



Broj: 02-05-1350-1.1/14
Sarajevo, 21.01.2014. godine

Na osnovu čl. 22. i 24. stav 4. Zakona o Vladi Kantona Sarajevo ("Službene novine Kantona Sarajevo", broj: 24/03 - Prečišćeni tekst i 38/13), Vlada Kantona Sarajevo, na 52. sjednici održanoj 21.01.2014. godine, donijela je sljedeći

ZAKLJUČAK

1. Prihvata se srednjoročni Plan i Program održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo za period od 4 (četiri) godine (2014.-2018.).
2. Srednjoročni Plan i Program održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo za period od 4 (četiri) godine, dostavlja se Skupštini Kantona Sarajevo na saglasnost.

P R E M I J E R

Suad Zeljković

Dostaviti:

1. Predsjedavajuća Skupštine Kantona Sarajevo
2. Skupština Kantona Sarajevo
3. Premijer Kantona Sarajevo
4. Ministarstvo saobraćaja
5. Direkcija za puteve (putem Ministarstva saobraćaja)
6. Evidencija
7. A r h i v a



web: <http://vlada.ks.gov.ba>
e-mail: premijer@ks.gov.ba
Tel: + 387 (0) 33 562-068, 562-070
Fax: + 387 (0) 33 562-211
Sarajevo, Reisa Džemaludina Čauševića 1



PRIJEDLOG

Na osnovu člana 18. Ustava Kantona Sarajevo ("Službene novine Kantona Sarajevo", br. 1/96, 2/96-ispravka, 3/96-ispravka, 16/97, 14/00, 4/01 i 28/04), i člana 24. Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 12/10, 16/10 i 66/13), Skupština Kantona Sarajevo na _____sjednici od _____ 2013. godine, donijela je

O D L U K U

O DAVANJU SAGLASNOSTI NA SREDNJOROČNI PLAN I PROGRAM ODRŽAVANJA, ZAŠTITE, REKONSTRUKCIJE I IZGRADNJE JAVNIH PUTEVA NA PODRUČJU KANTONA SARAJEVO ZA PERIOD OD 4 (ČETIRI) GODINE

I

Daje se saglasnost na Srednjoročni plan i program održavanja, zaštite i rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo za period od 4 (četiri) godine.

II

Ova odluka stupa na snagu danom objavljivanja u „Službenim novinama Kantona Sarajevo“.

Predsjedavajuća
Skupštine Kantona Sarajevo

Prof.dr. Mirjana Malić

O B R A Z L O Ź E N J E

I – P R A V N I O S N O V

Pravni osnov za donošenje ovog zaključka sadržan je u članu 18. Ustava Kantona Sarajevo (“Službene novine Kantona Sarajevo”, br. 1/96, 2/96-ispravka, 3/96-ispravka, 16/97, 14/00, 4/01 i 28/04), i članu 24. Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine (“Službene novine Federacije BiH”, br. 12/10, 16/10 i 66/13).

II – R A Z L O Z I Z A D O N O Š E N J E

Razlozi za donošenje ovog zaključka sadržani su u odredbama člana 24. Zakona o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine, br. 12/10,16/10 i 66/13) kojim je propisano da srednjoročni Programa održavanja i zaštite, kao i program rekonstrukcije, izgradnje i obnove javnih puteva donosi Vlada Kantona uz saglasnost Skupštine Kantona.

Upravitelj regionalnih cesta Ministarstva saobraćaja –Direkcija za puteve je Srednjoročni program održavanja i zaštite, kao i program rekonstrukcije, izgradnje i obnove javnih puteva na području Kantona Sarajevo dostavila Vladi Kantona na donošenje uz saglasnost Skupštine Kantona.

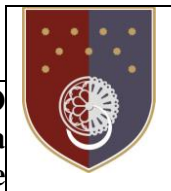
Predlaže se Skupštini Kantona da u smislu naprijed navedenih odredbi Zakona o cestama da saglasnost kao u prijedlogu.



SREDNJOROČNI PLAN I PROGRAM
održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva
na području Kantona Sarajevo za period od 4 (četiri) godine
(2014 – 2018)

Sarajevo, 2014.g.

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine



Bosnia and Herzegovina
Federation of Bosnia and Herzegovina

KANTON SARAJEVO
Ministarstvo saobraćaja
Direkcija za puteve

CANTON SARAJEVO
Ministry of traffic
Directorate for roads

SREDNJOROČNI PLAN I PROGRAM **održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva** **na području Kantona Sarajevo za period od 4 (četiri) godine** **(2014 – 2018)**

Sarajevo, 2014.g.



web: <http://dp.ks.gov.ba>

e-mail: dp@dp.ks.gov.ba;

Tel: + 387 (0) 33 560-402, Fax: + 387 (0) 33 560-426
Sarajevo, Hamida Dizdara br. 1



UVOD

Smisao strategijskog planiranja predstavlja osnove za organizovano predviđanje i usmjerevanje razvoja u pojedinoj oblasti. Procesom planiranja treba da se razumije priroda rizika sa kojima se oni koji planiraju suočavaju, nakon čega je potrebno odrediti alternativne pravce akcija kojima će se maksimizirati ciljevi sa minimalnim rizikom. Strategijski plan definiše izlaze za akcione planove koji trebaju da zadovolje kriterije kontinuiteta, konzistentnosti i uspješnosti, uz uspostavljanje dobrih odnosa sa građanima i stručnom javnošću.

