

PRIJEDLOG

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
HERCEGOVAČKO-NERETVANSKI KANTON
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I VEZA
MOSTAR

**STRATEGIJA RAZVOJA JAVNIH PUTEVA
NA PODRUČJU HNK
2020. – 2030.**

Mostar, 2020.



PRIJEDLOG

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
HERCEGOVAČKO-NERETVANSKI KANTON
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I VEZA
M O S T A R

**STRATEGIJA RAZVOJA JAVNIH PUTEVA
NA PODRUČJU HNK
2020. – 2030.**

Mostar, 2020.

SADRŽAJ:

Prvi dio: STRATEGIJA RAZVOJA JAVNIH PUTEVA NA PODRUČJU HNK 2020. – 2030.

- 1. UVOD**
- 2. METODOLOGIJA**
- 3. ANALIZA CILJEVA TRANSPORTNE STRATEGIJE FEDERACIJE BiH**
- 4. CILJEVI STRATEGIJE U HNK**
- 5. AKCIJSKI PLANovi (OPERATIVNI PROGRAMI)**
- 6. MJERE ZA PROVOĐENJE**

Drugi dio: PROSTORNO-SAOBRAĆAJNA STUDIJA PUTNE MREŽE HNK 2020. – 2030.

- 1. UVOD**
- 2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA**
 - 2.1 Opis putne mreže**
 - 2.2 Dosadašnje aktivnosti**
 - 2.3 Intenzitet saobraćaja**
 - 2.4. Ciljevi razvitka mreže javnih puteva prema Transportnoj strategiji F BiH 2016. 2030.**
 - 2.5 Utjecaj definiranih ciljeva u Transportnoj strategiji F BiH na postojeću i planiranu mrežu PUTEVA na području HNK**
- 3. KONCEPCIJA RAZVITKA CESTOVNE MREŽE NA PODRUČJU HNK**
 - 3.1 Formulacija i analiza scenarija**
 - 3.2 Konceptcija razvoja**
- 4. ZAKLJUČNO**

**Prvi dio: STRATEGIJA RAZVOJA JAVNIH PUTEVA
NA PODRUČJU HNK 2020. – 2030.**

Strategiju izradili: Stjepan Krasić, dipl. ing. i Kemal Šoljić, dr. sc.

1. UVOD

Skupština Hercegovačko-neretvanskog kantona je svojom Odlukom broj: 02-01-XXI-132/06 od 26. oktobra 2006. godine usvojila Strategiju razvoja javnih puteva na području HNK za period 2006. – 2020. godine. Izradi Strategije prethodila je izrada Prostorno-saobraćajne studije cestovne mreže HNK za isti period kao stručna podloga. Obzirom da je ciljna godina planskog razdoblja 2020. ukazuje se potreba ažuriranja Prostorno-saobraćajne studije i temeljem toga izrade Strategije razvoja javnih puteva na području HNK za novo plansko razdoblje 2020. – 2030. Vlada Hercegovačko-neretvanskog kantona je donijela Odluku o pristupanju izradi Strategije razvoja javnih puteva na području HNK za razdoblje 2020. - 2030. godine na 113. sjednici održanoj 20. decembra 2019. broj: 01-1-02-2889/19.

1.1 Saobraćajni položaj HNK

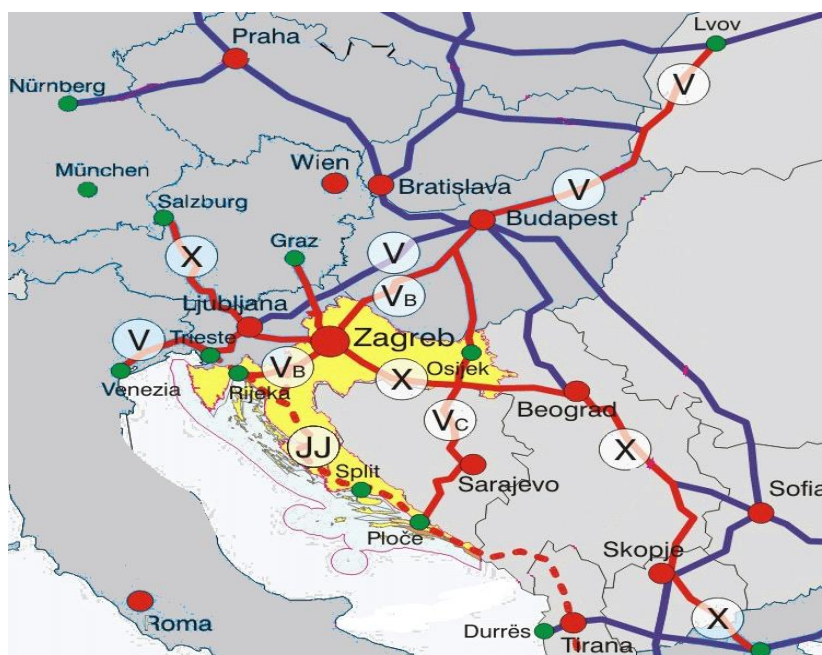
Hercegovina, položajno smještena na jugu BiH, graniči s Republikom Hrvatskom i Crnom Gorom. Bez obzira što se radi o 3 države, njihova južna područja čine prirodnu i saobraćajnu cjelinu (regiju) nekada zvana regija Južnog Jadrana. Saobraćajno povezivanje je jedino moguće riješiti promatrajući ovaj prostor kao prirodnu cjelinu. Hercegovačko-neretvanski kanton nalazi se u središnjem dijelu Hercegovine s Mostarom kao glavnim gradom i regionalnim centrom. U tom kontekstu logično je da ovaj kanton ima najveću potrebu usklađivanja saobraćajne infrastrukture na njenom području sa saobraćajnom infrastrukturom u navedenom okruženju.

Razvoj saobraćajne infrastrukture je indikator i preduslov privrednog razvoja, ali i pokretač opšteg društveno-ekonomskog interesa uopšte, pa tako i na području HNK. Ovo se posebno odnosi na saobraćajnu infrastrukturu visoke razine uslužnosti. Pri tom se treba voditi računa o održivom i uravnoteženom razvoju svih prostora.

Evropska unija definisala je politiku razvitka Transeuropske mreže za transport, energetiku i saobraćaj (TEN)¹, te je kasnijim odlukama (1692/96/EC i 1346/2001/EC) zacrtala ciljeve i prioritete u integriranju nacionalnih transportnih mreža u jedinstvenu Transeuropsku mrežu. Helsinškom deklaracijom iz 1997. godine Bosna i Hercegovina uključena je u Panevropsku transportnu mrežu proširenjem transportnog Koridora V granom C, koja iz luke Ploče kroz Bosnu i Hercegovinu i preko Osijeka u Hrvatskoj vodi do Budimpešte u Mađarskoj i spaja se s

Paneuropskim koridorom V. Koridor Vc svojim prolaskom kroz Hrvatsku povezuje se sa koridorom X na dionici Zagreb-Beograd.

U svom južnom dijelu, kroz Bosnu i Hercegovinu prolazi Jadransko-jonski autoput koji sa jedne strane povezuje BiH sa Hrvatskom i koridorom Vb, a s druge strane prema jugoistoku s Crnom Gorom, Albanijom i Grčkom i dalje prema Turskoj.



Slika 1.1: Položaj (pan)evropskih saobraćajnih koridora.

Saobraćajni opservatorij za Jugoistočnu Evropu (SEETO) je regionalna saobraćajna organizacija uspostavljena Memorandumom o saglasnosti (2004.) za razvoj Osnovne regionalne saobraćajne mreže Jugoistočne Evrope od strane vlada Hrvatske, Albanije, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Crne Gore, Srbije i privremene administrativne misije ujedinjenih nacija na Kosovu (UNMIK) te Evropske komisije.

Aktivnosti u okviru "Berlinskog procesa" imale su za cilj povećanje investicija u zemljama regije na polju infrastrukture, energetike i poljoprivrede. U tom smislu održano je više stručnih sastanaka s ciljem usaglašavanja osnovne transportne mreže Zapadnog Balkana. Prva konferencija o Zapadnom Balkanu (WB6) održana je u Berlinu 28.08.2014. godine. Nakon toga su slijedili radno-pripremni sastanci u Beogradu, Prištini i Briselu na razini ministara vanjskih poslova, saobraćaja i infrastrukture regije Zapadnog Balkana uz prisustvo evropskog

povjerenika za susjedske odnose i pregovore o proširenju. Nastavak je slijedio u Parizu 28. 07. 2015. godine na konferenciji u Beču te 04. 07. 2016. na sastanku lidera država zapadnog Balkana u Parizu. Predstavници WB6 i Evropske unije na konferenciji u Beču postigli su dogovor o indikativnom proširenju Transevropske saobraćajne mreže na Balkanu. Na temelju transportnog opservatorija za jugoistočnu Evropu (SEETO), 12. jula 2017. u Trstu osnovana je Transportna zajednica i ratifikovana od strane svih partnera (Odluka Vijeća (EU) 2019/392). Primjenjuje se u području cestovnog, željezničkog, unutarnjeg plovnog i pomorskog saobraćaja, a također ima za cilj razvijanje saobraćajne mreže između EU-a i šest zemalja zapadnog Balkana.

Cilj Transportna zajednica je izrada trajnog radnog plana za razvoj indikativnog TEN-T proširenja sveobuhvatnih i osnovnih mreža na zapadni Balkan, identificirajući prioritetne projekte od regionalnog značaja, koji će pridonijeti uravnoteženom održivom razvoju u smislu ekonomije, prostorne integracije, okolišnog i socijalnog utjecaja, kao i socijalne kohezije.

Najvažniji koridor u HNK je saobraćajni Koridor Vc koji obuhvata cestovni, željeznički, zračni i vodni saobraćaj. U cestovnom smislu on je definisan Odlukom o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na Koridoru Vc za razdoblje od 20 godina („Službene novine Federacije BiH“, broj 100/17 od 25. 12. 2017.) na razini BiH, a na razini Evrope kao ogranak Koridora V koji spaja Budimpeštu s lukom Ploče.

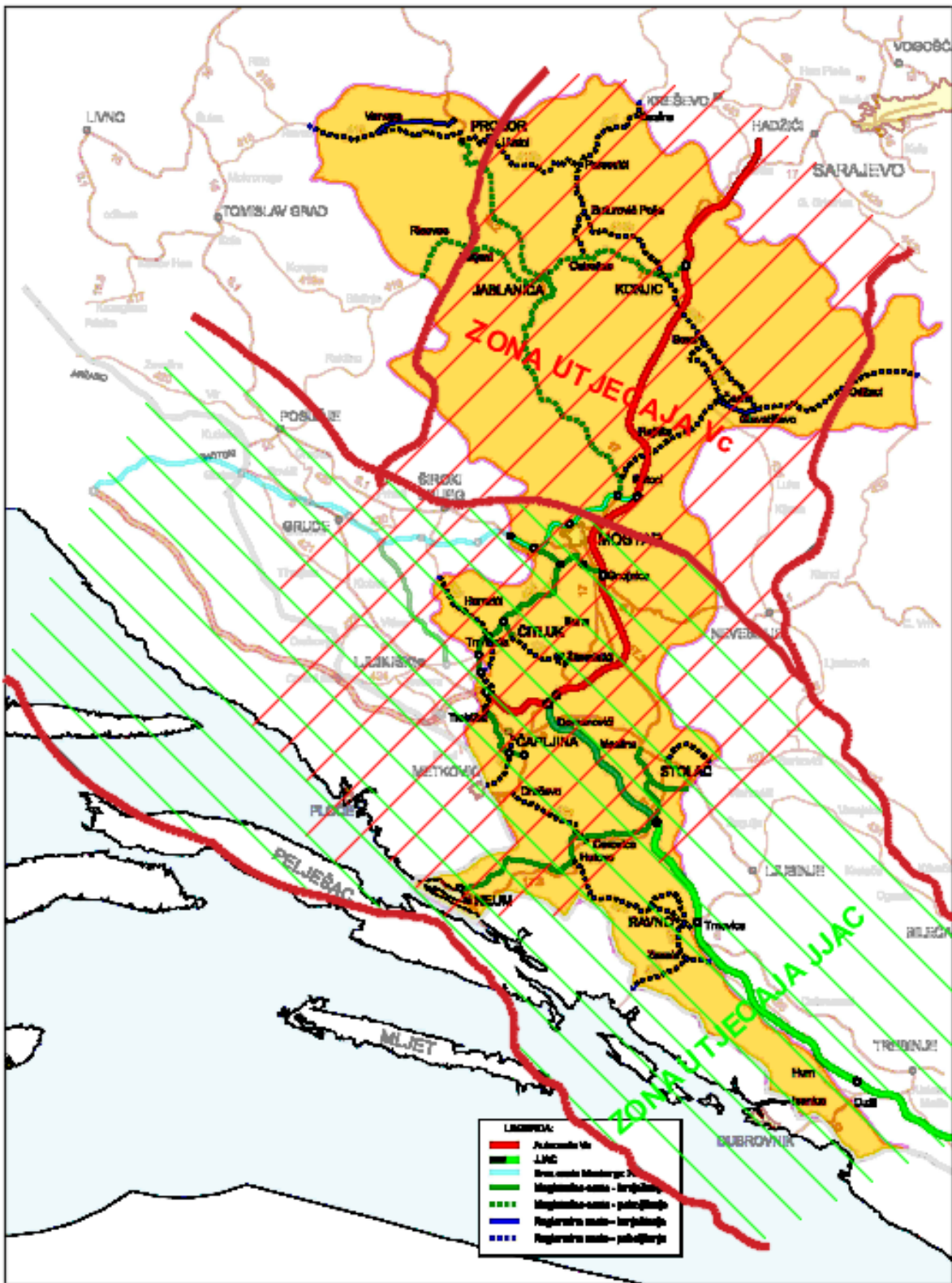
Sljedeći po hijerarhiji saobraćajni pravac (potencijalni koridor: cestovni, željeznički, energetski) je Jadransko-jonski autoput koja se s autoputom na Koridoru Vc spaja u interregionalnom čvoru Počitelj te nastavlja Popovim poljem do granice s Crnom Gorom. Ova dionica JJAC-a kroz BiH duljine cca 100 km predstavlja dio ukupne JJAC od Trsta u Italiji do Luke Igoumenitsa u Grčkoj duljine preko 1000 km. Pored toga što predstavlja dio globalnog saobraćajnog pravca istočne obale Jadranskog i Jonskog mora ovaj autoput zajedno s koridorom Vc u regionalnom smislu povezuje glavne gradove (Sarajevo, Podgorica i Tirana) te regionalne centre (Split, Mostar, Dubrovnik, Nikšić ...) kao i njihovo povezivanje s lukama Ploče, Bar, Drač što je jedan od glavnih ciljeva Berlinskog procesa odnosno novoosnovane Transportne zajednice.

Treći pravac iz ranga cesta visokog nivoa usluge je brza cesta čiji je početak na autocesti na koridoru Vc u čvoru Mostar sjever (definisano u ranije navedenom Prostornom planu) a završetak u opštini Grude na granici RH odnosno na autocesti A1 u RH (čvor Zagvozd).

Zračna luka Mostar nalazi se u gravitacionom području ova dva saobraćajna koridora (Vc i JJAC). Ima mogućnost direktnog priključka na glavnu željezničku prugu, nalazi se u neposrednoj blizini čvora na autocesti (Vc) Mostar-jug te je najbliža zračna luka koja je dobro povezana s Lukom Ploče. Te prednosti u razmatranom periodu upućuju na potrebu izrade novog strategijskog pristupa regionalnom razvoju intermodalne saobraćajne mreže kako bi se definisalo novo mjesto i uloga Zračne luke Mostar.

