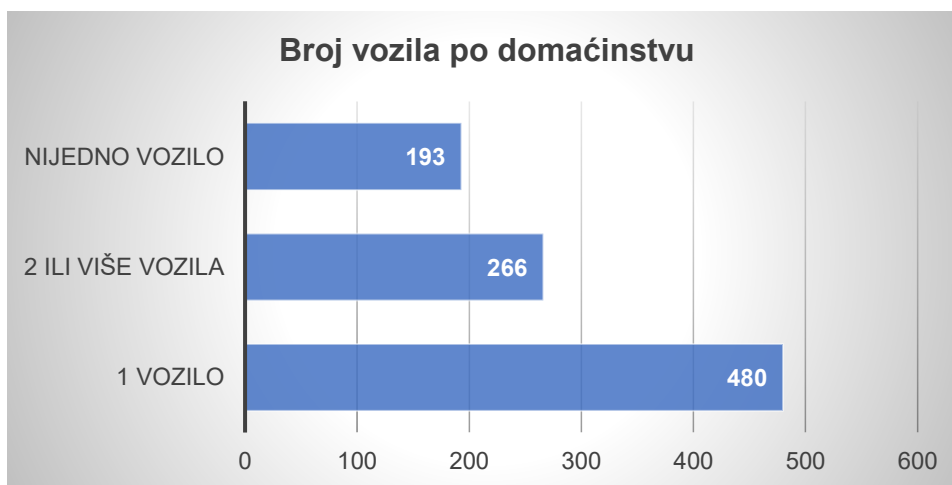
Grafik 2. Raspodjela anketiranih domaćinstava po zonama

Obzirom na rezultate kada je u pitanju struktura domaćinstva, aproksimira se vrijednost prosječne veličine domaćinstva od 3,2 člana po domaćinstvu. Domaćinstva sa većim brojem članova imaju i veće potrebe za korištenjem infrastrukture, te je ovaj podatak relevantan prilikom planiranja i definisanja prioriteta gradnje.



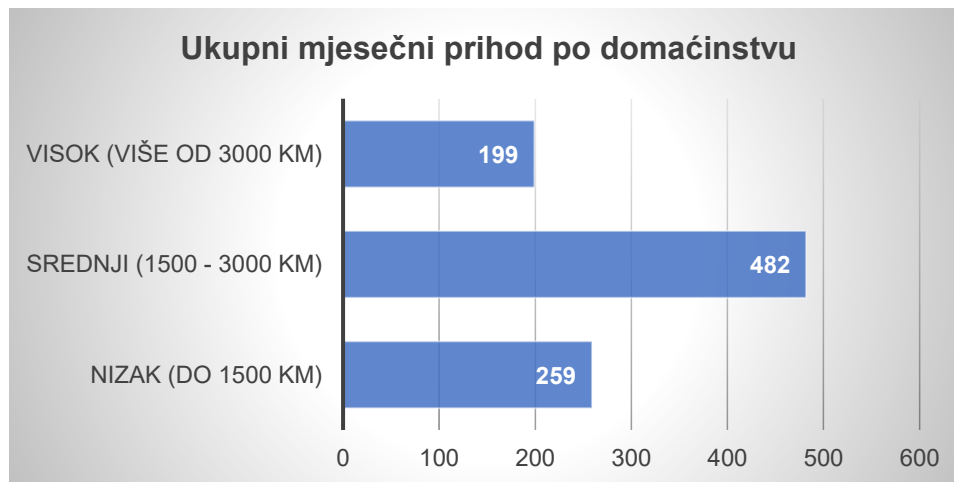
Grafik 3. Raspodjela broja članova unutar anketiranih domaćinstava

Raspodjela broja vozila koja su u posjedu anketiranih domaćinstava je jedan od ključnih pokazatelja, na osnovu kojeg se planiraju kapaciteti saobraćajnica i parking prostora, vrši rangiranje prioriteta prilikom gradnje, procjenjuje saobraćajno opterećenje i planira dugoročno održiv saobraćajni sistem na području lokalne zajednice. Na osnovu ukupnog broja anketiranih domaćinstava i podataka o broju vozila u posjedu svakog domaćinstva, prosječan broj vozila po domaćinstvu na području općine Ilidža je 1,35 vozila po domaćinstvu. U odnosu na ukupan broj odgovora, 20,55% anketiranih domaćinstava ne posjeduje nijedno vozilo, 28,33% domaćinstava posjeduje 2 ili više vozila, dok 51,12% odnosno više od polovine anketiranih domaćinstava posjeduje jedno vozilo.



Grafik 4. Raspodjela broja pripadajućih vozila po domaćinstvima

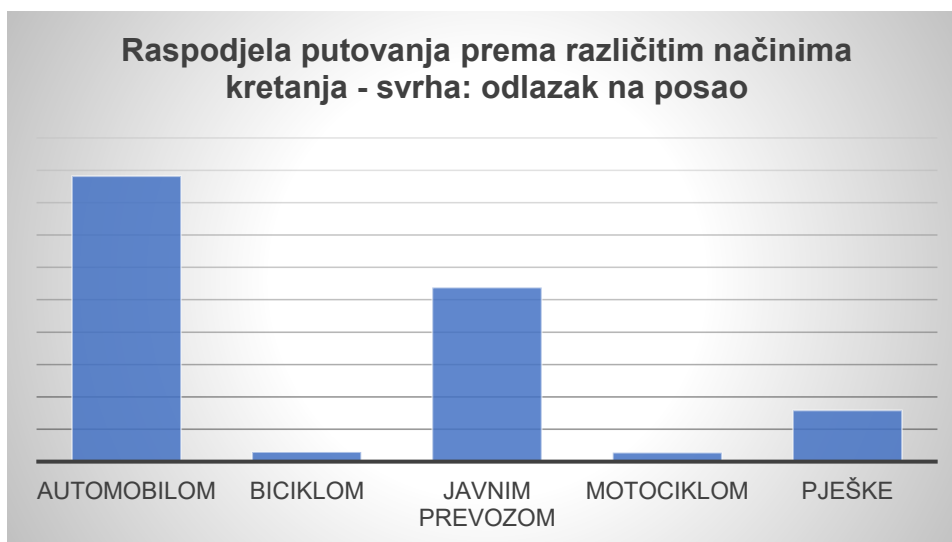
Kada su u pitanju ukupni prihodi po domaćinstvima, vrlo je važno uključiti i ovaj podatak u proces planiranja kako bi se postigla ravnoteža prilikom definisanja ciljeva za budući period. Prema analiziranim rezultatima ankete, najviše je domaćinstava sa srednjim prihodima čija je vrijednost prilikom formiranja ankete procijenjena u rasponu od 1500 do 3000 KM. 27,55% anketiranih domaćinstava ima ukupni prihod veći od 3000 KM, dok 21,17% domaćinstava mjesečno prihoduje ukupno manje od 1500 KM.



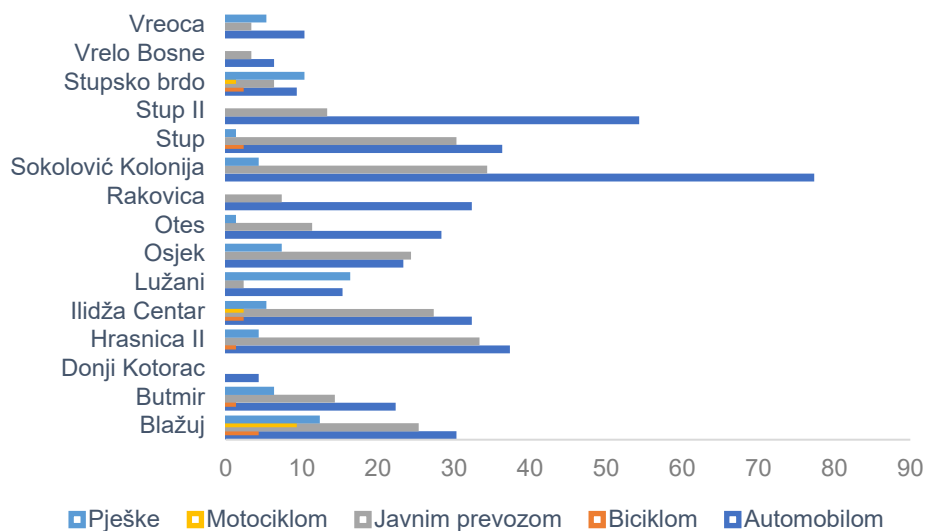
Grafik 5. Visina prihoda po domaćinstvima

Kada je u pitanju struktura putovanja, anketiranje je izvršeno obzirom na svrhu putovanja i način realizacije istog. Ispitanici su imali mogućnost da odaberu način kretanja (bicikom, motociklom, automobilom, javnim prevozom ili pješke) u zavisnosti od toga da li je svrha odlazak na posao, u školu ili na fakultet ili obavljanje slobodnih aktivnosti. Analiza u ovom segmentu neophodna je radi definisanja konkretnih smjernica i aktivnosti koje će unaprijediti infrastrukturu, poboljšati pristup različitim načinima prevoza i sigurnost svih korisnika, a sve u skladu sa održivim principima.

Na grafiku 6. prikazana je kategorizacija putovanja, gdje uočavamo da putovanje automobilom u svrhu odlaska na posao prednjači u odnosu na ostale načine kretanja. 31,27% ispitanih je odgovorilo da na posao putuje javnim prevozom, a 9,57% pješaci. Ukoliko se posmatra distribucija putovanja po zonama stanovanja, primjećuje se da u gotovo svim zonama prednjači korištenje automobila.



Grafik 6. Struktura putovanja različitim prevoznim sredstvima – svrha: odlazak na posao

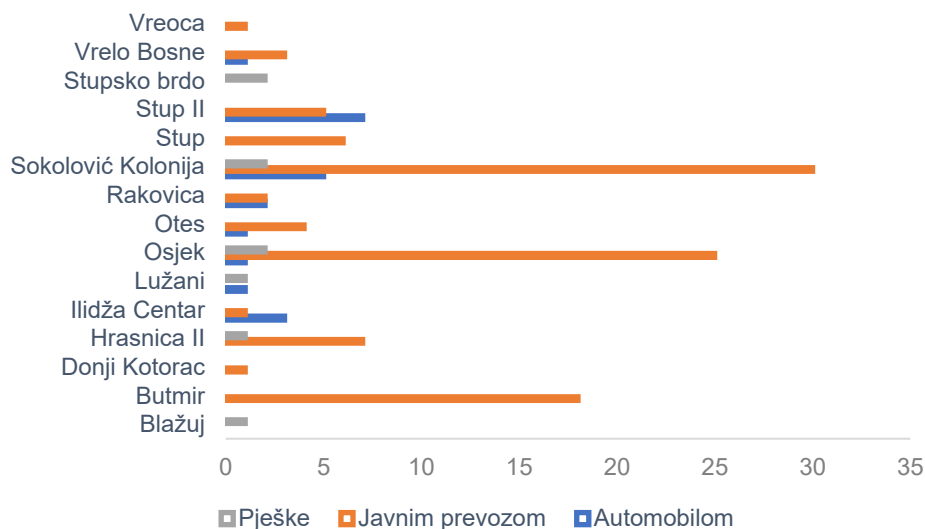


Grafik 7. Distribucija putovanja različitim načinima prevoza po zonama stanovanja (odlazak na posao)

Na grafiku 8. prikazana je kategorizacija putovanja u svrhu odlaska u školu odnosno na fakultet, gdje uočavamo da putovanje javnim prevozom prednjači u odnosu na ostale načine kretanja (77,44%). 15,79% ispitanih je odgovorilo da u školu/na fakultet putuje automobilom, a 6,77% pješaci. Ukoliko se posmatra distribucija putovanja po zonama stanovanja, primjećuje se da u gotovo svim zonama prednjači korištenje javnog prevoza.

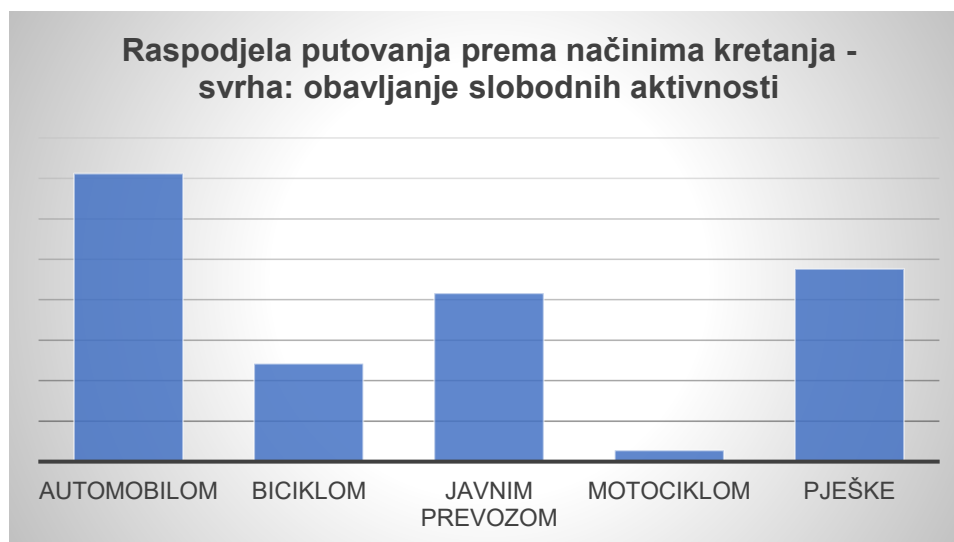


Grafik 8. Struktura putovanja različitim prevoznim sredstvima – svrha: odlazak u školu/na fakultet

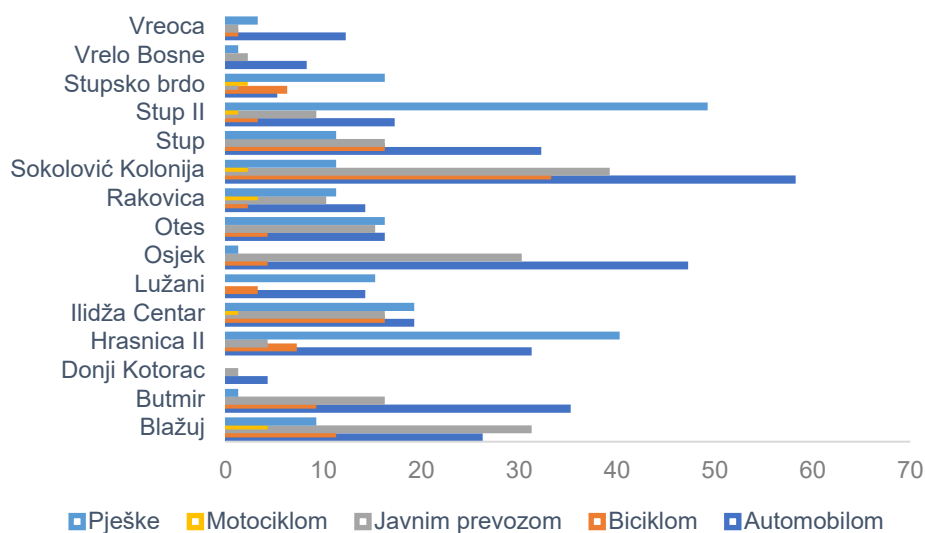


Grafik 9. Distribucija putovanja različitim načinima prevoza po zonama stanovanja (odlazak u školu/na fakultet)

Na grafiku 9. prikazana je kategorizacija putovanja u svrhu obavljanja slobodnih aktivnosti, gdje uočavamo da putovanje automobilom prednjači u odnosu na ostale načine kretanja (39,3%). 23,6% ispitanih je odgovorilo da prilikom obavljanja slobodnih aktivnosti pješaci, a 22,21% koristi javni prevoz. Preostalih 13% ispitanika koristi bicikl, odnosno 1,5% motocikl u slobodno vrijeme.