Strategija razvoja saobraćaja je zasnovana na realnoj slici postojećeg stanja, identifikovanim problemima, analizi rješenja i u skladu sa tim definisanim aktivnostima koje će dovesti do rezultata.

Održiva putna infrastruktura utiče na ekonomski i društveni razvoj olakšavanjem mobilnosti i pružanjem adekvatnog pristupa ljudi i roba lokacijama od značaja za ekonomiju i društvo.

Adekvatan pristup određenoj lokaciji značajno utiče na ekonomski razvoj i trgovinu, a potpomaže i integraciju.

Da bi se ovo postiglo, zahtijeva se da putna infrastruktura:

1. zadovoljava potražnju za obimom saobraćaja,
2. bude efikasna,
3. bude priuštiva,
4. bude sigurna, i
5. ima minimalan negativan uticaj na okoliš.

Zbog toga, Program razvoja mreže puteva na području Kantona Sarajevo mora sadržavati principe i elemente koji osiguravaju njenu ekonomsku, finansijsku, institucionalnu i okolinsku održivost, a isto tako doprinosi i društvenoj svjesnosti o potrebi realizacije ovog programa..

Ključni principi ovog programa su:

1. Politička volja i obavezivanje
2. Jačanje kapaciteta u podsektoru puteva
3. Osiguranje uravnoteženosti programa
4. Poboljšanje efikasnosti sistema
5. Jačanje komercijalizacije
6. Uspostavljanje standarda za održavanje
7. Poboljšanje sigurnosti saobraćaja
8. Usklađenost sa prirodnim i društvenim okolišem

Ključni elementi ovog programa su slijedeći:

1. unutrašnje povezivanje Kantona Sarajevo u cjelini,
2. povezivanje sa susjednim kantonima,
3. dimenzionisanje gustine mreže regionalnih puteva i ulica u gradu,
4. uticaj razvoja mreže regionalnih puteva i ulica u gradu na razvoj pojedinih područja,

5. upravljanje mrežom regionalnih puteva i ulica u gradu,
6. jedinstvenost i cjelovitost pristupa putnoj mreži uopšte, i
7. usklađenost sa razvojem prirodnog i društvenog okoliša.

U cilju poboljšanja stanja saobraćajnog sistema neophodno je pristupiti izradi srednjeročnog plana i programa kao baznog osnova za razvoj regionalnih puteva i ulica u gradu.

Izradom srednjeročnog plana i programa, potrebno je analizirati postojeće stanje saobraćaja na području Kantona Sarajevo i na osnovu analize, prikupljene dokumentacije, predložiti odgovarajuća adekvatna rješenja poboljšanja saobraćajnog sistema, odnosno mreže regionalnih saobraćajnica i ulica u gradu.

Za izradu srednjeročnog plana i programa korištena je sljedeća literatura:

- Zakon o cestama F BiH (“Službene novine FBiH” broj: [12/10](#));
- Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (“Službeni glasnik BiH” broj: [06/06](#), [44/07](#));
- Zakon o prostornom uređenju (“Službene novine KS” broj: [7/05](#));
- Pravilnik o održavanju javnih cesta („Službene novine FBiH“ broj: [69/10](#));
- Pravilnik o vrsti i sadržaju projekta za građenje i rekonstrukciju javnih cesta („Službene novine FBiH“ broj: [69/10](#));
- Pravilnik za utvrđivanje uvjeta za projektovanje i izgradnju priključaka i prilaza na javne putevi („Službene novine FBiH“ broj: [81/10](#));
- Smjernice za projektiranje, građenje, održavanje i nadzor na putevima.

1. NADLEŽNOSTI NAD PUTEVIMA I NAČIN FINANSIRANJA ODRŽAVANJA PUTEVA

Na osnovu Zakona o cestama Federacije BiH ("Službene novine Federacije BiH", broj 12/10; 16/10 i 66/13) putevi se dijele na javne i nekategorisane. Javni putevi mogu biti sljedećih kategorija:

- autoputevi;
- brzi putevi;
- magistralni putevi;
- regionalni putevi;
- lokalni putevi.

Kolovozi ulica u naseljima i gradovima kroz koje prolaze magistralni, regionalni i lokalni putevi smatraju se dijelovima tih puteva.

U sljedećoj tabeli date su informacije o tome ko proglašava pojedine kategorije puteva i ko je nadležan za njihovo održavanje:

R/b	Kategorija puta	Proglašava	Nadležnost
1.	Autoputevi	Vlada Federacije BiH na prijedlog Federalnog ministarstvo prometa i kominikacija	J.P. Autoceste FBiH d.o.o.
2.	Brzi putevi	Vlada Federacije BiH na prijedlog Federalnog ministarstvo prometa i kominikacija	J.P. Autoceste FBiH d.o.o.
3.	Magistralni putevi	Vlada Federacije BiH na prijedlog Federalnog ministarstvo prometa i kominikacija	J.P. Ceste Federacije BiH d.o.o.
4.	Regionalni putevi	Vlada Federacije BiH na prijedlog Federalnog ministarstvo prometa i kominikacija	Direkcija za puteve Kantona Sarajevo
5.	Lokalni putevi i ulice u gradovima	Vlada Kantona na prijedlog nadležnog općinskog ili gradskog organa za poslove saobraćaja	Općina ili Grad Sarajevo
6.	Nekategorisani putevi	Ostali putevi koji nisu kategorisani	Općine

Tabela 1. Informacije o tome ko proglašava pojedine kategorije puteva i ko je nadležan za njihovo održavanje

Na osnovu Zakona o cestama Federacije BiH ("Službene novine Federacije BiH", broj 12/10; 16/10 i 66/13), Zakona o pripadnosti javnih prihoda u Federaciji BiH (22/06), Pravilnika o načinu uplate javnih prihoda budžeta i vanbudžetskih fondova na teritoriji Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH, broj 60/01) i Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o načinu uplate javnih prihoda budžeta i vanbudžetskih fondova na teritoriji Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH, broj 9/02) prihodi od naknada za puteve uplaćuju se:

- Upraviteljima puteva pripada 3,9 % sredstava koja pripadaju Federaciji BiH, od toga:
- na račun J.P. Ceste Federacije BiH jednim nalogom u visini od 40 % od ukupne obaveze,
- na račun kantonalnih direkcija za puteve jednim nalogom u visini 35 % ukupne obaveze.
- na račun općina 25 % od ukupne obaveze.