Važno je istaknuti još jednom da se Hercegovačko-neretvanski kanton u prostorno-saobraćajnom smislu nalazi na vrlo značajnom i jedinstvenom području na kojem se ukrštaju i međusobno povezuju dva iznimno važna međunarodna koridora u Bosni i Hercegovini, a to su: Koridor Vc i Jadransko-jonski Koridor. Koridor Vc je međunarodno prihvaćen u Helsinkiju 1997, a Jadransko-jonski još uvijek nije, unatoč činjenici da već sada ima sve takve atribute i obilježja. BiH i Crna Gora (predstavnici resornih ministarstava) potpisali su u aprilu 2011. godine u Trebinju protokol o saradnji na izradi dokumentacije za izgradnju dionice Jadransko – jonske autoceste koja prolazi kroz te dvije države. Dogovorena je i definisana kontaktna tačka koja omogućuje izradu projektne dokumentacije na jednoj i drugoj strani državnih granica. Ove dvije autoceste su iznimno kompatibilne, a njihova međusobna interakcija daje logično rješenje trase JJAC kroz BiH. Ovdje je važno istaknuti da dionica Ploče (RH)-Počitelj (BiH) čini zajedničku trasu JJAC i Autoceste Vc. Važno je naglasiti da je ovakav saobraćajni rasplet u BiH prihvaćen u svim razvojnim saobraćajnim dokumentima, od nivoa kantona, Federacije BiH i BiH.

HNK će putem predstavnika BiH u Transportnoj zajednici Jugoistočne Evrope tražiti da se preispitaju i ažuriraju podaci na SEETO mreži te da se kandiduju novi projekti na SEETO mrežu: Zračna luka Mostar, Jadransko-jonski koridor kroz BiH i brza cesta Mostar - granica s RH. Ažuriranje SEETO mreže za HNK je izuzetno značajno obzirom na to da se uvrštavanjem projekata na SEETO osnovnu ili sveobuhvatnu mrežu otvaraju mogućnosti apliciranja projekata za finansiranje putem grant sredstava i povoljnih kredita iz EU fondova.



Slika 1.2: Uticajne zone koridora Vc i Jadransko-jonskog koridora u području njihovog povezivanja

1.2 Strateški dokumenti i odluke viših razina vlasti

Hercegovačko-neretvanski kanton prvi put, kada je u pitanju cjeloviti transportni sistem, ima neophodne strateške dokumente viših nivoa vlasti kao temelj za izradu svojih strateških dokumenata. Ovaj dokument se odnosi samo na javne ceste i usklađen je u potpunosti s dokumentima:

- Okvirna transportna politika BiH 2015. - 2030. definisala je opšte ciljeve za saobraćajni sektor na nivou BiH koji se odnose na integraciju s EU, povezivanje sa susjednim zemljama i EU, podršku ekonomskom rastu i sedam posebnih ciljeva za postizanje krajnjeg cilja održivog razvitka saobraćajnog sistema.
- Okvirna strategija saobraćaja BiH 2016. - 2030. dalje razrađuje navedene ciljeve u specifične ciljeve u skladu s potrebama BiH, FBiH, RS i Brčko distrikta (tačka 3.2).
- Transportna strategija Federacije BiH za razdoblje 2016 .- 2030. godine i zaključci koji su sistemski dio Transportne Strategije Federacije BiH za period 2016.-2030. godine (Službene novine Federacije BiH broj 22/17 od 24. 3. 2017. godine) u daljnjem tekstu Transportna strategija Federacije BiH. Ovaj dokument praktično predstavlja dio Okvirne strategije saobraćaja BiH i navodi 38 strateških akcija kojima će se postići zadani ciljevi za sve vidove saobraćaja, vrijeme provedbe (kratki, srednji i dugi rok), organe odgovorne za provođenje akcije (npr. Ministarstvo, upravljač infrastrukturom, itd.) te instrumente koji će se koristiti za provođenje akcije (npr. finansijski instrumenti, promjene zakona, itd.).
- Odluka o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na Koridoru Vc za razdoblje od 20 godina“, („Službene novine Federacije BiH“, broj 100/17 od 25. 12. 2017. god.).
- Odluka o razvrstavanju regionalne puteva R-424 Mostar – Čitluk – Ljubuški u magistralni put M17.4, („Službene novine Federacije BiH“ broj 97. od 18. 12. 2015. godine).
- Odluku o razvrstavanju regionalnih puteva R-419 Jablanica – Posušje i R-420 Posušje – Grude – Privalj u magistralni put M-17.5, Službene novine Federacije BiH broj 16 od 15.03.2019. godine.

Obzirom da je izrada Strategije utemeljena na prethodno navedenim dokumentima i rezultatima ažurirane Prostorno- saobraćajne studije ona je koncipirana na način da se sastoji iz dva dijela koji čine jedinstvenu cjelinu:

Prvi dio: Prijedlog Strategije razvoja cestovne mreže na području HNK 2020. – 2030.

Drugi dio: Prostorno saobraćajna studija cestovne mreže HNK za razdoblje 2020.- 2030.

2. METODOLOGIJA

Kao što je u uvodu rečeno Kanton prvi ima neophodne strateške dokumente viših nivoa vlasti kao jednu od temeljnih pretpostavki za izradu Strategije razvoja javnih puteva na području kantona HNK.

Druga činjenica koja određuje metodološki pristup jest da je Kanton za prethodno razdoblje izradio Prostorno-saobraćajnu studiju cestovne mreže kao stručnu podlogu za izradu Strategije razvitka javnih puteva na području HNK za razdoblje 2006. – 2020. Ta Studija je urađena metodološki cjelovito sa svim potrebnim istraživanjima (ankete, brojanja, analiza rezultata studijske dokumentacije autoceste na Koridoru Vc, Transportnog master plana BiH, te rezultata studija iz susjednog područja). Ovo je uticalo na odluku da je u ovom trenutku svrsishodno uraditi samo ažuriranje saobraćajnog modela uspostavljenog u prethodnoj studiji, temeljem analize postojećeg stanja u razdoblju od 2015. do 2020.

Dakle metodološki pristup je:

- Ažuriranje Prostorno-saobraćajne studije cestovne mreže HNK iz 2006. kao stručne podloge koja daje odgovore o postojećoj i budućoj saobraćajnoj potražnji koju mora uslužiti postojeća i planirana cestovna mreža. Koristeći temeljne postavke saobraćajnog modela iz prethodne studije radi se nova formulacija scenarija utemeljena na:
 - o Analizi postojećeg stanja cestovne mreže i saobraćajne potražnje.
 - o Analizi ciljeva, mjera i aktivnosti definisanih u Transportnoj strategiji Federacije BiH 2016. – 2030.
 - o Analizom rezultata pojedinih scenarija dobivaju se ulazni podaci za definisanje koncepta razvitka cestovne mreže vodeći računa o definisanim ciljevima u Transportnoj strategiji Federacije BiH i njihovoj implikaciji na području HNK.

- Izrada prijedloga Strategije razvoja javnih puteva u HNK kroz definisanje ciljeva, mjera i aktivnosti koji će dovesti do krajnjeg cilja uspostave funkcionalnog i održivog sustava cestovne mreže za razdoblje 2020. – 2030.

Strategija je utemeljena:

- o na detaljnoj analizi ciljeva i akcionog plana Transportne strategije FBiH 2016. - 2030., te njihovoj implikaciji na prostor Kantona i
- o koncepciji razvoja cestovne mreže dobivene u Ažuriranoj studiji.

3. ANALIZA CILJEVA TRANSPORTNE STRATEGIJE FEDERACIJE BiH

Transportna strategija Federacije BiH tretira cestovni, željeznički i zračni transport. Svaki od vidova transporta je baziran na četiri osnovna elementa transportnog sistema: infrastruktura, regulativa (zakonski okvir), tehnologija i usluge. U nastavku se analiziraju strateški ciljevi i akcije vezane za strategiju razvitka cestovne mreže.

Cjelokupan „životni“ ciklus sistema uključuje šest zadataka (slika 3.1) od kojih se prva dva odnose na izradu i donošenje Strategiju, a ostali na njenu implementaciju.



Slika 3.1: Životni ciklus sistema (izvor: Transportna strategija Federacije BiH)

3.1 Dijagnoza postojećeg stanja puteva u TSFBiH

U nastavku se citiraju zaključci analize postojećeg stanja cestovne mreže (točka 2.2.4 iz Transportne strategije Federacije BiH).

Sljedeći zaključci su sumirani oslanjajući se na trenutnu situaciju u cestovnom sektoru:

- **Infrastruktura**
 - Autoceste: izgrađeno 92 km od potrebnih 285 km i zahtijevaju nove modele i cikluse investicija
 - Magistralni putevi: nastavak programa modernizacije 2016 – 2020 i realizacija drugih strateških projekata 2021 -2030
 - Regionalni putevi: neophodno je uspostaviti određeni program investiranja
 - Administrativne procedure i studije u cilju utvrđivanja novih cesta koje će se dodati na osnovnu TEN-T mrežu u F BiH.

- **Usluge**
 - Nezadovoljavajuća nivo usluge zbog neadekvatnog stanja mreže, izazvanog nedovoljnim ulaganjima (osim izgrađenih autocesta)
 - Male brzine, uska grla i crne tačke
 - Problem sigurnosti: broj nesreća znatno veći od prosjeka EU

- **ICT perspektiva**
 - Neophodno unaprijediti ICT perspektivu kroz tehnologiju u sektoru cesta

- **Regulativa**
 - Neophodno poboljšati smjernice (nepotpune i neprilagođene za BiH)

3.2 Ciljevi Transportne strategije F BiH koji se odnose na puteve

Kako Okvirna transportna politika BiH 2015. – 2030. predstavlja okvir za Transportnu strategiju u najkraćem će se navesti što ona definira:

- Viziju transportnog sektora u BiH kroz:
 - o uspostavu efikasnog i ekonomičnog transportnog sistema
 - o razvitak transportnog sistema usmjerenog na tržišnim i konkurentnim osnovama
 - o usklađivanje transportnog sistema s propisima i standardima EU i pravilima Svjetske trgovinske organizacije.
- Krajnji cilj je razviti transportni sistem koji će zadovoljiti zahtjeve u pogledu poboljšanja mobilnosti roba i ljudi i fizičkog pristupa tržištima, radnim mjestima i obrazovanju, kao i svim drugim gospodarskim potrebama u skladu s postavljenim ciljevima.
- Opšte i specifične ciljeve za sprovođenje navedenog, a koji se detaljnije razrađuju u Transportnoj strategiji kroz aktivnosti, mjere i programe.

Transportna politika BiH definisala je šest ciljeva za postizanje sveukupnog cilja održivog razvoja transportnog sistema:

- zadovoljenje socijalne i ekonomske potražnje,
- pružanje najvišeg nivoa usluge po najnižim mogućim troškovima,
- ispunjavanje zahtjeva u pogledu sigurnosti i informacija
- finansijska održivost i na temelju glavnih izvora finansiranja u rasponu od korisničkih naknada, proračunskih sredstava i uključivanja privatnog sektora u zadovoljenju potreba održavanja, poboljšanja i razvitka saobraćajne infrastrukture,
- usklađenje s EU standardima i regulativom,
- minimalni uticaj na okoliš.

U tabelama 3.1 i 3.2 (iz TSFBiH) su prikazani strateški i specifični ciljevi, te akcije/mjere za njihovo provođenje smještene u različita vremenska rokove u ovisnosti o stepenu njihove zrelosti, budžetskim ili nekim drugim ograničenjima. Prikazani su samo specifični ciljevi za sektor cesta. Rokovi za sprovođenje akcija su definisani kao kratkoročni (K, 2016. 2020.), srednjoročni (S, 2021. – 2025.) i dugoročni (D, 2026. – 2030.). Za svaku akciju također su definisani:

- Organi odgovorni za provedbu i
- Instrumenti koji će se koristiti za provedbu aktivnosti.

Tabela 3.1: Strateški i specifični ciljevi te mjere, rokovi, instrumenti i odgovorna tijela za provedbu – sektor ceste - **Regulativa** (izvor Transportna strategija FBiH)

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi	Opis akcije/mjere	Rokovi			Nadležni organ	Instrumenti
			K	S	D		
Finansijska održivost	Definisati stabilne izvore finansiranja cesta	Uvođenje finansiranja utemeljenog na akcizama za gorivo	x			Vijeće ministara, Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
		Definisati regulatorni okvir naknada za pristup naplate cestarine	x			Vijeće ministara, Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
		Usklađivanje poreza na gorivo sa susjednim zemljama	x			Vijeće ministara, Vlada FBiH	Zakonodavne intervencije
		Uspostavljenje javnih institucija za regionalne ceste u svim županijama/kantonima	x			Vlade Županija	Zakonodavne intervencije
Minimalni uticaj na okoliš	Usklađivanje procjena uticaja na okoliš (EIA) s EU standardima	Usklađivanje postojećih zakona FBiH s EU direktivama i zakonodavstvu o EIA		x		FMPiK	Zakonodavne intervencije
	Usklađivanje s EU standardima o emisijama vozila	Usklađivanje postojećih zakona FBiH s EU direktivama i Zakonu o emisijama vozila (automobili i terena vozila)		x		FMPiK	Zakonodavne intervencije
Ispunjenje zahtjeva u pogledu sigurnosti i informacija	Smanjenje broja prometnih/saobraćajnih nesreća	Usklađivanje s EU politikama za sigurnost na cestama (broj nesreća trenutno iznad EU prosjeka)	x			FMPiK	Zakonodavne intervencije

Tabela 3.2: Strateški i specifični ciljevi te mjere, rokovi, instrumenti i odgovorna tijela za provedbu – sektor ceste - **Infrastruktura, usluge i tehnologija** (izvor: TS Federacije BiH)

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi	Akcije/mjere		Rokovi			Nadležni organ	Instrumenti
		Br	Opis	K	S	D		
Zadovoljenje socijalne i ekonomske potražnje	Osigurati interne kohezije FBiH kroz razvoj sigurne i brze mreže, povezujući autocestu smjera sjever –jug i brzih cesta istok zapad. Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova integracijom u europske koridore	1	Izgradnja prekograničnog prijelaza most Svilaj na rijeci Savi	x			JP Autoceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		2	Završetak dionica autoceste na indikativnom produženju TEN-T sveobuhvatne/osnovne mreže u FBiH.	x	x	x	JP Autoceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		3	Administrativne procedure/studije u cilju utvrđivanja novih cesta koje će se dodati na osnovnu mrežu	x	x		FMPIK	Master planiranje/studije , Prostorno planiranje
Zadovoljenje potreba s aspekta održavanja i unaprjeđenje i razvitka prometne infrastrukture	Eliminiranje uskih grla na sporim cestama	4	Izgradnja prioriternih dionica autocesta i brzih cesta	x	x	x	JP Autoceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		5	Izrada novog ciklusa planiranja investicija na mreži autocesta		x		FMPIK	Master planiranje/studije , Prostorno planiranje
		6	Izgradnja obilaznica u glavnim gradovima prema specifičnim programima	x	x		JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Javne ustanove za regionalne ceste	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Završetak autoceste na Koridoru Vc	7	Završetak autoceste na Koridoru Vc	x	x	x	JP Autoceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Završetak plana modernizacije cesta 2016. 2020. i realizacija drugih strateških projekata 2020. – 2030.	8	Finaliziranje modernizacije magistralnih cesta uključenih u plan 2016. - 2020. (kratkoročnom i srednjoročnom programu)	x			JP Ceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		9	Definisanje i realizacija strateških projekata na magistralnim cestama poslije 2020.		x	x	JP Ceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Razvoj regionalne cestovne mreže	10	Definisati plan investicija za regionalne ceste	x	x	x	Javne ustanove za regionalne ceste	Master planiranje/studije upravljanje projektima,

							tenderske procedure
Osiguranje najviše nivoa usluge	Poboljšanje kvalitete magistralne i regionalne mreže cesta		Aktivnosti 5, 6, 7, 8, 9, 10			FMPIK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Javne ustanove za regionalne ceste	Master planiranje/studije upravljanje projektima, tenderske procedure
	Smanjenje gužve u gradskom prometu		Aktivnost 6	x	x	JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Javne ustanove za regionalne ceste	Upravljanje projektima, tenderske procedure
Ispunjenje zahtjeva u pogledu informacijskog/informacionog sustava/sistema i sigurnosti	Poboljšanje ICT (informacijske i komunikacijske tehnologije) u sektoru transporta	11	Kompletno uvođenje sistema upravljanja cestovnog saobraćaja, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na autocestama)	x		FMPIK, JP Autoceste FBiH	
		12	Razvoj informacijskog sistema za putnike i putne prijevoznike na autocestama	x		FMPIK, JP Autoceste FBiH	
	Smanjenje saobraćajnih nesreća	13	Implementacija strategije sigurnosti na cestama	x		FMPIK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Javne ustanove za regionalne ceste	Usvajanje strategije za sigurnost na cestama
		14	Unaprijediti odmorišta na autocestama i brzim cestama	x		FMPIK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		15	Revizija sigurnosti na cestama RSA (Road Safety Audit“ i RSI (Road Safety Inspection)	x		FMPIK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Javne ustanove za regionalne ceste	Upravljanje projektima, tenderske procedure
			Akcije 5,6,7,8,9,10				
Minimalni uticaj na okoliš	Podsticanje na promjenu vida transporta	16	Definisati sheme podsticanja za intermodalni transport			FMPIK	Zakonodavne intervencije i sheme podsticaja
	Praćenje emisije štetnih plinova	17	Stimulirati uvoz novih i više ekoloških vozila	x	x	FMPIK	Revizija postojećih naknada (uvoz, registracije, cestarine itd.