Grafik 10. Struktura putovanja različitim prevoznim sredstvima – svrha: obavljanje slobodnih aktivnosti

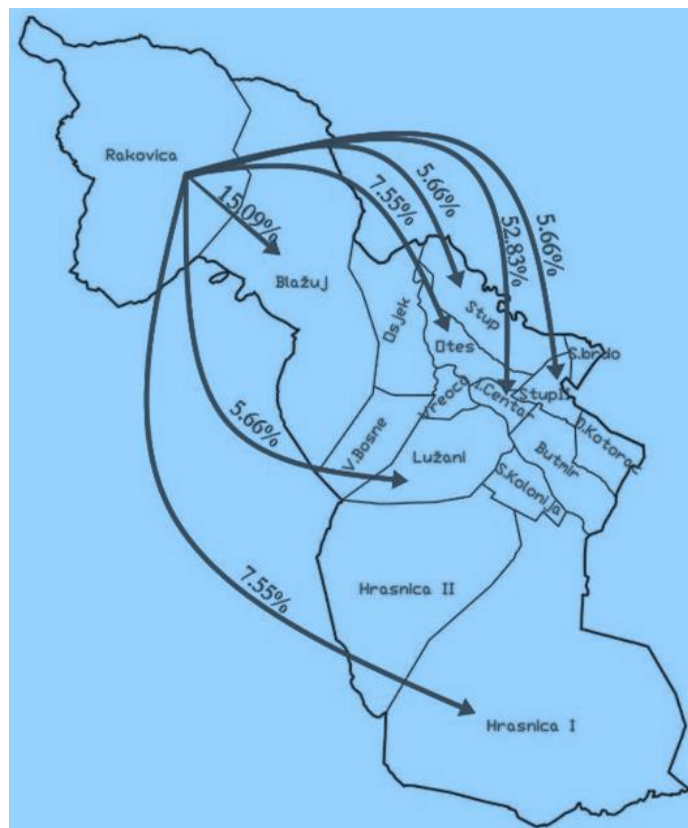


Grafik 11. Distribucija putovanja različitim načinima prevoza po zonama stanovanja (obavljanje slobodnih aktivnosti)

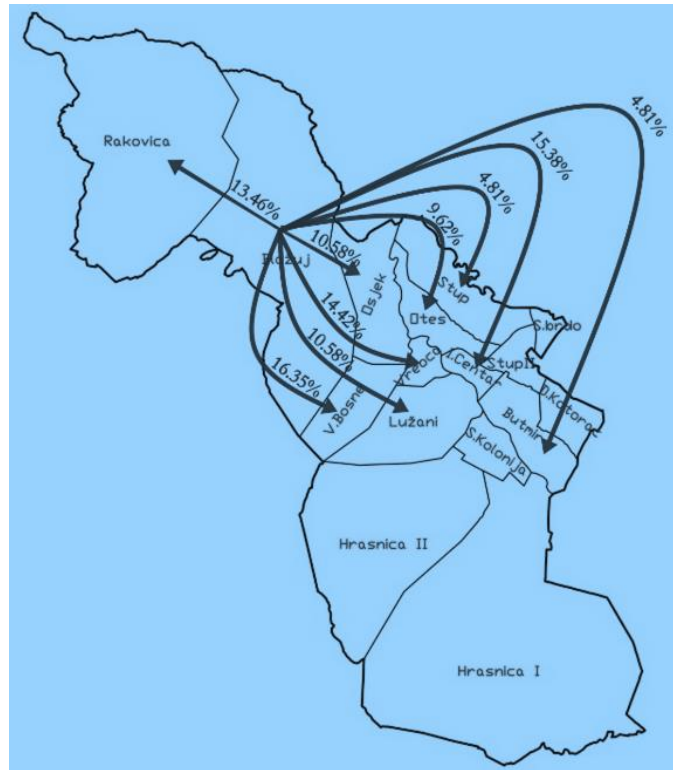
Tabela 17. Matrica međuzonskih putovanja

		Ciljne zone															
		Rakovica	Blažuj	Osjek	Vreoca	V.Bosne	Otes	I.Centar	Lužani	Butmir	D.Kotorac	Stup	Stup II	S. brdo	Hrsnica I	Hrsnica II	S.Kolonija
Izvorne zone	Rakovica		X					X	X				X				
	Blažuj	X		X		X		X	X			X	X				
	Osjek	X	X					X									
	Vreoca	X							X								
	V. Bosne			X				X									
	Otes							X	X			X					X
	I.Centar	X		X		X	X		X	X		X	X		X	X	X
	Lužani	X	X					X									
	Butmir		X					X				X					
	D.Kotorac							X							X		
	Stup		X	X			X	X					X		X		X
	Stup II		X					X				X		X			
	Stupsko brdo							X					X				
	Hrasnica I		X													X	
	Hrasnica II		X					X		X		X	X				X
S.Kolonija			X	X			X	X	X		X	X		X	X		

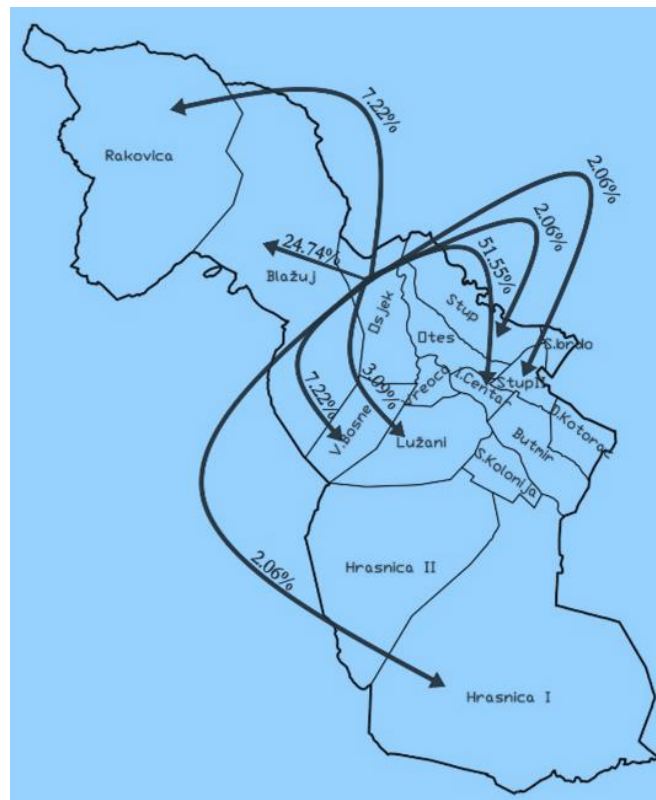
Na narednim slikama prikazani su dominantni pravci kretanja stanovništva iz pojedinačnih mjesnih zajednica, a na osnovu rezultata anketnog istraživanja. Strelice označavaju smjer kretanja, dok su procentualne vrijednosti izražene uz svaki pravac, predstavljajući udio stanovništva koje se kreće prema označenoj destinaciji.



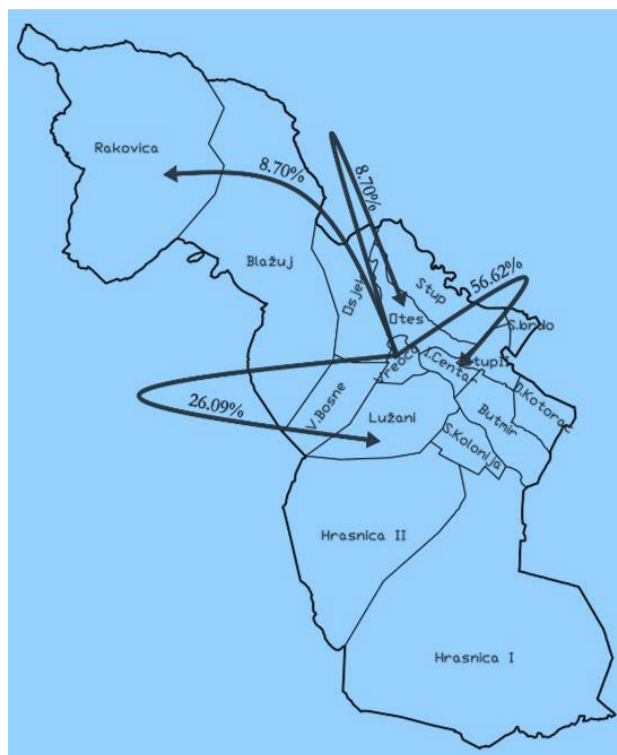
49



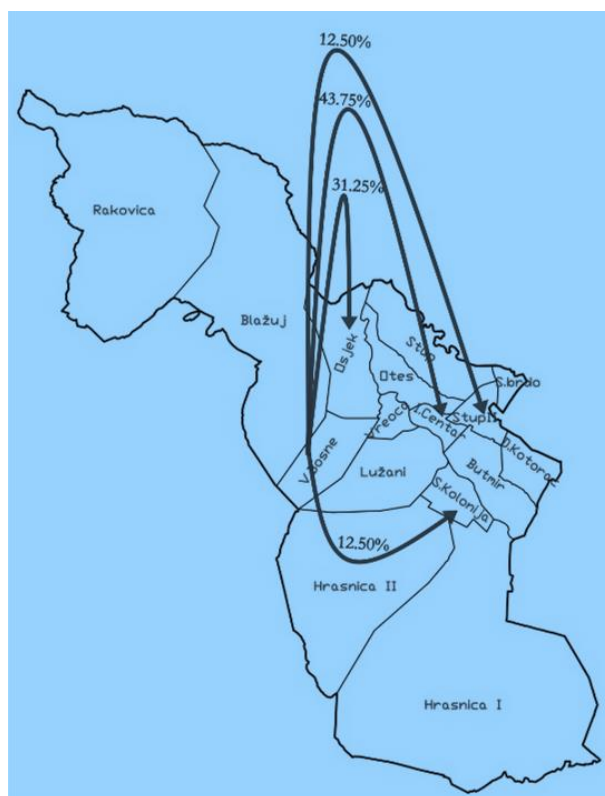
Slika 18. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Blažuj prema drugim MZ na području općine Ilidža



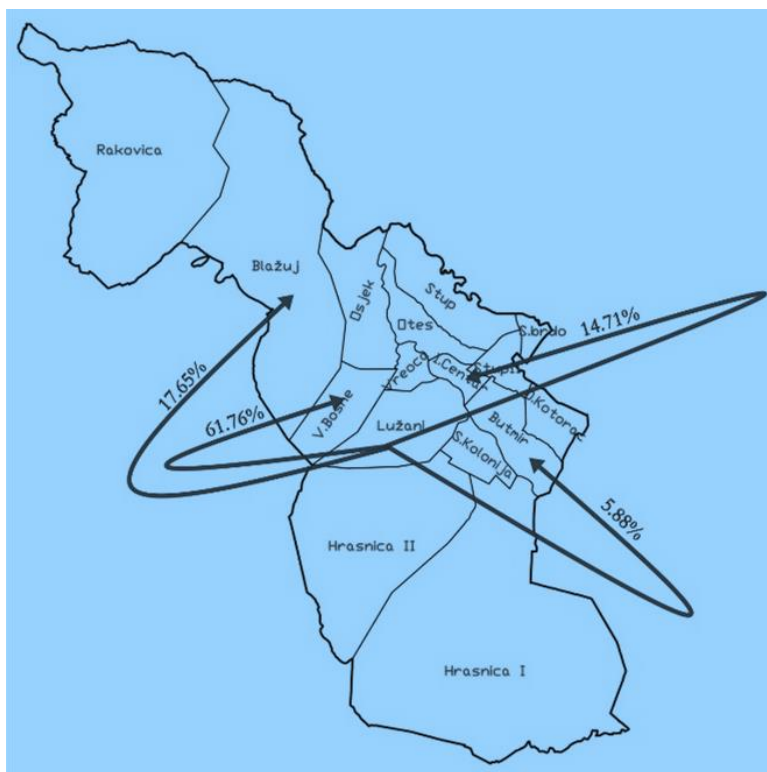
Slika 19. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Osijek prema drugim MZ na području općine Ilidža



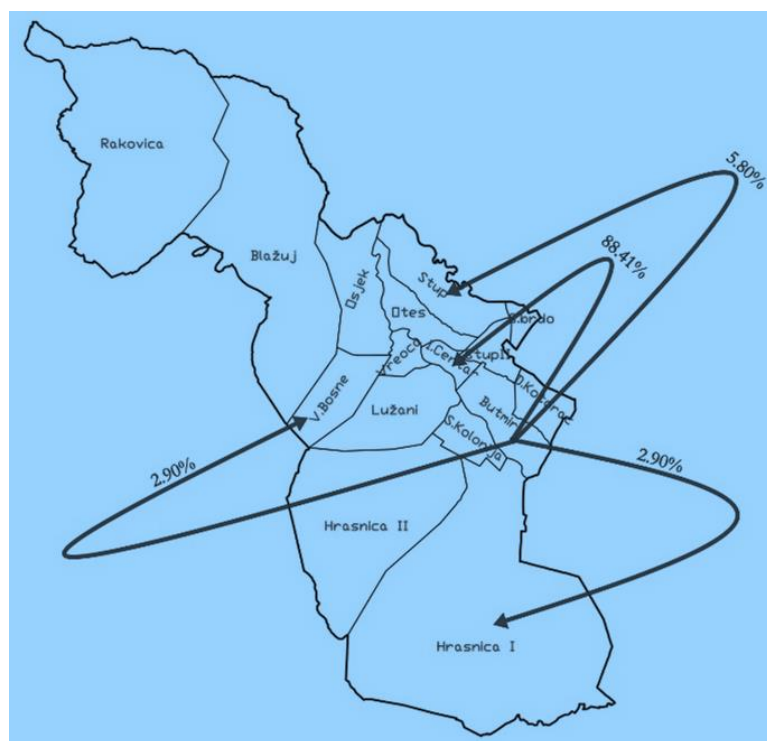
Slika 20. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Vreoca prema drugim MZ na području općine Ilidža



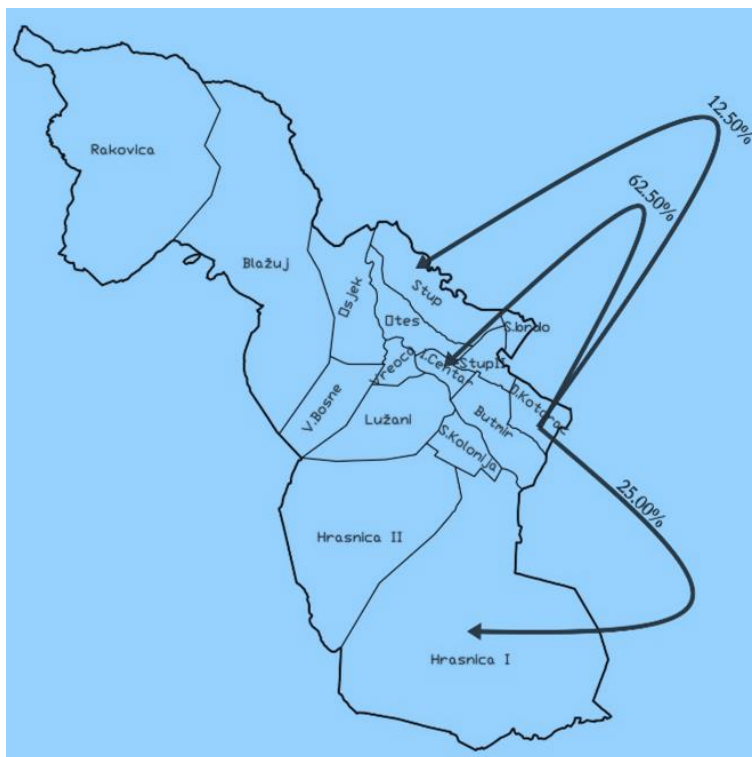
Slika 21. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Vrelo Bosne prema drugim MZ na području općine Ilidža



