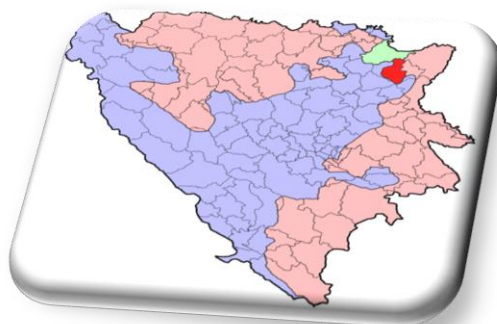




**СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА И УЛИЦА НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ
ЛОПАРЕ ЗА ПЕРИОД 2023.-2032. ГОДИНА**



Лопаре, мај 2023. године



САДРЖАЈ

1. Увод	3
2. Општи подаци о општини Лопаре	4
2.1. Географске карактеристике	5
2.2. Демографске карактеристике и кретања	5
3. Развој мреже локалних путева и улица	7
3.1. Путна мрежа на подручју општине Лопаре	9
3.2. Саобраћајна сигнализација – вертикална и хоризонтална	23
3.3. Животна средина и саобраћај	23
4. Приоритети развоја локалних путева и улица	25
4.1. Потреба одржавања постојећих локалних путева и улица	28
5. Стратешко фокусирање	32
5.1. SWOT анализа	32
5.2. Стратешки фокуси	33
5.3. Стратешки развојни циљеви.....	33
6. Акциони план за реализацију стратегије.....	38
6.1. Изградња и реконструкција.....	38
7. Закључци и препоруке.....	40



1. УВОД

У циљу побољшања стања саобраћајног система на подручју општине Лопаре, неопходно је приступити изради стратегије као базне основе за развој локалних путева и улица.

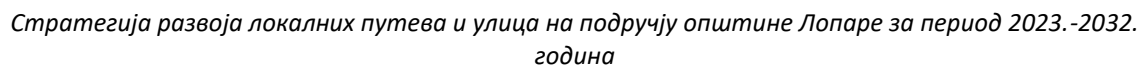
Израдом стратегије потребно је да се анализира постојеће стање саобраћаја на подручју општине Лопаре и на основу анализе предложи одговарајућа рјешења за побољшање саобраћајног система, односно мреже локалних путева и улица. Транспорт се у смислу стратешког планирања сматра основним системом којим ће бити задовољене потребе грађана, у смислу мобилности, те у исто вријеме значајним средством за унапређивање привредног развоја, као и друштвене и територијалне кохезије.

Број возила на путевима и улицама вишеструко је увећан у односу на средину прошлог вијека када су дефинисане основне саобраћајне матрице локалних путева и улица из чега произилази проблем великог оптерећења постојећих саобраћајних система.

Сврха израде овог стратешког документа, као и других сличних докумената, је да Лопаре у времену које долази постане центар новог, технолошки напредног и развијеног привредног и пословног дјеловања, развијен и јасно диференциран град у којем су достигнути модерни европски стандарди живљења.

При изради стратегије коришћени су постојећи стратешки документи и законска регулатива:

- Стратегија развоја јавних путева у Републици Српској за период 2016-2025. година,
- Закон о јавним путевима Републике Српске,
- Стратегија развоја општине Лопаре од 2014. до 2023. године (ревидирана за период 2019.-2023. године),
- Одлука о разврставању локалних путева и улица у насељеним мјестима на територији општине Лопаре.



Општина Лопаре се налази у сјевероисточном дијелу Босне и Херцеговине (БиХ) и дио је ентитета Република Српска (РС). Садашња општина Лопаре заузима површину од 299,8 км², са 15.357 становника (подаци Републичког завода за статистику РС) у 4.704 домаћинства. Насељеност по квадратном километру је данас 52,49 становника или 3,26 по домаћинству и граничи с општинама Угљевик и Бијељина у РС, Теочак, Сапна, Тузла и Челић у ФБиХ, те са Дистриктом Брчко.





2.1. Географске карактеристике

Општина Лопаре је смјештена на прелазу планине Мајевице ка равницама Семберије и Посавине, и представља средиште овог дијела Подмајевице.

Цијело подручје карактерише велики број мањих водених токова, а кроз насеље Лопаре протиче ријека Гњица. Насеље Лопаре се налази на просјечној надморској висини од 235 m. Природни ресурси којим располаже општина Лопаре су пољопривредно земљиште, шуме и камен, док у мањем и неиспитаном обиму има камене соли, руде угља и изворишта минералних вода.

Кроз општину пролази регионални пут Тузла–Брчко и магистрални пут Бијељина–Тузла.

Општину Лопаре чини 28 насељених мјеста организоване у 24 мјесне заједнице.

То су Бобетино Брдо, Брусница, Вакуф, Вукосавци, Јабланица, Коњиковићи, Корај, Кореташи, Козјак, Лабуцка, Липовице, Лопаре, Мачковац, Милино Село, Миросавци, Мртвица, Пељаве, Пипери, Пирковци, Подгора, Прибој, Пукиш, Пушковац и Тобут.

2.2 Демографске карактеристике и кретања

Према подацима из последњег службеног пописа становништва из 1991. године, на подручју општине Лопаре је живјело 32.537 становника од чега 18.243 Срба, 11.990 Бошњака, 1.263 Хрвата и 1.041 „осталих“. Међутим, важно је истаћи да је током 1992. године, површина Општине смањена за око 30%, те да готово трећина пријератних становника општине Лопаре данас живи у сусједној општини Челић у Федерацији БиХ. Према процјенама општинских органа, на данашњој територији општине је 1991. године живјело 21.405 становника. Од тога броја, већину становника (83,91%) су чинили Срби, 11,86% становника су чинили Бошњаци, 0,3% Хрвати и 3,93% становници из реда осталих.

У последњих неколико година примјетан је велики пад броја становника. Разлози за то су миграције становништва ка већим срединама, негативан природни прираштај, као и све већи број пријављивања на друге адресе у сусједним срединама ради остваривања одређених права и погодности (нарочито у Брчко Дистрикту), мада ти становници и даље живе на подручју општине Лопаре.



Слика 2. Број домаћинстава по мјесним заједницама (2011)

Извор: Евиденције урађене за припрему за попис становништва,
Општински развојни тим општине Лопаре

На слици је видљиво да се, када је у питању број домаћинстава, издвајају три мјесне заједнице: МЗ Лопаре, МЗ Прибој и МЗ Корај. Према подацима за 2010. годину око 83,98% становништва насељава рурална подручја, док 16,02% насељава урбана подручја. Густина насељености од 52 становника по km^2 је 1,44 пута мања од просјечне густине насељености на територији Босне и Херцеговине.

Претпоставља се да је у односу на 1991. годину дошло до значајног опадања удјела становника млађе животне доби у укупном броју становника, док се у истом временском периоду проценат становништва старије животне доби знатно повећао. На низак проценат становништва млаћег од 14 година указује ниска стопа природног прираштаја која је у 2011. години износила -6,99 промила.



Старосна доб	ПОЛ	
	Мушко	Женско
0-4	245	253
5-9	301	291
10-14	364	297
15-19	446	461
20-24	437	404
25-29	426	399
30-34	425	396
35-39	434	423
40-44	493	465
45-49	637	544
50-54	740	605
55-59	651	563
60-64	570	532
65-69	365	405
70-74	298	418
75-79	314	463
80-84	172	275
85 или више	59	118
Укупно	7377	7312
Просјечна старост	42,86	45,01
Просјечна старост становништва (оба пола)		43,93

Табела 1. Становништво према полу и старости на подручју општине Лопаре (попис 2013. година, извор „Републички завод за статистику РС“)

У последњих неколико година примјетан је велики пад броја становника. Разлози за то су миграције становништва ка већим срединама, негативан природни прираштај, као и све већи број пријављивања на друге адресе у сусједним срединама ради остваривања одређених права и погодности.

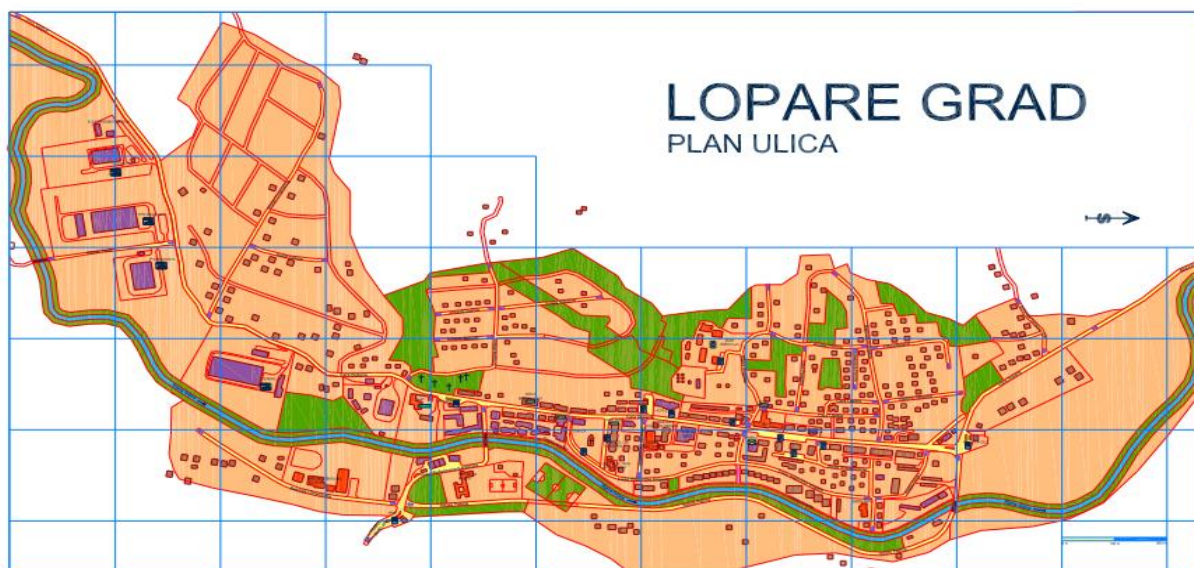
3. РАЗВОЈ МРЕЖЕ ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА И УЛИЦА

Стратегија развоја локалне путне мреже и улица на подручју општине Лопаре за период 2023. до 2032. године треба да покаже могућности и циљеве који се могу остварити у наведеном периоду, како би се кроз развој путне инфраструктуре

подстакао развој привреде и пољопривреде као главног покретача развоја општине Лопаре.