Temeljem razrađenih ciljeva, mjera, rokova, odgovornih nositelja aktivnosti i instrumenata za provedbu urađen je Akcioni plan za sve vidove transporta, a za ceste se izvorno prenosi u nastavku.

Tabela 3.3: Akcioni plan za ceste (izvor: Transportna strategija Federacije BiH)

Ceste	Kratki rok					Srednji rok					Dugi rok				
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Regulativa														
1.1	Uvođenje sistema finansiranja zasnovano na akcizama na gorivo														
	x	x	x	x	x										
1.2	Definirati regulatomi okvir naknada za pristup naplate cestarine														
	x	x	x	x	x										
1.3	Usklađivanje nivoa poreza na gorivo sa susjednim zemljama														
	x	x	x	x	x										
1.4	Usklađivanje postojećih zakona FBiH sa EU direktivama i zakonodavstvu o EIA														
						x	x	x	x	x					
1.5	Usklađivanje postojećih zakona FBiH sa EU direktivama i zakonodavstvu o Zakonu o emisijama vozila														
						x	x	x	x	x					
1.6	Usklađivanje sa EU politikama za sigurnost na cestama														
	x	x	x	x	x										
1.7	Uspostavljanje javnih institucija za regionalne puteve u svim kantonima														
	x	x	x	x	x										
2	Infrastruktura														
2.1	Izgradnja prekograničnog prelaza most Svilaj na rijeci Savi (kraj dionice autoputa Odžak – Svilaj)														
	x	x	x	x	x										
2.2	Završetak dionice autoputa na indikativnom produženju TEN-T sveobuhvatne osnovne mreže u FBiH														
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.3	Administrativne procedure/studije u cilju utvrđivanja novih željeznica koje će se dodati na SEETO mrežu														
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
2.4	Izgradnja prioriternih dionica autoputa i brzih cesta														
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.5	Izdavanje novog ciklusa														
						x	x	x	x	x					

Tabela 3.3: Akcioni plan za ceste (izvor: Transportna strategija Federacije BiH)-nastavak

	planiranja investicija na mreži autocesta																
2.6a	Finaliziranje modernizacije magistralnih cesta uključenih u plan 2016 – 2020. (kratkom i srednjoročnom vremenskom programu)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
2.6b	Definicija i realizacija strateških projekata na magistralnim cestama poslije 2020.						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.7	Definirati plan investicija za regionalne ceste	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.8	Izgradnja obilaznica u glavnim gradovima, prema specifičnim programima	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
3	Usluge																
3.1	Implementacija strategije bezbjednosti na cestama	x	x	x	x	x											
3.2	Unaprijediti odmarališta na brzim cestama i autocestama	x	x	x	x	x											
3.3	Revizije bezbjednosti na cestama (RSI i RSA)	x	x	x	x	x											
3.4	Stimulirati uvoz novih i više ekoloških vozila	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
4	ICT																
4.1	Kompletno uvođenje u sistem upravljanja cestovnog prometa, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na autocestama)	x	x	x	x	x											
4.2	Razvoj informacionog sistema za putnike i putne prevoznike na autocestama	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						

4. CILJEVI STRATEGIJE U HNK

Sukladno ranije navedenom ciljevi se mogu podijeliti u dvije skupine:

- Biti sudionikom u (imati utjecaja) ostvarivanju strateških i specifičnih ciljeva na svim razinama kako bi se na prostoru Kantona ostvario krajnji cilj „razviti cestovni sistem koji će zadovoljiti zahtjeve u pogledu poboljšanja mobilnosti roba i ljudi i fizičkog pristupa tržištima, radnim mjestima i obrazovanju, kao i svim drugim gospodarskim potrebama u skladu s postavljenim ciljevima“.
- Ostvarenje specifičnih ciljeva čija je provedba u potpunosti u nadležnosti Kantona.

U nastavku se navode ciljevi direktno vezani za područje Kantona, u formi iz Transportne strategije FBiH, obrađeni sukladno prethodno definisanim skupinama ciljeva

Tabela 4.1 : Strateški i specifični ciljevi direktno vezani za područje HNK

Strateški ciljevi	Specifični ciljevi	Akcije/mjere		Rokovi			Nadležni organ	Instrumenti
		Br	Opis	K	S	D		
Zadovoljenje socijalne i ekonomske potražnje	Osigurati interne kohezije FBiH kroz razvoj sigurne i brze mreže, povezujući autocestu smjera sjever –jug i brzih cesta istok zapad. Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova integracijom u europske koridore	1	Izgradnja prekograničnog prijelaza most Svilaj na rijeci Savi				JP Autoceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		2	Završetak dionica autoceste na indikativnom produženju TEN-T sveobuhvatne/osnovne mreže u FBiH.	x	x	x	JP Autoceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		3	Administrativne procedure/studije u cilju utvrđivanja novih cesta koje će se dodati na osnovnu mrežu. HNK: Jadransko-jonska autocesta	x	x		Državno, Federalno i Kantonalno ministarstvo prometa	Master planiranje/studij, Prostorno planiranje
Zadovoljenje potreba s aspekta održavanja i unaprjeđenje i razvitka prometne/saobraćajne infrastrukture	Eliminiranje uskih grla na sporim cestama	4	Izgradnja prioriternih dionica autocesta i brzih cesta HNK: Završetak prioriternih dionica Vc autoceste od Zvirovića do Tarčina Sjeverna obilaznica Mostara kao dio Brze ceste Mostar – gr. RH	x	x	x	JP Autoceste FBiH uz konzultativnu potporu Ministarstva saobraćaja i veza HNK ili Vlade HNK	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		5	Izrada novog ciklusa planiranja investicija mreži autocesta		x		FMPiK uz konzultativnu	Master planiranje/studije

			HNK: Za nerealizovane dionice autoceste na koridoru Vc				potporu Ministarstva saobraćaja i veza HNK ili Vlade HNK	, Prostorno planiranje
		6	Izgradnja obilaznica u glavnim gradovima prema specifičnim programima HNŽ/K: Izrada specifičnih programa	x	x		JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo saobraćaja i veza HNK u suradnji s gradovima	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Završetak autoceste na Koridoru Vc	7	Završetak autoceste na Koridoru Vc HNK: Završetak neizgrađenih dionica na području županije HNK	x	x	x	JP Autoceste FBiH uz konzultativnu potporu Ministarstva saobraćaja i veza HNK ili Vlade HNK	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Završetak plana modernizacije cesta 2016. 2020. i realizovanje drugih strateških projekata 2020. – 2030.	8	Finaliziranje modernizacije magistralnih cesta uključenih u plan 2016. - 2020. (kratkoročnom i srednjoročnom programu) HNK: Završetak ceste Neum Stolac i Južne obilaznice Mostara	x			JP Ceste FBiH uz konzultativnu potporu Ministarstva saobraćaja i veza HNK ili Vlade HNK	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		9	definisanje i realizacija strateških projekata na magistralnim cestama poslije 2020. HNK: Definiranje prioritenih dionica na području HNK za naredni investicijski ciklus		x	x	JP Ceste FBiH uz konzultativnu potporu Ministarstva saobraćaja i veza HNK ili Vlade HNK	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Razvoj regionalne cestovne mreže	10	Definisati plan investicija za regionalne ceste HNK: Izrada studija kao podloge za definisanje investicionog programa za regionalne ceste	x	x	x	Ministarstvo saobraćaja i veza HNK ili Vlada HNK u suradnji s FMPIK	Master planiranje/studije upravljanje projektima, tenderske procedure
Osiguranje najviše nivoa usluge	Poboljšanje kvalitete magistralne i regionalne mreže cesta		Aktivnosti 5, 6, 7, 8, 9, 10 HNK: Sudjelovanje u aktivnostima 5,6,7,8,9. Samostalana realizacija aktivnosti 10 u suradnji s FMPIK.				FMPIK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo saobraćaja i veza HNK ili Vlada HNK	Master planiranje/studije upravljanje projektima, tenderske procedure
	Smanjenje gužve u gradskom prometu/saobraćaj u		Aktivnost 6 HNK: Sudjelovanje u aktivnosti 6 vezano za magistralne ceste, a za regionalne realizacija u suradnji s gradovima.	x	x		JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo saobraćaja i veza HNK ili Vlada HNK	Upravljanje projektima, tenderske procedure
Ispunjenje zahtjeva u	Poboljšanje ICT (informacijske i	11	Kompletno uvođenje sustava upravljanja cestovnog	x			FMPIK, JP Autoceste FBiH	

pogledu informacijskog sustava i sigurnosti	komunikacijske tehnologije) u sektoru transporta		prometa/saobraćaja, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na autocestama)					
		12	Razvoj informacijskog sustava za putnike i putne prijevoznike na autocestama	x			FMPiK, JP Autoceste FBiH	
	Smanjenje prometnih/saobraćajnih nesreća	13	Implementacija strategije sigurnosti na cestama. HNK: Implementacija strategije sigurnosti na regionalnim cestama	x			FMPiK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo saobraćaja i veza HNK ili Vlada HNK	Usvajanje strategije za sigurnost na cestama
		14	Unaprijediti odmorišta na autocestama i brzim cestama	x			FMPiK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		15	Revizija sigurnosti na cestama RSA (Road Safety Audit“ i RSI (Road Safety Inspection) HNK: Implementacija RSI i RSA na regionalnim cestama	x			FMPiK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo saobraćaja i veza HNK ili Vlada HNK	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		Akcije 5,6,7,8,9,10 HNK: Sudjelovanje u aktivnostima 5,6,7,8,9. Samostalana realizacija aktivnosti 10 u suradnji s FMPiK.						
Minimalni utjecaj na okoliš	Podsticanje na promjenu vida transporta	16	Definirati sheme podsticanja za intermodalni transport.				FMPiK	Zakonodavne intervencije i sheme podsticaja
	Praćenje emisije štetnih plinova	17	Stimulirati uvoz novih i više ekoloških vozila HNK: podrška implementaciji	x	x		FMPiK uz konzultativnu potporu Ministarstva saobraćaja i veza HNK ili Vlade HNK	Revizija postojećih naknada (uvoz, registracije, cestarine itd).

5. AKCIONI PLANOVI (OPERATIVNI PROGRAMI)

Sukladno prethodno postavljenim ciljevima, aktivnostima izdvajaju se ključne aktivnosti:

- Definisanje investicionog ciklusa modernizacije regionalnih cesta po fazama:
 - o Faza 1: 2020. -2025.
 - o Faza 2: 2025. -2030.
- Izrada programa implementacije strategije sigurnosti na putevima za regionalne puteve
- Implementacija RSI i RSA na regionalnim putevima
- Izrada specifičnih programa za obilaznice gradova gdje su obilaznice dio regionalnih puteva

Temeljem saobraćajnih analiza, vodeći računa i o svim ostalim kriterijima navedenim u studiji koja je sastavni dio strategije planirana je buduća cestovna mreža za plansko razdoblje do 2030. godine.

Autoceste: - koridor Vc od Tarčina do graničnog prijelaza Bijača (granica RH): Izgrađeno i u funkciji dvije poddionice GP Bijača – čvor Zvirici – čvor Zvirovići. U fazi izgradnje poddionice čvor Zvirovići – Čvor Počitelj i početnih 7 km dionice Čvor Počitelj – Čvor Mostar Jug. Ostale dionice zahtijevaju investicijsko rješenje i početak gradnje.

- Jadransko-jonska autocesta (JJAC): Urađen generalni projekt. Nakon što je utvrđen koridor trase u generalnom projektu nastaviti izradu dokumentacije po dionicama. S obzirom na saobraćajne probleme GP Doljani (Metković) i završetak izgradnje ceste Neum – Stolac (Drenovac) potrebno posebno pripremiti izgradnju dionice JJAC-a čvor Počitelj – spoj na cestu Neum – Stolac u varijantama punog profila i fazne izgradnje (2+1 ceste). Ova dionica JJAC-a zajedno s autocestom na koridoru Vc ima i regionalni (međudržavni) saobraćajni značaj.

Brza cesta: Čvor autoceste Mostar Sjever – Polog (Sjeverna obilaznica Mostara) – Široki Brijeg – čvor Podledinac – Grude – granica RH: U izradi generalni projekt. U nastavku izrade dokumentacije voditi računa o prioritnim dionicama i njih početi graditi u skladu s pokazanom izvodljivošću i poboljšanju postojeće mreže. S obzirom na saobraćajne probleme grada Mostara posebno je zanimljiva dionica koja predstavlja Sjevernu obilaznicu Mostara kako je

definisano u Odluci o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH "Autocesta na Koridoru Vc" za razdoblje od 20 godina („Službene novine Federacije BiH“, broj 100/17 od 25.12.2017.godine). Sjeverna obilaznica zajedno s Južnom obilaznicom Grada Mostara i dionicom autoceste između čvorova Mostar jug - Mostar sjever čini Mostarski prsten koji je još 2000. definisan u Transportnom master planu BiH.

Magistralne putevi:

- Završiti program modernizacije 2016. - 2020. koji uključuje izgradnju Južne obilaznice Mostara i ceste Neum – Drenovac.
- Početi s pripremama sljedećeg investicijskog/investicionog ciklusa vezano za područje Županije odnosno navedene dionice izmještanja i rehabilitacije magistralnih cesta:
 - o dionica M17.4 (raskrižje Cerno/Bingo) – raskrižje Miletina duljine 3 km. Predstavlja novi spoj na čvor Zvirovići autoceste.
 - o M17.4 raskrižje Cerno/Bingo – Blatnica.
 - o dionica M6 (Trebizat) – Struge – M17 duljine 10 km. To je izmještanje M6 i ujedno obilaznica Čapljine.
 - o dionica Masline – Žegulja s odvajanjem za Drenovac. Izmještanje M6 i M17.3 iz grada Stoca.
 - o izgradnja obilaznice Konjica (Ovčari-Čelebići/Orahovica)
 - o izgradnja obilaznice Jablanice (izmještanje M17 i spoj s M16.2)
 - o M17.4 Blatnica – Varda.
 - o rehabilitacija magistralne puteva M16.2, dionica Prozor – Jablanica.
 - o rehabilitacija magistralnog puta M17 na području kantona.
 - o rehabilitacija magistralne putreva M17.5, dionica Jablanica – Blidinje.

Regionalne putevi:

Prema podacima iz tablice 5.1 ukupna dužina regionalnih puteva (R-419 prekategoriрана u M-17.5) iznosi 333,95 km od čega je 85,6 km (25,63%) makadamskih puteva i to najviše u općini Konjic zbog teških terenskih uslova. S druge strane postoji značajna razlika u saobraćajnom opterećenju pojedinih dionica. Ovo bi trebala biti 2 ključna kriterija za izradu neophodnih dokumenata kao priprema dokumentacije za sljedeća 2 investicijska ciklusa koji se odnose na regionalne puteve.