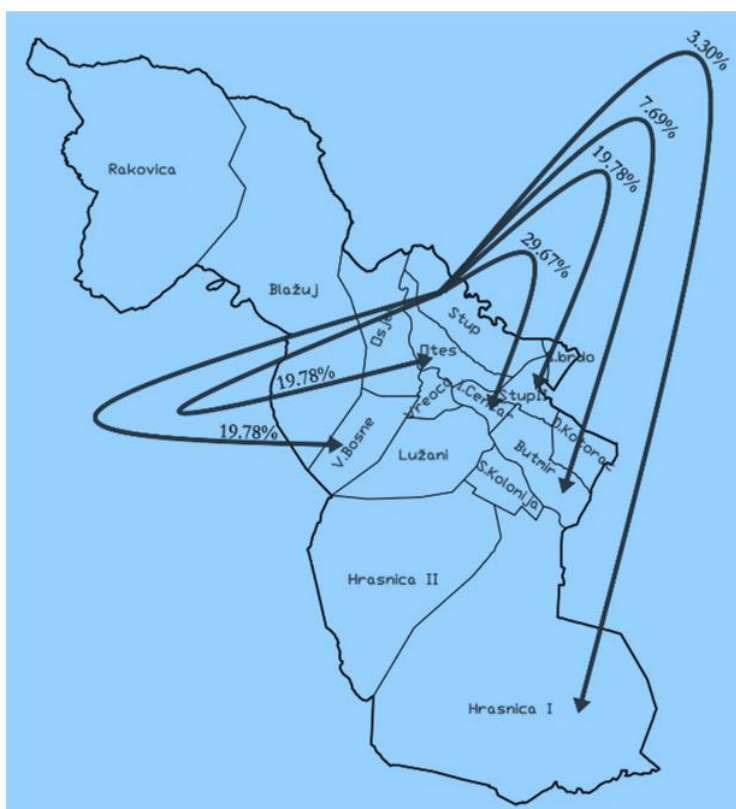
Slika 24. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Lužani prema drugim MZ na području općine Ilidža



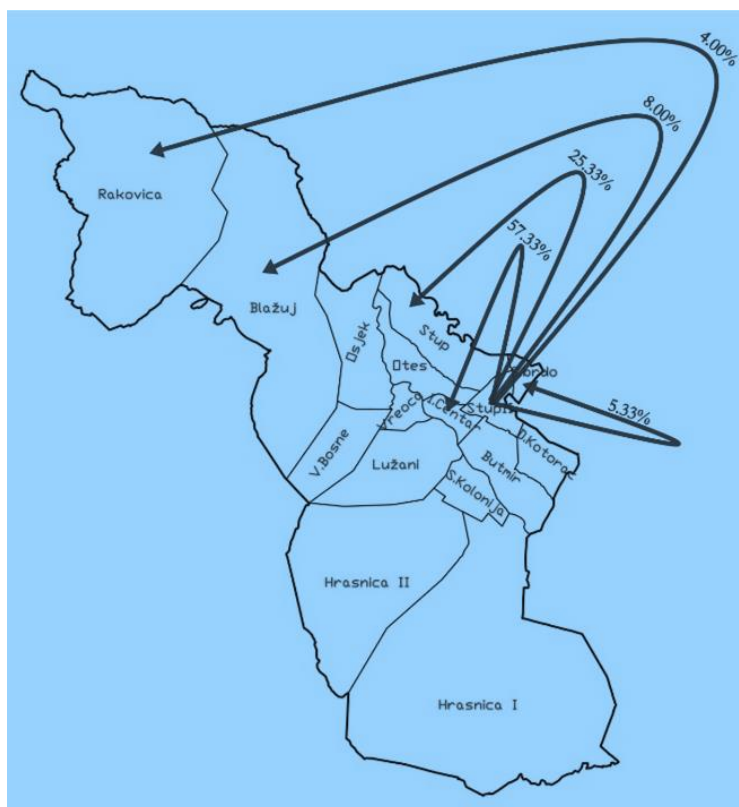
Slika 25. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Butmir prema drugim MZ na području općine Ilidža



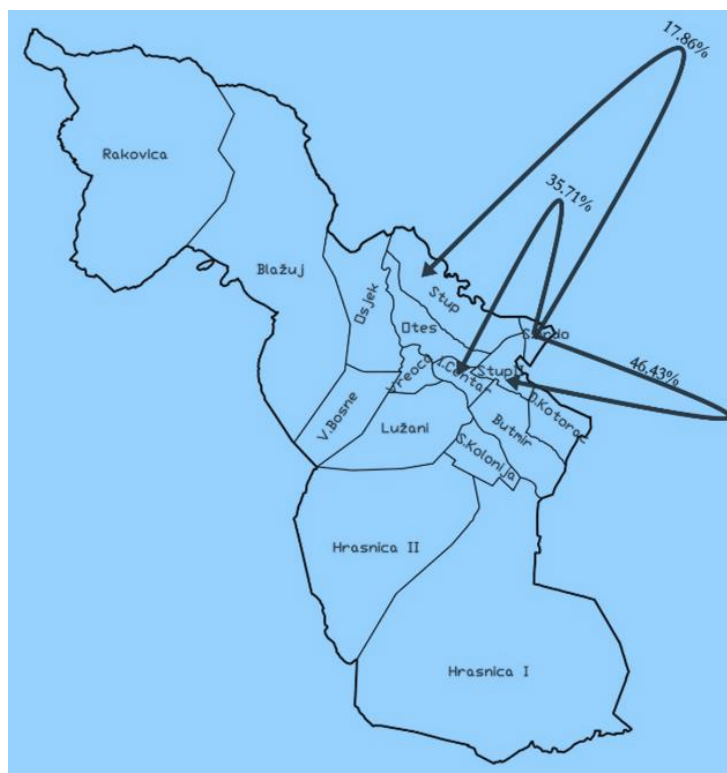
Slika 26. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Donji Kotorac prema drugim MZ na području općine Ilidža



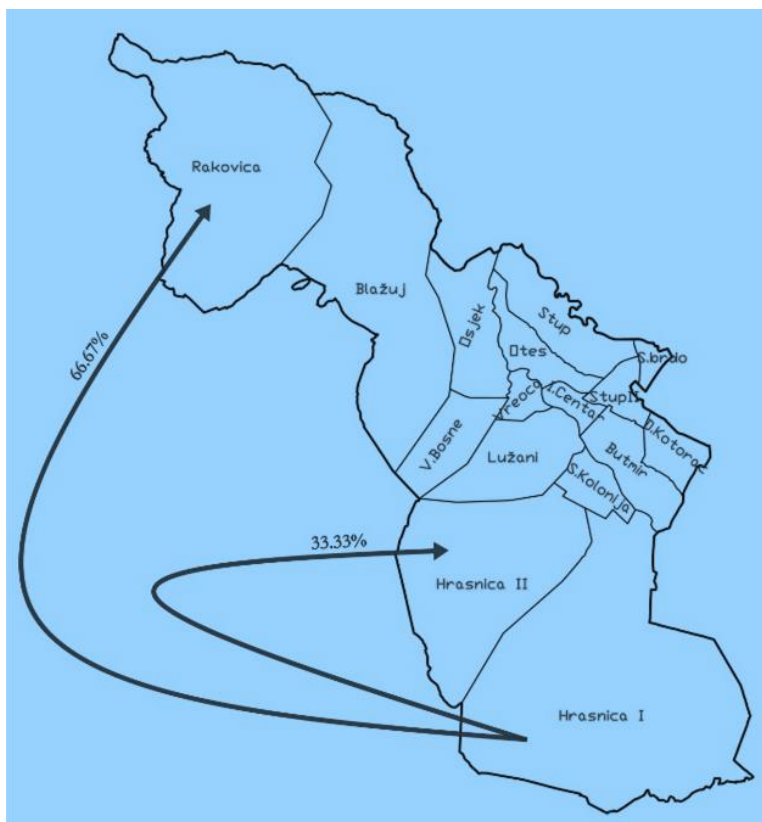
Slika 27. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Stup prema drugim MZ na području općine Ilidža



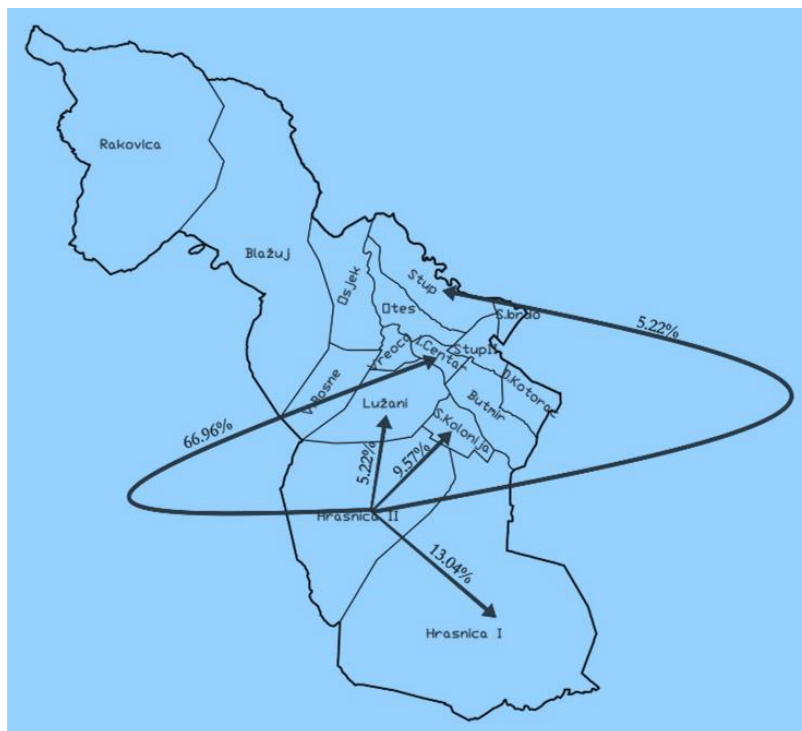
Slika 28. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Stup II prema drugim MZ na području općine Ilidža



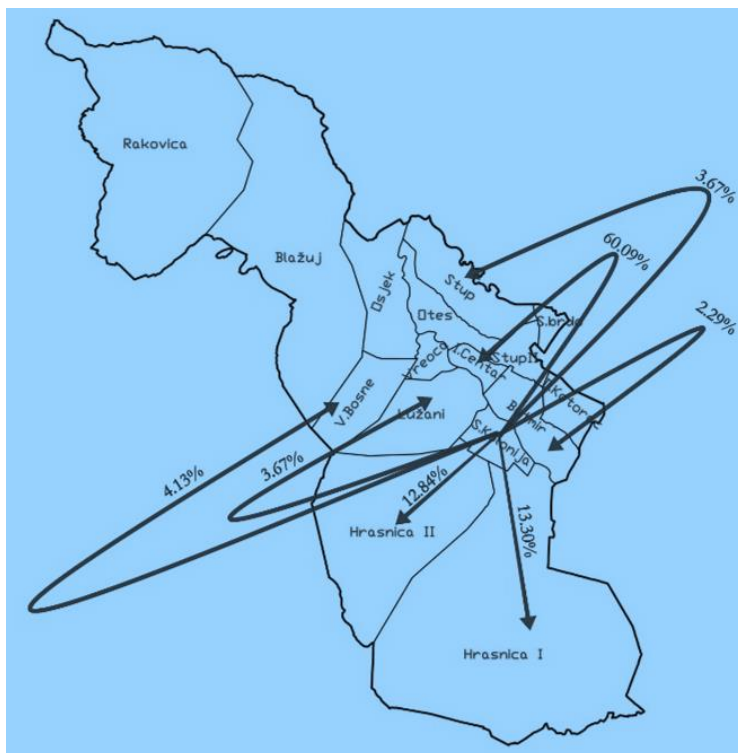
Slika 29. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Stupsko brdo prema drugim MZ na području općine Ilidža



Slika 30. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Hrasnica I prema drugim MZ na području općine Ilidža



Slika 31. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Hrasnica II prema drugim MZ na području općine Ilidža



Slika 32. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Sokolović Kolonija prema drugim MZ na području općine Ilidža

4.2. Mobilnost i motorizacija

Procjena povećanja mobilnosti i motorizacije stanovništva izvršena je na osnovu podataka o broju stanovnika, registrovanih vozila i broju pređenih kilometara.

4.2.1. Demografski podaci

Prema rezultatima Popisa stanovništva, domaćinstava i stanova u Bosni i Hercegovini 2013. godine, općina Ilidža ima 66.730 stanovnika. Na osnovu konačnih rezultata Popisa, svake godine se radi procjena broja stanovnika, između ostalog i po općinama od strane Federalnog zavoda za statistiku. Broj stanovnika se procjenjuje na osnovu Popisa i statistika rođenih, umrlih i migracije stanovništva.

Prethodno je u Strategiji razvoja lokalnih cesta za period od 2015. do 2025. godine prognozirani porast broja stanovnika na području općine Ilidža, uzimajući u obzir rastući trend gradnje stambenih objekata i poslovnih zona. U tabeli ispod su prikazani podaci o procijenjenom broju stanovnika na području općine Ilidža za period od 2016. do 2024. godine. [1]

Tabela 18. Podaci o procijenjenom broju stanovnika u prethodnim godinama na području općine Ilidža (2016-2024)

Godina	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Procijenjeni broj stanovnika	69.164	69.533	70.108	70.536	70.887	70.796	71.277	71.985	72.818

Prognoza broja stanovnika u narednom periodu urađena je na osnovu dinamičkog modela rasta populacije u zavisnosti od vremena:

$P(t) = P_0 e^{k(t-t_0)}$, pri čemu je:

$P(t)$ – broj stanovnika u godini za koju se radi prognoza,

P_0 – broj stanovnika u baznoj godini,

k – stopa rasta i

t_0 – bazna godina.

Posmatrajući podatke o broju stanovnika u ranijim godinama, izračunata je stopa rasta od 0,8%, na osnovu koje je prognozirani broj stanovnika u 2036. godini 80.211 stanovnika.

Tabela 19. Podaci o prognoziranom porastu broja stanovnika u budućem periodu (2026-2036)

Godina	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Prognozirani broj stanovnika	74044	74638	75238	75842	76451	77065	77684	78308	78937	79571	80211

4.2.2. Ekonomski podaci

Na području općine Ilidža, na kraju kalendarske 2024. godine, bilo je zaposleno 23.708 stanovnika, dok je broj registrovanih nezaposlenih stanovnika 8.093 stanovnika. [2] Stopa nezaposlenosti je 25,45% (učesće nezaposlenih osoba u ukupnom broju radno sposobnih stanovnika).

Tabela 20. Podaci o broju zaposlenih i registrovanih nezaposlenih stanovnika općine Ilidža (2015-2024)

Godina	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Broj zaposlenih osoba	17037	17274	17603	20647	20583	20769	21670	22216	22842	23708
Broj registrovanih nezaposlenih osoba	11927	11413	10952	10520	10503	10534	9618	9432	8641	8093

Stepen motorizacije je kao mjera individualne motorizacije jedan od najznačajnijih pokazatelja saobraćajnih dešavanja. Predstavlja jedan od relevantnih parametara za identifikaciju i ocjenu nivoa razvoja cestovnog saobraćaja. Kvalitativno izražen, stepen motorizacije predstavlja broj stanovnika po jednom motornom vozilu ili strukturno broj stanovnika po jednom putničkom automobilu.

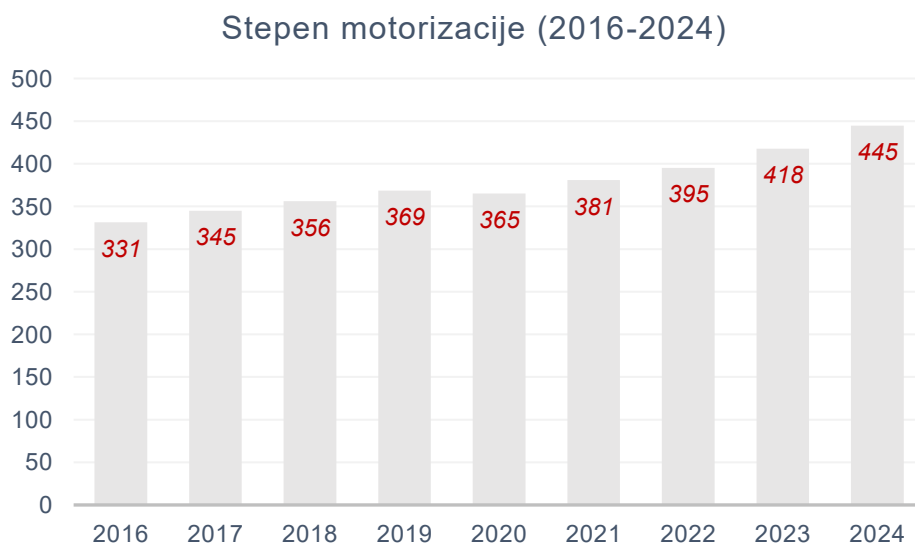
U općini Ilidža je tokom 2023. godine registrovano ukupno 30.060 motornih vozila, dok je u 2024. godini registrovano 32.372 vozila. Prema ažuriranim podacima početkom 2025. godine, broj registrovanih vozila na području općine Ilidža je 32.790 vozila. [3]

Uzimajući u obzir navedene podatke, izračunata je prosječna stopa rasta broja registrovanih vozila od oko 4%, na osnovu koje je data prognoza za budući desetogodišnji period.