Finansijska sredstva za održavanje javnih puteva osiguravaju se iz:

- godišnjih naknada za upotrebu puteva što se plaćaju pri registraciji vozila,
- naknada za puteve iz maloprodajne cijene nafte i naftnih derivata,
- posebnim naknadama za upotrebu javnih puteva itd.

Federalno Ministarstvo prometa i komunikacija priprema novu kategorizaciju za autoputeve, brze puteve, magistralne i za regionalne puteve. Također priprema i novu raspodjelu prihoda od naknade za puteve.

Dio magistralnih puteva u dužini od 18,65 km na osnovu Ugovora o regulisanju međusobnih odnosa na poslovima održavanja i zaštite dijela magistralnih puteva koje prolaze kroz uže gradsko područje Kantona Sarajevo održava Direkcija za puteve Kantona Sarajevo.

Dio lokalnih puteva održava Direkcija za puteve Kantona Sarajevo na osnovu Ugovora sa Općinama.

2. ANALIZA POSTOJEĆE PUTNE MREŽE ČIJI JE UPRAVITELJ DIREKCIJA ZA PUTEVE KANTONA SARAJEVO

Srednjoročni plan i program razvoja i održavanja regionalnih puteva zasnovan je na realnoj slici postojećeg stanja putne mreže na području Kantona Sarajevo, identifikaciji problema i limitirajućih faktora za njegov razvoj i unapređenje, planovima za razvoj, efikasno upravljanje i održavanje mreže regionalnih puteva i u skladu s tim definisanim okvirnim finansijskim sredstvima koje je neophodno obezbjediti za realizaciju planiranih aktivnosti.

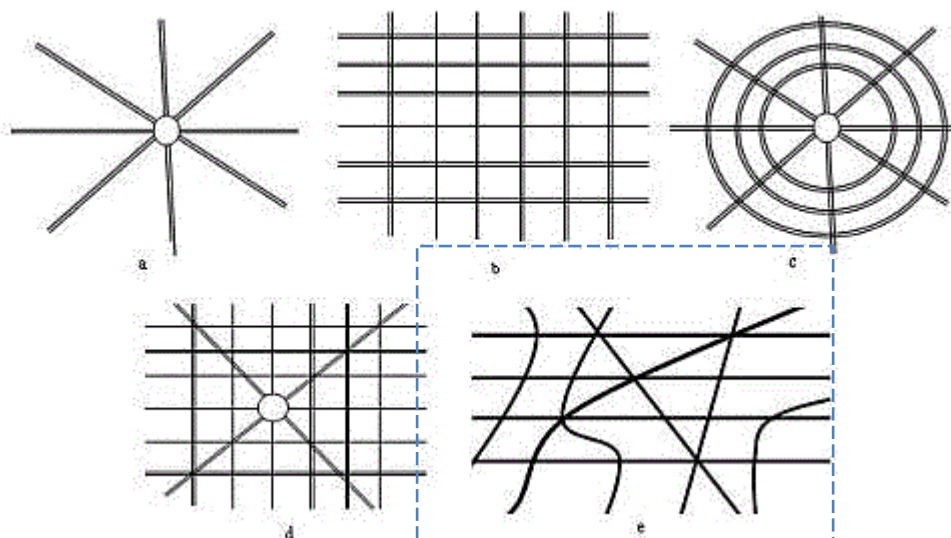
U zavisno od građevinske strukture i veličine zajednice ukupna mreža saobraćajnica se može podijeliti na dijelove za:

- individualni motorizovani saobraćaj.
- pješački saobraćaj
- biciklistički saobraćaj
- javni putnički prevoz

Mreža gradskih saobraćajnica može se pojaviti u raznim formama, zavisno od načina iskorištavanja prostora, oblika gradskog saobraćaja kao i konfiguracije terena.

U planiranju gradskih saobraćajnica postoji pet osnovnih sistema saobraćajne mreže (slika):

- Radijalni sistem;
- Ortogonalni sistem;
- Radijalno-prstenasti sistem;
- Radijalno-ortogonalni sistem i
- Kombinovani sistem uličnih mreža (organski sistem).



Slika 1. Sistemi mreže ulica

Saobraćajnice obuhvaćene u ovom srednjeročnom planu i programu na području Kantona Sarajevo imaju *Kombinovani sistem uličnih mreža (organski sistem)*.