Најважнији елементи развоја путне мреже су:

- Модернизација и реконструкција постојеће локалне путне мреже и улица у насељу,
- Повезивање између мјесних заједница, као и унутар мјесних заједница,
- Изградња, управљање и одржавање локалне путне мреже и улица у насељу,
- Планирање и изградња путне инфраструктуре у индустријским зонама и локацијама на којима се могу градити објекти у сврху привредног и пољопривредног развоја,
- Заштита животне средине од саобраћајног утицаја.



Слика 3. План улица у насељеном мјесту Лопаре

Функционалност локалне путне мреже не постиже се само изградњом нових, него и квалитетним одржавањем изграђених путева. Тиме се продужује вијек трајања путева и одгађа потреба њихове обнове, смањују погонски трошкови возила на путевима, те се повећава безбједност учесника у саобраћају. Тако да је планско и правовремено одржавање путне мреже од виталног значаја за развој локалне путне мреже и улица у насељу.

Број возила на путевима који се из године у годину повећава треба бити уско везан са интересима и потребама заштите животне средине, што значајно утиче на здравље и квалитет живота локалног становништва. Дакле, заштита животне средине



мора се једнако важно третирати, као и остали циљеви развоја локалне путне мреже и улица у насељу.

На основу података Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске у 2010. години на подручју општине Лопаре било је регистровано укупно 2.563 возила, а 2021. године 3.601 возило.

Постојећи капацитет саобраћајница претежно задовољава захтјеве саобраћаја који се одвија на њима, с тим да фреквенција претежно старијих возила кроз насеља ствара повећану буку и негативно утиче на квалитет ваздуха.

3.1 Путна мрежа на подручју општине Лопаре

Утврђивање и разврставање путева који егзистирају на територији општине Лопаре извршено је следећим одлукама:

- ❖ Одлуком о разврставању јавних путева („Службени гласник Републике Српске”, број: 95/19) којом су јавни путеви разврстани на:
 1. (М-I) - Магистрални путеви првог реда,
 2. (М-II) - Магистрални путеви другог реда,
 3. (Р-I) - Регионални путеви првог реда и
 4. (Р-II) - Регионални путеви другог реда.
- ❖ Одлуком о разврставању локалних путева и улица у насељеним мјестима на територији општине Лопаре („Службени гласник општине Лопаре”, број: 4/21) којом су исти разврстани на:
 1. (ЛП) - Примарни локални путеви,
 2. (ЛСП) - Секундарни локални путеви и
 3. Улице у насељеним мјестима.

Државну путну мрежу на територији општине Лопаре чине:

Нова ознака	Стара ознака	Категорија пута	Дужина дионице / пута
		МАГИСТРАЛНИ ПУТ ПРВОГ РЕДА (М-I)	18.285 km
113	М-18	Тобут - Прибој 1 - Прибој 2 - граница РС/ФБиХ (Бањ брдо)	18.285 km
		РЕГИОНАЛНИ ПУТЕВИ ПРВОГ РЕДА (Р-I)	43.016 km
4102	Р-456	Граница РС/ФБиХ (Шибошница) - Пипери - Мачковац - Лопаре – Заједнице - Прибој 2	20.028 km



4103	P-458	Граница РС (Површнице) - Лопаре, Мачковац - граница РС/ФБиХ (Челић), граница РС/ФБиХ (Челић) - Пукиш граница са БД БиХ	18.160 km
4104	P-459a	Бобетино Брдо - Доња Буковица	4.828 km
		РЕГИОНАЛНИ ПУТЕВИ ДРУГОГ РЕДА (P-II)	25.067 km
4503	P-459	Пипери - граница РС/ФБиХ (Лукавица), граница РС/ФБиХ (Миросавци) - Бобетино Брдо - Угљевичка Обријеж	16.434 km
4505	Л009	Тобут - Заједнице	8.633 km

МАГИСТРАЛНИ ПУТ ПРВОГ РЕДА М1-113 (М-18) Бијељина - Тузла

Магистрални пут првог реда М1-113 (М-18) Бијељина - Тузла једним дијелом је лоциран на територији општине Лопаре, и то на дионици од Потраши до краја Тобута, односно до границе са општином Угљевик, са прекидом на подручју насељеног мјеста Мезграја (територија општине Угљевик), у дужини од око 18,0 km.

РЕГИОНАЛНИ ПУТ ПРВОГ РЕДА P1-4102 (P-456) Прибој - Лопаре - Пипери

Регионални пут првог реда P1-4102 (P-456), Каракај – Сапна – Прибој – Лопаре – Пипери – Шибосница – Брезје – Подорашје – Превиле у дужини од око 20,0 km на територији општине Лопаре.

РЕГИОНАЛНИ ПУТ ПРВОГ РЕДА P1-4103 (P-458) Тузла - Лопаре - Брчко

Регионални пут првог реда P1-4103 (P-458), Симин Хан – Лопаре – Челић – Брчко – Мост на Сави (правац Спачва) у дужини од око 18,0 km на територији општине Лопаре.

РЕГИОНАЛНИ ПУТ ПРВОГ РЕДА P1-4104 (P-459a) Б. Брдо - Доња Буковица

Регионални пут првог реда P1-4104 (P-459a), Челић – Буковица – Вршани у дужини од око 5,0 km на територији општине Лопаре.

РЕГИОНАЛНИ ПУТ ДРУГОГ РЕДА P2-4504 (P-459) Пипери - Лукавица, Миросавци - Пушковац

Регионални пут другог реда P2-4504 (P-459), Тузла – Докањ – Шибосница – Челић – Корај – Обријеж – Угљевик – Главичице (Шепак) у дужини од око 17,0 km на територији општине Лопаре.

РЕГИОНАЛНИ ПУТ ДРУГОГ РЕДА P2-4507 (Локални) Тобут - Заједнице

Регионални пут другог реда P2-4507 (Локални) Заједнице - Тобут, кроз Вукосавце, цијелом дужином од 8,61 km лоциран на територији општине Лопаре.



Чланом 16. став 4. Закона о јавним путевима („Службени гласник Републике Српске“, број: 89/13 и 83/19) управљање и повјеравање послова грађења, реконструкције, рехабилитације, одржавања и заштите мреже магистралних и регионалних путева врши Јавно предузеће „Путеви Републике Српске“ друштво са ограниченом одговорношћу Бања Лука (у даљем тексту: ЈП „Путеви Републике Српске“), те се наведени путеви у овом извјештају нису третирали.

Локална путна мрежа на територији општине Лопаре:

Одлуком о разврставању локалних путева и улица у насељеним мјестима на територији општине Лопаре („Службени гласник општине Лопаре“, број: 4/21), дефинисани су локални путеви (примарни и секундарни) и улице у насељеним мјестима, који су са техничким карактеристикама и описом стања пута, дати у следећим табелама:

ПРИМАРНИ ЛОКАЛНИ ПУТЕВИ

Као примарни локални путеви утврђени се путни правци у укупној дужини од 143,94 km и то:

1.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП13 Тобут - Милино Село до границе општина Лопаре и Угљевик на локалитету Удригово (Релеј) дужине 2,22 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 0,00 km¹; Макадамски застор - дужина: 2,22 km¹; Стање пута: Пут је у веома лошем стању. Комплетан пут је са макадамским застором који је цијелом дужином оштећен са појавом ударних рупа и канала по путу, посебно на успонима, који су последица испирања макадамског застора. Узрок: Атмосферски утицаји и неодржавање пута. Проходност: Пут је проходан уз појачан опрез. Потребна интервенција: Неопходно је насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
2.	Пут од раскршћа са магистралним путем I реда М1-113 (М18) Бијељина - Тузла, код куће Стјепановић Драгомира у Тобуту, преко засеока Трначко и Лазаревићи, до сеоског гробља дужине 2,25 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 1,07 km¹; Макадамски застор - дужина: 1,18 km¹; Стање пута: Дионица пута са асфалтним застором је у добром стању. На дијелу пута са макадамским застором присутне су мјестимично ударне рупе и канали по путу на успонима. Узрок: Атмосферски утицаји и неодржавање пута. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	