Tabela 21. Podaci o prognoziranom porastu broja registrovanih vozila u budućem periodu (2026-2036)

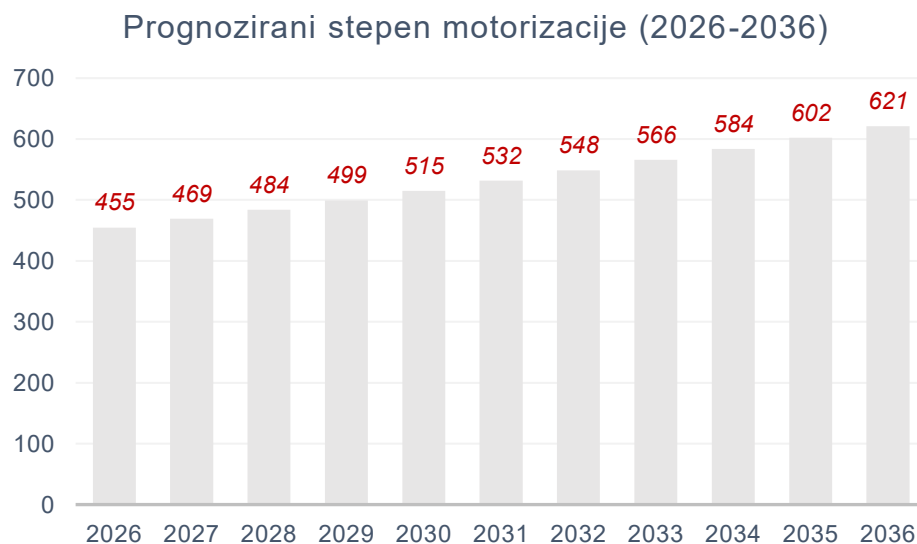
Godina	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Prognozirani broj RV	33667	35014	36414	37871	39385	40961	42599	44303	46075	47918	49835

Na osnovu podataka o broju stanovnika i broju registrovanih vozila [1], izračunat je stepen motorizacije stanovništva u prethodnom periodu, te je na osnovu prognoziranih vrijednosti data prognoza stepena motorizacije u narednom desetogodišnjem periodu na području općine Ilidža. Uočeno je da je stepen motorizacije iz godine u godinu rastao, izuzev perioda pandemije gdje se može primijetiti blagi pad istog. Obzirom na relativno visoku vrijednost postojećeg stepena motorizacije na području općine Ilidža, a poredeći je sa evropskim normativima za određivanje razvijenosti prema motorizaciji, može se konstatovati da se radi o visoko razvijenom području.



Grafik 12. Stepen motorizacije (MV/1000 st) u periodu od 2016. do 2024. godine

Predviđanje stepena motorizacije u budućnosti urađeno je na osnovu podataka o prognoziranim vrijednostima broja stanovnika i broja registrovanih vozila i prikazano je na grafiku ispod.

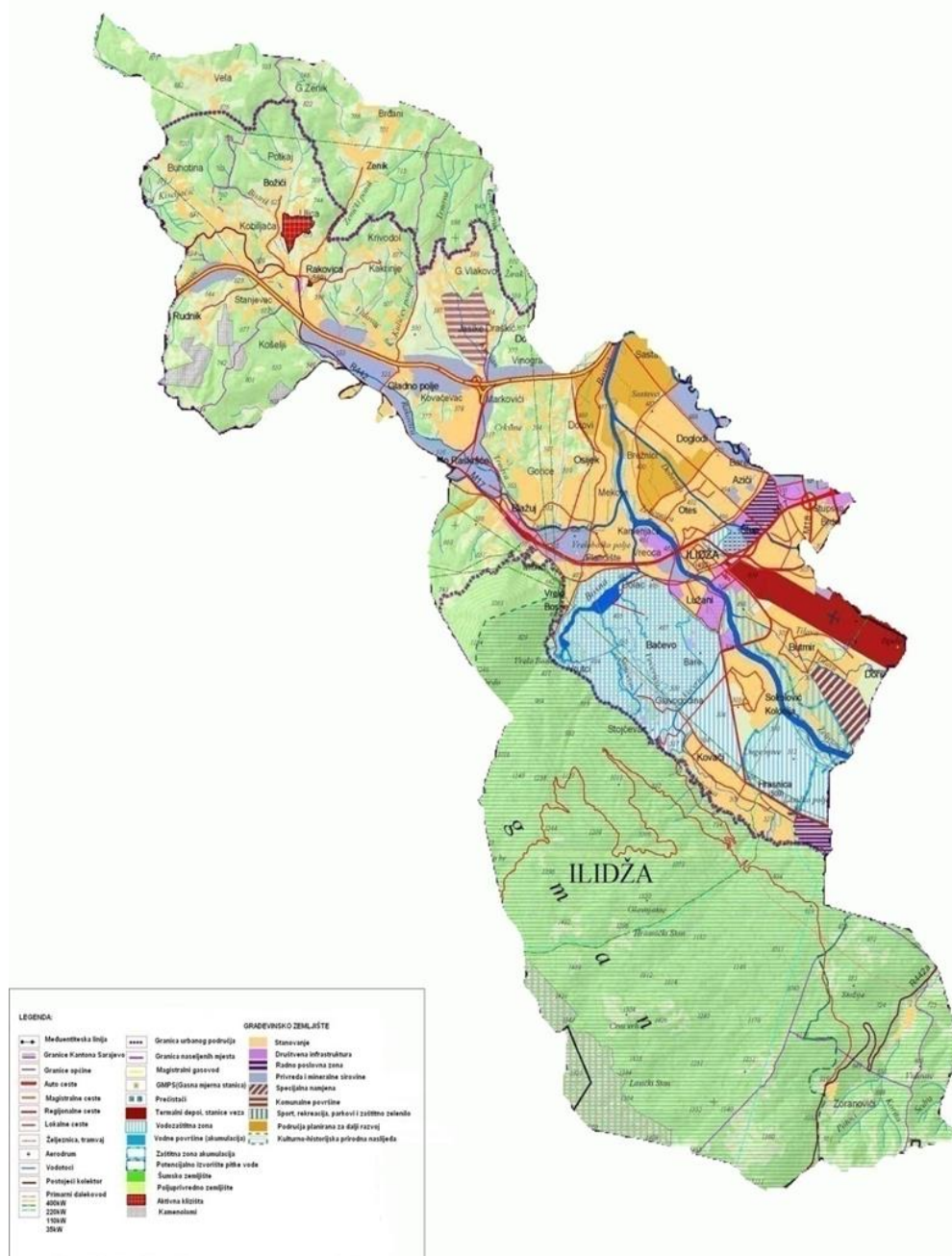


Grafik 13. Prognozirani stepen motorizacije (MV/1000 st) u periodu od 2026. do 2036. godine

4.2.3. Namjena površina

Podaci o namjeni površina se odnose na funkcionalnu podjelu po aktivnostima i na intenzitet korištenja površina. [4] Jedan od osnovnih kriterijuma pri izboru namjene je racionalno korištenje zemljišta i maksimalno korištenje principa vraćanja zemljišta prvobitnoj namjeni. [5]

Korištenje zemljišta, u zavisnosti od aktivnosti, može biti za: kolektivno i individualno stanovanje, zone rada, centralni sadržaji, saobraćajne površine, rekreativne i zelene površine, specijalnu namjenu i zone mješovite namjene. [4]



Slika 33. Namjena površina na području općine Ilidža

4.3. Obuhvat i zoniranje područja

Za potrebe planiranja i razvoja lokalnih saobraćajnica izvršena je podjela područja općine Ilidža na 16 zona. Zoniranje područja je neophodno za prikupljanje osnovnih podataka o postojećem stanju, ali i za prognozu budućih potreba.

Zoniranje je izvršeno po mjesnim zajednicama, pri čemu se mjesna zajednica definiše kao prostorno – politička cjelina koja obuhvata socio – ekonomsku grupu ljudi koji zajedno zadovoljavaju svoje interese i može se poklopiti sa odgovarajućom saobraćajnom zonom.



Slika 34. Zoniranje područja općine Ilidža

4.5. Analiza zavisnosti saobraćaja i urbanih parametara

4.5.1. Međuzavisnost saobraćaja i namjene površina

Osnov svih pristupa planiranju saobraćaja na nekom području može se iskazati kroz slijedeće:

- planiranje saobraćaja i namjena površina su usko povezani i moraju se sagledati zajedno;
- različiti vidovi prevoza moraju biti integrisani sa ciljem postizanja optimalnog transportnog sistema.

U svrhu razvoja lokalnih cesta neophodno je kvalitetno procijeniti stanje prevozne potražnje na temelju sadašnjih uslova razvijenosti društva, postojeće namjene površina i saobraćajne infrastrukture, te predviđenog razvoja društva, buduće namjene površina i planirane saobraćajne infrastrukture. Prilikom izbora optimalne varijante saobraćajnog sistema u obzir se uzima uticaj različitih prevoznih sredstava na okoliš (buka, zagađenje vazduha, zaštita kulturne baštine, saobraćajne nezgode itd), kao i uticaj primjene različitih tehnologija prevoza na namjenu površina.

Prilikom planiranja saobraćaja neophodno je uspostaviti zavisnost između namjene površina i saobraćajne infrastrukture. S jedne strane, to podrazumijeva usmjeravanje razvoja saobraćaja u skladu sa namjenom površina. S druge strane, zone kao prostorne cjeline na osnovu kojih se vrši analiza, kvantifikuju se na osnovu pristupačnosti u smislu raspoložive infrastrukture. Navedeno znači da pristupačnost automobilom, biciklom, pješaćenjem itd. nekom području utiče na raspored određenih zona i namjenu površina. Stambene i komercijalne zone se uglavnom koncentrišu u područjima sa visokom pristupačnošću, dok industrijske zone i otvoreni prostori favorizuju područja sa adekvatnom pristupačnošću.

U skladu sa namjenom površina, a na osnovu podataka o saobraćaju, može se zaključiti da općina Ilidža nema većih praznina kada je u pitanju pokrivenost mobilnošću.

4.5.2. Uticaj urbanih parametara na obim saobraćaja

Policentrični model prostornog razvoja Ilidže i dalje predstavlja osnovu prostornog planiranja na ovom području, pri čemu je njegova forma određena prirodnom konfiguracijom terena, dosadašnjim prostornim širenjem naselja, te potrebom očuvanja riječnih tokova i prirodnih vrijednosti koje karakterišu općinu.

U proteklom periodu, naročito u centralnoj zoni Ilidže, došlo je do intenzivne izgradnje komercijalnih sadržaja, uključujući veći broj tržnih centara. Navedeno omogućava stanovnicima da većinu svojih svakodnevnih potreba zadovolje u neposrednoj blizini, što doprinosi boljoj funkcionalnosti urbanog prostora. Međutim, zbog nedostatka sličnih sadržaja u rubnim mjesnim zajednicama, stanovništvo iz tih područja i dalje gravitira ka centralnom dijelu Ilidže, što značajno utiče na povećan obim saobraćaja, naročito u vršnim satima u toku dana.

Poseban izazov predstavlja i sezonski pojačan saobraćaj u pravcu izletišta Vrelo Bosne, koje ostaje jedno od najposjećenijih rekreativnih lokaliteta u Kantonu Sarajevo. Tokom ljetnih mjeseci, usljed porasta broja posjetilaca stvaraju se redovi čekanja na prilaznim putevima, čime se dodatno opterećuje ionako limitirana saobraćajna infrastruktura na području općine. Zbog toga se nameće

potreba za proširenjem postojećih saobraćajnica, unapređenjem regulacije saobraćaja, te povećanjem kapaciteta postojećih parking prostora.

Dalje planiranje saobraćajne mreže mora biti usmjereno ka povezivanju ključnih prirodnih, društvenih i kulturnih tačaka interesa. Povećana pristupačnost tim lokacijama ne samo da doprinosi boljoj funkcionalnosti prostora, već i zadovoljava potrebe stanovništva i posjetilaca u kontekstu mobilnosti, turizma i svakodnevnog života.

5. PRIJEDLOG KRITERIJA I PRIORITETA GRAĐENJA

Analizom stvaranja putovanja utvrđuje se postojeća povezanost između urbanih aktivnosti i saobraćajnih tokova, što omogućava procjenu buduće prevozne potražnje.

Svako putovanja ima dva kraja: početnu i završnu tačku, odnosno izvor i cilj (odredište) putovanja. Pri analizi saobraćajnih kretanja razlikujemo nastajanje i privlačenje putovanja. Nastajanje putovanja najčešće je povezano sa mjestom stanovanja, bilo kao polazište ili odredište putovanja, dok se privlačenje putovanja odnosi na lokacije poput radnih mjesta, trgovina, rekreacijskih sadržaja i drugih urbanih funkcija.

Postupak analize stvaranja putovanja temelji se na određivanju broja polaznih i dolaznih tačaka unutar definisanih zona, pri čemu se koriste podaci o gustoći naseljenosti, strukturi zaposlenosti, karakteristikama zemljišta i modalitetima kretanja. Ovi podaci omogućavaju procjenu intenziteta putovanja u različitim vremenskim intervalima, što je od ključnog značaja za oblikovanje saobraćajnih rješenja i određivanje prioriteta u razvoju infrastrukture.

Pored osnovnih faktora koji utiču na generisanje putovanja, važno je uzeti u obzir i promjene u mobilnosti stanovništva uslijed tehnoloških i društvenih trendova, poput rasta udjela električnih vozila. Razvoja integriranih sistema javnog prevoza itd. Stoga, analiza stvaranja putovanja ne samo da pomaže u razumijevanju postojećih potreba, već i omogućava donošenje strateških odluka usmjerenih na održivost i optimizaciju saobraćajnog sistema u budućnosti.

5.1. Konceptija razvoja cestovne mreže lokalnih saobraćajnica

Konceptija razvoja cestovne mreže javnih cesta treba pružiti jasnu viziju budućeg stanja koje se nastoji postići kroz planske i strateške aktivnosti. Ona definiše ključne smjernice razvoja saobraćajne infrastrukture, uzimajući u obzir prostorne, tehničke, ekonomske i ekološke aspekte. Primjenom odgovarajućih razvojnih politika, konceptija omogućava ostvarenje planiranih ciljeva u predviđenom vremenskom okviru.

Konceptija razvoja cestovne mreže se temelji na nekoliko ključnih elemenata koji obuhvataju:

- povezivanje općine Ilidža sa širim regionalnim mrežama,
- kvantitativno i kvalitativno određivanje gustoće cestovne mreže,
- jedinstven i integriran pristup u planiranju i razvoju cestovne infrastrukture,
- uzimanje u obzir regionalnih faktora u razvoju saobraćajne mreže,
- efikasno upravljanje cestama te implementacija sistemskog održavanja i
- zaštita okoliša od negativnih posljedica cestovnog saobraćaja.