U nastavku su tablično prikazane dionice koje zahtijevaju rekonstrukciju manjeg ili većeg obima.

Tablica 5.1: Rekonstrukcija, sanacija ili rehabilitacija regionalnih puteva

Oznaka puta	Naziv putnog pravca	U kilometrima			Opis aktivnosti
		asfalt	makadam	svega	
R-418b	Prozor-Mokronoge	24,67	0	24,67	Rehabilitacija
R-418b	Prozor-Konjic	30,31	32,3	62,61	Rekonstrukcija/sanacija
R-425	Žitomislčići-Hamzići	23,56	0	23,56	Rehabilitacija
R-425a	Tromeđa-Gabela	18,95	0	18,95	Rehabilitacija
R-426	Dračevo-Zavala	43,93	0	43,93	Rehabilitacija
R-427	Stolac-Berkovići	6,52	0	6,52	Rehabilitacija
R-428	Ravno-Zavala	17,68	0	17,68	Rehabilitacija
R-435	Konjic-Borci	17,68	15,88	33,55	Rekonstrukcija/sanacija
R-435a	Ćesim-Potoci	13,71	10,29	24	Rekonstrukcija/sanacija
R-436	Borci-Glavatičevo-Argud	35,27	10,39	45,66	Rekonstrukcija/sanacija
R-437	Fojnica-Ostrožac	16,07	16,74	32,81	Rekonstrukcija/sanacija
Ukupno		248,35	85,60	333,95	
Udio u %		74,37%	25,63%	100,00%	

Napomena: Pri rekonstrukciji/sanaciji dionica regionalne ceste R-418b, Prozor-Konjic koja se većim dijelom nalazi u brdsko-planinskom području i čiji je PGDP i PLDP manji od 500 voz/dan za 2017. godinu, radovi se trebaju izvoditi fazno.

I. faza - izgradnja jedne asfaltne saobraćajne trake sa betonskim ojačanjima na krajevima asfalta te izrada makadamske bankine tako da ukupna širina bude min. 5 m.

II . – faza kada bude ekonomski opravdano i osigurana finansijska sredstva izvodit će se radovi na drugoj kolovoznoj traci, sa svim elementima dvotračne ceste (rigoli, ivičnjaci, odbojna ograda i dr.).

Potrebno je istaknuti činjenicu da je neophodno voditi računa o cjelovitosti i funkcionalnosti ukupne cestovne mreže (od autocestovnih dionica do dionica lokalnih cesta) bez obzira na nadležnosti različitih razina. U tom smislu, prilikom izrade narednih dokumenata za regionalne puteve (investicioni ciklus po fazama, implementacija programa sigurnosti ...), ističe se važnost ujednačenosti tehničkih elemenata lokalnih priključnih i spojnih cesta na regionalne i magistralne ceste/puteva, kao i važnijih raskrižja u tim zonama uticaja.

Postojeće stanje regionalnih puteva uvjetovano je: vremenom njihove izgradnje, dugim vremenskim razdobljem eksploatacije bez značajnijih ulaganja nakon njihove izgradnje, dugotrajnim korištenjem od strane izvandimenzionalnih vojnih vozila, neodgovarajućim i neplanskim održavanjem u neposrednom poslijeratnom razdoblju, nepostojanjem dodatnih izvora finansiranja (u prvom redu nedostupnost kreditnim sredstvima i grantovima viših razina vlasti), nedovoljnim iznosom namjenskih sredstava za ceste itd. Zbog svega navedenog

potrebno je u narednom razdoblju značajnije poboljšanje mreže regionalnih puteva podizanjem elemenata regionalnih puteva i objekata na njima na viši tehnički nivo s krajnjim ciljem povećanja sigurnosti svih sudionika u saobraćaju. Namjenska sredstva (registracije vozila, nafta i naftni derivati i dr.) dostatna su za održavanje i dijelom za rehabilitaciju. Značajnije investicije u mrežu regionalnih puteva vezane su za pristup kreditnim sredstvima, grantovima, evropskim fondovima i drugim finansijskim izvorima.

Dinamika ostvarenja postavljenih ciljeva i mjera u ovoj Strategiji ostvarivat će se kroz buduće srednjoročne i kratkoročne programe, a ovisit će o dostupnosti navedenih finansijskih potreba, a dijelom i o dinamici izgradnje cesta viših rangova.



Slika 5.1 Grafički prikaz koncepcije razvoja javnih puteva

6. Mjere za realizaciju

Realizacijom ovako sveobuhvatnog plana razvitka cestovne mreže izvršit će se kvalitetno povezivanje svih prostora unutar Kantona, grada Mostara kao glavnog centra Kantona i jednog od glavnih centara policentričnog razvoja BiH, te povezivanje unutar regije i šire.

Za realizaciju budućeg razvoja potrebno je blagovremeno provoditi postupke i aktivnosti na pripremi izgradnje pojedinih dionica i čitavih cestovnih pravaca svih kategorija cestovne mreže Kantona prema nadležnostima.

U najznačajnije mjere za realizaciju budućeg razvitka spadaju:

- Jasno utvrđen način odnosno izvor finansiranja usvojenih projekata izgradnje, rekonstrukcije i održavanja cesta.
- Istražiti mogućnosti osiguranja kreditnih sredstava za cestovnu infrastrukturu svih kategorija kako je to predviđeno u Transportnoj strategiji FBiH
- Utvrđivanje usklađenosti trase planiranih dionica i cestovnih pravaca s prostorno-planskom dokumentacijom.
- Međukantonalno i međudržavno usklađivanje planiranih pravaca unutar BiH i BiH s drugim državama.
- Priprema potrebnih geodetskih podloga za savremeno projektovanje, parcelaciju i izvlaštenje.
- Izrada idejnih rješenja, odnosno građevinsko-tehničkih studija za čitave cestovne pravce.
- Priprema stručnih podloga za pribavljanje potrebnih saglasnosti i dozvola.
- Izrada studija uticaja na okoliš te sprovedbe postupaka za ocjenu i usvajanje.
- Izrada idejnih projekata za više dionica i čitave cestovne pravce.
- Izrada natječajne dokumentacije potrebne za izbor izvođača radova za odobrene projekte.
- Izrada glavnih projekata za pojedine dionice/sekcije.
- Pribavljanje građevinskih dozvola za pojedine dionice/sekcije.

Ove mjere zakonski su tačno određene po načinu izrade i vremenu izvršenja potrebnog za blagovremenu/pravovremenu provedbu, pa je za provedbu ovako sveobuhvatnog zadatka potrebna dobra priprema i organizacija.

**PROSTORNO- SAOBRAĆAJNA STUDIJA
PUTNE MREŽE
NA PODRUČJU HERCEGOVAČKO-NERETVANSKOG KANTONA
2020. – 2030.**

PROSTORNO-SAOBRAĆAJNA STUDIJA PUTNE MREŽE NA PODRUČJU HERCEGOVAČKO-NERETVANSKOG KANTONA 2020. – 2030.

B/ SADRŽAJ:

1. UVOD

2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

2.1 Opis putne mreže

2.2 Dosadašnje aktivnosti

2.3 Intenzitet saobraćaja

2.4. Ciljevi razvitka mreže javnih puteva prema Transportnoj strategiji FBiH za razdoblje 2016. – 2030. godine i zaključcima koji su sastavni dio Transportne strategije FBiH za razdoblje 2016. – 2030. godine

2.5 Uticaj definisanih ciljeva u Transportnoj strategiji FBiH na postojeću i planiranu mrežu puteva na području HNK

3. KONCEPCIJA RAZVITKA PUTNE MREŽE NA PODRUČJU HNK

3.1 Formulacija i analiza scenarija

3.2 Konceptija razvitka

4. ZAKLJUČNO

POPIS KORIŠTENE DOKUMENTACIJE

1. UVOD

Skupština Hercegovačko-neretvanske kantona je svojom Odlukom broj: 02-01-XXI-132/06 od 26. oktobra 2006. godine usvojila Strategiju razvoja javnih puteva na području HNK za razdoblje 2006. – 2020. godine. Izradi Strategije prethodila je izrada Prostorno- saobraćajne studije cestovne mreže HNK za isto period kao stručna podloga/osnova. Obzirom da je ciljna godina planskog razdoblja 2020. ukazuje se potreba ažuriranja Studije i temeljem toga izrade Strategije razvitka javnih cesta na području HNK za novo plansko razdoblje 2020. – 2030. Bosna i Hercegovina je 2016. godine usvojila Okvirnu strategiju saobraćaja BiH za razdoblje 2016. – 2030. iz čega su izvedene Transportne strategije entiteta. Tako je usvojena Transportna strategija Federacije BiH za period 2016.- 2030. godine i zaključci koji su sastavni dio Transportne Strategije Federacije BiH za period 2016.-2030. godine (Službene novine Federacije BiH broj 22/17 od 24. 3. 2017. godine). Time su stvoreni uvjeti za kompatibilno saobraćajno planiranje na nižim nivoima.

Prema Zakonu o cestama F BiH ("Službene novine F BiH", br. 12/2010, 16/2010 - ispr. i 66/2013) u članu 22. stoji sljedeće:

Strategija razvoja i održavanja javnih puteva određuje ciljeve i osnovne zadatke pri razvoju i održavanju javnih puteva za razdoblje od 10 godina.

Strategiju razvoja autocesta, brzih i magistralnih puteva donosi Parlament Federacije BiH (u daljnjem tekstu: Parlament) u skladu sa Strategijom saobraćajnog razvoja Bosne i Hercegovine na prijedlog Vlade.

Strategiju razvoja regionalnih puteva donosi skupština županije na prijedlog vlade Kantona. Strategiju razvoja lokalnih cesta i ulica u gradovima i naseljima donosi općinsko, odnosno gradsko vijeće.

Prema Zakonu o javnim putevima Hercegovačko-neretvanske kantona, Službene novine HNK broj 1/02 redosljed aktivnosti je sljedeći:

- Strategiju razvoja javnih puteva na području Kantona donosi Skupština na prijedlog Vlade.
- Srednjoročni program građenja i održavanja javnih puteva na prijedlog Ministarstva donosi Vlada (za razdoblje od dvije odnosno četiri godine).
- Izgradnja, rekonstrukcija i održavanje javnih puteva utvrđuje se godišnjim planom.

S obzirom na navedene činjenice u ovom radu se vrši ažuriranje Prostorno-saobraćajne studije iz 2006. te daje prijedlog strateških ciljeva za cestovnu mrežu u HNK usaglašenih s ranije navedenim dokumentima viših razina.

2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

2.1 Opis putne mreže

Ukupna dužina magistralnih puteva u Kantonu 2018. godine je 356,10 km, a regionalnih cesta je 348,64 km¹. Razlika u odnosu na prethodno stanje se pojavljuje iz razloga što je regionalni put R424 proglašen magistralnim odlukom Vlade F BiH (Službene novine Federacije BiH br. 97 od 18. 12. 2015. godine) te je sukladno Zakonu o cestama prešla u nadležnost JP Ceste F BiH d.o.o. Sarajevo. Regionalnih puteva s makadamskim kolovozom je cca 74 km što iznosi 22,35% što je više u odnosu na BH prosjek 19.1%² i isto tako u odnosu na prosjek F BiH koji iznosi 19,52%³. Gustoća magistralnih puteva je 8,08 km/100km², regionalnih puteva je 7,92 km/100km², a gustoća magistralnih i regionalnih zajedno iznosi 16,01 km/100km². Podaci na razini BiH su sljedeći: duljina magistralnih 3.783 km odnosno 7,39 km/100km², regionalnih 4734 km odnosno 9,24 km/100km², a magistralnih i regionalnih zajedno 16,63 km/100km². Uspoređujući ove podatke vidljivo je da je postotak regionalnih makadamskih puteva u Kantonu veći od prosjeka BiH, a gustoće imaju približne vrijednosti s obzirom da magistralne i regionalne puteve imaju funkciju povezivanja. Evidentno je da su regionalne putevi u opštinama Prozor, Jablanica i Konjic znatno lošije od regionalnih puteva na ostalom dijelu Kantona i da u znatnom dijelu nisu funkcionalne. U ovim opštinama veći dio terena je brdsko-planinski.

Kad su u pitanju autoceste stanje je još lošije. Od ukupno 172 km (kraj 2017.)¹ u F BiH 92 km i RS 80 km, a na jugu je izgrađeno 9,1 km od planiranih 111,18 km (Bijača – Tarčin) prema najnovijem usvojenom rješenju. Praktično skoro 1/3 autoceste na koridoru Vc nalazi se u našem Kantonu. Nakon tog razdoblja aktivnosti su intenzivirane. Ugovoreni su radovi na dionici Zvirovići – Počitelj, a radovi na poddionici Počitelj – Stanojevići su završnoj fazi. Isto

¹ Pojavljuje se razlika u dužinama zato što je nakon izrade studije (15. 3. 2019.) regionalna cesta R419 odlukom Vlade FBiH razvrstana u magistralnu cestu M17.5

² Agencija za statistiku BiH, Tematski bilten TRANSPORT 2018.

³ Federalni zavod za statistiku, Statistički godišnjak 2018.

tako rade se pripreme za nastavak radova prema čvoru Mostar Jug i izvođenje radova od Tarčina prema Konjicu.

2.2 Dosadašnje aktivnosti

Poduzete aktivnosti Ministarstva saobraćaja i veza HNK u dosadašnjem razdoblju:

- Uspostavljen sistem brojenja prometa na mreži magistralnih i regionalnih puteva u kontinuitetu od 2003. godine do danas. Od 2006. se prelazi samo na regionalne puteve jer je JP Ceste Federacije BiH je uspostavila sistem brojanja saobraćaja na magistralnim putevima.
- Anketiranje saobraćaja u okviru studijskih poslova na izradi baze podataka, za potrebe studijsko-projektne dokumentacije autoceste na koridoru Vc, za potrebe prostorno-saobraćajne studije HNŽ-K, studije opravdanosti Južne obilaznice Mostara i sl.
- Projekt sigurnosti prometa 2003. 2005.
- Instalirana početna digitalna baza podataka kao preduvjet za primjenu HDM-4 metode
- Izrađena Prostorno saobraćajna studija cestovne mreže 2006. godine
- Usvojena Strategija razvitka javnih puteva na području Hercegovačko-neretvanskog kantona 2006. - 2020.
- Izrađena Studija ocjenjivanja potreba i optimiziranja održavanja i rehabilitiranja kolnika regionalnih puteva HNK primjenom HDM-4 modela, 2015.
- Urađen Elaborat o raspoređivanju i utvrđivanju lokacija brojačkih mjesta kontinuiranog i povremenog brojenja saobraćaja na mreži regionalnih puteva u HNK, 2018
- Aktivnosti redovitog i pojačanog održavanja
- Investiciono održavanje u smislu značajnijih rekonstrukcija postojećih regionalnih puteva (izgradnja mostova, sanacija kolovoza, rekonstrukcija raskrižja, stabilizacija klizišta, itd.).
- Ispitivanje mogućnosti kreditnog zaduženja za rehabilitaciju i rekonstrukciju regionalnih puteva u HNK.

2.3 Intenzitet saobraćaja

U tabeli 2.1 data je raspodjela dionica regionalnih puteva prema veličini saobraćaja, koje su rezultat automatskog brojenja saobraćaja u 2017. godini. Grafički prikaz (karta) PGDP-a prikazan je na slici 1 za 2016. godinu iz razloga što u vremenu tiskanja publikacije nisu

bili dostupni podaci za magistralne puteve za 2017. koje objavljuje JP Ceste FBiH. Detaljniji podaci se mogu naći u publikaciji *Intenzitet saobraćaja na mreži regionalnih cesta na području Hercegovačko-neretvanskog kantona u 2017. godini* i u svim prethodnim publikacijama.