3.	Пут од раскршћа са магистралним путем I реда М1-113 (М18) Бијељина - Тузла, код школе у Пељавама, преко засеока Станкићи (Пељаве) и Мићића Хан (Тобут), до раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4102 (Р456) Прибој - Лопаре код куће Павловић Боре у Тобуту дужине 5,51 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,63 km¹; Макадамски застор - дужина: 1,88 km¹; Стање пута: Дионица пута са асфалтним застором из смјера Пељава је већим дијелом у добром стању. На потезу од Радића до Текића пут је лоциран на нестабилном терену те је константна појава улегнућа и напрснућа коловозног застора. На дијелу пута са макадамским застором присутне су ударне рупе и канали по путу на успонима. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
4.	Пут од раскршћа са магистралним путем I реда М1-113 (М18) Бијељина - Тузла, код куће Цвјетковић Миће у Пељавама, поред куће Делић Љубе и гробља Мирковићи, преко Рикића нумере, до раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4102 (Р456) Прибој - Лопаре на локалитету Панићи у Прибоју дужине 4,55 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 2,05 km¹; Макадамски застор - дужина: 2,50 km¹; Стање пута: Дионица пута са асфалтним застором је у релативно добром стању. На неколико локација је уочено улегнуће асфалта и појава мрежастих пукотина, као и пукнуће по средини коловоза на локалитету „Делићи“. Након асфалтне дионице у смјеру Прибоја један дио пута није насут каменим материјалом, тако да је у кишном периоду пут непроходан за путничка м/в. Узрок: Нестабилан терен - клизиште. Проходност: Пут проходан и дијелом условно проходан. Потребна интервенција: Насипање земљаног дијела пута каменим материјалом, поправка оштећених дијелова асфалтне коловозне конструкције пута, те насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
5.	Пут од раскршћа са магистралним путем I реда М1-113 (М18) Бијељина - Тузла, код цркве у Прибоју, кроз Џемат, до Кршила, тј. границе општине Лопаре и општине Сапна (ФБиХ) дужине 4,38 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,92 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,46 km¹; Стање пута: Дионица пута са асфалтним застором је константно под утицајем дјеловања нестабилног терена који доводи до улегнућа асфалта на појединим локацијама. Изузетак је новоасфалтирана дионица од 1.350 метара. Дионица са макадамским застором је у лошем стању услед појаве ударних рупа и канала по путу, који су последица испирања макадамског застора. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Поправка оштећених дијелова асфалтне коловозне конструкције пута те насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
6.	Пут од раскршћа са магистралним путем I реда М1-113 (М18) Бијељина - Тузла, у Бријесту, преко



	Пајића, Којића, Гајића, Димитрића, Томића и Мраморја, до раскршћа са секундарним локалним путем ЛСП.Р.05 Подгора - Завршје на Савићима дужине 4,25 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 0,95 km¹; Макадамски/земљани застор - дужина: 3,30 km¹; Стање пута: Пут је дијелом асфалтиран, дијелом са макадамским застором, а дијелом земљани. Асфалтни дио пута који се наслања на магистрални пут је у одличном стању, док су на дијелу постојећег макадама присутне ударне рупе. Дионица без изведеног коловозног застора је проходна само у сушним периодима године. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходау уз појачан опрез, а дијелом је непроходау за путничка моторна возила. Потребна интервенција: Насипање ненасутих и оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
7.	Пут од раскршћа са магистралним путем I реда М1-113 (М18) Бијељина - Тузла, уз Ђерушу, преко Василића, Богдановића и Петковића, до Бусије дужине 8,06 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 2,47 km¹; Макадамски застор - дужина: 5,59 km¹; Стање пута: Асфалтни дио пута је у добром стању, с напоменом да на истом егзистира неколико клизишта и оштећења која се константно санирају. Макадамски дио пута је до засеока Петковићи у добром стању, док је дио после гробља насут тзв. „шкриљом“. Ова дионица до раскршћа са путем за засеок Ливаде је у релативно добром стању. Остатак пута до Бусије је наново изграђен те се очекује побољшање на овом дијелу трасе. Узрок: Атмосферски утицаји и радови на новој траси пута. Проходност: Пут проходау уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
8.	Пут од раскршћа са магистралним путем I реда М1-113 (М18) Бијељина - Тузла, код моста у Тасовцима (Прибој), до школе у Липовицама дужине 3,11 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,11 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Цијела дионица пута је асфалтирана и у добром је стању. На локалном путу је постављен дио потребне саобраћајне сигнализације. Проходност: Пут проходау.	
9.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4102 (Р456) Прибој - Лопаре до читаонице у Лабуцкој дужине 2,44 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 2,44 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Цијела дионица је са асфалтним застором. Због терена који је подложен клизању, а на коме је лоциран наведени пут, исти је константно изложен утицају природних непогода те је неопходна повремена санација. Тренутно, пут је у функционалном стању. Узрок: Клизиште. Проходност: Пут проходау уз опрез. Потребна интервенција: Поправка оштећених дијелова асфалтног коловозног застора и	



чишћење одводних канала поред пута.	
10.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда P1-4102 (P456) Прибој - Лопаре, код школе на Заједницама, изнад Керовића, до раскршћа са примарним локалним путем ЛП.03 Пељаве - Тобут, код куће Мићић Властимира у Тобуту, дужине 3,07 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,07 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Пут је у цјелости асфалтиран и у одличном је стању. Проходност: Пут проходан.	
11.	Пут од раскршћа са обилазницом (улицом Николе Пашића) у Лопарама, код сјеверног моста на ријеци Гњици, преко моста на Вукосавачком потоку, крај куће Митровић Винка (Савић Ранка) , кроз засеке Личинићи и Митровићи, те поред Музеја НОБ на Вукосавцима, до раскршћа са регионалним путем II реда P2-4505 Заједнице - Вукосавци - Тобут дужине 3,78 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,45 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,33 km¹; Стање пута: Дио пута са асфалтним застором је у добром стању, с изузетком пар ситних оштећења, а такође и дионица са макадамским застором у добром стању. Проходност: Пут проходан.	
12.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.11 (пут кроз Вукосавце), код куће Митровић Винка (Савић Ранка) , који се пружа границом између Вукосаваца и Пирковаца, преко засека Новаковићи, до раскршћа са примарним локалним путем ЛП.13 Тобут - Милино Село, на Ђатиновачи код куће Пајкановић Вујадина дужине 2,79 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 2,79 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Цијела дионица је са асфалтним застором и у релативно је добром стању (присутна су мања оштећења која се манифестују као улегнућа на дијелу нестабилног терена, ако и мјестимична појава мрежастих пукотина). Узрок: Клизиште, тј. нестабилан терен. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Праћење стања и санација асфалтног коловозног застора, као и чишћење одводних канала поред пута.	
13.	Пут од раскршћа са регионалним путем II реда P2-4505 Заједнице - Вукосавци - Тобут, код куће Керовић Драгомира у Тобуту, преко Ђатиноваче, Лазића и Јовића, до раскршћа са примарним локалним путем ЛП.15 Шашуља - Корај код школе у Милином Селу дужине 8,95 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 1,81 km¹; Макадамски застор - дужина: 7,14 km¹; Стање пута: Макадамски дио пута до превоја Ђатиновача је у веома лошем стању. Дионица пута од превоја Ђатиновача и даље ка Милином Селу налази се у задовољавајућем стању и пут је проходан за саобраћај. Пут је дијелом асфалтиран и на тим дионицама је проходност одлична, али је асфалт међусобно неповезан. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
14.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда P1-4103 (P458) Лопаре - Брчко, код куће Лујић Цвике у



	Пирковцима, кроз Тисовицу и Савиће, до раскршћа са примарним локалним путем ЛП.13 Тобут - Милино Село на Лазићима у Милином Селу дужине 4,70 km ¹
	Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 1,76 km¹; Макадамски застор - дужина: 2,94 km¹; Стање пута: Пут је на више мјеста преузак за нормално функционисање саобраћаја. Асфалтирани дио пута је у одличном стању, док се остатак пута с макадамским застором мора што прије санирати. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Проширење трасе, насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.
15.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4103 (Р458) Лопаре - Брчко у Шашуљи, преко жељезног моста, кроз Миросавце и Милино Село, до раскршћа са регионалним путем II реда Р2-4504 (Р459) Миросавци - Угљевик у Корају дужине 6,57 km ¹
	Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 5,30 km¹; Макадамски застор - дужина: 1,27 km¹; Стање пута: Асфалтирани дио пута је у релативно добром стању, с напоменом да на великом дијелу пута нису уређене банке, те постоји могућност подлокавања асфалта и самим тим и оштећења истог, док је дионица с макадамским застором у лошем стању и отежано је одвијање саобраћаја. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником, уређење банкина поред асфалта и чишћење одводних канала поред пута.
16.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.15 Шашуља - Корај, код куће Миловановић Раде у Миросавцима, поред читаонице и школе у Миросавцима, до раскршћа са примарним локалним путем ЛП.17 Корај - Гајеви - Миросавци, код куће Максимовић Пере у Миросавцима, дужине 5,46 km ¹
	Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 4,18 km¹; Макадамски застор - дужина: 1,28 km¹; Стање пута: На асфалтној дионици пута санирано је клизиште у Марићима, али су на више мјеста евидентирана улегнућа и пуцања самог асфалтног коловозног застора. На дионици с макадамским застором су евидентирани ударне рупе и канали по путу на успонима. Узрок: Атмосферски утицаји и клизиште. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Санација оштећеног коловозног асфалтног застора, те насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.
17.	Пут од раскршћа са регионалним путем II реда Р2-4504 (Р459) Миросавци - Угљевик, код трафостанице у Корају, преко Гајева, до раскршћа са истим регионалним путем, код куће Илић Слободана у Барама (Миросавци), дужине 5,24 km ¹
	Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 5,24 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Пут је у цјелости асфалтиран. И поред чињенице да је у цјелости реконструисан на путу су уочена улегнућа на асфалту, као и пукотине, а на мјестима чак и већа оштећења асфалта.