Prvi i osnovni aspekt konceptije razvoja cestovne mreže jeste osiguranje kvalitetne povezanosti unutar općine i sa širom regijom. Saobraćajna infrastruktura ima ključnu ulogu u društvenom i ekonomskom razvoju, jer omogućava efikasno kretanje ljudi i roba. Cestovna mreža mora biti tako planirana i strukturirana da povezuje sve mjesne zajednice unutar općine, ali i da obezbijedi dobru povezanost sa susjednim općinama, kantonalnim i državnim saobraćajnim pravicima.

Gustoća cestovne mreže se analizira kroz dva osnovna pokazatelja:

- Prostorno-geografski pokazatelj – odnos između ukupne dužine cestovne mreže i površine teritorije, pokazuje koliko je određena oblast pokrivena cestovnom infrastrukturom.
- Demografski pokazatelj – prikazuje odnos između dužine cestovne mreže i broja stanovnika, što omogućava procjenu dostupnosti cestovne infrastrukture u odnosu na potrebe stanovništva.

Optimalno dimenzionisanje cestovne mreže je ključno za postizanje ravnoteže između investicijskih troškova, funkcionalnosti i ekološke održivosti.

Cestovna mreža ne smije biti posmatrana kao skup pojedinačnih saobraćajnica, već kao integralni sistem koji funkcioniše kao cjelina. To podrazumijeva da se prilikom planiranja i razvoja mora voditi računa o svim segmentima mreže, uključujući glavne magistralne i regionalne ceste, ali i lokalne saobraćajnice koje omogućavaju pristup udaljenim dijelovima općine.

Funkcionalnost cestovne mreže ne osigurava se isključivo izgradnjom novih saobraćajnica, već i redovnim i sistemskim održavanjem postojećih cesta. Pravilno održavanje produžava vijek trajanja cesta, smanjuje troškove rekonstrukcije, poboljšava sigurnost saobraćaja i doprinosi smanjenju operativnih troškova za korisnike.

Trenutna praksa održavanja cesta se suočava s nizom izazova, među kojima su:

- Nedovoljna finansijska izdvajanja za održavanje cesta
- Nedostatak jedinstvene baze podataka o stanju cesta
- Nepostojanje dugoročne strategije održavanja.

Za efikasno upravljanje i održavanje cestovne mreže neophodno je uspostaviti sistematski pristup koji uključuje redovne inspekcije, korištenje modernih tehnologija za monitoring stanja cesta i dugoročno planiranje investicija u održavanje infrastrukture.

Također, razvoj cestovne infrastrukture mora biti usklađen sa principima zaštite okoliša i održivog razvoja. Rastuće saobraćajne aktivnosti često dolaze u sukob s ekološkim zahtjevima i potrebom za očuvanjem kvaliteta života. Stoga je važno da se u procesu planiranja cestovne mreže podjednako tretiraju saobraćajni, ekonomski i ekološki ciljevi.

5.2. Prioriteti razvoja lokalnih cesta

Prijedlog razvoja lokalnih cesta prema kriteriju saobraćajnih potreba

Razvoj cestovne mreže mora pratiti stvarne saobraćajne potrebe, koje se javljaju kada kapacitet postojeće infrastrukture postane nedovoljan za rastući obim saobraćaja. Kada promet dostigne nivo zasićenosti ili preopterećenosti, dolazi do zastoja i prekida u kretanju vozila, naročito na dionicama sa ograničenim tehničkim kapacitetima.

U takvim situacijama, povećana saobraćajna potreba zahtijeva prilagođavanje cestovne infrastrukture, što podrazumijeva nova ulaganja i građevinske zahvate na ključnim pravcima. Ove intervencije osiguravaju da cesta može preuzeti veći broj vozila i omogućiti sigurno i efikasno odvijanje saobraćaja.

Budući razvoj mreže treba biti usmjeren na poboljšanje lokalnih saobraćajnica unutar naselja koje povezuju ključne objekte i sadržaje, kao i na međusobno povezivanje naselja i mjesnih zajednica, čime se stvara funkcionalan i održiv saobraćajni sistem.

Na temelju analize trenutnog stanja saobraćaja, potreba, principa i kriterija za razvoj lokalnih saobraćajnica, identificirane su ključne saobraćajnice koje je potrebno izgraditi, rekonstruisati ili adekvatno održavati u narednih 10 godina. Cilj ovih intervencija je osigurati funkcionalan i efikasan saobraćajni sistem koji će zadovoljiti rastuće potrebe stanovništva i privrede.

Izgradnja cesta podrazumijeva formiranje novih saobraćajnica, uglavnom duž potpuno novih trasa, čime se unapređuje dostupnost i povezanost pojedinih zona. Rekonstrukcija cesta obuhvata radove na postojećim saobraćajnicama s ciljem poboljšanja njihovih osnovnih karakteristika, povećanja kapaciteta i podizanja nivoa usluga.

Trenutna analiza ukazuje na to da određeni segmenti javnih cesta već ispunjavaju zadovoljavajući nivo prijevoznih usluga, dok postoji značajan potencijal za unapređenje tehničkih karakteristika na preostalom dijelu lokalne cestovne mreže. U tom kontekstu, naročitu pažnju potrebno je usmjeriti ka urbanim i prigradskim zonama, kao i priključcima na glavnu cestovnu infrastrukturu, gdje bi planirane mjere poboljšanja mogle dodatno doprinijeti efikasnijem odvijanju saobraćaja, višem nivou sigurnosti i većoj dostupnosti prijevoznih usluga.

Unapređenje nivoa usluge ne mora nužno uključivati samo izgradnju novih cesta. Značajan doprinos se može ostvariti rekonstrukcijom kritičnih dionica, proširenjem kolovoznih traka, povećanjem preglednosti te poboljšanjem saobraćajne signalizacije i opreme, uz niz drugih tehničkih i organizacionih mjera.

Poseban fokus trebalo bi staviti na:

- Modernizaciju lokalnih cesta koje još uvijek nemaju savremen asfaltni kolovoz;
- Povećanje tehničkog kvaliteta postojećih dionica;
- Rekonstrukciju trase, uključujući korekciju oštih zavoja, proširenje kolovoza i izgradnju pješačkih staza.

Kroz relativno umjerena kapitalna ulaganja, na ovaj način bi se mogla značajno povećati propusna i prijevozna sposobnost mreže, uz istovremeno poboljšanje sigurnosti, udobnosti i ekonomičnosti putovanja.

Pri izradi prijedloga za buduću osnovnu mrežu lokalnih cesta moguće je primijeniti dva pristupa:

1. Idealni pristup – bez ograničenja u pogledu finansijskih resursa, u kojem se predlaže mreža najbliža optimalnoj konfiguraciji;
2. Realni pristup – koji se temelji na procjeni raspoloživih sredstava i formulaciji mreže u skladu s postojećim budžetskim mogućnostima.

U tu svrhu, planiranje će se temeljiti na tri ključna kriterija:

- Saobraćajne potrebe;
- Društvena opravdanost;

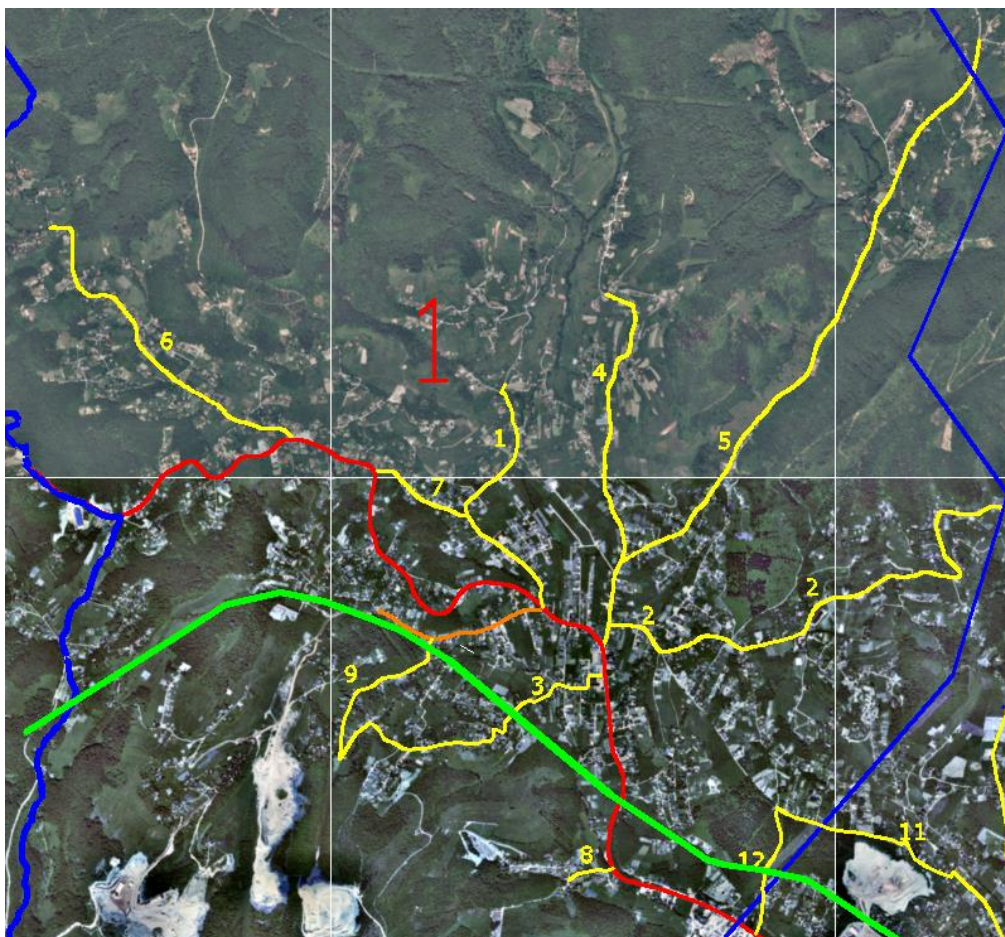
- Finansijska izvodljivost.

Na priloženim slikama, žutom bojom označene su saobraćajnice koje zahtijevaju izgradnju ili rekonstrukciju kako bi zadovoljile saobraćajne potrebe. Narandžastom bojom prikazane su saobraćajnice koje trenutno ispunjavaju uslove saobraćaja, ali ih je potrebno redovno održavati kako bi se očuvao njihov postojeći nivo funkcionalnosti i sigurnosti.

Tabela 22. Lokalne saobraćajnice - Zona 1

Zona 1. (MZ Rakovica)						
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Opis
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Bistrički put	1265		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
2.	Kakrinjski put ³	3400		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
3.	Stanjevac	1100	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
4.	Gornja mahala	1730		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
5.	Zenik	2930		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
6.	Buhotina	1610	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze . Postoji urađena PTD.
7.	Kobiljača	480		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
8.	Vrela	210	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
9.	Stanjevac-Rukodol	1165	(4) 5	-	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice
10.	Rakovička cesta					Kategorizacija nerazvrstane ceste
UKUPNO: 13.890,00 m						

³ Saobraćajnica Kakrinjski put se pored mjesne zajednice Rakovica proteže i mjesnom zajednicom Blažuj, do spoja sa saobraćajnicom Vidovci.

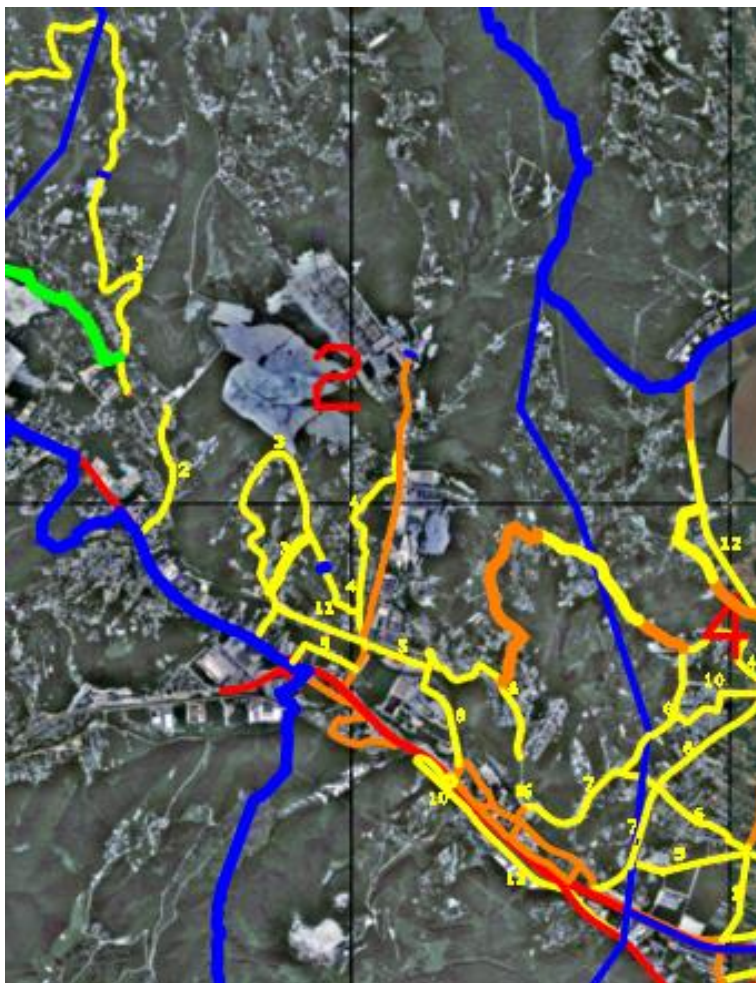


Slika 35. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 1

Tabela 23. Lokalne saobraćajnice - Zona 2.

Zona 2. (MZ Blažuj)						
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke	ukupna širina	
1.	Vidovci	1695		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
2.	Stara pruga	860		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
3.	Kovačevac	2540	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
4.	Rogačići	520	(5) 5	-	5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
5.	Krak ul. Vlakovo do ul. Remze Ahmetović	1100	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i mosta te izgradnja pješačke staze

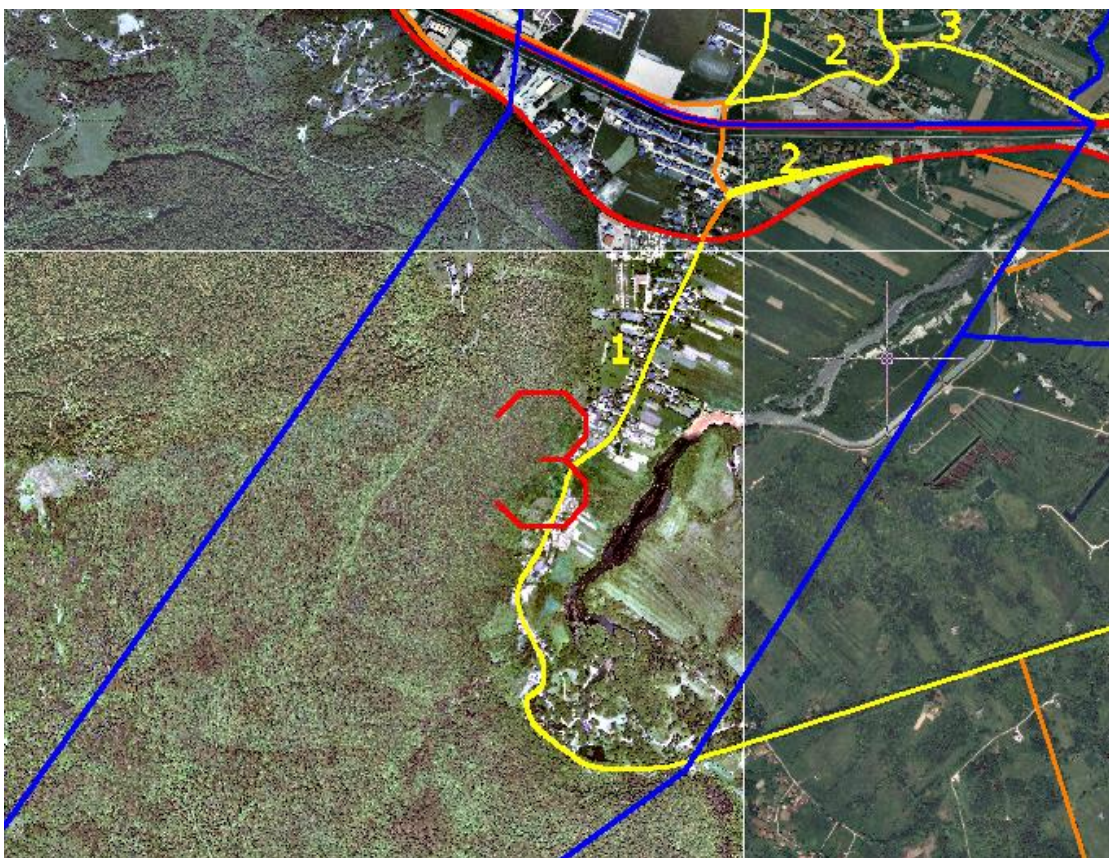
6.	Remze Ahmetović	525	(4) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
7.	Mratnjevače	1000	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
8.	od ul. Zujevska do ul. Vlakovo (pored Bosanke)	660	5	1,5	6,5	Izgradnja saobraćajnice.
9.	Saobraćajnica od kružnog toka do ulice Vlakovo (pored škole)	190	3,5	-	3,5	Izgradnja saobraćajnice sa pješačkom stazom
10.	Izgradnja spoja ulice Kamenolom sa Zapadnim prilazom gradu sa izgradnjom kružnog toka	660	9	-	9	Izgradnja saobraćajnice i kružnog toka
11.	Kovačevac-Vlakovo	570	(4) 5	1,5	6,5	Proširenje postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
12.	Kamenolom	1225	(5) 6	1,5	7,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
UKUPNO: 11.545,00 m						



Slika 36. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 2

Tabela 24. Lokalne saobraćajnice - Zona 3

Zona 3. (MZ Vrelo Bosne)						
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Vrelo Bosne	1265	(5) 5,5	1,5	7	Proširenje postojeće saobraćajnice
2.	Plandište	440	(5,5) 5,5	0	5,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice.
UKUPNO: 1.705,00 m						



Slika 37. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 3

Tabela 25. Lokalne saobraćajnice - Zona 4.