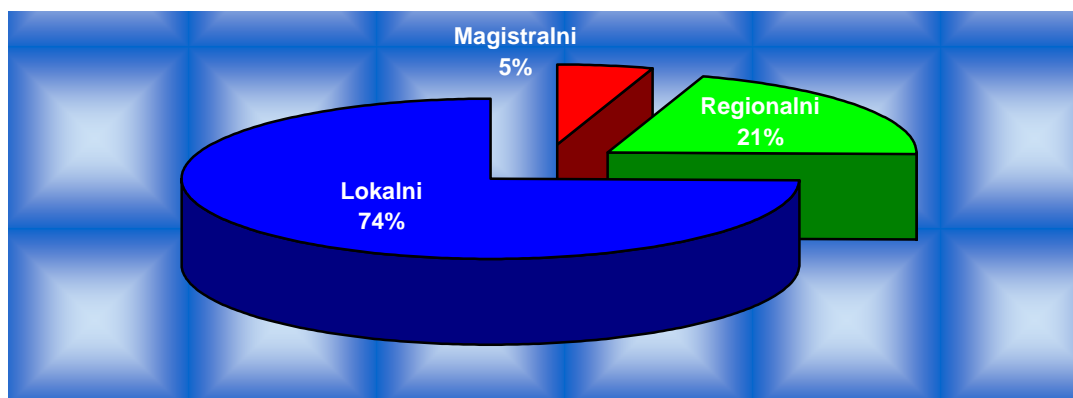
Ukupna dužina puteva kojima će upravljati i koje će održavati Direkcija za puteve Kantona Sarajevo u naredne četiri godine je **383,45** km, i to:

	Kategorija putevi	Dužina (km)
1	Magistralni putevi na osnovu Ugovora	18,65
2	Regionalni putevi	78,64
3	Lokalni putevi i gradske ulice	286,16
	U K U P N O:	383,45

Tabela 2. Pregled magistralnih, regionalnih i lokalnih puteva u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo

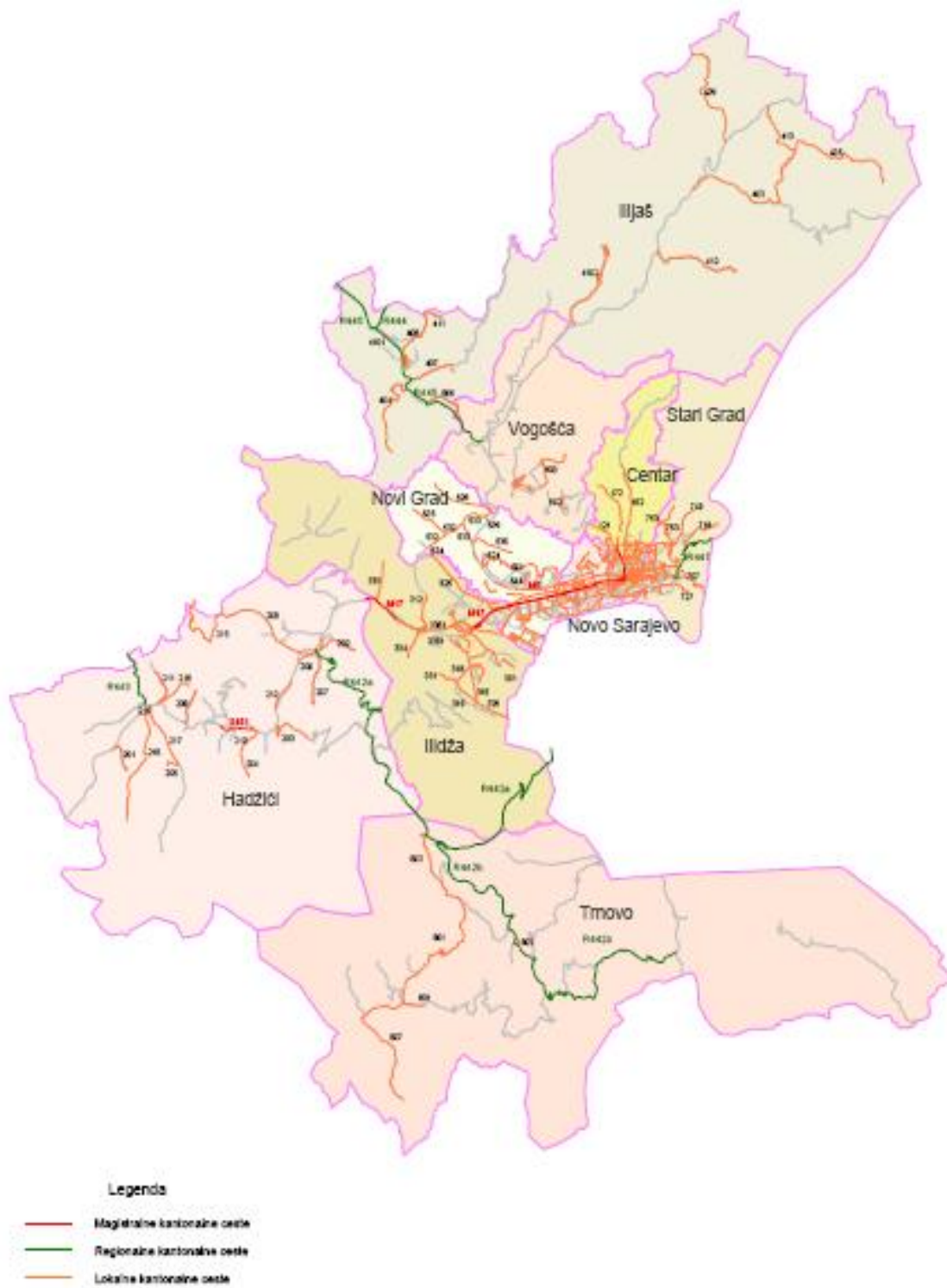
Novom kategorizacijom koju priprema Federalno Ministarstvo prometa i komunikacija neki lokalni putevi će biti kategorisani kao regionalni putevi, ali njihova nadležnost je i dalje Direkcija za puteve Kantona Sarajevo.