Узрок: Нестабилан терен. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Чишћење одводних канала поред пута, те праћење стања на асфалту и повремена санација.	
18.	Пут од раскршћа са регионалним путем II реда Р2-4504 (Р459) Миросавци - Угљевик, код продавнице у Пушковцу, поред школе у Пушковцу, до границе општине Лопаре са општином Угљевик (Малешевци) дужине 3,58 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,58 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Цијела дионица је с асфалтним застором и налази се у добром стању. Проходност: Пут проходан.	
19.	Пут („Стари бијели пут“) од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.18 Пушковац - Малешевци, код задружне штале у Пушковачкој ријеци у Пушковцу, до раскршћа са регионалним путем II реда Р2-4504 (Р459) Миросавци - Угљевик дужине 1,05 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 0,00 km¹; Макадамски застор - дужина: 1,05 km¹; Стање пута: Пут је у цјелости са макадамским застором са видљивим оштећењима. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
20.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4104 (Р459а) Мртваца - Доња Буковица, код управне зграде 33 „Букови“, кроз Бобетино Брдо, до границе општине Лопаре са општином Угљевик (Тутњевац) дужине 3,24 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,24 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Цијела дионица пута је с асфалтним застором и у добром је стању. Проходност: Пут проходан.	
21.	Пут од раскршћа са регионалним путем II реда Р2-4504 (Р459) Миросавци - Угљевик, на локалитету „Мртвичко поље“, кроз Мртвацу и Кореташе, до границе општине Лопаре са Брчко Дистриктом (Јасика) дужине 6,28 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 6,28 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Цијела дионица пута је с асфалтним застором и већим дијелом је у добром стању, али је уочена и појава неколико оштећења (рупа) у асфалту на овој дионици Узрок: Саобраћајно оптерећење. Проходност: Пут проходан. Потребна интервенција: Поправка оштећења на асфалту и чишћење одводних канала поред пута.	
22.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4104 (Р459а) Мртваца - Доња Буковица, код „Станаре“ у Мртвичком пољу, до раскршћа са примарним локалним путем ЛП.26 Грабовци - Мртваца - Посавци на локалитету „Благојевића брдо“ у Мртваци дужине 1,75 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 1,02 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,73 km¹;	



Стање пута: Асфалтни дио пута је у добром стању, док је остатак пута са макадамским застором у лошем стању. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
23.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.21 „Мртвичко поље“ - Мртваца - Кореташи – „Јасика“, код куће Зарић Николе, кроз Мртвацу, до границе општине Лопаре са Брчко Дистриктом (Ражљево) дужине 1,75 km¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 0,79 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,96 km¹; Стање пута: Асфалтни дио пута је у добром стању, док је остатак пута са макадамским застором у лошем стању. Узрок: Атмосферски утицаји и кориштење пута. Проходност: Пут проходан. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
24.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.21 „Мртвичко поље“ - Мртваца - Кореташи – „Јасика“, на локалитету „Митров хан“ у Кореташима, кроз Пукиш (преко Лугоњића), до раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4103 (Р458) Лопаре - Брчко, код цркве у Пукишу, дужине 3,51 km¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 2,83 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,68 km¹; Стање пута: Дио пута са асфалтним застором налази се у добром стању, док је на дионици са макадамским застором уочена појава ударних рупа, а на дионици пута у Књегињићима у дужини од цца 240 метара, услед водене бујице дошло је до потпуног испирања коловозног застора, тако да је на појединим мјестима видљива постељица пута. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: На поменутој дионици пут тешко проходан за лака моторна возила, док је остатак пута проходан. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
25.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.21 „Мртвичко поље“ - Мртваца - Кореташи - „Јасика“, на подножју „Јовелића брда“, кроз Смиљевац, до раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4103 (Р458) Лопаре - Брчко, код ЗР - брента “Стјепаћ” у Пукишу, укључујући и крак од раскршћа са овим путем, поред куће Мирковић Ристе, до раскршћа са примарним локалним путем ЛП.26 Грабовци - Мртваца - Посавци, укупне дужине 5,27 km¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 5,27 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Наведени пут је у цјелости асфалтиран и у добром је стању. Проходност: Пут проходан.	
26.	Пут од границе општине Лопаре са ФБиХ (Грабовци), кроз Смиљевац и Мртвацу (центар) гдје се исти прекида на дијелу преклапања са примарним локалним путем ЛП.21, до границе са Брчко Дистриктом БиХ (Посавци) дужине 6,49 km¹



Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,51 km¹; Макадамски застор - дужина: 2,98 km¹; Стање пута: На дијелу пута са асфалтним застором уочене су појаве пукотина и улегнућа, док је дионица са макадамским застором највећим дијелом у веома лошем стању. Узрок: Атмосферски утицаји и неуређеност пута. Проходност: Пут проходан уз појачан опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута ријечним шљунком и туцаником, те чишћење одводних канала поред пута.	
27.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4103 (Р458) Лопаре - Брчко, код споменика у Брусници, поред цркве у Брусници и школе у Пиперима, до раскршћа са регионалним путем II реда Р2-4504 (Р459) Пипери - граница РС (Лукавица), код потпорног зида у пиперском засеоку Максимовићи, дужине 7,89 km¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 7,18 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,71 km¹; Стање пута: Дио пута који пролази кроз територију села Брусница са асфалтним застором је, и поред повремене санације већих оштећења, у лошем стању. Дионица пута кроз Пипере је у добром стању, осим мјестимичне појаве ударних рупа на дијелу пута са макадамским застором. Узрок: Атмосферски утицаји. Проходност: Пут проходан уз појачан опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и „крпљење“ оштећења на асфалту, те чишћење одводних канала поред пута.	
28.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда Р1-4102 (Р456) Лопаре - Пипери, код куће Максимовић Миће у Јабланици, кроз Вакуф и Горњи Мачковац (воћњак), до спајања са истим путем на раскршћу код куће Симикић Љубе у Мачковцу дужине 6,62 km¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 4,34 km¹; Макадамски застор - дужина: 2,28 km¹; Стање пута: Дио пута који пролази кроз Вакуф са асфалтним застором је цијелом дужином испуцао са појавом три већа улегнућа, док се дионица са макадамским застором кроз Мачковац налази у релативно добром стању, осим дијела пута који је под сталним утицајем и дјеловањем клизишта, које је тренутно санирано и пут проходан. Дио пута који пролази кроз Мачковац са асфалтним застором је у релативно добром стању. Узрок: Клизиште. Проходност: Пут проходан уз појачан опрез. Потребна интервенција: Санација оштећених дијелова, како асфалтног, тако и туцаничког коловозног застора, те чишћење одводних канала поред пута.	
29.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.27 код школе у Пиперима, поред гробља у Доњим Пиперима, преко локалитета „Попов гроб“, кроз Јањиће и Максиће, до „Спасојевића брда“ у пиперском засеоку Спасојевићи дужине 4,80 km¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 3,80 km¹; Макадамски застор - дужина: 1,00 km¹; Стање пута: Општа карактеристика овог пута су улегнућа и оштећења од клизишта која се морају константно санирати. На макадамском застором су присутне ударне рупе. Узрок: Атмосферски утицаји и клизиште.	



Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута, те санација асфалтног застора који је оштећен клизиштем.	
30.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда P1-4102 (P456) Лопаре - Пипери у Јанковићима (Јабланица), преко Абаџића (Јабланица) и Антића (Пипери), до границе општине Лопаре са ФБиХ (Шибошница) дужине 8,54 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 8,54 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Овај пут је у цјелости асфалтиран и налази се у добром стању, осим дијела од Пипера ка Шибошници због појаве пукотина на путу. Узрок: Клизиште и похабаност пута. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Санација оштећења на асфалтном коловозном застору.	
31.	Пут од раскршћа са примарним локалним путем ЛП.30 Јабланица - Пипери у јабланичком засеоку Абаџићи, преко Тодића и Наранџића, до раскршћа са регионалним путем I реда P1-4102 (P456) Лопаре - Пипери код куће Максимовић Миће у Јабланици дужине 2,38 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 0,71 km¹; Макадамски застор - дужина: 1,67 km¹; Стање пута: На већем дијелу путу са макадамским застором присутне су ударне рупе и витоперење коловозне конструкције. Узрок: Атмосферски утицаји и клизиште. Проходност: Пут проходан уз опрез. Потребна интервенција: Насипање оштећених дијелова пута туцаником и чишћење одводних канала поред пута.	
32.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда P1-4102 (P456) Лопаре - Пипери, код моста на Јабланичкој ријеци, преко засеока Јокићи, Бојићи и Стевићи у Козјаку, те поред гробља у Козјаку, до куће Максимовић Цвјетана, на раскршћу са секундарним локалним путем ЛСП.К.01 Лопаре - Међедник дужине 2,45 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 2,45 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,00 km¹; Стање пута: Пут је у цјелости асфалтиран и у релативно је добром стању осим мјестимичних појава улегнућа и пукотина. Проходност: Пут проходан.	
33.	Пут од раскршћа са регионалним путем I реда P1-4103 (P458) Тузла - Лопаре, код куће Петковић Милана у Лопаре Селу, до куће Зекић Благоја у Коњиковићима дужине 1,01 km ¹
Уређеност пута: Асфалтни застор - дужина: 0,77 km¹; Макадамски застор - дужина: 0,24 km¹; Стање пута: Дио пута који је асфалтиран у одличном је стању. И макадамска дионица је релативно добра. Проходност: Пут проходан.	