Zona 4. (MZ Osjek)						
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Nova ulica Osik	550	6	2x 1,5	9	Izgradnja nove saobraćajnice
2.	Osik (od ul. Plandište do novog mosta)	1065	(5,5)6	2x 1,5	9	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačkih staza.
3.	Tukovi	500	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem

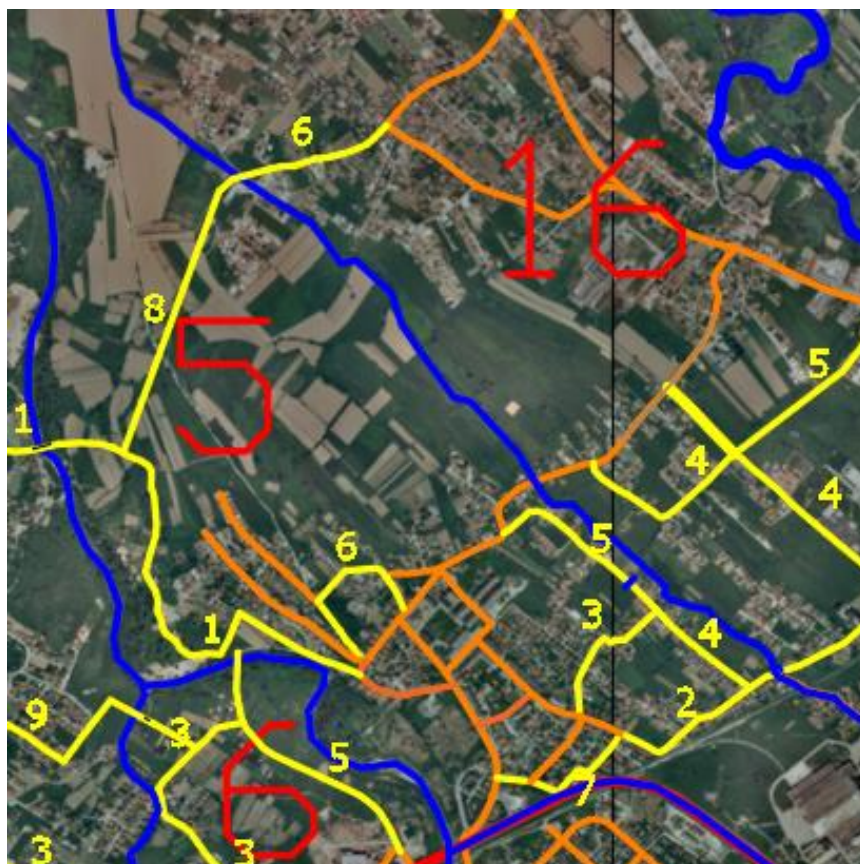
						saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze, te izgradnja mosta preko rijeke Bosne do spoja sa ul. Lužansko polje
4.	Drage Filipovića	985	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
5.	od novog mosta do spoja sa ul. Mali Kiseljak	980	(5) 5	1,5	6,5	Asfaltiranje makadamskog dijela ulice, te rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze sa jedne strane
6.	Mekote	1770	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice i izgradnja pješačke staze
7.	Nadosijek	890		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
8.	Rate Dugonjića	930	(5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice i izgradnja pješačke staze i izgradnjom mosta
9.	krak ul. Osik (veza Osjek-Otes)	455	(4) 5	1,5	6,5	Asfaltiranje makadamskog dijela ulice, te rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze sa jedne strane, te izgradnja mosta preko rijeke Bosne
10.	Naselje stara pruga	40	(5,5) 6	2x1,5	9	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice i izgradnja pješačke staze. Urađena je PTD.
11.	Od ul. Karamušići do naselja Otes	450	(5) 6	2x1,5	9	Izgradnja saobraćajnice i mosta
UKUPNO: 8.615,00 m						



Slika 38. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 4.

Tabela 26. Lokalne saobraćajnice - Zona 5.

Zona 5. (MZ Otes)						
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Saobraćajnica Riverina Sastavci (veza Otes-Osijek)	1410	(5) 6	2x1,5	9	Izgradnja saobraćajnice i pješačkih staza
2.	Oteška	520	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze
3.	Cap Anamur	415	(4,5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze
4.	Čitlučka	435	(4,5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze
5.	Mliništa	435	(4,5) 5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze
6.	Terovića	235	3,5	-	4	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice
7.	Ivana Brkića	420	4(5)	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze
8.	Od ulice Terovića do ul. Senada Fazlića	910	6	2x1,5	9	Izgradnja saobraćajnice i pješačkih staza
9.	Vjekoslava Klaića					Kategorizacija nerazvrstane ceste
UKUPNO: 4.780,00 m						

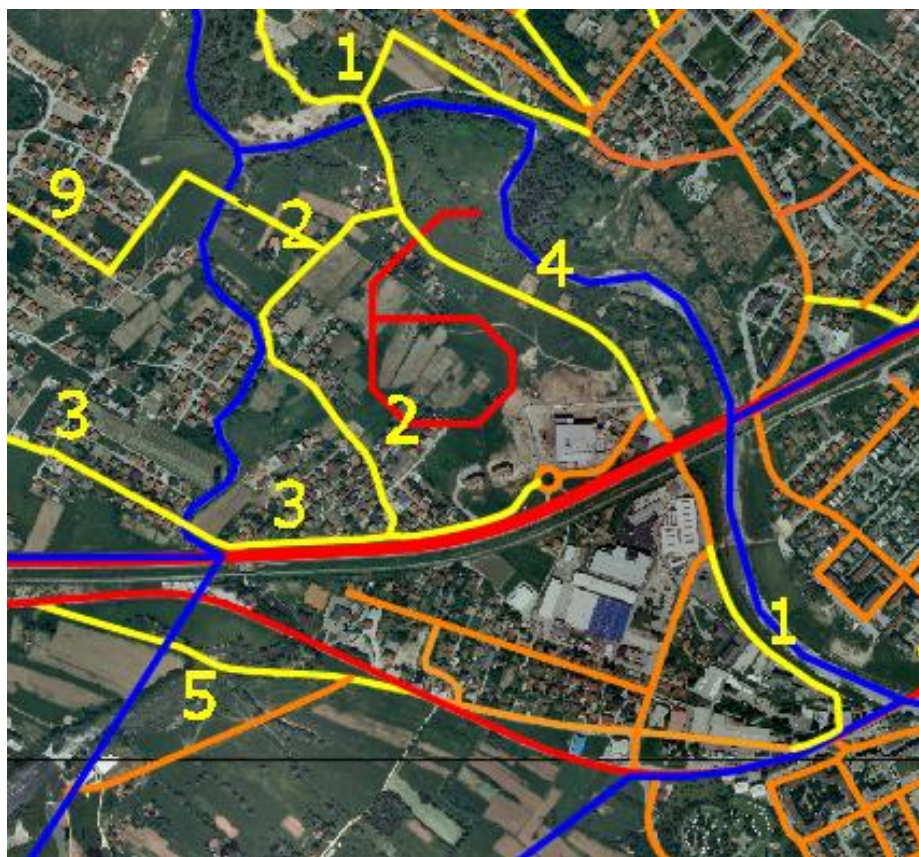


Slika 39. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 5.

Tabela 27. Lokalne saobraćajnice - Zona 6.

Zona 6. (MZ Vreoca)						
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	od ul. Blažujski drum do ul Lužansko polje (Lijeva obala Željeznice)	485	5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze sa jedne strane.
2.	Lužansko polje	1370	(5)5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnja pješačke staze.

3.	od ul. Lužansko polje do ul. Tukovi (Veza: Vreoca-Osijek)	360	5,5	1,5	7	Izgradnja saobraćajnice sa pješačkom stazom s jedne strane .
4.	od ul. Lužansko polje do ul. Spomenik (veza Vreoca-Otes)	190	5,5	1,5	7	Izgradnja saobraćajnice sa pješačkom stazom i mosta preko rijeke Željeznice.
5.	Ulica Konaci (prema Rimskom mostu)	680	5		6	Sanacija postojeće pristupne saobraćajnice
UKUPNO: 3.085,00m						



Slika 40. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 6.

Tabela 28. Lokalne saobraćajnice - Zona 7.

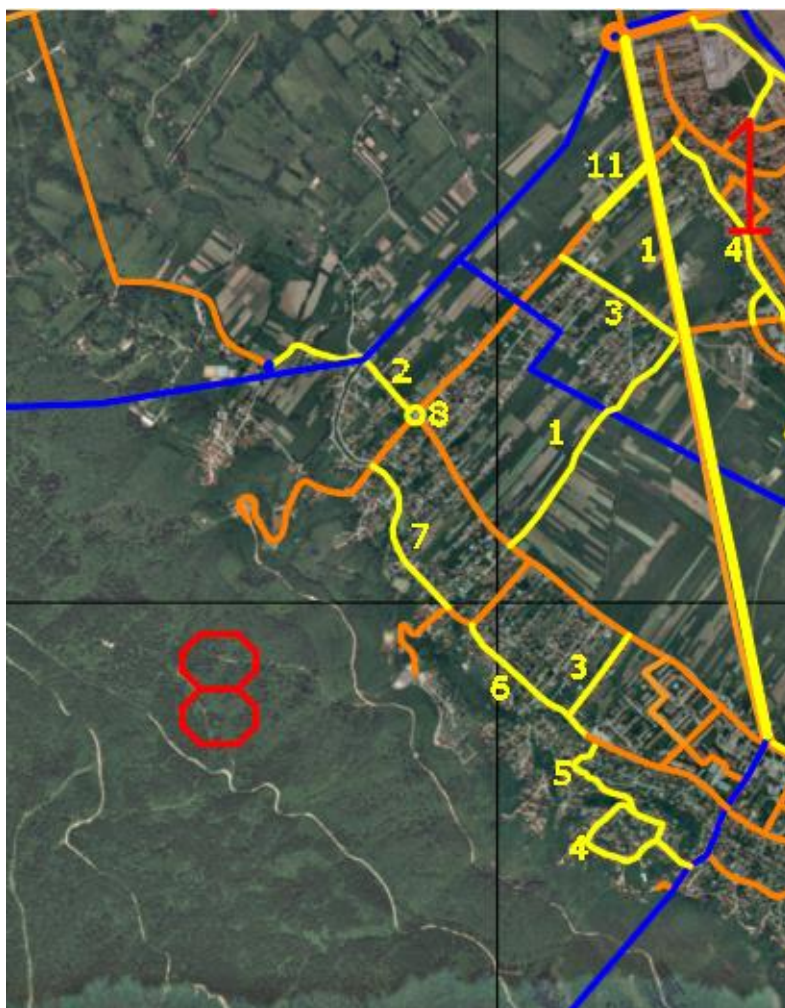
Zona 7. (MZ Lužani)						
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Mini kružni tok (spoj ul. Rustempašina-Hrasnička cesta-Samira Ćatovića Kobre)	50	5	2x1,5	8	Izgradnja kružnog toka. Urađena PTD.
UKUPNO: 50,00m						



Slika 41. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 7.

Tabela 29. Zona 8. (MZ Hrasnica II)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	od ul. Hrasnička cesta do ul. Igmanskih bataljona (Zeleni put)	890	5	1,5	6,5	Izgradnja saobraćajnice i pješačke staze. U toku izrada PTD.
2.	Stojčevac	590		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
3.	Krak ul. Igmanskih bataljona	325		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
4.	Mejdan	780	(4,5) 5		5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice.
5.	Kulenvakufska	375	(4) 4,5		4,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice.
6.	Stari drum	526			1,5	Izgradnja pješačke staze
7.	Stari Kovači-Igmanska cesta	560	5(6)	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze
8.	Izgradnja kružnog toka na spoju ulica Igmanska cesta-Igmanskih bataljona - Stojčevac	100				Izgradnja kružnog toka
9.	Jasike					Kategorizacija nerazvrstane ceste
UKUPNO: 4.146,00 m						

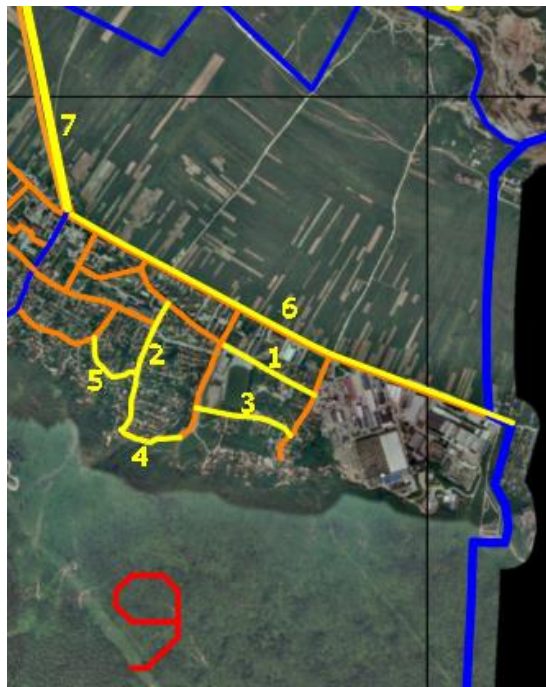


Slika 42. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 8.

Tabela 30. Zona 9. (MZ Hrasnica I)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Šehitluci	300	(5) 5,5	1,5	6,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnja pješačke staze.
2.	Zije Krajine	505	(4) 4,5		4,5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice.