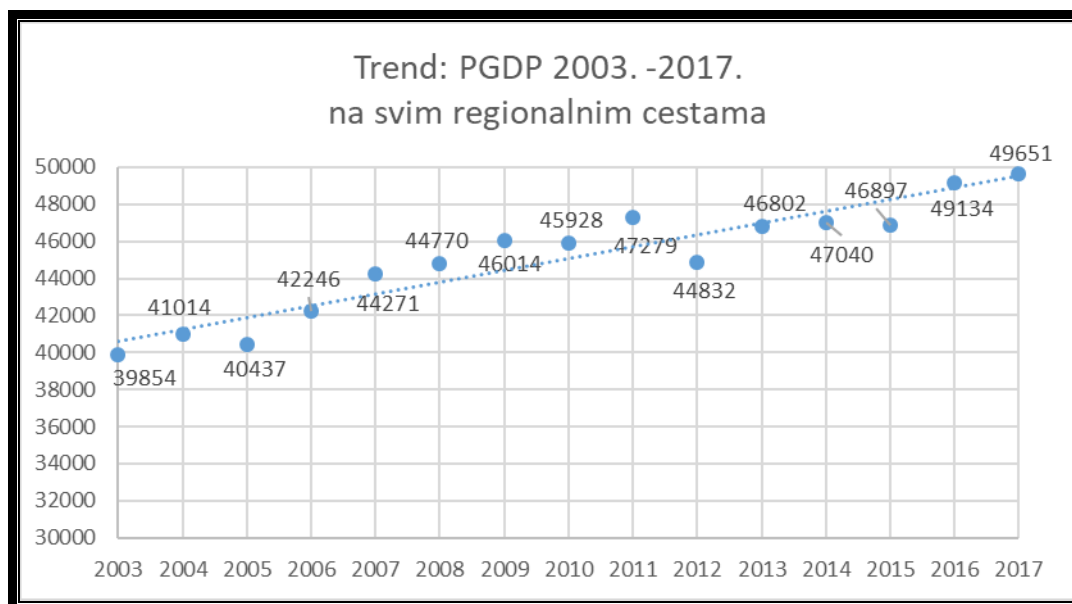
Tablica 2.1 Prikaz dionica regionalnih cesta s brojačkim mjestima i veličini PGDP-a

RED. BR.	CESTA	DIONICA	BROJAČKO MJESTO	PGDP
				2017.
1	R418	Prozor - Granica Žup. (Ravno)	Ometala	2477
1a	R418	Prozor - Granica Žup. (Ravno)	Ripci	1781
1b	R418	Prozor - Granica Žup. (Ravno)	Pakline	589
2	R418b	Prozor - Bilići	Gavranovica	489
2a	R418b	Prozor - Bilići	Parsovići	45
3	R418b	Buturović Polje - Konjic	Donje selo	822
3a	R418b	Buturović Polje - Konjic	Drecelj	1512
4	R419	Granica Žup. (Blidinje) - Jablanica	Doljani	382
8	R425	Žitomisljići - Čitluk	Blizanci	2172
8a	R425	Žitomisljići - Čitluk	Blizanci 2	2298
9	R425	Tromeđa - Granica Žup. (Š. Brijeg)	Ograđenik	2212
10	R425a	Tromeđa - Trebižat	G. Zvirovići	3123
11	R425a	Čapljina -Gabela	Gabela 1	3008
11a	R425a	Čapljina -Gabela	Gabela 2	3225
12	R426	Dračevo - Cerovica	Bajovci	954
13	R426	Hutovo - Ravno	Trnčina	101
14	R427	Stolac - Granica Žup. (Berkovići)	Do	852
15	R428	Ravno - Zavala	Čvaljina/Ravno	376
16	R435	Konjic - Borci	Bijela 1	2013
16a	R435	Konjic - Borci	Bijela 2	905
17	R435a	Česim - Potoci	Lišanj 1	284
17a	R435a	Česim - Potoci	Lišanj 2	897
18	R436	Borci - Granica Žup. (Kalinovik)	Borci	379
19	R437	Granica Žup. (Dusina) - Bilići	Parsovići	107
20	R437	Bilići - Buturović Polje	B. Polje	376
21	R437	Buturović Polje - Ostrožac	Kostajnica	711

INTENZITET PROMETA NA MREŽI MAGISTRALNIH I REGIONALNIH CESTA HERCEGOVAČKO-NERETVANSKE ŽUPANIJE U 2016. GODINI



Slika 2.1: Intenzitet saobraćaja na mreži magistralnih i regionalnih puteva u HNK u 2016.



Slika 2.2: Trend porasta PGDP-a na regionalnim putevima 2003. – 2017.

Na grafikonu (slika 2.1) su prikazani podaci zbroja vrijednosti PGDP-a na svim dionicama regionalnih puteva koje imaju podatke u kontinuitetu od 2003. do 2017. Vidljivo je da je porast bio značajniji u periodu do 2009., zatim stagnacija do 2015. te potom opet rast u zadnje dvije godine prikazanih rezultata. Prosječni godišnji rast saobraćaja na regionalnim putevima u navedenom razdoblju je 1,5%.

U tabeli 2.2 prikazan je sažet pregled osnovnih elemenata prema bazi podataka iz 2004. godine. Potrebno je napomenuti da baza nije ažurirana radovima na cestama nakon snimanja.

Tablica 2.2: Pregled osnovnih elemenata regionalnih puteva prema bazi podataka iz 2004.

PUT	DIONICA	POČETAK STACIONAŽE	KRAJ STACIONAŽE	DULJINA DIONICE (m)	* ŠIRINA KOLNIKA (m)	PROS.NAGIB (%) / DULJINA (m) (STACIONAŽA)		
R 418	Prozor - Mokronoge (gran. županije)	0	998	998	6,00 - 6,49	-3,96 / 2400 (1404 - 3804)		
		998	2258	1260	5,50 - 5,99			
		2258	3967	1709	4,00 - 4,99			
				3967	4751	784	< 4,00	4,72 / 3204 (5000 - 8204)
				4751	6274	1523	4,00 - 4,99	
				6274	8514	2240	< 4,00	
				8514	9973	1459	4,00 - 4,99	-5,78 / 4460 (10604 - 15064)
				9973	14416	4443	5,00 - 5,49	
				14416	15064	648	5,50 - 5,99	
		15064	24670	9606	nema podataka	nema podataka		
				24670				
R 418b	Prozor - Bilići	0	39900	39900	nema podataka	nema podataka		
	Buturović Polje - Konjic	0	935	935	4,00 - 4,99	4,32 / 1404 (2000 - 3404)		
		935	1662	727	5,00 - 5,49			
		1662	2960	1298	5,50 - 5,99			
				2960	6691	3731	5,00 - 5,49	-7,71 / 1000 (3404 - 4404)
				6691	10468	3777	< 4,00	
				10468	12326	1858	5,00 - 5,49	
				12326	14358	2032	5,50 - 5,99	6,68 / 1000 (5200 - 6200)
				14358	15025	667	5,00 - 5,49	
				15025	15850	825	< 4,00	
				15850	17218	1368	5,00 - 5,49	< 3
				17218	17908	690	6,00 - 6,49	
				17908	19540	1632	5,00 - 5,49	
				19540	20537	997	6,00 - 6,49	
		20537	22711	2174	5,00 - 5,49			
				62611				

* U toku izrade tablice iz Baze podataka, uočeni su nedostaci u podacima o širini kolovoza – podatke potrebno verificirati

Tablica 2.2: Pregled osnovnih elemenata regionalnih puteva prema bazi podataka iz 2004./nastavak

R 419 M17.5**	Posušje (granica županije) - Jablanica	6889	7832	943	6,00 - 6,49	nema podataka
		7832	8338	506	5,00 - 5,49	
		8338	13636	5298	> 6,99	
		13636	16579	2943	6,00 - 6,49	
		16579	16695	116	4,00 - 4,99	
		16695	17311	616	6,00 - 6,49	
		17311	17760	449	5,00 - 5,49	
		17760	17870	110	4,00 - 4,99	
		17870	18728	858	6,00 - 6,49	
		18728	19720	992	4,00 - 4,99	
		19720	21274	1554	5,00 - 5,49	
		21274	22272	998	6,00 - 6,49	
22272	37497	15225	nema podataka			
				33300		
	Mostar (Čitluk) - Čitluk	0	19190	19190	4,00 - 4,99	5,71 / 4200 (0 - 4200)
						5,92 / 1600 (10604 - 12204)
						-4,23 / 800 (15000 - 15800)
R 425	Žitomislići - Čitluk	0	10704	10704	4,00 - 4,99	-5,76 / 3400 (802 - 4202)
		10704	11114	410	5,50 - 5,99	< 3
	Tromeđa1 - Široki Brijeg	0	12450	12450	4,00 - 4,99	5,47 / 796 (2204 - 3000)
				23564		

* U toku izrade tablice iz Baze podataka, uočeni su nedostaci u podacima o širini kolovoza – podatke potrebno verificirati

** Odluka o razvrstavanju regionalnog puta R419 Jablanica – Posušje u magistralni put M-17.5, („Službene novine Federacije BiH“ broj 16.), od 15.03.2019. godine.

Tablica 2.2: Pregled osnovnih elemenata regionalnih puteva prema bazi podataka iz 2004./nastavak

PUT	DIONICA	POČETAK STACIONAŽE	KRAJ STACIONAŽE	DULJINA DIONICE (m)	ŠIRINA KOLNIKA (m)	PROS.NAGIB (%) / DULJINA (m) (STACIONAŽA)
R 425a	Tromeđa2 - Crnopod (gran županije)	0	1098	1098	4,00 - 4,99	< 3
		1098	1568	470	5,50 - 5,99	
		1568	2910	1342	< 4,00	
	Crnopod (gran županije) - Trebižat1	3839	5496	1657	5,50 - 5,99	6,01 / 1748 (8802 - 10550)
		5496	10389	4893	4,00 - 4,99	
		10389	10550	161	5,00 - 5,49	
Čapljina - granica RH	0	9328	9328	4,00 - 4,99	< 3	
				18949		
R 426	Dracevo - Cerovica	0	11140	11140	< 4,00	< 3
		11140	14631	3491	4,00 - 4,99	-4,96 / 2200 (8803 - 11003)
		14631	16467	1836	< 4,00	-6,09 / 3000 (11403 - 14403)
						-4,60 / 800 (15003 - 15803)
	Hutovo - Ravno2	0	25549	25549	< 4,00	3,88 / 2400 (1000 - 3400)
Zavala - gran. županije	0	1910	1910	< 4,00	< 3	
				43926		
R 427	Stolac3 - gran županije	0	6520	6520	4,00 - 4,99	< 3
				6520		
R 428	gran županije - Ravno2	0	1725	1725	4,00 - 4,99	-6,01 / 923 (802 - 1725)
	Ravno2 -Zavala	0	5000	5000	< 4,00	< 3
	Zavala - granica RH	0	10950	10950	makadam	-
				17675		
R 435	Konjic - Borci	0	5951	5951	5,50 - 5,99	7,97 / 7004 (3200 - 10204)
		5951	11723	5772	< 4,00	-6,42 / 1400 (10400 - 11800)
		11723	15128	3405	4,00 - 4,99	
	Borci - Česim	0	2547	2547	< 4,00	< 3
		2547	13464	10917	makadam	
Česim - gran županije	0	4958	4958	makadam	< 3	
				33550		

* U toku izrade tablice iz Baze podataka, uočeni su nedostaci u podacima o širini kolovoza – podatke potrebno verificirati

Tablica 2.2: Pregled osnovnih elemenata regionalnih cesta prema bazi podataka iz 2004./nastavak

		28311	33018	4707	5,00 - 5,49	6,52 / 1200 (33400 - 34600)	
		33018	34032	1014	4,00 - 4,99		
		34032	35269	1237	5,00 - 5,49		
		34032	44424	10392	makadam		
				45661			
R 437	Dusina - Bilići	8116	24856	16740	makadam	-	
		24856	27962	3106	5,50 - 5,99	< 3	
	Bilići - Buturović Polje	0	2580	2580	< 4,00	5,25 / 800 (1934 - 2734)	
		2580	3254	674	5,50 - 5,99		
	Buturović Polje - Ostrožac	3254	5343	2089	< 4,00	7,43 / 800 (1801 - 2601)	
		0	2999	2999	4,00 - 4,99		
		2999	6390	3391	5,00 - 5,49		-6,27 / 600 (3001 - 3601)
		6390	6659	269	4,00 - 4,99		5,67 / 600 (4401 - 5001)
			6659	7621	962	< 4,00	
					32810		
				392726			

* U toku izrade tablice iz Baze podataka, uočeni su nedostaci u podacima o širini kolovoza – podatke potrebno verificirati

2.4. Ciljevi razvoja mreže javnih puteva prema Transportnoj strategiji FBiH za razdoblje 2016. – 2030. godine i zaključcima koji su sastavni dio Transportne strategije FBiH za razdoblje 2016. – 2030. godine

Ciljevi razvoja putne mreže Kantona su podići nivo razvijenosti ukupne putne mreže na nivou koje su dostigle zemlje Evrope, te tako omogućiti razvitak saobraćajnog sistema Kantona i uključivanje u saobraćajni sistem BiH, okruženja i Evrope. Time se zadovoljavaju i saobraćajni zahtjevi za neophodno ostvarenje brzog gospodarskog razvitka.

Strateški ciljevi definisani u Transportnoj strategiji FBiH za period 2016. – 2030. godine i zaključcima koji su sastavni dio Transportne strategije FBiH za razdoblje 2016. – 2030. godine (u daljnjem tekstu Transportna strategija FBiH) su sljedeći:

- Ispunjenje socijalnih i ekonomskih zahtjeva
- Zadovoljavanje potreba u smislu održavanja, unapređenja i razvoja transportne infrastrukture - Financijska održivost
- Usklađenost s EU standardima i zakonima
- Zadovoljavanje potreba za sigurnosti i potreba za informacijama
- Minimalan utjecaj na okoliš

U smislu regulative odnosno zakonodavnih intervencija koja se odnosi na cestovni saobraćaj to znači sljedeće:

- definisati stabilne izvore za finansiranje puteva (akcize, cestarina, porez na gorivo)
- osigurati minimalan uticaj na okoliš (Procjenu uticaja na okoliš i emisiju štetnih plinova uskladiti sa standardima EU)
- ispunjavati zahtjeve u pogledu informacionog sistema i sigurnosti (smanjenje broja nesreća zbog toga što je BiH iznad EU prosjeka)

U smislu putne infrastrukture, usluga i tehnologije strateški ciljevi su definisani na sljedeći način:

- Ispunjavanje socijalnih i ekonomskih zahtjeva. Osigurati interne kohezije FBiH kroz razvoj sigurne i brže saobraćajne mreže, povezujući autocestu smjer sjever – jug i brze ceste pravac istok – zapad. Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova, integracijom infrastrukture FBiH u evropske saobraćajne koridore (završetak

autoceste i administrativne procedure/studije u cilju utvrđivanja novih cesta koje će se dodati na osnovnu mrežu).

- Zadovoljenje potreba s aspekta održavanja, unaprjeđenja i razvoja cestovne infrastrukture uz osiguranje najviše razine usluge.
 - o Eliminiranje uskih grla na sporim putevima (izgradnja prioritetnih dionica autoceste i brzih cesta, definisanje novog ciklusa planiranja investicija na mreži autocesta, izgradnja obilaznica).
 - o Završetak plana modernizacije cesta 2016 – 2020. i definisanje i realizacija drugih strateških projekata 2020. -2030.
 - o Razvoj regionalne cestovne mreže.
- Ispunjavanje zahtjeva u pogledu informacijskog sistema i sigurnosti
 - o Pобољшanje ICT u cestovnom sektoru, posebice autocestama
 - o Smanjenje saobraćajnih nesreća (Usvajanje i implementacija strategije sigurnosti na cestama, Formiranje jedinice za sigurnost prometa/saobraćaja – revizija sigurnosti RSI i RSA)
- Minimalizirati uticaj na okoliš (Poticanje na promjenu vida transporta, praćenje emisije štetnih plinova)

2.5 Uticaj infrastrukturnih ciljeva definisanih u Transportnoj strategiji FBiH na postojeću i planiranu mrežu puteva na području HNK

Autocesta na Koridoru Vc

Izmijenjena trasa autoceste na Koridoru Vc (temeljem Odluke o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na Koridoru Vc za razdoblje od 20 godina („Službene novine Federacije BiH“ broj 100/17 od 25. 12. 2017.) na potezu Konjic – Mostar ima za posljedicu gubitak priključka Jablanice i područja sjeverno duž magistralnog puta M16.2 i dalje. Ovako usvojenim konceptom povezanost Srednjobosanskog kantona, Prozora, Jablanice s jugom BiH ostaje na postojećim magistralnim putovima M16.2 i M17 do spoja na autocestu u zoni Mostara.