СЕКУНДАРНИ ЛОКАЛНИ ПУТЕВИ

Као секундарни локални путеви утврђени се путни правци у укупној дужини од 254,23 km и то:

А.	У оквиру н. м. Бобетино Брдо	5 путева у дужини од	5,74 km	од чега је асфалтирано 2,82 km
Б.	У оквиру н. м. Бријест	2 пута у дужини од	3,02 km	од чега је асфалтирано 0,13 km
В.	У оквиру н. м. Брусница	5 путева у дужини од	5,15 km	од чега је асфалтирано 4,45 km
Г.	У оквиру н. м. Вакуф	2 пута у дужини од	1,59 km	од чега је асфалтирано 1,53 km
Д.	У оквиру н. м. Вукосавци	4 пута у дужини од	5,10 km	од чега је асфалтирано 0,00 km
Ђ.	У оквиру н. м. Јабланица	7 путева у дужини од	15,00 km	од чега је асфалтирано 4,83 km
Е.	У оквиру н. м. Козјак	5 путева у дужини од	5,95 km	од чега је асфалтирано 3,22 km
Ж.	У оквиру н. м. Корај	19 путева у дужини од	26,37 km	од чега је асфалтирано 0,34 km
З.	У оквиру н. м. Кореташи	3 пута у дужини од	4,82 km	од чега је асфалтирано 0,00 km
И.	У оквиру н. м. Лабуцка	6 путева у дужини од	10,34 km	од чега је асфалтирано 0,00 km
Ј.	У оквиру н. м. Липовице	7 путева у дужини од	16,74 km	од чега је асфалтирано 1,88 km
К.	У оквиру н. м. Лопаре Село	9 путева у дужини од	18,56 km	од чега је асфалтирано 5,49 km
Л.	У оквиру н. м. Мачковац	1 пут у дужини од	1,11 km	од чега је асфалтирано 0,26 km
Љ.	У оквиру н. м. Милино Село	2 пута у дужини од	5,77 km	од чега је асфалтирано 1,30 km
М.	У оквиру н. м. Миросавци	3 пута у дужини од	5,36 km	од чега је асфалтирано 1,07 km
Н.	У оквиру н. м. Мртваца	9 путева у дужини од	7,96 km	од чега је асфалтирано 0,92 km
Њ.	У оквиру н. м. Пељаве	6 путева у дужини од	7,43 km	од чега је асфалтирано 1,45 km
О.	У оквиру н. м. Пипери	7 путева у дужини од	8,40 km	од чега је асфалтирано 4,45 km
П.	У оквиру н. м. Пирковци	11 путева у дужини од	14,24 km	од чега је асфалтирано 4,96 km
Р.	У оквиру н. м. Подгора	6 путева у дужини од	12,92 km	од чега је асфалтирано 3,14 km
С.	У оквиру н. м. Потраш	4 пута у дужини од	6,39 km	од чега је асфалтирано 0,00 km
Т.	У оквиру н. м. Прибој	15 путева у дужини од	19,88 km	од чега је асфалтирано 3,50 km
Ћ.	У оквиру н. м. Пукиш	2 пута у дужини од	2,99 km	од чега је асфалтирано 2,20 km
У.	У оквиру н. м. Пушковац	8 путева у дужини од	9,81 km	од чега је асфалтирано 2,60 km



Ф.	У оквиру н. м. Смиљевац	1 пут у дужини од	2,16 km	од чега је асфалтирано 0,00 km
Х.	У оквиру н. м. Тобут	20 путева у дужини од	29,50 km	од чега је асфалтирано 5,28 km
Ц.	У оквиру н. м. Коњиковићи	2 пута у дужини од	1,93 km	од чега је асфалтирано 0,00 km

Укупно је асфалтирано секундарних локалних путева **55,82 km**.

УЛИЦЕ У НАСЕЉЕНИМ МЈЕСТИМА

А.	У оквиру насеља градског карактера Лопаре:	
01.	Улица „Цара Душана“, главна улица Лопара, дужине	3.087 m
02.	Улица „Николе Тесле“ дужине	262 m
03.	Улица „Милоша Црњанског“ дужине	958 m
04.	Улица „Живојина Мишића“ дужине	673 m
05.	Улица „Вука Стефановића Караџића“ дужине	451 m
06.	Улица „Треће мајевичке бригаде“ дужине	750 m
07.	Улица „Десанке Максимовић“ дужине	136 m
08.	Улица „Др Боривоја Боре Павловића“ дужине	562 m
09.	Улица „Степе Степановића“ дужине	351 m
10.	Улица „Мајевичких бригада“ дужине	505 m
11.	Улица „Краља Петра I“ дужине	113 m
12.	Улица „Николе Пашића“ дужине	1.259 m
13.	Улица „Николаја Велимировића“ дужине	325 m
14.	Улица „9. јануара“ дужине	397 m
15.	Улица „Петра Кочића“ дужине	99 m
16.	Улица „Исидоре Секулић“ дужине	100 m
17.	Улица „Јована Дучића“ дужине	102 m
18.	Улица „Краља Милутина“ дужине	196 m
19.	Улица „Патријарха Павла“ дужине	347 m
20.	Улица „Доситеја Обрадовића“ дужине	570 m
21.	Улица „Цара Лазара“ дужине	359 m



22.	Улица „Милоша Обилића“ дужине	278 m
23.	Улица „Владике Његоша“ дужине	170 m
24.	Улица „Видовданска“ дужине	296 m
25.	Улица „Васе Пелагића“ дужине	152 m
26.	Улица „Радомира Путника“ дужине	78 m

Б.	У оквиру насеља Корај:	
01.	Улица „Академика Мидхата Бегића“ дужине	1.936 m
02.	Улица „Бегића махала“ дужине	450 m
03.	Улица „Башић махала“ дужине	752 m
04.	Улица „Исламовићи“ дужине	178 m
05.	Улица „Ковачевићи“ дужине	100 m
06.	Улица „Гајевска“ дужине	879 m
07.	Улица „Мујановићи“ дужине	307 m
08.	Улица „Доња махала“ дужине	835 m
09.	Улица „Калат“ дужине	946 m
10.	Улица „Мурселовић махала“ дужине	709 m
11.	Улица „Калдрма“ дужине	329 m
12.	Улица „Коњић махала“ дужине	284 m
13.	Улица „Дајанкуша“ дужине	184 m
14.	Улица „Адемовићи“ дужине	261 m

В.	У оквиру насеља Прибој:	
01.	Улица „Друге мајевичке бригаде“ дужине	2.378 m
02.	Улица „Лопарска“ дужине	1.651 m
03.	Улица „Доктора Боровоја Павловића“ дужине	196 m
04.	Улица „Вељка Чубриловића“ дужине	345 m
05.	Улица „Ратка Петровића“ дужине	578 m
06.	Улица „Гаврила Принципа“ дужине	490 m
07.	Улица „Мајевичка“ дужине	190 m



08.	Улица „Прибојска“ дужине	131 m
09.	Улица „Милоша Обилића“ дужине	320 m

Извор: Извјештај о стању путне мреже на подручју општине Лопаре (пресјек са 28.02.2023.г.)

3.2. Саобраћајна сигнализација - вертикална и хоризонтална сигнализација

Једно од основних средстава које се користи за регулисање кретања саобраћаја на саобраћајним мрежама, означавање опасних мјеста и елементи за упућивање корисника до жељених циљева јесте вертикална и хоризонтална саобраћајна сигнализација. Намјена вертикалних саобраћајних знакова је да буду уочљива, видљива, читљива и разумљива свим корисницима у саобраћају и да им пружи јасну, правовремену комплетну информацију за безбиједно и сигурно кретање по саобраћајној мрежи града.

Код вертикалне сигнализације постоји проблем неодговорних грађана који их константно уништавају и оштећују што значајно утиче на безбједност учесника у саобраћају, а и на локални буџет. Бициклически саобраћај на подручју општине Лопаре није развијен. Према географским карактеристикама општине, постоје добри предуслови за развој бициклическог саобраћаја на подручју општине.

Проблеми паркинг простора на подручју општине Лопаре огледа се у томе што поједине локације не располажу са довољним бројем паркинг мјеста, и то локације са стамбеним садржајем.

3.3. Животна средина и саобраћај

Поред многобројних индустријских постројења, хемијских прерађивача, произвођача сировина и топлотне енергије и др., саобраћај представља један од највећих загађивача природне околине. Његово негативно дејство испољава се на више начина преко загађивања ваздуха, воде и тла, велике буке, заузимања земљишта и животног простора, потреса (вибрација), успорења у одвијању путничких и робних токова (загушења), великих ризика од превоза опасних материја и др. Ваздух се загађује испуштањем штетних издувних гасова – угљен монооксида, оксида азота, сумпор диоксида, једињења угљеноводоника, алкалних једињења, честица прашине, олова и сл. Сви ови гасови врло неповољно утичу на човјеково



здравље (неки од њих имају изражено канцерогено дејство). Кисеоник, као један од најважнијих елемената за живот на земљи, све је загађенији другим отровним гасовима и све га је мање.

Поред непланског уништавања шума (произвођача кисеоника), саобраћај односно сва транспортна средства са течним погонским горивом троше огромну количину кисеоника, што се нарочито осећа у густо насељеним местима са великим бројем моторних возила. Загађивање воде и тла такође произилази и од саобраћаја, због избацивања хемијских супстанци и испуштања отровних гасова.

Бука представља све већи проблем, постаје све јача и несноснија, изазивајући многе негативне последице, хормоналне и органске поремећаје код људи. Саобраћај је највећи узрочник буке која расте у зависности од врсте и броја транспортних средстава, структуре саобраћајних средстава, брзине, подлоге путева, локације путева и пруга и сл. Загушења у саобраћају, која су веома изражена у тзв. периодима вршног оптерећења, врло штетно делују на животну средину и изазивају многе негативне последице, као што су додатна потрошња горива, додатно загађења ваздуха, закашњења на посао и школу, проблеми у снабдевању – трговини и у производњи, смањења обрта и ефеката транспортних средстава и др.