Na sljedećem dijagramu prikazan je odnos magistralnih, regionalnih i lokalnih puteva koje održava Direkcija za puteve Kantona Sarajevo.



Dijagram 1. Učešće magistralnih, regionalnih i lokalnih puteva u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo

Kako je realizovan projekat izrade GIS baze putnih podataka od strane preduzeća TEB Informatika d.o.o. iz Zagreba, u nastavku su navedeni podaci o putevima i objektima na putevima koji su u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo, Ministarstva saobraćaja.



Slika 2. Karta magistralnih, regionalnih i lokalnih puteva u nadležnosti Direkcije za puteve KS

3. ODRŽAVANJE PUTEVA

Zakonom o cestama Federacije BiH i Pravilnikom o održavanju javnih puteva definisane su dvije vrste održavanja puteva koje obuhvataju izvođenje radova kojima se osigurava nesmetan i siguran saobraćaj i očuvanje projektovanog stanja puta i to:

- radovi redovnog održavanja puteva,
- radovi vanrednog održavanja puteva.

Nadziranje prohodnosti i upotrebljivosti puteva obavlja ophodarska služba odabranog Izvođača sa kojim je zaključen ugovor o održavanju puteva. Ophodnja javnih puteva, uspostavlja se po putnim pravcima. Dužina ophodarske dionice ne treba biti manja od 20 km, a ni duža od 100 km. Ovjeravanje situacija o izvršenim radovima vrši ovlašteni nadzor od strane investitora.

Izabrana preduzeća za redovno održavanje puteva vrše i ljetno i zimsko održavanje puteva koje su u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo. Ljetno održavanje puteva je u periodu od 15. marta do 15. novembra a zimsko održavanje puteva je u periodu od 15. novembra do 15. marta.

Na ovakav način organizovano je održavanje puteva tokom cijele godine, jer jedno preduzeće kojem su dodjeljeni putevi na području općine, vrši i ljetno i zimsko održavanje puteva iz nadležnosti Direkcije za puteve.

Na osnovu čl.19.i 20. Zakona o javnim nabavkama BiH (»Službeni glasnik BiH br. 49/04, 19/05, 52/05, 8/06, 24/06, 70/06, 12/09 i 60/10), člana 11. Upustva o primjeni Zakona o javnim nabavkama (»Službeni glasnik BiH, br. 3/05), te člana 58. Zakona o cestama Federacije BiH (»Službene novine Federacije BiH”, broj 12/10 i 16/10) Ministarstvo saobraćaja – Direkcija za puteve je objavila Obavještenje o javnoj nabavci putem međunarodnog otvorenog postupka za redovno i vanredno održavanje puteva na području Kantona Sarajevo, te će u skladu sa provedenim postupkom izabrati izvođače koji će vršiti održavanje puteva za period od 2013. do 2017. godine.

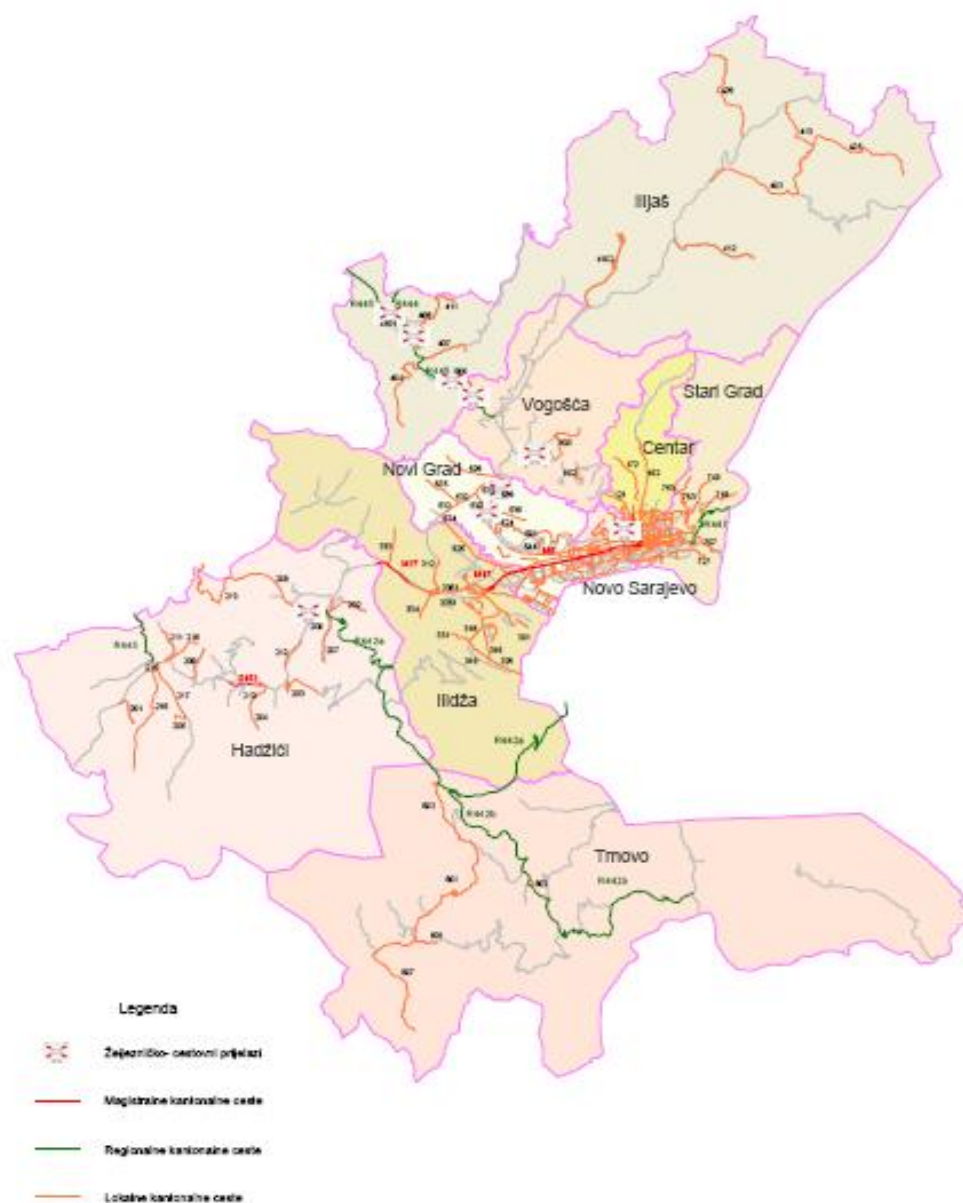
Ukupna dužina puteva kojima će upravljati i koje će održavati Direkcija za puteve Kantona Sarajevo u naredne četiri godine je **383,45** km.