Potrebno je ubrzati gradnju južne trećine autoceste na koridoru Vc koja se nalazi u Hercegovačko-neretvanskom kantonu od Tarčina (tunel Ivan) do čvora Zvirovići.

Jadransko-jonska autocesta

Trasa Jadransko-jonske autoceste JJAC, povezuje autocestu na koridoru Vc (BiH, RH, Mađarska i), autocestu A1 u RH (Split, Zagreb, ...) te prema jugu vodi u Crnu Goru,

Albaniju i Grčku. Bosna i Hercegovina i Crna Gora (predstavnicima resornih ministarstava) potpisali su u travnju 2011. godine u Trebinju protokol o saradnji na izradi dokumentacije za izgradnju dionice Jadransko – jonske autoceste koja prolazi kroz te dvije države. Dogovorena je i definisana kontaktna tačka Nudo – Aranđelovo koja omogućuje izradu projektne dokumentacije na jednoj i drugoj strani državnih granica. Bosna i Hercegovina je sukladno tome izradila Planersko-studijsku dokumentaciju za Jadransko-jonsku autocestu na dijelu kroz Bosnu i Hercegovinu (Počitelj-Neum-Trebinje-granica s Crnom Gorom). Ministarstvo saobraćaja i veza HNK je dopisom broj: 08-01-29-1225/19 od 13.11.2019. zatražilo od Ministarstva saobraćaja i komunikacija BiH trasu usvojene varijante JJAC kroz BiH. Ministarstvo saobraćaja i komunikacija BiH je 13.12.2019. pod brojem: 02-06-29-10-2858-1/19 dostavilo traženu trasu u elektroničkom obliku. Položaj te trase je inkorporiran u ovoj studiji. Njena duljina u BiH prema navedenom projektu iznosi 100 km od čega se prvih 40-tak km nalazi u FBiH, a ostatak u RS-u. Prema predviđenim čvorovima dijeli se na 5 dionica: (i) interregionalni čvor Počitelj – čvor Udora/Drenovac (spoj na novu cestu Neum-Stolac), (ii) čvor Udora/Drenovac – čvor Ravno/Slano, (iii) čvor Ravno/Slano – čvor Trebinje/Dubrovnik, (iv) čvor Trebinje/Dubrovnik – čvor Trebinje/Herceg Novi i (v) čvor Trebinje/Herceg Novi – granica Crne Gore. Već iz funkcije povezivanja vidljivo je da JJAC ima širi regionalni (međudržavni) značaj. S obzirom na skori završetak izgradnje ceste Neum – Stolac (Udora/Drenovac) i postojeće saobraćajne probleme na graničnim prijelazima s RH (Metković) prva dionica IR čvor Počitelj – čvor Udora/Drenovac ima prioritet zbog višestrukog značaja:

- Saobraćajno integrira područje općina Neum, Stolac i dijelom Ravno.
- Predstavlja odličnu alternativu sezonskom saobraćaju iz pravca sjevera prema obali od Neuma do Dubrovnika.
- Obzirom na relativno malo opterećenje za puni profil autoceste ovu dionicu JJAC ispitati za faznu gradnju. U prvoj fazi u profilu (2+1) ceste. Na taj način bi se i u BiH uveo novi evropski koncept racionalne gradnje i stekla prva iskustva.

Brza cesta čvor Mostar Sjever – granica RH

Brza cesta s početkom u čvoru autoceste Mostar Sjever – Polog (Sjeverna obilaznica Mostara) – Široki Brijeg – čvor Podledinac – Grude – granica RH povezuje Mostar i veći dio Zapadnohercegovačkog kantona s autocestom A1 u RH, a u čvoru Podledinac otvara novu vezu prema Hercegbosanskoj županiji/kantonu. Ona predstavlja dobro rješenje izmještanja postojećih dionica magistralnog puta M6.1 na potezu Mostar - Široki Brijeg, a u području Gruda izmještanje magistralnog puta M.6. Ukupna duljina prema generalnom

projektu je 61 km od čega se prvih 22 km nalaze u Hercegovačko-neretvanskom kantonu. Ovaj potez brze ceste ima dvojnju funkciju. Osim prethodno navedenog povezivanja ima i funkciju Sjeverne obilaznice Mostara te zajedno s Južnom obilaznicom Grada Mostara i dionicom autoceste Mostar Jug – Mostar Sjever čini Mostarski prsten. Kako bi ova obilaznica pored tranzitnog služila i unutarnjo-vanjskom saobraćaju grada Mostara između priključnog čvora na autocestu Mostar Sjever i čvora Polog predviđeni su i sljedeći čvorovi: čvor na M17 i čvor Vihovići. U nastavku izrade dokumentacije vodit će se računa o prioritetnim dionicama i njih početni graditi sukladno pokazanoj izvodljivosti i poboljšanju postojeće mreže. Obzirom na saobraćajne probleme grada Mostara posebno je zanimljiva prva dionica koja predstavlja Sjevernu obilaznicu Mostara.

Izmještanje i poboljšanje postojećih cesta

Prevelika uzdužna izgrađenost je ključni nedostatak javnih cesta u cijeloj BiH, a posebice u Hercegovini. Ovakva uzdužna izgrađenost praktično onemogućuje bilo kakvo poboljšanje tih dionica kako s aspekta vremena putovanja tako i sigurnosti saobraćaja. Jedini način unapređenja saobraćajne infrastrukture je izmještanje dionica magistralnih i regionalnih puteva. U tom kontekstu javljaju se do sada neriješeni problemi dviju magistralnih puteva: M6 na potezu Grude - Ljubuški – Čapljina i M17.4 na potezu od čvora Varda (na Južnoj obilaznici Mostara) preko Čitluka, Tromeđe (Međugorje) do Ljubuškog. Na području HNK-a nalaze se sljedeće nove dionice: dionica M17.4 (čvor Bingo) – raskršće Miletina duljine 3 km, dionica M6 (Trebižat) – Struge – M17 duljine 10 km, te dvije dionice izmještanja M17.4 čvor Bingo – Blatnica i Blatnica – Varda. Zbog ranije navedenog kako je pravac povezivanja Srednjobosanskog kantona s jugom BiH planiran i moguć jedino postojećim magistralnim putevima M16.2 i M17 neophodno je značajno poboljšanje dionice M16.2 Prozor – Jablanica kao i njihovog spoja izvan gradskog područja (obilaznica Jablanice). Usvojena trasa autoputa tunelom Prenj značajno mijenja pristupačnost južnog dijela općine Konjic čvoru Ovčari. Izgradnja obilaznice Konjica na potezu Ovčari-Čelebići/Orahovica bi u područjima općina Jablanica, Prozor/Rama i većem dijelu općine Konjic učinila dostupnijom autoput na koridoru Vc. Navedene dionice bi trebalo vezati za tačku 2.6b akcionog plana Transportne strategije FBiH pod nazivom „Definisanje i realizacija strateških projekata na magistralnim putevima poslije 2020.“ kada završi tekući projekt modernizacije magistralnih puteva 2016. – 2020. Točka 2.7 odnosi se na planiranje narednog investicionog ciklusa na mreži regionalnih puteva, a 2.8 na izgradnju obilaznica većih gradova prema specifičnim programima.

3. KONCEPCIJA RAZVITKA CESTOVNE MREŽE

3.1 Formulacija i analiza scenarija

S obzirom da se radi o ažuriranju Prostorno-saobraćajne studije cestovne mreže na području HNK 2006.-2020. korišteni su metodologija i saobraćajni model iz navedene studije koje nije potrebno ponovo opisivati. U ovom kontekstu prethodnu studiju je potrebno tretirati kao anex ove dokumentacije.

Bazna godina je 2015./2020., a ciljna 2030. Uzevši u razmatranje da se izrada ovog dokumenta događa u 2018. s saobraćajnog aspekta i dostupnosti podataka potrebno je uzeti 2015. kao baznu, a u skladu s planskim razdobljem 2020. je bazna. U formulaciji scenarija o tome se vodilo računa.

Scenariji su formulirani sukladno Transportnoj strategiji Federacije BiH iz 2016. godine:

- Scenarij 0: „ne raditi ništa“ - postojeća mreža u razdoblju 2015. - 2030.

- Scenarij 1: 2020. godina
 - o izgrađena magistralna cesta Stolac – Neum,
 - o izgrađena Južna obilaznica Mostara,

- Scenarij 2: 2025. godina
 - o završetak gradnje koridora Vc na području Hercegovine,
 - o završena prva dionica brze puta Mostar- Široki Brijeg – RH (Sjeverna obilaznica Mostara do Pologa),
 - o Izmještanje dionica magistralne puta M17.4 (Miletina – Bingo),
 - o Realizirane rehabilitacije regionalnih puta Faza I (temeljem studije HDM-4 modela iz 2015. i novog plana investicijskog ciklusa),

- Scenarij 3: 2030. godina
 - o izgrađena brza cesta do granice RH,
 - o izgrađena JJAC do spoja na cestu Stolac – Neum (cca 22 km),
 - o izmještanje dionice magistralne ceste/puta M17.4 (Bingo – Blatnica – Varda),

- izmještanje dionice magistralne puta M6 (Trebižat – Struge – M17),
 - realizirane rehabilitacije regionalnih puteva Faza II (temeljem studije HDM-4 modela iz 2015. i novog plana investicijskog ciklusa).
- Scenarij 4: 2040.godina
- izgrađena cijela duljina JJAC-a do granice s Crnom Gorom,

Na slici 3.1 grafički su prikazani prethodno definisani scenariji.

Rezultati dodjele saobraćaja u saobraćajnom modelu na postojeću i planiranu mrežu puteva prema navedenim scenarijima prikazani su na slikama 3.2 do 3.10.



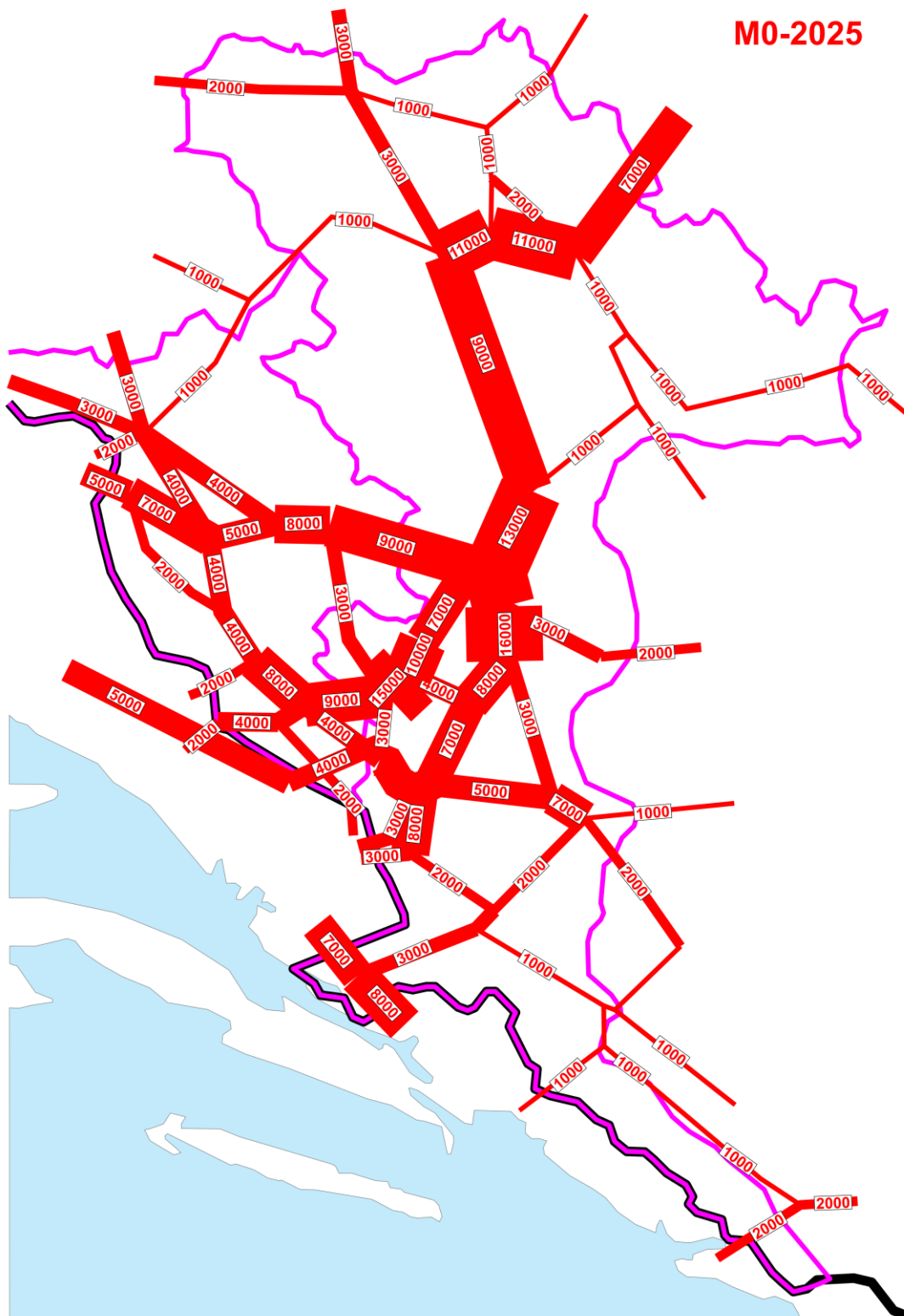
Slika 3.1: Grafički prikaz scenarija korištenih u saobraćajnom modelu



Slika 3.2: Dodjela saobraćaja na postojeću mrežu u 2015. godini



Slika 3.3: Dodjela saobraćaja na postojeću mrežu u 2020. godini



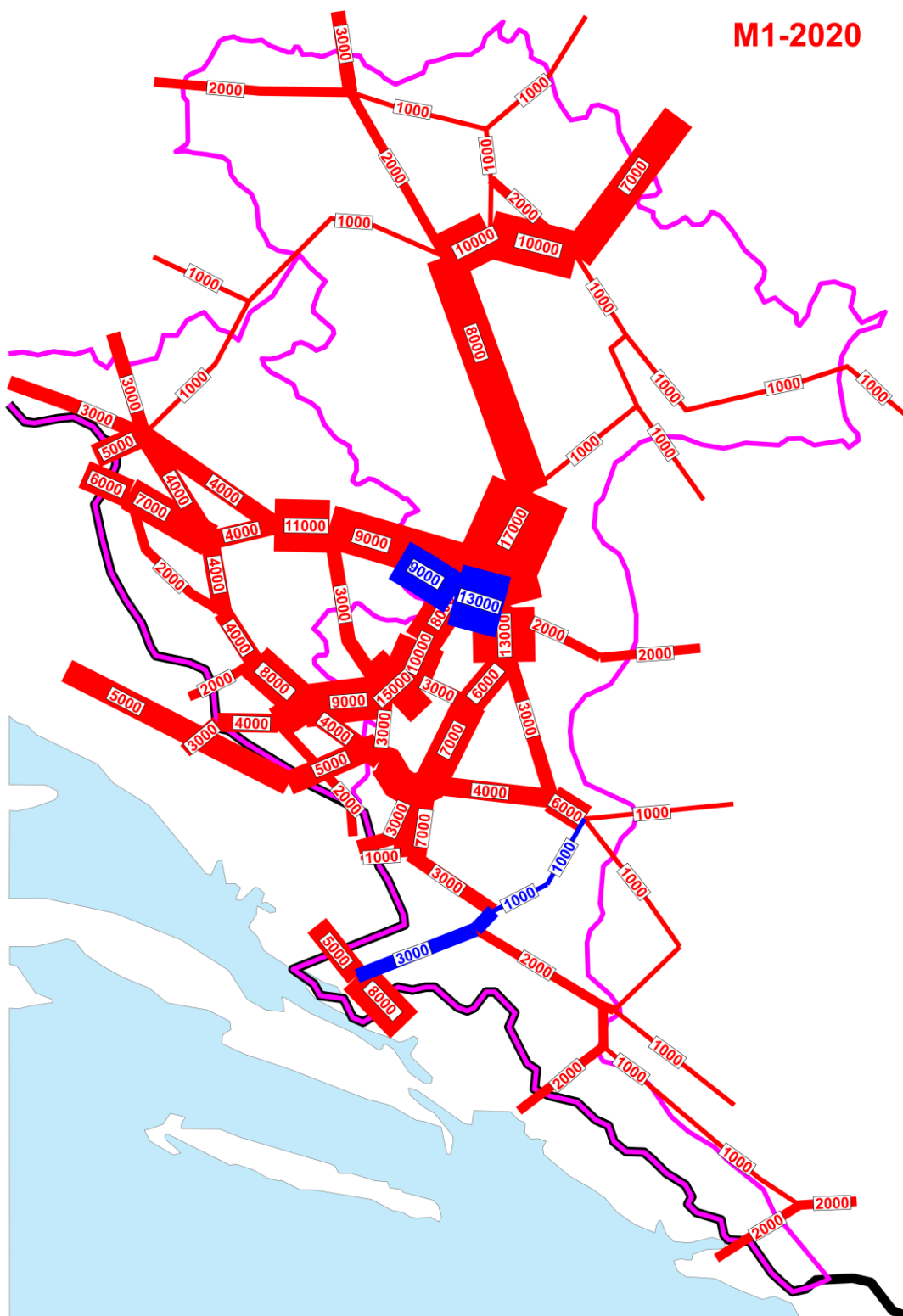
Slika 3.4: Dodjela saobraćaja na postojeću mrežu u 2025. godini