Загађеност ваздуха можемо посматрати са три аспекта:

- заштита здравља људи
- заштита екосистема
- заштита материјалних добара.

Претходно наведено уједно представља и основу за постављање норматива за одређивање степена загађеости у ваздуху.

Фактори који утичу на ниво загађености ваздуха су:

- квалитет горива које се користи
- старост и квалитет возила
- организованост градског саобраћаја
- положај града или општине
- метеоролошке прилике
- пропусна моћ улица.

Штетне материје које се испуштају из мотора са унутрашњим сагоријевањем су:

- угљен моноксид
- бензен
- азот диоксид
- формалдехид



- токсични метали
- полициклични ароматични угљоводоници.

Стратегија ЕУ за побољшање квалитета ваздуха садржи кључну саставницу нове оквирне директиве о управљању квалитетом ваздуха у градовима. Она намеће строге услове праћења низа полутаната, као и обавезу израде планова дјеловања за рјешавање проблема лошег квалитета ваздуха са краткорочним и дугорочним мјерама. Могућност која је понуђена градским властима оквирном директивом, јесте обустава саобраћаја моторним возилима или обустава других активности у случају преласка граничних вриједности.

4. ПРИОРИТЕТИ РАЗВОЈА ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА И УЛИЦА

Приликом дефинисања приоритета развоја мреже локалних путева и улица потребно је водити рачуна о одређеним принципима. Није сврсисходно посматрати све локалне путеве и улице као саобраћајнице једнаког приоритета. Не само због ограничених финансијских средстава намијењеним развоју мреже, већ и због чињенице да није цјелокупна мрежа саобраћајница равномјерно саобраћајно оптерећена, односно једнако кориштена од стране корисника услуга мреже. Наиме, важно је имати у виду колико је саобраћајно оптерећен сваки од локалних путева и улица, те и то имати у виду приликом формирања листе приоритета за изградњу, реконструкцију, рехабилитацију и одржавање.

Корисно је имати у виду да подизање нивоа услуге може бити постигнуто и мањим интервенцијама на мрежи, а не обавезно већим инвестицијама дуж цјелокупне дионице или одсјека. У домену интервенција мањег финансијског обима, нарочито се треба обратити пажња на:

- ~ модернизацију дијела мреже локалних путева или улица, који још немају савремени асфалтни коловозни застор,
- ~ изградњу или реконструкцију банкина, тамо гдје не постоје или су оштећене,
- ~ реконструкцију траса садашњих дионица, почевши од реконструкције оштрих кривина и проширења коловоза у кривинама, како би се обезбиједила несметана проходност мјеродавног моторног возила итд.

Описаним интервенцијама би се релативно ниским обимом инвестирања осјетно повећао капацитет саобраћајница, повећао ниво услуге, повећао ниво безбједности саобраћаја, а смањили експлоатациони трошкови у саобраћајном току.



Неоптимизованим режимом одржавања се скраћује експлоатациони период мреже саобраћајница и скраћују временски интервали између потребе потпуне реконструкције коловозне конструкције. На тај начин се генерише потреба све скупљег одржавања мреже а у условима ограничења расположивих финансијских средстава.

Како је већ раније наведено, принцип развоја мреже локалних путева и улица ће бити заснован на приједлогу мреже у границама процијењених расположивих финансијских средстава.

С тим у вези, приједлог развоја мреже локалних путева и улица ће бити развијен на бази следећа три критеријума:

- ~ Критеријум саобраћајног оптерећења,
- ~ Критеријум социо – економске (тзв. друштвене) оправданости и
- ~ Критеријум расположивости финансијских средстава.

Критеријум саобраћајног оптерећења

Критеријум саобраћајног оптерећења је чисто функционални критеријум у процесу вредновања саобраћаја. Он се руководи достигнутим и прогнозираним односом између мјеродавног часовног саобраћајног оптерећења и капацитета саобраћајнице. Временом, порастом обима саобраћајног оптерећења, тај однос квантитативно постаје све ближи броју 1, односно засићењу од 100%. Наравно, зависи од пуно фактора да ли ће се достићи приближно толика вриједност.

На мрежи локалних путева, са великом густином вјероватноће, може се тврдити да се такав сценарио не може јавити. Затим се на основу тог и још неких показатеља утврђује ниво услуге саобраћајнице. Важећом законском регулативом су дефинисани минимални и максимални прихватљиви нивои услуге, прве и циљне године планског периода, те се сходно томе оцјењује када је тренутак да се покрену активности повећања капацитета одређене саобраћајнице. Анализом и прогнозом раста саобраћајног оптерећења, на мрежи локалних путева и улица, те познавањем капацитета истих, дефинише се динамика развоја мреже.

Критеријум социо – економске (тзв. друштвене) оправданости

Предметни критеријум представља неку врсту надограђеног претходног критеријума. Наиме, претходни критеријум посматра само да ли је достигнут одређени степен засићења или је неки други мјеродавни експлоатациони показатељ достигао граничну вриједност. Када се то деси, претходни критеријум иницира потребу



повећања капацитета саобраћајнице.

Међутим, постоје и други аспекти од којих зависи да ли ће се друштво опредјелити да покрене такве активности. Један од њих је и да ли постоји оправданост тога. А предуслов за провјеру оправданости су израђена планска, техничка и студијска документација, на основу којих се добијају подаци каква би то била интервенција и колике трошкове би генерисала. Резултат овакве анализе је оцјена да ли је нешто оправдано (исплативо) радити.

Критеријум расположивости финансијских средстава.

Изузетно важан аспект је постојање или непостојање расположивости финансијских средстава. Наиме, претходна два критеријума су имала фокус на постојању одговарајућег степена засићења или на постојању одређеног степена оправданости да се покрене повећање капацитета саобраћајнице. Међутим, ни један од њих не значи много уколико не постоје расположива финансијска средства да се активности реализују. Располагање одговарајућим финансијским средствима за планиране интервенције на мрежи локалних путева и улица, расположивост тих средстава у времену када је потребно интервенисати на мрежи, уз прихватљиве трошкове капитала (ако је у питању кредитно задужење) је од пресудног утицаја на развој мреже.

С тога, дилеме које се јављају у домену финансирања развоја мреже осјетно су комплексније од оних заснованих на постојању или непостојању испуњености саобраћајних критеријума или критерија социо – економске (тзв. друштвене) оправданости. Управо из наведених разлога, имплементација критеријума расположивости финансијских средстава захтијева већу пажњу и дубљу анализу.

Од оптималне динамике улагања у развој мреже до пројекције каснијих трошкова и користи насталих експлоатацијом мреже те могућности да се задовоље саобраћајне потребе и изгради планирана дужина и структура мреже локалних путева и улица.



4.1. Потреба одржавања постојећих локалних путева и улица

Послови редовног одржавања локалних путева, улица у насељу и објеката на њима су:

- ~ планирање радова одржавања локалних путева, улица у насељу и путних објеката и одвијања саобраћаја на њима,
- ~ извођење радова на одржавању локалних путева, улица у насељу и путних објеката,
- ~ одржавање локалних путева, улица у насељу и путних објеката у зимским условима,
- ~ стручни надзор и контрола извођења радова (контрола квалитета и квантитета уграђених материјала и изведених радова), одржавања локалних путева, улица у насељу и путних објеката,
- ~ стручни надзор и контрола изведених радова одржавања локалних и некатегорисаних путева и улица у насељу,
- ~ обезбјеђење уклањања оштећених и напуштених возила и других ствари са локалних и некатегорисаних путева и улица у насељу,
- ~ обавјештавање јавности о стању проходности локалних и некатегорисаних путева и улица у насељу, ванредним догађајима и метеоролошким условима значајним за одвијање саобраћаја,
- ~ вођење евиденције о локалним и некатегорисаним путевима и улицама у насељу и путних објеката на њима и
- ~ други послови којима се обезбјеђује несметан и безбједан саобраћај на локалним и некатегорисаним путевима и улицама у насељу.

Редовно одржавање локалних путева и улица у насељима, подразумијева радове санације локалних путева и улица, чишћење и одржавање одводних јарака и пропуста, прилагођавања саобраћајница лицима са посебним потребама у простору, одржавање саобраћајне сигнализације и сл.

Адекватним одржавањем мреже локалних путева и улица у насељима спречава се убрзано пропадање путне инфраструктуре и омогућава безбједно одвијање саобраћаја.



Циљеви одржавања и заштите локалних путева и улица су:

- ~ спречавање убрзаног пропадања локалних путева и улица и објеката на њима,
- ~ обезбјеђење што вишег нивоа безбједности саобраћаја,
- ~ минимизација трошкова експлоатације моторних возила и возила на моторни погон,
- ~ довођење путних елемената у пројектовано стање,
- ~ заштита животне средине од штеног утицаја пута и саобраћаја.

Оптимално одржавање локалних путева и улица се постиже израдом програма одржавања, базираног на познавању путних елемената свих локалних путева и улица, саобраћајног оптерећења на њима (обим и структура) те прогнозираног саобраћајног оптерећења на њима (обим и структура). Потребне годишње интервенције из домена одржавања се затим интегришу у једногодишње Програме заједничке комуналне потрошње.