Rekonstrukcija puteva vršit će se svake godine u skladu sa Programom redovnog i vanrednog održavanja puteva za datu godinu.

Takođe, pored programa rekonstrukcije puteva, prema Zakonu o sigurnosti željezničkog prometa (Sl. novine BiH br. 33/95), član 99. kojim je regulisano održavanje putnih prelaza i članom 18. i 19. Pravilnika o putnim prelazima (Sl. novine F BiH 42/06) po kojem troškove održavanja putnih prelaza ravnomjerno snose Željeznice F BiH i nadležna uprava za održavanje puteva, Ministarstvo saobraćaja, Direkcije za puteve Kantona Sarajevo je dužna planirati poziciju za održavanje putnih prelaza. Međutim, Direkcija za puteve Kantona Sarajevo učestvuje u sufinansiranju građevinskih radova kada Željeznice FBiH vrše rekonstrukciju ili sanaciju, ali ne uplaćuje mjesečni paušal.

Tendencija je ukinuti nelegalne željezničke prijelaze, i izgraditi prijelaze u dva nivoa. Jedan takav prijedlog je projekat „Kisikana“, putni prijelaz u Rajlovcu, projekat Direkcije za puteve Kantona Sarajevo.

Na sljedećoj slici su prikazani putni prelazi na magistralnim, regionalnim i lokalnim putevima u nadležnosti Direkcije za puteve KS.



Slika 3. Putni prelazi na magistralnim, regionalnim i lokalnim putevima u nadležnosti Direkcije za puteve KS

Cesta	Dionica	Stacionaža (km)	Naziv	Tip prijelaza			Širina ceste	Kut križanja	Brzina vlakova	Trokut pregl.
				Brklja	Znak	Ostalo				
R445	001	1,890	R445_1	Da	Da		5,50	90,00		Da
	001	3,416	R445_2	Da	Da		5,50	90,00		Da
	001	7,730	R445_3	Da	Da		5,50	90,00		Da
	001	9,620	R445_4	Da	Da		5,50	90,00		Da
208	001	0,648	208_1		Da		5,00	90,00		Da
533	001	0,025	533_1		Da		6,00	90,00		Ne
539	001	0,091	539_1	Da	Da		5,00	90,00		Da
621	001	0,062	621_1	Da	Da		6,00	90,00		Da
901	001	0,132	901_1		Da		6,00	90,00		Da
Sveukupno prijelaza:			9							

Tabela 3. Pregled putnih prelaza

3.3. SUBJEKTI ODRŽAVANJA PUTNE INFRASTRUKTURE

R. b	Subjekt	Uloga	Područje odgovornosti	Kontakt osoba	Telefon/fax
1.	Ministarstvo saobraćaja Direkcija za puteve KS	autor programa naručilac	Regionalni putevi Lokalni putevi i ulice u gradovima Dio magistralnih puteva prema Ugovoru sa JP Ceste FBiH	Zolj Adem Alikadić Adnan	033/560-402 033/560-431
2.	Odabir izvođača radova u toku	- izvršilac	Putevi u nadležnosti Direkcije za puteve Kantona Sarajevo na području četiri gradske općine		
3.	“AME” Breza	- izvršilac	Općina Vogošća	Oković Semir	032/783-550 032/783-936
4.	Orman d.o.o.-Kiseljak	- izvršilac	Općina Hadžići, Općina Ilidža i Općina Trnovo (planinski uslovi)	Gaćanović Muhamed Hodžić Bedrija	061/169-540 061/479-692
5.	Grakop-Kiseljak	- izvršilac	Općina Trnovo – planinski uslovi	Emšo Azem	061/154-530
6.	Odabir izvođača radova u toku	- izvršilac	Općina Ilijaš		
7.	Odabir izvođača u toku	- izvršilac	Općina Ilidža		
8.	Bucomerc d.o.o.	- izvršilac	Općina Hadžići	Salih Mustajbegović	061/781-046
9.	Zavod za izgradnju Kantona Sarajevo	nadzor	Sve saobraćajnice		033/663-398
10.	BIHAMK	- informisanje	Sve saobraćajnice u Kantonu Sarajevo		033/282-100
11.	Operat. centar-MUP	nadgledanje	Sve saobraćajnice u Kantonu Sarajevo		033/664-212
12.	Centotrans-Tranzit		Angažovanje dizalice		033/464-016