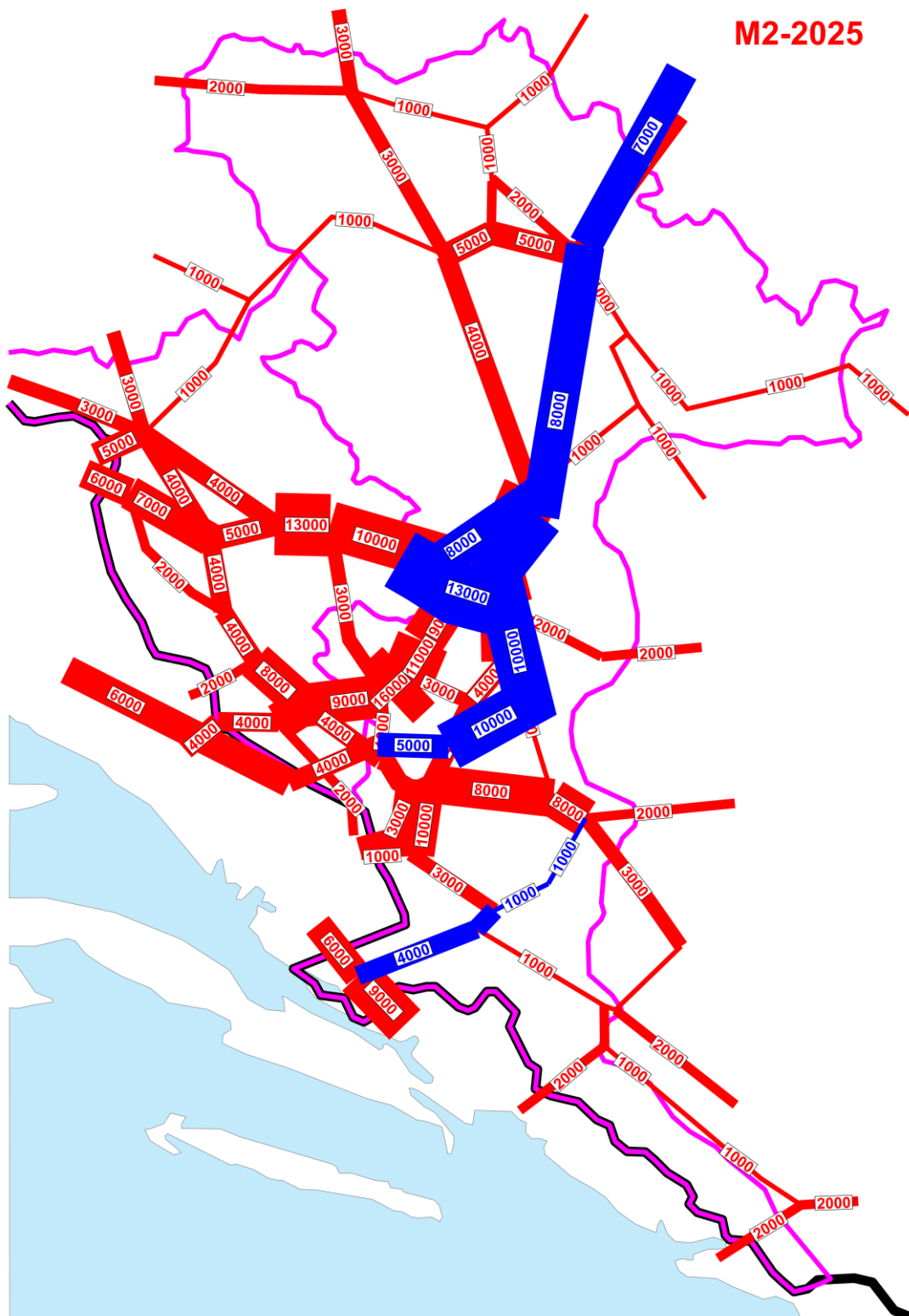
Slika 3.5: Dodjela saobraćaja na postojeću mrežu u 2030. godini



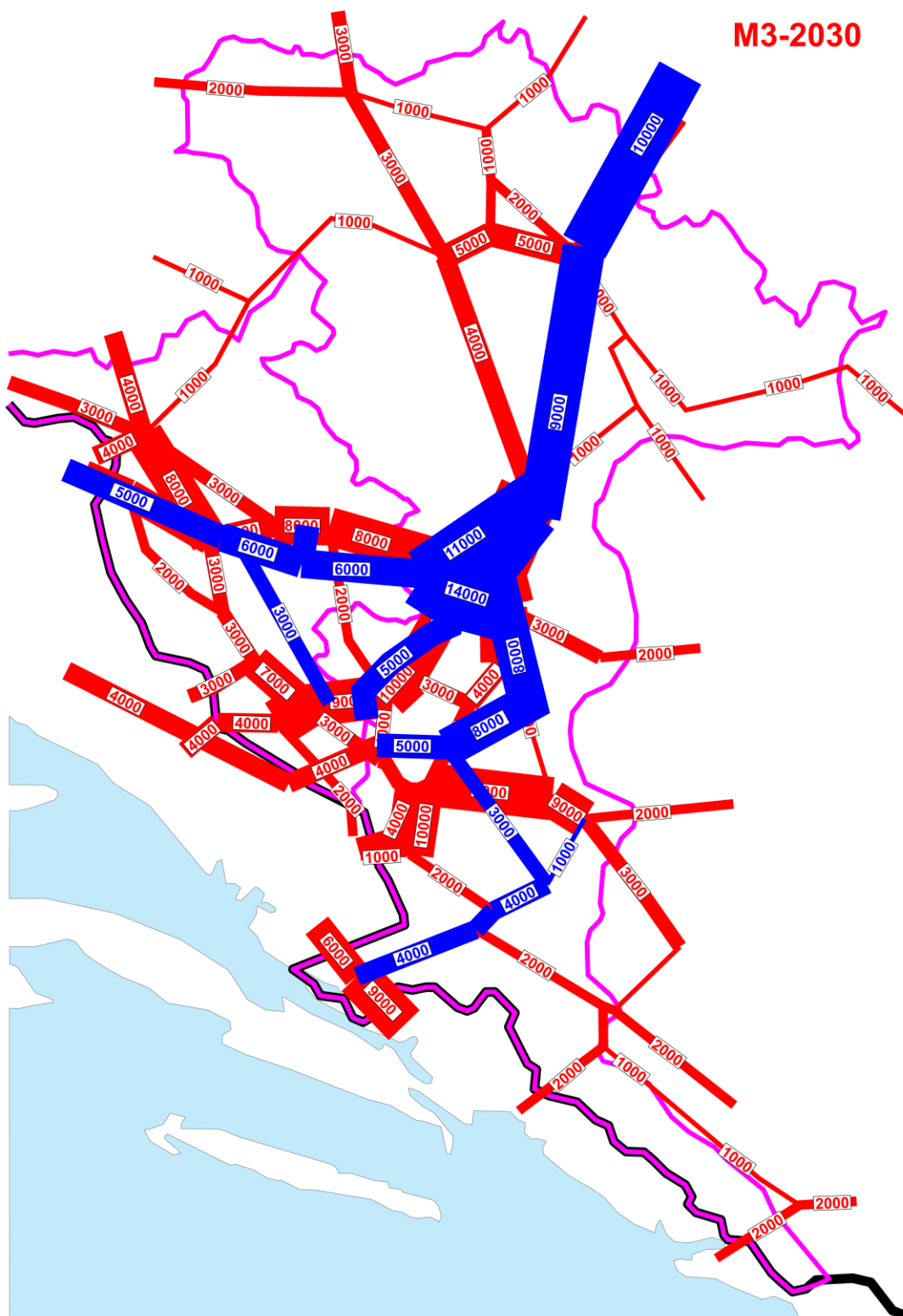
Slika 3.6: Dodjela saobraćaja na postojeću mrežu u 2040. godini



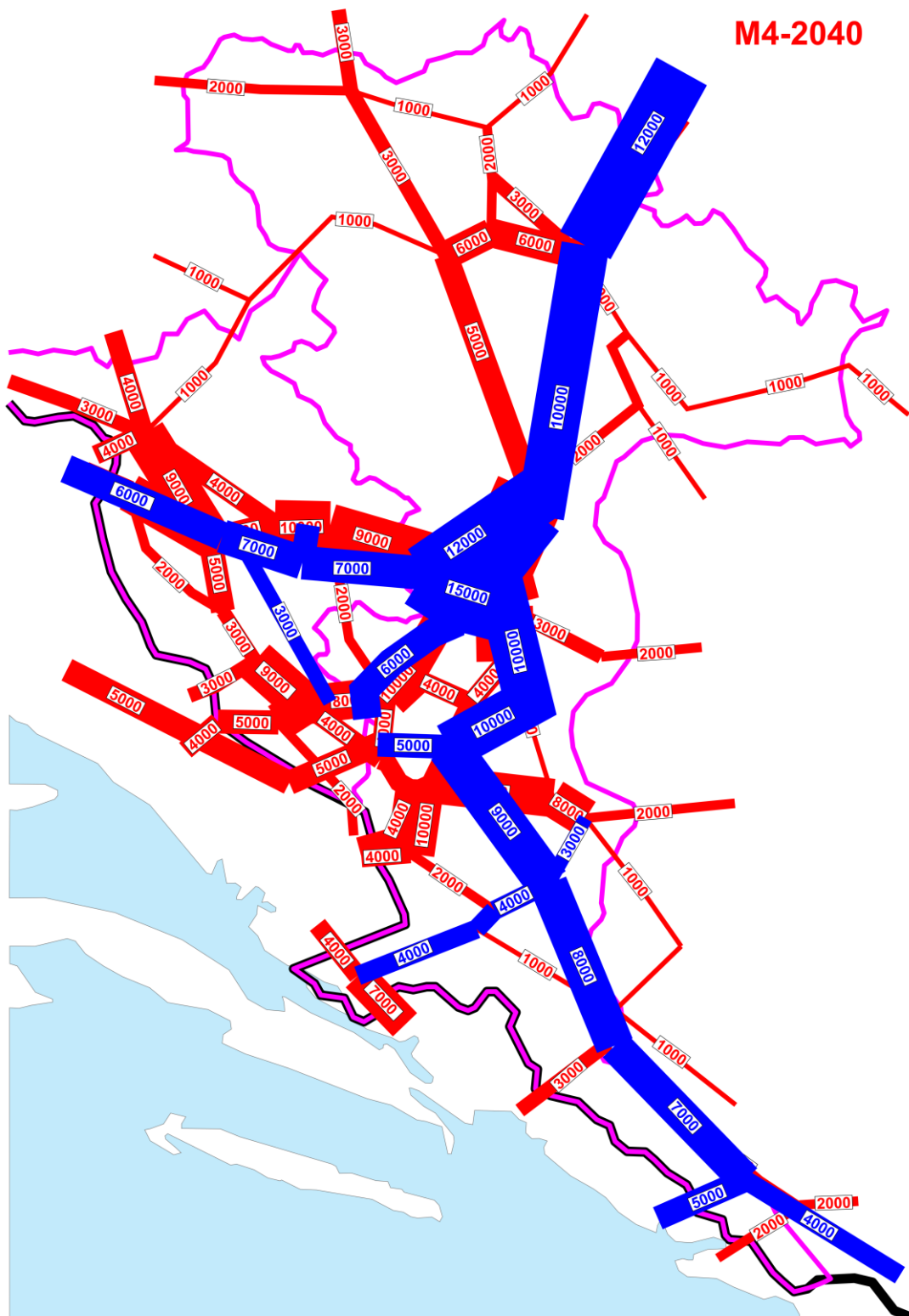
Slika 3.7: Dodjela saobraćaja na postojeću i planiranu mrežu prema scenariju 1 u 2020.



Slika 3.8: Dodjela saobraćaja na postojeću i planiranu mrežu prema scenariju 2 u 2025.



Slika 3.9: Dodjela saobraćaja na postojeću i planiranu mrežu prema scenariju 3 u 2030.



Slika 3.10: Dodjela saobraćaja na postojeću i planiranu mrežu prema scenariju 4 u 2040.

Scenarij 0 pokazuje da se dionice postojeće mreže na kraju planskog razdoblja 2030. godine sukladno Pravilniku o temeljnim uvjetima koje javne putevi, njihovi elementi i objekti na njima moraju ispunjavati s aspekta sigurnosti saobraćaja, a prema veličini saobraćajnog opterećenja svrstavaju u skupine dionica na sljedeći način:

Dionice s PGDP-om većim od 12000 voz/dan:

- M17, Potoci - Mostar,
- M17, Mostar – Gnojnice,
- M17, Gnojnice – Buna,
- M17.4, Čitluk – Tromeđa.

Dionice s PGDP-om između 8000 i 12000 voz/dan

- M2, gr. Kantona (Opuzen) – Neum
- M2, Neum – gr. Kantona (Ston)
- M6.1, Mostar - Široki Brijeg (gr. Kantona),
- M17, Konjic – granica Kantona,
- M17, Konjic – Ostrožac,
- M17, Ostrožac – Jablanica,
- M17, Jablanica – Potoci,
- M17, Buna – Žitomislići,
- M17, Čapljina – Dračevo,
- M17.4, Mostar – Blatnica - Čitluk
- M17.4, Tromeđa – Ljubuški (gr. Kantona),

Dionice s PGDP-om između 6000 i 8000 voz/dan

- M6, Trebižat – Čapljina,
- M6, Masline – Stolac.
- M17, Žitomislići – Čapljina,

Dionice s PGDP-om između 4000 i 6000 voz/dan

- M6, Trebižat – Ljubuški (gr. Kantona),
- M6, Čapljina – Masline,
- R425 Žitomislići – Čitluk
- R425a, Zvirovići – Trebižat.

Dionice s PGDP-om između 2500 i 4000 voz/dan

- M6.1, Gnojnice – Nevesinje (gr. Kantona),
- M16.2, Jablanica – Prozor,
- M16.2, Prozor – Uskoplje/G. Vakuf (gr. Kantona),
- M17, Dračevo – Metković (gr. Kantona)
- M17.3, Buna – Masline,
- M17.3, Hutovo – Neum,
- R425, Tromeđa – Široki Brijeg (gr. Kantona),
- R425a, Tromeđa – Zvirovići,
- R425a, Čapljina – Gabela.