У циљу достизања оптималног нивоа одржавања, неопходно је дефинисати:

- ~ параметре затеченог стања путних елемената на почетку сваког једногодишњег периода одржавања,
- ~ одређивање приоритетних нивоа одржавања по путевима и улицама, на нивоу мреже,
- ~ планирање износа финансијских средстава за одржавање, с обзиром на затечено стање путних елемената мреже и
- ~ очекиване параметре (пројекцију) стања путних елемената, на основу затеченог стања путних елемената и планираног улагања.

Редовно одржавање подразумијева редовно љетно и редовно зимско одржавање. Редовно зимско одржавање се примјењује услед посебних прилика на локалним путевима и улицама (настанак поледице, снијежне падавине и наноси, итд.). Зимско одржавање се спроводи у периоду од 1. јануара до 15. априла, те од 15. новембра до 31. децембра сваке календарске године. Циљ редовног одржавања је уклањање оборисних падавина и њихових посљедица на коловозу и другим саобраћајним површинама, те пратећим активностима, а које онемогућавају или отежавају одвијање безбједног саобраћаја моторних возила, возила на моторни погон, пјешака и бициклиста.



Редовно зимско одржавање обухвата сљедеће радове:

- ~ чишћење снијега са локалног пута или улице, саобраћајне сигнализације, улазно- излазних саобраћајних трака, проширења коловоза, прилаза контејнерима за одлагање комуналног отпада,
- ~ одвожење снијега,
- ~ провођење заштитних мјере против стварања поледице, сњежних наноса и сметова,
- ~ набавка и депоновање соли за спречавање клизавости саобраћајних површина и абразивног материјала,
- ~ уклањање возила остављених на коловозу која онемогућавају нормалну проходност и чишћење снијега,
- ~ постављање посебне саобраћајне сигнализације у случајевима примјене посебног режима саобраћаја или затварања дијела локалног пута или улице,
- ~ хитне поправке и интервенције у сврху осигурања одвијања саобраћаја (постављање заштитних и одбојних ограда, санација клизишта, одрона, потпорних зидова, ударних рупа и сл.),
- ~ информисање становништва о стању на локалним путевима и улицама,
- ~ осигуравање несметане одводње с коловоза за вријеме отапања снијега, чишћење ригола и саобраћајница од посипног и другог материјала,
- ~ чишћење саобраћајница по истеку уговорног периода и довођење у стање несметаног одвијања саобраћаја,
- ~ друге неопходне радње у циљу обезбјеђења проходности (уклањање дрвећа, грања и сл.) и
- ~ остале радове који су предвиђени Одлуком.

Предуслов за извођење радова из домена ванредног одржавања, је претходно израђена одговарајућа техничка документација.

Ванредно одржавање мреже локалних путева и улица, између осталог, подразумијева:

- ~ обнављање и замјену коловозног застора,
- ~ ојачање коловоза у сврху обнове и повећања носивости и квалитета вожње,
- ~ мјестимичне поправке коловозне конструкције локалног пута или улице, у сврху заштите и повећања њене носивости,
- ~ побољшање система одводње,
- ~ замјену, уграђивање нове и побољшане вертикалне саобраћајне



- сигнализације и опреме пута (километарски и смјероказни стубићи, заштитне ограде и слично) на већим дјеловима локалног пута,
- ~ санирање одрона и мањих клизишта,
 - ~ ублажавање нагиба покоса и остали радови на заштити косина од ерозије,
 - ~ санација потпорних и обложних зидова,
 - ~ заштиту пута од подлокавања,
 - ~ радове на уређењу зеленила у сврху биолошке заштите цесте, украшавања околине и заштите од сњежних наноса,
 - ~ појединачне корекције геометријских елемената пута (ублажавање оштрих кривина, уређење попречних нагиба, стајалишта уз пут или улицу и друго) са сврхом побољшања безбједности саобраћаја,
 - ~ уређење раскрсница у нивоу (обликовање, прегледност, уградња нове сигнализације и опреме) без већих конструктивних захвата,
 - ~ побољшање саобраћајних услова уређењем стајалишта, одморишта, пјешачких стаза, прелаза у насељима,
 - ~ обнову и постављање инсталација, опреме и уређења локалног пута и улице.

Као што се тежи дефинисању дугорочног програма развоја мреже локалних путева и улица, тежи се и дефинисању оптималног програма одржавања, заштите и експлоатације те мреже. С тим у вези потребно је недвосмислено одредити главне задатаке одржавања, те испунити техничке, економске, финансијске и административне предуслове за обављање потребних задатака.



5. СТРАТЕШКО ФОКУСИРАЊЕ

5.1. SWOT АНАЛИЗА

ОПШТА SWOT АНАЛИЗА ОПШТИНЕ ЛОПАРЕ	
СНАГЕ	СЛАБОСТИ
•Добра повезаност и приступачност града •Добра мрежа магистралних и регионалних путева •Добра повезаност центра и насеља на периферији града и села •Постоји свијест становништва о значају развоја саобраћаја •Значајна улагања из општинског буџета у развој саобраћаја •Геостратешки положај Лопара •Добро одржавање чистоће улица и зелених површина •Активна зимска служба на градском и сеоском подручју	•Неодговарајући профил појединих саобраћајница (не дозвољава изградњу тротоара, пјешачких површина, бициклических стаза) •Недовољна безбједност учесника у саобраћају на појединим локацијама •Саобраћајна култура и поштовање прописа на ниском нивоу •Недостатак паркинг простора •Неријешени имовинско правни односи •Неповољно урбанстичко наслеђе
МОГУЋНОСТИ	ПРИЈЕТЊЕ
•Заинтересованост државе да улаже у саобраћајни развој општине •Могућност кориштења међурегионалне сарадње •Могућност аплицирања пројеката код Европских фондова •Тренд употребе чистијих видова горива •Тренд употребе самоодрживих извора енергије	•Неадекватна примјена закона и прописа •Недовољна сарадња са републичким институцијама •Недовољна међуопштинска сарадња •Недовољна координација државног и локалног нивоа •Загађеност ваздуха •Климатске промјене •Цијена енергената



5.2. Стратешки фокуси

Приликом стратешког фокусирања настојале су се одредити кључне тачке Стратегије у смислу издвајања предности код развоја с једне стране и најкритичнијих проблема с друге стране које треба ријешити у наредном периоду.

Дакле, анализа постојећег стања локалних путева и улица, те кључни унутрашњи и спољашњи фактори (SWOT анализа) поставили су основ за дефинисање стратешких праваца развоја локалне путне мреже који су фокусирани на слиједећи начин:

- 1) Обезбједити квалитетно одржавање саобраћајне инфраструктуре;
- 2) Повећати ниво сигурности и безбједности у саобраћају;
- 3) Јачати ефикасност локалне путне мреже;
- 4) Смањење негативних штетних утицаја саобраћаја на животну средину.

5.3. Стратешки развојни циљеви

1. КВАЛИТЕТНО ОДРЖАВАЊЕ САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Овај циљ подразумијева:

1. Постојање планираног система превентивног одржавања заснованог на детаљно снимљеном стању саобраћајница,
2. Ефикасно организован систем корективног одржавања,
3. Постојање квалитетних извођача радова који се баве пословима нискоградње (саобраћајно грађевинарство).

Образложење:

Надлежно одјељење ће на основу стања локалних путева на подручју општине Лопаре систематски дјеловати на путну инфраструктуру у смислу предузимања конкретних активности на квалитетном одржавању саобраћајне инфраструктуре из њене надлежности, а у складу са Законом о јавним путевима РС и Одлуком о разврставању локалних путева и улица у насељеним мјестима на територији општине Лопаре („Службени гласник општине Лопаре“ бр. 4/21),



посебно имајући у виду врло честу појаву девастације локалних путева од стране појединих привредних субјеката.

Да би се девастација мреже локалних путева искоријенила или свела на најмању могућу мјеру неопходна је реализација сљедећих активности:

1. Имплементацијом одговарајућег правног оквира у циљу постизања ефикасности и брзине интервенције на спречавању даље узурпације и девастације путног земљишта,
2. Обавезивањем Одјељења за просторно уређење и стамбено – комуналне послове општине Лопаре да приликом издавања грађевинских и употребних дозвола инсистирају на строгој примјени Закона о грађењу и Закона о путевима, у смислу неопходности обезбјеђења, између осталог, и потребних саобраћајних сагласности као једног од предуслова за издавање предметних дозвола како би се спријечиле узурпације путног појаса, у случају када локални пут пролази кроз насељено мјесто.
3. Јачањем улоге урбанистичко - грађевинског инспектора у смислу потребе за превентивним дјеловањем приликом изградње у путном и заштитном појасу локалних путева,
4. Адекватним обиљежавањем путог појаса (путни биљези и сл.) у циљу спречавања даљих узурпација и девастације путева.

Реализацијом набројаних активности створиле би се претпоставке за квалитетнију заштиту путне инфраструктуре.

Реализација овог стратешког циља ће бити омогућена путем реализације сљедећих оперативних активности:

1. Користити предности тржишта у избору извођача у вези са радовима на саобраћајној инфраструктури,
2. Доследно контролисати поштовање уговора од стране свих партнера који изводе послове у вези са саобраћајном инфраструктуром.



2. ПОБОЉШАЊЕ СИГУРНОСТИ И БЕЗБИЈЕДНОСТИ У ЦИЉУ ОЧУВАЊА ЉУДСКИХ ЖИВОТА И МАТЕРИЈАЛНИХ ВРИЈЕДНОСТИ

Овај циљ подразумијева квалитетну саобраћајну инфраструктуру, без слабих мјеста, у смислу изазивања саобраћајних опасности, организовану и сталну техничко-технолошку контролу саобраћајница и возних средстава, јасне и прецизне процедуре везане за питања сигурности и безбиједности, организоване, опремљене и ефикасне службе интервенција код саобраћајних незгода.