Tabela 4. Subjekti zimskog održavanja puteva u nadležnosti Direkcije za puteve KS

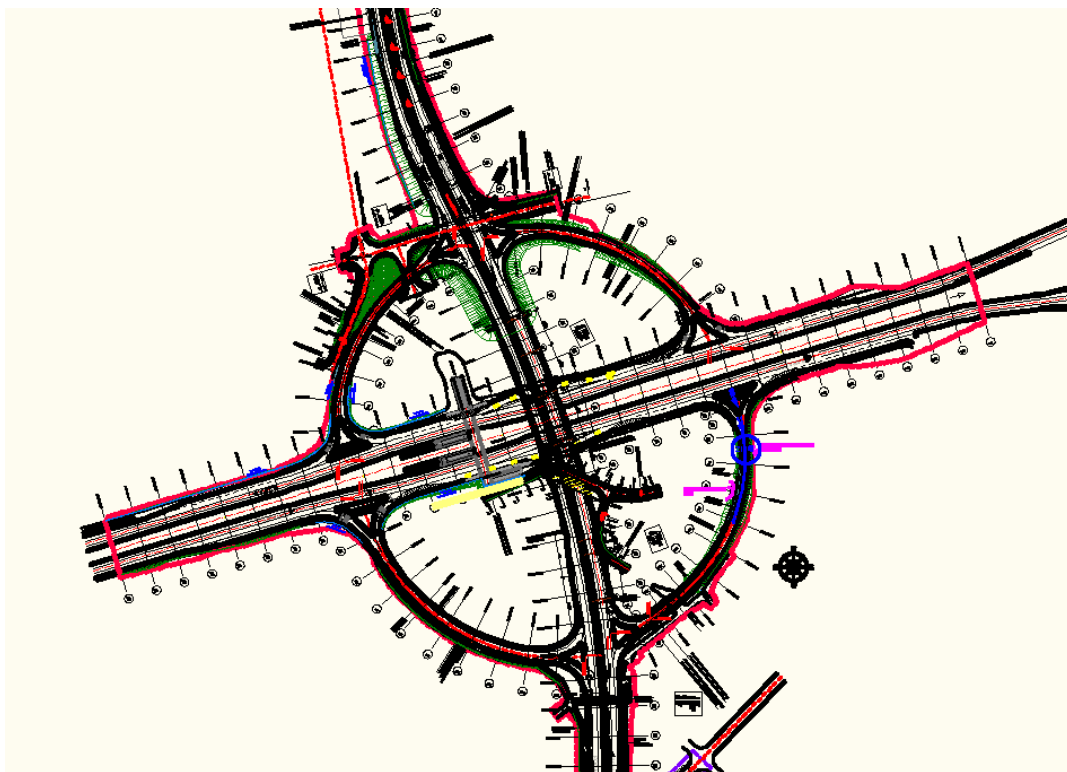
4. PROJEKTI U REALIZACIJI

4.1. XII transverzala – Izvedbeni projekat dionice od Stupske petlje do Granice Entiteta

Trasa XII transverzale počinje neposredno ispred mosta na rijeci Miljacki, i nastavak je Lota 2b Sarajevske obilaznice. Projekat Stupske petlje, kao sastavnog dijela XII transverzale i trenutno najopterećenijeg i najfrekventnijeg čvorišta na području Kantona Sarajeva i šire, sastoji se iz: rekonstrukcije postojećih rampi B i D, te novog projekta rampi A i C, čime se dobio konačni izgled petlje Stup („djetelina“), sa svim potrebnim vozno-dinamičkim, saobraćajnim i estetskim elementima.

Osnovni podaci:

- Dužina ugovorene trase 900 m.
- Potputnjaci broj 4 dužina cca 200 m.
- Pothodnici broj 2 dužina 115 m.
- Vrijednost ugovorenih radova 21.725.514,00 KM
- Troškovi imovinsko - pravnih odnosa: 9.200.000,00 KM.
- Izvođači radova: Konzorcij Euro-Asfalt i ŽGP
- Rok završetka radova: 12 mjeseci



Slika 4: Stupska petlja

Kako bi se ostvarila veza sa budućim autobuskim terminalom kroz rampu A projektovan je potputnjak širine 9,80 m. Projektovanim potputnjakom širine 8,0 m na rampi C omogućen je pristup groblju kao i individualnim objektima unutar petlje.

Zbog velike frekvencije pješačkog saobraćaja, u sklopu petlje na Gradskoj longitudinali projektovan je pothodnik sa izlazima na tramvajsko stajalište i sa vezama desne i lijeve strane Gradske longitudinalne. Pothodnik je opremljen elevatorima tako da omogućava nesmetano kretanje osobama sa invaliditetom.

Novi natputnjak dužine 203 m preko Gradske longitudinalne lociran je sa istočne strane postojećeg natputnjaka. Rekonstrukcija postojeće Gradske longitudinalne na dužini od cca 620 m, kao posljedica novoprojektovanog rješenja Stupske petlje, sastoji se u dodavanju isključnih i uključnih traka za potrebe povezivanja Gradske longitudinalne sa XII transferzalom.