Dionice s PGDP-om između 1000 i 2500 voz/dan

- M6.1, Stolac – Ljubinje (gr. Kantona),
- M17.3, Stolac – Cerovica,
- M17.3, Cerovica – Hutovo,
- M20, Ivanjica – Trebinje,
- R418, Prozor – Ravno (gr. Kantona)
- R418b, Buturović Polje – Konjic,
- R426, Dračevo – Cerovica,
- R435, Konjic – Borci,
- R437, Buturović Polje – Ostrožac.

Dionice s PGDP-om manjim od 1000 voz/dan

- R418b, Prozor – Bilići,
- R419, Jablanica – Blidinje (gr. Kantona),
- R426, Hutovo – Ravno,
- R427, Stolac – Berkovići (gr. Kantona),
- R428, Zavala – Orahov Do
- R435a, Česim - Potoci,
- R436, Borci – Kalinovik (gr. Kantona),
- R437, Buturović Polje – Bilići,
- R437, Bilići – Dusina (gr. Kantona).

Promatrajući rezultate Scenarija 2 na kraju planskog razdoblja realizacijom svih projekata iz Transportne strategije vidljivo je da se izgradnjom Autoceste A1 na Koridoru Vc

značajno rasterećuju skoro sve dionice na cesti M17 na području Kantona osim u zoni Mostara i dionice Čapljina – Dračevo zbog velike količine lokalnog saobraćaja. Kad je u pitanju Grad Mostar rješenje je Mostarski prsten. Ostali gradovi zahtijevaju izmještanja postojećih dionica, izgradnju obilaznica, sukladno tačkama 2.6b, 2.7 i 2.8 Transportne strategije (4.2 Akcioni plan, 4.2.1 ceste).

3.2 Konceptija razvoja

Cilj ovog rada je ažuriranje Prostorno-saobraćajne studije kao stručne podloge za izradu Strategije s tim da je potrebno voditi računa ne samo o saobraćajnim već i svim ostalim kriterijima navedenim u nastavku:

- Saobraćajni kriterijumi: intenzitet i struktura saobraćaja, kapacitet i razina usluge, vrijeme putovanja i sigurnost saobraćaja.
- Razvojni kriterijumi : razvitak prioriternih gospodarskih grana (turizam, poljoprivreda, industrija, promet ...), uravnotežen razvitak svih područja Kantona (slabo naseljena područja) te uključivanje kantona u saobraćajni sistem BiH i šire.
- Privredni kriterijum: neposredne gospodarske koristi (troškovi vozila, ušteda vremena, ušteda uslijed smanjenja saobraćajnih nezgoda), posredne koristi (uticaj na razvitak gospodarstva, porast nacionalnog dohotka, turizam, zaposlenost), podobnost za inozemna ulaganja (cestarine, krediti, koncesije).
- Ekološki kriterijum: kriterijum za utvrđivanje svih negativnih uticaja na okoliš (zaštita površinskih i podzemnih voda, buka, zrak, vegetacija, fauna, pedologija, naselja, kulturna baština), mjere zaštite od negativnih uticaja.

Uvažavajući sve navedene kriterijume planirana je buduća cestovna mreža za plansko razdoblje do 2030. godine:

Autoceste: - koridor Vc od Tarčina do graničnog prijelaza Bijača (granica RH). Izgrađeno i u funkciji dvije poddionice GP Bijača – čvor Zvirici – čvor Zvirovići. U fazi izgradnje poddionice čvor Zvirovići – Čvor Počitelj i početnih 7 km dionice Čvor Počitelj – Čvor Mostar Jug. Ostale dionice zahtijevaju investicijsko rješenje i početak gradnje.

- Jadransko-jonska autocesta (JJAC). Urađen generalni projekt. Nakon što je utvrđen koridor trase u generalnom projektu nastaviti izradu dokumentacije po dionicama. Imajući u vidu saobraćajne probleme GP

Doljani (Metković) i završetak izgradnje ceste Neum – Stolac (Drenovac) potrebno je posebno pripremiti izgradnju dionice JJAC-a čvor Počitelj – spoj na cestu Neum – Stolac u varijantama punog profila i fazne izgradnje (2+1 ceste). Ova dionica JJAC-a zajedno s autocestom na koridoru Vc ima i regionalni (međudržavni) prometni/saobraćajni značaj.

Brzi putevi: Čvor autoceste Mostar Sjever – Polog (Sjeverna obilaznica Mostara) – Široki Brijeg – čvor Podledinac – Grude – granica RH. U izradi generalni projekt. U nastavku izrade dokumentacije voditi računa o prioritnim dionicama i njih početi graditi sukladno pokazanoj izvodljivosti i poboljšanju postojeće mreže. Obzirom na saobraćajne probleme grada Mostara posebno je zanimljiva dionica koja predstavlja Sjevernu obilaznicu Mostara kako je definisano u Odluci o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH "Autocesta na Koridoru Vc" za razdoblje od 20 godina („Službene novine Federacije BiH“, broj 100/17 od 25.12.2017.godine). Sjeverna obilaznica zajedno s Južnom obilaznicom Grada Mostara i dionicom autoceste između čvorova Mostar jug - Mostar sjever čini Mostarski prsten koji je još 2000. definiran u Transportnom master planu BiH.

Magistralni putevi:

- Završiti program modernizacije 2016. - 2020. koji uključuje izgradnju Južne obilaznice Mostara i ceste Neum – Drenovac.
- Početi s pripremama sljedećeg investicionog ciklusa vezano za područje Kantona odnosno navedene dionice izmještanja i rehabilitacije magistralnih cesta:
 - o dionica M17.4 (raskršće Cerno/Bingo) – raskrižje Miletina duljine 3 km. Predstavlja novi spoj na čvor Zvirovići autoceste.
 - o M17.4 raskrižje Cerno/Bingo – Blatnica
 - o dionica M6 (Trebižat) – Struge – M17 duljine 10 km. To je izmještanje M6 i ujedno obilaznica Čapljine.
 - o Dionica Masline – Žegulja s odvajanjem za Drenovac. Izmještanje M6 i M17.3 iz grada Stoca izgradnja obilaznice Jablanice (izmještanje M17 i spoj s M16.2)
 - o izgradnja obilaznice Jablanice (izmještanje M17 i spoj s M16.2)
 - o M17.4 Blatnica – Varda

- rehabilitacija magistralne ceste/puta M16.2, dionica Prozor – Jablanica
- rehabilitacija magistralne ceste/puta M17 dionica Konjic (čvor na autocesti Ovčari) – Mostar (čvor na brzjoj cesti).
- rehabilitacija magistralne ceste/puta M17.5, dionica Jablanica - Blidinje

Regionalne putevi:

Prema podacima iz naredne tablice 85,6 km 25,63% regionalnih cesta su makadamske i to najviše u općini Konjic zbog teških terenskih uslova. S druge strane postoji značajna razlika u saobraćajnom opterećenju pojedinih dionica. Ovo bi trebala biti 2 ključna kriterija za izradu neophodnih dokumenata kao priprema dokumentacije za sljedeća 2 investicijska ciklusa koji se odnose na regionalne puteve.

U nastavku su tablično prikazane dionice koje zahtijevaju rekonstrukciju manjeg ili većeg obima.

Tablica 5.1: Rekonstrukcija, sanacija ili rehabilitacija regionalnih puteva

Oznaka puta	Naziv putnog pravca	U kilometrima			Opis aktivnosti
		asfalt	makadam	svega	
R-418b	Prozor-Mokronoge	24,67	0	24,67	Rehabilitacija
R-418b	Prozor-Konjic	30,31	32,3	62,61	Rekonstrukcija/sanacija
R-425	Žitomislići-Hamzići	23,56	0	23,56	Rehabilitacija
R-425a	Tromeđa-Gabela	18,95	0	18,95	Rehabilitacija
R-426	Dračevo-Zavala	43,93	0	43,93	Rehabilitacija
R-427	Stolac-Berkovići	6,52	0	6,52	Rehabilitacija
R-428	Ravno-Zavala	17,68	0	17,68	Rehabilitacija
R-435	Konjic-Borci	17,68	15,88	33,55	Rekonstrukcija/sanacija
R-435a	Česim-Potoci	13,71	10,29	24	Rekonstrukcija/sanacija
R-436	Borci-Glavatičevo-Argud	35,27	10,39	45,66	Rekonstrukcija/sanacija
R-437	Fojnica-Ostrožac	16,07	16,74	32,81	Rekonstrukcija/sanacija
Ukupno		248,35	85,60	333,95	
Udio u %		74,37%	25,63%	100,00%	

Napomena: Pri rekonstrukciji/sanaciji dionica regionalne ceste R-418b, Prozor-Konjic koja se većim dijelom nalazi u brdsko-planinskom području i čiji je PGDP i PLDP manji od 500 voz/dan za 2017. godinu, radovi se trebaju izvoditi fazno.

I. faza - izgradnja jedne asfaltne saobraćajne trake sa betonskim ojačanjima na krajevima asfalta te izrada makadamske bankine tako da ukupna širina bude min. 5 m.

II . – faza kada bude ekonomski opravdano i osigurana finansijska sredstva izvoditi će se radovi na drugoj kolovoznoj traci, sa svim elementima dvotračne ceste (rigoli, ivičnjaci, odbojna ograda i dr.).

Potrebno je istaknuti činjenicu da je neophodno voditi računa o cjelovitosti i funkcionalnosti ukupne cestovne mreže (od autocestovnih dionica do dionica lokalnih cesta) bez obzira na nadležnosti različitih razina. U tom smislu, prilikom izrade narednih dokumenata za regionalne puteve (investicioni ciklus po fazama, implementacija

programa sigurnosti ...), ističe se važnost ujednačenosti tehničkih elemenata lokalnih priključnih i spojnih cesta na regionalne i magistralne ceste/puteva, kao i važnijih raskrižja u tim zonama uticaja.

Postojeće stanje regionalnih puteva uvjetovano je: vremenom njihove izgradnje, dugim vremenskim razdobljem eksploatacije bez značajnijih ulaganja nakon njihove izgradnje, dugotrajnim korištenjem od strane izvandimenzionalnih vojnih vozila, neodgovarajućim i neplanskim održavanjem u neposrednom poslijeratnom razdoblju, nepostojanjem dodatnih izvora finansiranja (u prvom redu nedostupnost kreditnim sredstvima i grantovima viših razina vlasti), nedovoljnim iznosom namjenskih sredstava za ceste itd. Zbog svega navedenog potrebno je u narednom razdoblju značajnije poboljšanje mreže regionalnih puteva podizanjem elemenata regionalnih puteva i objekata na njima na viši tehnički nivo s krajnjim ciljem povećanja sigurnosti svih sudionika u saobraćaju. Namjenska sredstva (registracije vozila, nafta i naftni derivati i dr.) dostatna su za održavanje i dijelom za rehabilitaciju. Značajnije investicije u mrežu regionalnih puteva vezane su za pristup kreditnim sredstvima, grantovima, evropskim fondovima i drugim finansijskim izvorima.

Dinamika ostvarenja postavljenih ciljeva i mjera u ovoj Strategiji ostvarivat će se kroz buduće srednjoročne i kratkoročne programe, a ovisit će o dostupnosti navedenih finansijskih potreba, a dijelom i o dinamici izgradnje cesta viših rangova.



Slika 3.11: Grafički prikaz koncepcije razvoja mreže puteva

4. ZAKLJUČNO

U prvom koraku izrade studije analizirano je postojeće stanje cestovne mreže kao i sva planska, studijska i projektna dokumentacija svih kategorija cesta na području HNK. Jasno su analizirani svi ciljevi definisani u dokumentima viših razina vlasti i njihov uticaj na postojeću i planiranu mrežu cesta u Kantonu.

Iz prethodno navedenog izvedeni su ciljevi i koncepcija razvitka mreže cesta u sljedećem planskom razdoblju 2020. – 2030. na području HNK koja se prema nadležnostima svodi na sljedeće:

- intenzivirati gradnju dionica puteva visoke razine uslužnosti u nadležnosti JP Autoceste Federacije BiH (završetak gradnje autocesta na koridoru Vc, početak gradnje brze ceste Mostar – gr. RH počevši od Sjeverne obilaznice Mostara kao i završetak dokumentacije i početak gradnje I. faze Jadransko-jonske autoceste).
- pratiti i sudjelovati u fazi pripreme dokumentacije za naredni investicioni ciklus magistralnih puteva (JP ceste F BiH) kako bi ovdje definisane dionice izmještanja i poboljšanja (rekonstrukcije) bile sastavni dio navedene dokumentacije.
- priprema dokumentacije za pokretanje prvog investicioniog ciklusa iz kreditnih i drugih izvora vezanog za regionalne ceste koje prvenstveno zahtijevaju jače poboljšanje (rehabilitaciju) postojeće mreže i u manjem dijelu izmještanje pojedinih dionica.

U suradnji s lokalnim zajednicama raditi na specifičnim ciljevima obilaznica gradova i rekonstrukcije važnijih lokalnih cesta.

Iz navedenog je vidljivo da se funkcionalnost i održivost cestovnog sustava može postići jedino u slučaju njegovog sagledavanja u cjelini bez obzira na različite nadležnosti.

POPIS KORIŠTENE DOKUMENTACIJE

Prostorni planovi

- Prostorni plan područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH "Autocesta na Koridoru Vc" za razdoblje od 20 godina (Službene novine Federacije BiH broj 100/17 od 25.12.2017.godine).
- Prostorni planovi općina:
 - o Čapljina (izvor: <https://capljina.ba/2017/11/13/prostorni-plan/>)
 - o Čitluk
 - o Jablanica (izvor: <https://www.jablanica.ba/ba/download-zona/prostorno-planska-dokumentacija.html>)
 - o Konjic (izvor: <https://www.konjic.ba/ba/projekti/prostorni-plan.html>)
 - o Prozor (izvor: <https://prozor-rama.org/prostorni-plan>)
 - o Ravno
 - o Stolac (izvor: <http://stolac.gov.ba/index.php/opcinska-uprava/opcinski-dokumenti/category/10-prostorni-plan-stolac-1>)

Strategije, studije, publikacije i projekti

- Okvirna strategija prometa Bosne i Hercegovine (izvor: <http://www.mkt.gov.ba/aktivnosti/default.aspx?id=5029&langTag=bs-BA>)
- Transportna strategija Federacije BiH za razdoblje 2016. – 2030. godine i zaključci koji su sastavni dio Transportne strategije FBiH za razdoblje 2016. – 2030. godine (izvor: <https://predstavnickidom-pfbih.gov.ba/bs/page.php?id=1616>)
- Skupština HNK: Strategija razvitka javnih cesta na području HNK za razdoblje 2006. – 2020. godine (Odluka broj:02-01-XXI-132/06 od 26. listopada 2006.)
- Vlada HNK: Srednjoročni program građenja i održavanja regionalnih cesta u HNK od 01.01.2018. do 31.12.2021. godine (Odluka broj: 08-01-29-81/18 od 25. siječnja 2018.)

- Ministarstvo prometa i komunikacija BiH: Planersko-studijska dokumentacija za Jadransko-jonsku autocestu na dijelu kroz Bosnu i Hercegovinu (Počitelj – Trebinje – granica s Crnom Gorom)
- JP Autoceste Federacije BiH: Generalni projekt i pre-fizibiliti studija brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica RH Mostar
- JP Ceste Federacije BiH: Program modernizacije magistralnih cesta u FBiH do 2020.
- JP Ceste Federacije BiH: Brojanje saobraćaja na magistralnim cestama Federacije BiH, publikacije od 2006. do 2016.
- Ministarstvo prometa i veza HNK: Digitalizirani podaci projekata regionalnih cesta
- Ministarstvo prometa i veza HNK: Intenzitet prometa na mreži regionalnih cesta na području HNK, publikacije od 2003. do 2017.

Zakonska regulativa (BiH, F BiH, HNK)