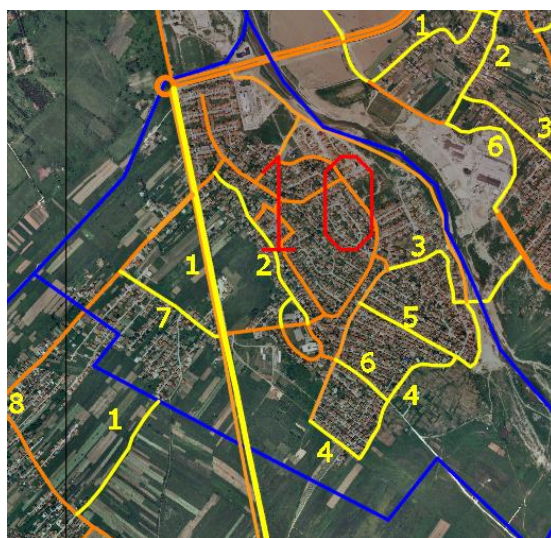
R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
3.	Lasičke megare	390	(4) 4,5		4,5	Izgradnja saobraćajnice pored stadiona i pored džamije. Kategorizacija nerazvrstane ceste
4.	od ul. Zije Krajine do ul. Begluk	240	5		5	Izgradnja saobraćajnice
5.	Kolibe	275	(4) 5		5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice.
6.	Put Famosa	1870	6	1,5	7,5	Izgradnja druge kolovozne trake sa pješačkom stazom
7.	Hrasnička cesta	885	6	1,5	7,5	Rekonstrukcija druge kolovozne trake sa pješačkom stazom
UKUPNO: 4.465,00						



Slika 43. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 9.

Tabela 31. Zona 10. (MZ Sokolović Kolonija)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Hrasnička cesta	1400	6	1,5	7,5	Rekonstrukcija druge kolovozne trake sa pješačkom stazom
2.	Ahmata Ljubunčića	830	(5) 5	1,5	9	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice i izgradnja pješačke staze.
3.	Mosta spasa	785	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnja pješačke staze.
4.	Sokolovićkog bataljona	1165	(4,8) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnja pješačke staze.
5.	Jusufa Bublina	415	(5) 5		5	Rekonstrukcija postojeće asfaltirane saobraćajnice.
6.	Bajre Kaljanca	255		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
7.	Zeleni put-Igmanska cesta	460	4(5)	1,5	6,5	Rekonstrukcija saobraćajnice sa izgradnjom pješačke staze
UKUPNO: 5.310,00 m						



Slika 44. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 10.

Tabela 32. Zona 11. (MZ Butmir)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Ilirska	945		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
2.	Izeta Čomare	590		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
3.	Butmirskog bataljona	665		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
4.	Plavi put i Mlinska	475		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
5.	od ul. Poligonska do ul. Izeta Čomare (pored sigme)	570	5	2x1,5	9	Izgradnja saobraćajnice sa pješačkim stazama..
6.	Od ulice Butmirska cesta do XII transferzale (ispod piste MAS-a)	1430		2x1,5	9	Izgradnja saobraćajnice i pješačkih staza
7.	Butmirska cesta					Kategorizacija nerazvrstane ceste
UKUPNO: 3.245,00 m						



Slika 45. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 11.

Tabela 33. Zona 12. (MZ Donji Kotorac)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Katera	330		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
2.	Tuneli	1125		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
3.	Od Ulice Katera do entitetske granice – Naselje Novakovići					Kategorizacija nerazvrstane ceste
UKUPNO: 1.455,00 m						



Slika 46. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 12.

Tabela 34. Zona 13. (MZ Ilidža Centar)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Veza od kružnog toka do ul. 12.Mart	200	6	2x1,5	9	Izgradnja saobraćajnice sa pješačkim stazama
2.	Ustanička-Ibrahima Ljubovića	480	6	1,5	7,5	Izgradnja saobraćajnice sa pješačkom stazom.
3.	Rustempašina	235	9		9	Promjena namjene saobraćajnice u pješačku zonu
2.	Ibrahima Ljubovića					Kategorizacija nerazvrstane ceste
UKUPNO: 915,00 m						



Slika 47. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 13.

Tabela 35. Zona 14. (MZ Stup II)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Dobrinjska	755	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija dijela ul. Dobrinjska sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze.
2.	Lepenička	330	(4,5) 5	1,5	8	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze.
3.	Nikole Kolumbića šake	845	(5) 5	1,5	9	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice i izgradnja pješačke staze.
4.	od ul. Nikole Kolumbića Šake do ul. Dobrinjska	120	5	2x 1,5	8,4	Izgradnja saobraćajnice sa pješačkim stazama i mostom.
5.	Kasindolska					Kategorizacija nerazvrstane ceste
UKUPNO: 2.050,00 m						



Slika 48. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 14.

Tabela 36. Zona 15. (MZ Stupsko brdo)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Dr. Kasima Begića	640	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze. Postoji PTD.
2.	Kenana Dubravića	250	(5)5,5		6	Rekonstrukcija saobraćajnice.
UKUPNO: 890,00 m						



Slika 49. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 15.

Tabela 37. Zona 16. (MZ Stup)

R.B.	Naziv saobraćajnice	Dužina	Širina			Radovi
			kolovoza	pješačke staze	ukupna	
1.	Vitimir Lukić	260	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze.
2.	Pijačna	980		1,5	1,5	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze.
3.	Azići	1140	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze.
4.	Mehe Porobića	1415	(5) 5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze, kao i izgradnja dijela saobraćajnice do spoja sa ul. Bare kod Stupa. Postoji PTD.
5.	Ismeta Alajbegovića Šerbe	455		1,5	1,5	Izgradnja pješačke staze.
6.	Uglješe Uzelca	415	(4)5,5	1,5	7	Rekonstrukcija postojeće saobraćajnice sa proširenjem saobraćajnice i izgradnjom pješačke staze sa jedne strane.
UKUPNO: 4.665,00 m						



Slika 50. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 16.

6. POTREBE, PRINCIPI I KRITERIJI ODRŽAVANJA LOKALNIH CESTA

Održavanje lokalnih i nerazvrstanih cesta na području općine Ilidža provodi se kroz Program ljetnog i zimskog održavanja lokalnih i nerazvrstanih cesta.

Ciljevi navedenog Programa su osigurati funkcionalnost, sigurnost i dugotrajnost cestovne infrastrukture kroz kontinuirane mjere očuvanja, rekonstrukcije i prilagođavanja stvarnim saobraćajnim potrebama.

Ljetno održavanje obuhvata investiciono i redovno održavanje, pri čemu je fokus na očuvanju tehničke ispravnosti, unapređenju sigurnosti i povećanju propusne moći lokalnih i nekategorisanih saobraćajnica. Ključne aktivnosti u okviru redovnog održavanja uključuju:

- sanaciju kolovoza i manjih oštećenja;
- izvođenje manjih građevinskih zahvata (npr. produženje postojeće isključne trake, izgradnja dodatne trake za skretanje i sl);
- održavanje i čišćenje odvodnih jaraka i propusta;
- prilagođavanje saobraćajnica osobama sa invaliditetom;
- rekonstrukciju autobuskih stajališta, okretnica i postavljanje nadstrešnica;
- održavanje vertikalne i horizontalne saobraćajne signalizacije.

Osnovni ciljevi redovnog održavanja su:

- sprečavanje ubrzanog propadanja cestovne infrastrukture;
- sigurno odvijanje saobraćaja;
- minimiziranje operativnih troškova za korisnike kroz kvalitetnu infrastrukturu;
- dovođenje cesta u projektovano tehničko stanje;
- zaštita cesta od nepropisne upotrebe i negativnog uticaja trećih strana;
- smanjenje negativnog uticaja cestovne infrastrukture na okoliš.

Planiranje se zasniva na godišnjem planu održavanja, koji uključuje analizu zatečenog stanja, određivanje stepena prioriteta, definisanje potrebnih ulaganja i projekciju očekivanih rezultata. Stepen prioriteta određuje se godišnjim planom iz člana 6. Pravilnika o održavanju cesta za svaku cestu ili dionicu ceste ovisno o:

- vrsti ceste,
- namjeni ceste – saobraćajnoj funkciji,
- obimu i vrsti saobraćaja.

Zimsko održavanje se sprovodi u okviru redovnog održavanja u periodu od 1. januara do 15. martai od 15. novembra do 31. decembra – u skladu sa Zakonom o javnim cestama i Pravilnikom o održavanju javnih cesta.

Glavne aktivnosti u okviru zimskog održavanja uključuju:

- čišćenje snijega sa ceste, saobraćajne signalizacije, uključnih i isključnih traka, proširenja, prilaza posudama za odlaganje otpada;
- odvoženje snijega;
- provođenje zaštitnih mjera protiv stvaranja poledice, snježnih nanosa, smetova;
- nabavku i deponovanje soli za sprečavanje klizavosti i abrazivnog materijala;
- uklanjanje vozila ostavljenih na kolovozu koja onemogućavaju adekvatnu prohodnost i čišćenje snijega;
- postavljanje posebne saobraćajne signalizacije u slučajevima posebnog režima odvijanja saobraćaja ili zatvaranja dijela ceste;
- hitne popravke i intervencije u svrhu osiguranja odvijanja saobraćaja (postavljanje zaštitnih i odbojnih ograda, sanacija klizišta, odrona, potpornih zidova, udarnih rupa i sl);
- informisanje o stanju na cestama;
- osiguravanje odvodnje s kolovoza za vrijeme otapanja snijega, čišćenje rigola i saobraćajnica od osulinskog i drugog materijala;
- čišćenje saobraćajnica po isteku ugovornog perioda i dovođenje u stanje nesmetanog odvijanja saobraćaja i odvodnje;
- druge neophodne radnje u cilju adekvatne i bezbjedne prohodnosti (uklanjanje drveća, granja i sl);
- ostale radove koji su predviđeni Pravilnikom o održavanju javnih cesta.

Dosadašnja praksa pokazuje da je nivo održavanja lokalnih i nerazvrstanih cesta najčešće varirao između 30% i 60% od optimalnog standarda, prvenstveno zbog ograničenih budžetskih sredstava i prioritnog ulaganja u održavanje magistralnih puteva. Kao posljedica toga, lokalne ceste često brže propadaju nego što se uspijeva izvršiti neophodna rekonstrukcija i pojačanje gornjih slojeva.

Planovi za naredni period bi trebali sadržavati: povećanje ulaganja u održavanje kako bi se sustigli nagomilani zaostaci; ravnomjerniju raspodjelu sredstava između gradnje novih i očuvanja postojećih cesta; uvođenje integrisanog pristupa upravljanju cestama (planiranje – projektovanje – građenje – održavanje – eksploatacija); donošenje dugoročnog programa ne samo razvoja, već i održavanja i zaštite lokalne cestovne mreže. Neophodno je jasno definisati tehničke, ekonomske i administrativne uslove za efikasno obavljanje održavanja, s fokusom na pouzdanost, sigurnost, ekološku održivost i racionalno korištenje javnih resursa.

7. KRITERIJI ZA REALIZACIJU STRATEGIJE

Nakon što su definisani ciljevi, prioriteti i smjernice u okviru Strategije razvoja lokalnih cesta, sljedeća faza podrazumijeva konkretnu realizaciju iste u datom vremenskom periodu kroz jasno strukturiran akcioni plan i formiranje organizacionog tima koji će nadzirati i upravljati implementacijom. U cilju efikasnog provođenja strategije neophodno je formirati tim koji uključuje predstavnike relevantnih općinskih službi. Tim će biti zadužen za:

- izradu i nadzor nad akcionim planovima,
- praćenje napretka,
- koordinaciju između različitih nivoa vlasti i partnera,
- identifikaciju prepreka i prilika tokom implementacije.

U svrhu kvalitetnog upravljanja procesom realizacije, provedena je SWOT analiza koja identifikuje ključne unutrašnje i vanjske faktore koji utiču na uspjeh strategije.

Tabela 38. SWOT analiza

<i>SNAGE</i>	<i>SLABOSTI</i>
• Mogućnost proširenja cestovne mreže i bolja povezanost sa drugim općinama u Kantonu Sarajevo • Politička volja i institucionalna podrška za razvoj lokalne cestovne infrastrukture • Kulturno-historijsko naslijeđe i prirodni resursi • Atraktivna turistička destinacija	• Ograničeni budžetski resursi • Prisutna bespravna gradnja • Nedostatak stručnog kadra • Slaba pokrivenost regulacionim planovima • Neadekvatna zaštita postojeće infrastrukture
<i>PRILIKE</i>	<i>PRIJETNJE</i>
• Donošenje regulacionih planova za sve mjesne zajednice • Novi pravni mehanizmi za ubrzanje rješavanja imovinskih pitanja • Razvoj turizma i lokalne privrede • Uključivanje doprinosa saobraćajnica u budžet • za njihovu modernizaciju	• Sporo rješavanje imovinsko-pravnih odnosa • Nastavak bespravne gradnje

Dva osnovna kriterijuma za provođenje strategije su rješavanje imovinsko-pravnih odnosa i finansijski resursi.

Usljed velikog broja nelegalno izgrađenih objekata, znatno je otežano ostvariti proširenje i rekonstrukciju postojećih saobraćajnica. S druge strane, saobraćajno opterećenje je u konstantnom porastu i intervencije su neophodne kako bi se napravila ravnoteža između ponude i potražnje. Sistematsko i pravovremeno rješavanje imovinskih odnosa je važan preduslov za realizaciju svih infrastrukturnih projekata.

Provođenje strategije mora biti usklađeno sa procesom izrade budžeta općine. Postavljanje ostvarivih ciljeva direktno zavisi od raspoloživih novčanih sredstava – kako iz općinskog budžeta,

tako i iz viših nivoa vlasti, fondova i potencijalnih vanbudžetskih izvora (donacije, međunarodni programi, javno-privatna partnerstva).

Upravljanje strategijom mora biti usklađeno sa principima realnosti, efikasnosti i održivosti, izbjegavajući nerealna obećanja ili programe za koje ne postoji odgovarajuća finansijska osnova. Realizacija strategije biće razrađena kroz akcioni plan sa precizno definisanim aktivnostima i nosiocima istih, rokovima i izvorima finansiranja. Paralelno sa provođenjem, potrebno je uspostaviti sistem monitoringa i evaluacije, kako bi se pratio napredak, detektovali rizici i osigurala pravovremena prilagođavanja planova.

8. REALIZACIJA STRATEGIJE

Implementacija Strategije razvoja lokalnih cesta provodi se putem akcionog plana. Ovim planom sistematizuju se rezultati prethodnih faza strateškog planiranja u obliku tabele, koja sadrži ključne informacije za efikasno praćenje i prezentaciju realizacije plana.

S obzirom na postojeće stanje lokalnih cesta, kao i implementirane projekte u prethodnom periodu, u okviru ovog strateškog dokumenta najveći fokus budućih aktivnosti usmjeren je na rekonstrukciju postojećih lokalnih cesta, izgradnju pješačkih staza i izgradnju mostova, a manjim dijelom na izgradnju novih saobraćajnica. Na godišnjem nivou će se, u skladu s realnim potrebama, izrađivati i program održavanja lokalnih saobraćajnica. U poređenju sa prethodnom Strategijom razvoja lokalnih cesta za period 2015-2025. godine, u prosjeku je oko 40% predviđenih radova do sada realizovano.

Proces implementacije strategije uključuje sljedeće faze:

- 1) Određivanje dinamike razvoja lokalnih cesta u kontekstu izgradnje, rekonstrukcije i održavanja odnosno definisanje dužine saobraćajnica koje je potrebno izgraditi i održavati na godišnjem nivou;
- 2) Identifikacija lokalnih cesta koje će biti obuhvaćene radovima i koje će se održavati jednu godinu;
- 3) Izdavanje urbanističke saglasnosti;
- 4) Rješavanje imovinsko-pravnih pitanja;
- 5) Izrada potrebne tehničke dokumentacije i projektnih rješenja;
- 6) Izdavanje građevinske dozvole;
- 7) Realizacija planiranih aktivnosti: izgradnja, rekonstrukcija i održavanje predmetnih saobraćajnica.

U tabeli u nastavku data je dinamika realizacije predviđenih aktivnosti za period 2026–2035. godine. Nakon usvajanja strategije, pristupiće se izradi konkretnog akcionog plana, koji će se ažurirati i donositi svake dvije godine, s ciljem osiguranja kontinuirane i usklađene realizacije razvojnih aktivnosti na lokalnim cestama.