3. ЕФИКАСНА ПУТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Овај циљ подразумијева:

1. Комерцијализацију активности које прате одржавање и изградњу саобраћајне инфраструктуре,
2. Одговорно коришћење саобраћајне инфраструктуре.

Образложење:

Службе одговорне за управљање путном инфраструктуром ће бити фокусиране искључиво на ефикасном коришћењу средстава и добијање максималне користи од тих средстава. То ће се остварити склапањем квалитетних уговора и праћењем њихове реализације, како би од привредних друштава, изабраних путем тендера, добили квалитетну услугу извођења радова (изградњу, редовно и периодично одржавање, одржавање током зимског периода, надзор радова, израда пројеката и сл.).

Ефикасност привредних друштава и њихове техничко и тржишно дисциплиновање се може постићи само кроз ефикасну контролу и транспарентно праћење, досљедну примјену потписаних уговора и инсистирање на одговорности. На овај начин најбоље ће се допринијети стварању тржишних услова у овом сегменту, штитити новац пореских обвезника и постићи квалитетна саобраћајна инфраструктура.

Квалитетно и одговорно коришћење саобраћајне инфраструктуре подразумијева дисциплиновано коришћење инфраструктуре у смислу поштовања пројектованих стандарда, што се посебно односи на осовинска оптерећења возних средстава, техничку исправност возних средстава, и у вези са њом, оштећења



инфраструктуре, пресијецању саобраћајница водовима, бригу о путном појасу око саобраћајница и приступним путевима и сл.

Реализација овог стратешког циља ће бити омогућена путем реализације следећих оперативних активности:

1. Обезбиједити избор најповољнијих пружоца услуга на тржишту и склапање уговора са њима, обезбиједити извршење свих функција у погледу прикупљања података, израда студија изводљивости, израде пројеката, извођење радова и надзора над истим,
2. Ревидирати дјелимично или у потпуности уговоре о одржавању локалне путне мреже у случају неквалитетног одржавања,
3. Имплементирати законски оквир који ће утицати на демотивисање превозника да „преоптерећују“ возила (наплата казни),
4. Дефинисати мјеста за контролу осовинског оптерећења,
5. Пооштрити контролу учесника у саобраћају у вези са обезбјеђењем терета у транспорту, чије испадање оштећује инфраструктуру и загађује околину.

4. МИНИМИЗИРАТИ НЕГАТИВАН УТИЦАЈ САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Овај циљ подразумијева:

1. Сачуван простор општине Лопаре и заштићена животна средина од негативних утицаја саобраћаја.

Образложење:

Кроз утврђивање највиших стандарда у планирању и пројектовању саобраћајне инфраструктуре, као и у њеном коришћењу обезбијеђени су механизми заштите простора и животне средине.

Сеоски туризам у наредном периоду могао би бити један од битних фактора економског развоја.

Основна питања на која се треба фокусирати је стриктна примјена правне регулативе у области локалне путне мреже, као и смањење њиховог негативног директног и индиректног утицаја на животне средине.



Реализација овог стратешког циља биће омогућена по основу реализације следећих оперативних активности:

1. У свим фазама и активностима везаним за саобраћај примјењивати највише стандарде заштите животне средине (технички стандард возних средстава, пројектовање траса, опреме и уређења, мјере интервенција код спречавања и ублажавања посљедица саобраћајних незгода),
2. Рехабилитовати, модернизовати и побољшати путну мрежу,
3. Промовисати и подићи ниво квалитета услуга у јавном друмском саобраћају.

Искуство је показало да два основна критеријума за реализацију стратегије, односно два најчешћа проблема планираној динамици и обиму имплементације стратегије, представљају рјешавање имовинско – правних односа и расположивост финансијских средстава.

Постојање нелегално изграђених објеката, у већем броју, често индукује озбиљне проблеме развоју мреже локалних путева и улица јер, са једне стране, својим положајем и габаритима нарушавају оптималну концепцију трасирања и капацитета саобраћајница, а са друге стране, онемогућавају изградњу саобраћајница. Стога су имовинско – правни односи, умјесто маргиналног значаја, постали један од кључних аспеката приликом развоја мреже. Додатно, динамика и обим развоја мреже су у нераскидивој вези са расположивошћу финансијских средстава, односно са процесом израде буџета и димензионисањем ставке буџета, која се тиче мреже локалних путева и улица. Стратегија мора бити заснована на реалним процјенама и могућностима, те је беспредметно доносити стратегију, динамику и обим њене имплементације, уколико иста није синхронизована са општинским буџетом.



6. АКЦИОНИ ПЛАН ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ

6.1 ИЗГРАДЊА И РЕКОНСТРУКЦИЈА

Акциони план за реализацију Стратегије обухватио је преглед свих планираних активности из домена ове стратегије.

Изградња и реконструкција локалних путева обухватила је преглед 37 локалних путних праваца на којима би се реализовала потпуна покривеност асфалтом. Такође, приказана су потребна финансијска средства. Финансијски оквир обухватио је планирана средства за финансирање у периоду од десет година.

Ред.бр.	Локални пут	Потребна финансијска средства (КМ)
1.	Асфалтирање пута Милино Село - Корај	200.000,00 КМ
2.	Изградња заобилазнице у Лопарама	1.500.000,00 КМ
3.	Изградња аутобуске станице у Лопарама	600.000,00 КМ
4.	Асфалтирање локалног пута у Вукосавцима	50.000,00 КМ
5.	Асфалтирање пута у Милином Селу (Бабајача)	70.000,00 КМ
6.	Асфалтирање пута Мачковац - Вакуф	140.000,00 КМ
7.	Асфалтирање пута у Пукишу	200.000,00 КМ
8.	Асфалтирање пута за Гудуру	40.000,00 КМ
9.	Асфалтирање пута у Бријесту (Пајићи – Томићи – Савићи)	150.000,00 КМ
10.	Асфалтирање пута Пипери - Брусница	700.000,00 КМ
11.	Асфалтирање пута Петрићи – Г. Јанковићи	300.000,00 КМ
12.	Асфалтирање пута у Пукишу (Гигићи)	80.000,00 КМ
13.	Реконструкција пута Подгора - Завршје	120.000,00 КМ
14.	Асфалтирање пута у Лабуцкој (од читаонице)	100.000,00 КМ
15.	Асфалтирање пута у Подгори (Ракићи)	500.000,00 КМ
16.	Асфалтирање пута у Кореташима (засеок Будеч)	200.000,00 КМ
17.	Асфалтирање пута у Миросавцима (црква-Пијесак)	150.000,00 КМ
18.	Санација некатегорисаних путева у Лабуцкој	34.000,00 КМ
19.	Асфалтирање пута у Тобуту (засеок Трначко)	150.000,00 КМ
20.	Асфалтирање пута Прибој - Бусија	100.000,00 КМ
21.	Асфалтирање улица у Прибоју (Ђокићи, Грујичићи)	100.000,00 КМ
22.	Изградња тротоара од Лопара према Мачковцу (дио од Циглане до моста)	80.000,00 КМ
23.	Изградња тротоара од Лопара према Веселиновцу	70.000,00 КМ



24.	Наставак изградње тротоара у Прибоју	200.000,00 КМ
25.	Изградња тротоара од Лопара до Горње Грађевине	60.000,00 КМ
26.	Асфалтирање пута у Пирковцима (мост – Дрпићи)	200.000,00 КМ
27.	Асфалтирање пута у Корају (Калат)	60.000,00 КМ
28.	Асфалтирање пута у Тобуту (Керовићи, Пирјаново брдо, Пељаве)	400.000,00 КМ
29.	Реконструкција пута Пипери – Шибовница (од Антића)	50.000,00 КМ
30.	Асфалтирање пута у Мртвици (према Бобетином Брду – Уимара)	100.000,00 КМ
31.	Асфалтирање пута у Мртвици (наставак пута од гробља и крак)	50.000,00 КМ
32.	Асфалтирање пута у Подгори (Манојловићи)	50.000,00 КМ
33.	Асфалтирање пута у Пирковцима (од моста према Стојановићима)	50.000,00 КМ
34.	Изградња тротоара у Мачковцу	80.000,00 КМ
35.	Изградња тротоара у Пељавама (од пута за Јасиковац до цркве)	80.000,00 КМ
36.	Изградња пута Удригово – Марјановићи у Пушковцу	100.000,00 КМ
37.	Изградња пута у Тобуту (од регионалног пута поред куће Аце Тодоровића до куће Милана Тодоровића)	20.000,00 КМ
УКУПНО:		7.134.000,00 КМ

Реализација Стратегије развоја локалних путева и улица на подручју општине Лопаре, за период од 2023. до 2032. године захтијева планирање средстава у буџету Општине Лопаре за ове намјене у наредних десет година.



7. ЗАКЉУЧЦИ И ПРЕПОРУКЕ

У ранијем периоду учињени су значајни напори на унапређењу квалитета мреже локалних путева и улица у насељу. Међутим, и поред тога, тренутно стање мреже локалних путева и улица у насељу није на завидном нивоу.

Приликом одржавања мреже локалних путева и улица у насељу, потребно је ускладити финансијска средства планирана у буџету са потребама одржавања. За градњу, реконструкцију и санацију локалних путева и улица у насељу потребно је обезбиједити финансијска средства, како би се квалитет саобраћаја подигао на виши ниво.

Потребно је напоменути да су за спровођење Стратегије развоја локалних путева и улица на подручју општине Лопаре од 2023. до 2032. године потребна значајна финансијска средства, која Општина Лопаре не може сама обезбиједити.