Tabela 39. Akcioni plan i dinamika realizacije aktivnosti u okviru Strategije

Aktivnost	Nosilac aktivnosti	Realizacija aktivnosti po mjesecima u toku jedne godine											
		januar	februar	mart	april	maj	jun	jul	avgust	septembar	oktobar	novembar	decembar
Prijedlog prioriteta građenja i održavanja	Služba za komunalne poslove i infrastrukturu Općinsko vijeće												
Prijedlog budžeta za razvoj lokalnih saobraćajnica	Služba za komunalne poslove i infrastrukturu												
Usvajanje Budžeta	Općinsko vijeće												
Izdavanje urbanističke saglasnosti	Služba za prostorno uređenje i zaštitu okoliša												
Rješavanje imovinsko-pravnih odnosa	Služba za imovinsko-pravne, geodetske poslove, katastar nekretnina i upravljanje imovinom												
Izrada projekata saobraćajnica	Služba za komunalne poslove i infrastrukturu												
Izgradnja, rekonstrukcija i održavanje saobraćajnica	Služba za komunalne poslove i infrastrukturu												

Finansijska sredstva za održavanje, zaštitu, obnovu, rekonstrukciju i izgradnju lokalnih cesta osiguravaju se iz sljedećih izvora:

- 1) godišnjim naknadama za upotrebu cesta koje se plaćaju pri registraciji za motorna i priključna vozila, kao i zaprežna kola;
- 2) naknadama za ceste iz maloprodajne cijene nafte i naftnih derivata;
- 3) posebnim naknadama za upotrebu javnih cesta i određenih objekata na cestama (most, vijadukt, tunel i sl);
- 4) naknadama za ceste na inostrana motorna i priključna vozila;
- 5) naknadama za ceste koje se plaćaju za vanrednu upotrebu javnih cesta (vanredni prijevoz);
- 6) naknadama za ceste koje se plaćaju za prekomjernu upotrebu javnih cesta zbog opterećenja i učestalosti vozila;
- 7) naknadama za korištenje cestovnog zemljišta;
- 8) naknadama za izdavanje rješenja za postavljanje reklamnih panoa;
- 9) naknadama za izdavanja rješenja za izgradnju priključaka i prilaza na javne ceste;
- 10) sredstvima ostvarenim od pratećih djelatnosti;
- 11) učešćem građana.

Finansijska sredstva pod stavkama 1) i 2) pripadaju Direkciji cesta – 40%, kantonalnoj Direkciji za puteve – 35% i općinskim organima – 25%. Finansijska sredstva koja se odnose na magistralne ceste pripadaju Direkciji cesta, a sredstva koja se odnose na regionalne i lokalne ceste pripadaju nadležnom kantonalnom i općinskom organu.

Ukupno ostvarena sredstva koriste se za održavanje, zaštitu, obnovu, rekonstrukciju i izgradnju javnih cesta, a u skladu sa srednjoročnim planom i godišnjim planovima održavanja i gradnje cesta na način koji je predviđen Zakonom o cestama Federacije Bosne i Hercegovine.

9. ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Strategija razvoja lokalnih cesta na području općine Ilidža predstavlja temeljni dokument koji definiše pravce održivog, funkcionalnog i sigurnog razvoja cestovne infrastrukture na lokalnom nivou. Na osnovu sveobuhvatne analize postojećeg stanja, potreba zajednice i razvojnih potencijala, Strategija postavlja jasne ciljeve usmjerene prema unapređenju prohodnosti, sigurnosti saobraćaja, kvalitete života građana i efikasnijem povezivanju svih dijelova (mjesnih zajednica) Općine Ilidža.

Implementacijom ove strategije stvaraju se preduslovi za dugoročni socio-ekonomski razvoj, smanjenje razlika u pristupačnosti i povezanosti između mjesnih zajednica i značajnije uključivanje svih područja u šire razvojne tokove. Kontinuirano praćenje realizacije i prilagođavanje strateških mjera realnim potrebama i okolnostima će biti ključno za uspješno provođenje Strategije.

Obzirom na da su rezultati analize stepena motorizacije pokazali porast istog u proteklom periodu, opravdano je prognozirati nastavak trenda i u budućem periodu. Rast stepena motorizacije je posljedica bržeg rasta broja registrovanih vozila u odnosu na broj stanovnika. Prema izračunatim vrijednostima stepena motorizacije, općina Ilidža spada u kategoriju visoko razvijenih područja, te je neophodno kontinuirano ulaganje u razvoj i održavanje postojeće putne mreže. Ukoliko se uporede podaci o saobraćaju sa namjenom površina, može se zaključiti da općina nema većih praznina kada je u pitanju pokrivenost mobilnošću.

Kada je u pitanju struktura putovanja, prilikom i poslovnih i rekreativnih kretanja dominantno se koristi automobil kao prevozno sredstvo, dok je javni prevoz prvi izbor u kategoriji učenika i studenata. Jaz između korištenja automobila i drugih prevoznih sredstava se posebno ističe na područjima mjesnih zajednica koje su locirane na periferiji općine.

Prilikom kreiranja Akcionog plana za implementaciju Strategije, poseban fokus treba da bude na sljedećim kriterijima:

- Modernizacija, rekonstrukcija i kategorizacija lokalnih cesta, uz poseban naglasak na pristupne pravce prema naseljenim mjestima, zdravstvenim, obrazovnim i ekonomskim centrima;
- Unapređenje sigurnosti saobraćaja, naročito za ranjive kategorije učesnika (pješači, djeca, biciklisti);
- Uvođenje savremenih metoda održavanja koje omogućavaju efikasniju alokaciju resursa i produženje životnog vijeka saobraćajnica.

S obzirom na rasprostranjenu mrežu saobraćajnica i značajan broj naseljenih mjesta, te potencijalne izazove vezane za ograničene budžetske kapacitete, Strategija naglašava potrebu za jasnim prioritetiziranjem ulaganja u mrežu lokalnih cesta, na osnovu objektivnih kriterija kao što su broj korisnika, sigurnosni rizici, društveno-ekonomski značaj, zaštita okoliša, prohodnost i stanje kolovoza.

U kontekstu ciljeva održivog razvoja i održive urbane mobilnosti, posebna pažnja prilikom kreiranja Akcionog plana treba biti posvećena ekološkoj održivosti, što uključuje: očuvanje prirodnih koridora, smanjenje emisija u zrak i smanjenje intenziteta buke kroz poboljšanje protočnosti, te unepređenje biciklističke i pješačke infrastrukture.

Uspješna realizacija Strategije zahtijeva koordinaciju i partnerstvo sa višim nivoima vlasti, naročito u dijelu finansiranja kapitalnih projekata, pristupa fondovima i usklađivanja sa višim planskim dokumentima. Također, otvara se mogućnost apliciranja na međunarodne i EU fondove za projekte digitalizacije, sigurnosti i održive mobilnosti.

Zaključno, Strategija razvoja lokalnih cesta Općine Ilidža predstavlja platformu za donošenje operativnih planskih mjera i budžetskih odluka, koja mora biti predmet redovnog monitoringa, evaluacije i po potrebi fleksibilna za prilagođavanje. Implementacijom Strategije, Općina Ilidža stvara temelje za ujednačen razvoj, efikasniju mobilnost građana, atraktivnije investicijsko okruženje i bolji kvalitet života.

POPIS SLIKA

Slika 1. Granice općine Ilidža u okviru šireg urbanog područja Sarajeva.....	8
Slika 2. Sistemi mreže ulica.....	8
Slika 3. Orto-foto snimak centralnog dijela Općine Ilidža sa evidentnim organskim sistemom mreže saobraćajnica	9
Slika 4. Mreža lokalnih saobraćajnica na području Općine Ilidža.....	16
Slika 5. Mreža nerazvrstanih cesta od prioritetne saobraćajne važnosti na području Općine Ilidža	20
Slika 6. Izvod iz karte intenziteta saobraćaja za širim prikazom područja Općine Ilidža	25
Slika 7. Mapa identifikovanih opasnih mjesta na primarnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Kantona Sarajevo, a koje se prostorno nalaze na teritoriji Općine Ilidža (septembar 2019.- septembar 2022.).....	29
Slika 8. Prosječan godišnji broj saobraćajnih nezgoda (2022., 2023. i 2024. godina) na 1000 stanovnika po općinama u Kantonu Sarajevo	31
Slika 9. Prosječan godišnji broj saobraćajnih nezgoda (2022., 2023. i 2024. godina) na km2 po općinama u Kantonu Sarajevo	31
Slika 10. Prosječan godišnji broj saobraćajnih nezgoda (2022., 2023. i 2024. godina) na 1000 registrovanih vozila po općinama u Kantonu Sarajevo	32
Slika 11. Automatska mjerna stanica za mjerenje kvaliteta zraka na području Općine Ilidža.....	33
Slika 12. Karta kategorizacije kvaliteta zraka sa fokusom na područje Općine Ilidža	35
Slika 13. Karta prosječnih godišnjih koncentracija PM ₁₀ sa fokusom na područje Općine Ilidža	36
Slika 14. Karta prosječnih godišnjih koncentracija NO ₂ sa fokusom na područje Općine Ilidža	37
Slika 15. Karta prosječnih godišnjih koncentracija SO ₂ sa fokusom na područje Općine Ilidža	38
Slika 16. Prikaz emisija azotnih oksida (NO _x) iz cestovnog saobraćaja na širem području Općine Ilidža	40
Slika 17. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Rakovica prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	49
Slika 18. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Blažuj prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	50
Slika 19. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Osjek prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	50
Slika 20. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Vreoca prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	51
Slika 21. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Vrelo Bosne prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	51
Slika 22. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Otes prema drugim MZ na području općine Ilidža	52
Slika 23. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Ilidža Centar prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	52
Slika 24. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Lužani prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	53

Slika 25. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Butmir prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	53
Slika 26. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Donji Kotorac prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	54
Slika 27. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Stup prema drugim MZ na području općine Ilidža	54
Slika 28. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Stup II prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	55
Slika 29. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Stupsko brdo prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	55
Slika 30. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Hrasnica I prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	56
Slika 31. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Hrasnica II prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	56
Slika 32. Prostorni obrasci dominantnih kretanja iz MZ Sokolović Kolonija prema drugim MZ na području općine Ilidža.....	57
Slika 33. Namjena površina na području općine Ilidža	61
Slika 34. Zoniranje područja općine Ilidža	62
Slika 35. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 1	69
Slika 36. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 2.....	71
Slika 37. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 3.....	72
Slika 38. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 4.....	74
Slika 39. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 5.....	76
Slika 40. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 6.....	77
Slika 41. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 7.....	78
Slika 42. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 8.....	80
Slika 43. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 9.....	81
Slika 44. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 10.....	82
Slika 45. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 11.....	83
Slika 46. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 12.....	84
Slika 47. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 13.....	85
Slika 48. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 14.....	86
Slika 49. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 15.....	87
Slika 50. Lokalne saobraćajnice - područje Zone 16.....	89

POPIS TABELA

Tabela 1. Pregled lokalnih cesta u nadležnosti Općine Ilidža.....	11
Tabela 2. Pregled nerazvrstanih cesta od prioritetne saobraćajne važnosti na području Općine Ilidža	17
Tabela 3. Podaci o brojaču KSBS27 i brojanju saobraćaja na Jedanaestoj transferzali	22
Tabela 4. Podaci o brojaču KSB307 i brojanju saobraćaja na Kasindoskoj cesti.....	22
Tabela 5. Podaci o brojaču KSBS32 i brojanju saobraćaja na Trinaestoj transferzali.....	23
Tabela 6. Podaci o brojaču KSBS35 i brojanju saobraćaja na Brzoj cesti (Zapadni prilaz).....	23
Tabela 7. Podaci o brojaču 588 i brojanju saobraćaja na magistralnoj cesti M17	24
Tabela 8. Podaci o brojaču 583 i brojanju saobraćaja na magistralnoj cesti M18	24
Tabela 9. Identifikovana opasna mjesta na primarnoj mreži saobraćajnica u nadležnosti Kantona Sarajevo, a koje se prostorno nalaze na teritoriji Općine Ilidža (septembar 2019.-septembar 2022.)	28
Tabela 10. Godišnji broj saobraćajnih nezgoda po općinama u Kantonu Sarajevo.....	30
Tabela 11. Godišnji broj poginulih u saobraćajnim nezgodama po općinama u Kantonu Sarajevo	30
Tabela 12. Godišnji broj teško povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama po općinama u Kantonu Sarajevo.....	30
Tabela 13. Godišnji broj lakše povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama po općinama u Kantonu Sarajevo.....	30
Tabela 14. Pregled prosječnih mjesečnih vrijednosti praćenih parametara na mjernoj stanici za mjerenje kvaliteta zraka na području Općine Ilidža u 2023. godini	34
Tabela 15. Pregled prosječnih godišnjih vrijednosti praćenih parametara na mjernoj stanici za mjerenje kvaliteta zraka na području Općine Ilidža	34
Tabela 16. Grafički prikazi udjela pojedinih izvora prema GNFR sektorima po pojedinim vrstama polutanata za širi obuhvat područja Općine Ilidža.....	39
Tabela 17. Matrica međuzonskih putovanja	48
Tabela 18. Podaci o procijenjenom broju stanovnika u prethodnim godinama na području općine Ilidža (2016-2024)	57
Tabela 19. Podaci o prognoziranom porastu broja stanovnika u budućem periodu (2026-2036)	58
Tabela 20. Podaci o broju zaposlenih i registrovanih nezaposlenih stanovnika općine Ilidža (2015-2024)	58
Tabela 21. Podaci o prognoziranom porastu broja registrovanih vozila u budućem periodu (2026-2036)	59
Tabela 22. Lokalne saobraćajnice - Zona 1.....	68
Tabela 23. Lokalne saobraćajnice - Zona 2.....	69
Tabela 24. Lokalne saobraćajnice - Zona 3.....	71
Tabela 25. Lokalne saobraćajnice - Zona 4.....	72
Tabela 26. Lokalne saobraćajnice - Zona 5.....	75
Tabela 27. Lokalne saobraćajnice - Zona 6.....	76
Tabela 28. Lokalne saobraćajnice - Zona 7.....	78
Tabela 29. Zona 8. (MZ Hrasnica II)	79

Tabela 30. Zona 9. (MZ Hrasnica I)	80
Tabela 31. Zona 10. (MZ Sokolović Kolonija).....	82
Tabela 32. Zona 11. (MZ Butmir).....	83
Tabela 33. Zona 12. (MZ Donji Kotorac)	84
Tabela 34. Zona 13. (MZ Ilidža Centar)	85
Tabela 35. Zona 14. (MZ Stup II)	86
Tabela 36. Zona 15. (MZ Stupsko brdo).....	87
Tabela 37. Zona 16. (MZ Stup).....	88
Tabela 38. SWOT analiza	92
Tabela 39. Akcioni plan i dinamika realizacije aktivnosti u okviru Strategije	95

POPIS DIJAGRAMA

Grafik 1. Procentualni udio saobraćajnica po pojedinim kategorijama	10
Grafik 2. Raspodjela anketiranih domaćinstava po zonama	42
Grafik 3. Raspodjela broja članova unutar anketiranih domaćinstava	43
Grafik 4. Raspodjela broja pripaajućih vozila po domaćinstvima	43
Grafik 5. Visina prihoda po domaćinstvima	44
Grafik 6. Struktura putovanja različitim prevoznim sredstvima – svrha: odlazak na posao	45
Grafik 7. Distribucija putovanja različitim načinima prevoza po zonama stanovanja (odlazak na posao)	45
Grafik 8. Struktura putovanja različitim prevoznim sredstvima – svrha: odlazak u školu/na fakultet	46
Grafik 9. Distribucija putovanja različitim načinima prevoza po zonama stanovanja (odlazak u školu/na fakultet)	46
Grafik 10. Struktura putovanja različitim prevoznim sredstvima – svrha: obavljanje slobodnih aktivnosti	47
Grafik 11. Distribucija putovanja različitim načinima prevoza po zonama stanovanja (obavljanje slobodnih aktivnosti)	47
Grafik 12. Step motorizacije (MV/1000 st) u periodu od 2016. do 2024. godine	59
Grafik 13. Prognozirani step motorizacije (MV/1000 st) u periodu od 2026. do 2036. godine	60