4.2. Južna longitudinala – Izvedbeni projekat na dionici od mosta Suade i Olge do ulice Derviša Numića

Dionica od Mosta Suade i Olge do ulice Derviša Numića, odnosno do skretanja za Vraca urađena je po postojećoj saobraćajnici, s tim da se postojeća sa tri saobraćajne trake proširi za četvrtu saobraćajnu traku sa desne strane, jer na lijevoj strani nema mogućnosti proširenja u odnosu na postojeće objekte. Uradiće se i trake za lijevo, odnosno desno skretanje.



Slika 5: Vizualizacija planirane Južne longitudinalne

Izlaz sa benzinske pumpe na mostu Suade Dilberović je napravljen tako da vozila mogu izaći u oba smjera. Za ulicu Emerika Bluma, kod OHR – a, dozvoljen je saobraćaj samo u izlaznom pravcu i u desno skretanje, a ulaz treba da se odvija preko I transverzale. Nova niveleta saobraćajnice je usvojena kao i postojeća da ne bi poremetili ulaz u postojeće stambene objekte. Karakteristični profili su dati da bi se napravio uvid u postojeće saobraćajnice i prilaz objektima.

Osnovni podaci:

- Dužina cca 800 m
- Broj saobraćajnih traka 2x3,25 m (x2 smjera)
- Razdjelni pojas 1,5 m
- Računska brzina (V_r) 60 km/h
- Cijena projekta (građ.) 4.498.246,72 KM
- Troškovi eksproprijacije 337.000,00 KM
- Izvođač radova HP Investing
- Rok završetka radova 12 mjeseci

5. PLANIRANI PROJEKTI

Sarajevo je smješteno na kontaktu dviju velikih prirodno-geografskih i društveno-ekonomskih regionalnih cjelina - Podunavlja i Jadranskog mora. U saobraćajno-geografskom smislu ovakav njegov položaj ima poseban značaj, jer ga presijecaju vitalne komunikacijske veze prije svih pravac sjever-jug. Tim pravcem, koji ide dolinama rijeka Bosne i Neretve, grad je povezan sa srednjoevropskom i mediteranskom makroregijom.

Povoljan geografski položaj i smještaj na raskršću glavnih prometnih pravaca učinili su Sarajevo jednim od vodećih privrednih, političkih i turističkih centara u Bosni i Hercegovini.

Prostorno planskom dokumentacijom definisana su osnovna načela prostornog uređenja, ciljevi prostornog razvoja, organizacija, uređenje, korištenje i namjena prostora, trase infrastrukturnih sistema, zaštita prirodnih i izgrađenih dobara u prostoru i dr.

Za područje Kantona Sarajevo usvojen je Prostorni plan Kantona Sarajevo za period od 2003-2023 godine, („Službene novine Kantona Sarajevo“, broj 26/06 i 4/11). U toku su Izmjene i dopune ovog strateškog dokumenta.

Mreža primarnih puteva i ulica na području Kantona Sarajevo planirana je u potpunosti, saglasno definiranim urbanim pravcima razvoja Kantona. Kako su osnovni urbani razvojni pravci Kantona doline rijeka: Miljacka, Zujevina i Bosna, to su i primarni saobraćajni koridori cestovnog i željezničkog saobraćaja podudarni ovim pravcima.

Poboljšanje kvaliteta svih vidova saobraćaja obezbjeđuje se smanjenjem zakrčenosti postojećih saobraćajnica, te izgradnjom novih (»0« transferzale od M. Dvora do mosta S. Dilberović, I transferzale na dionici od željezničke stanice do tunela Kobilja glava, Sjeverne longitudinale od III transferzale do IV transferzale, dionice gradskog autoputa na dionici od spoja sa LOT-om 2c Sarajevske obilaznice u Boljakovom potoku do Arhitektonskog fakulteta, produžetak IX transferzale, izgradnja A transferzale na dionici od spoja sa X transferzalom do spoja sa M-18 kod aerodroma, izgradnja dijela Južne longitudinale.)

Primarni projekti koje Direkcija za puteve Kantona Sarajevo planira realizovati u narednom periodu:

5.1. »A« transverzala

U posljednje vrijeme usljed sve većeg zagušenja saobraćaja u naselju Dobrinja i Aerodromskom naselju koji pripadaju Općini Novi Grad, te dijelova Općine Ilidža (Međunarodni aerodrom »Sarajevo« i Kasindolska ulica) ukazala se potreba za što bržim povezivanjem naselja sa gradskim jezgrom putem izgradnje »A« transverzale, a sve u cilju smanjenja saobraćajnih gužvi koje su postale svakodnevna pojava.

Glavni izvedbeni projekat »A« transverzale izrađen je na osnovu usvojenog Regulacionog plana »Dobrinja« i u potpunosti je ispoštovan. Navedenim regulacionim planom određen je koridor i gabarit saobraćajnice kao i fiksne tačke kroz koje niveleta treba da se položi.

KM 1+000,00 usvojen je kao početna stacionaža »A« transverzale. Položaj trase u horizontalnom i visinskom pogledu je u potpunosti ispoštovao zahtjeve Regulacionog plana »Dobrinja«. U situaciji je vidljivo da se projektovana »A« transverzala odvaja od XII transverzale uz poštivanje postojećeg stanja što je ujedno i početak izgradnje »A« transverzale. Na kraju »A« transverzale projektovano je i kružno raskršće sa elementima identičnim kao susjedno raskršće koje je već izvedeno. Ukupna dužina projektovane saobraćajnice »A« transverzale iznosi $L=1.215,00$ m. Servisne saobraćajnice koje se

priključuju na transverzalu su po smjeru i visini usklađene sa RP i usklađene sa stanjem servisnih saobraćajnica.

- Saobraćajne trake 2x(2x3,5)m
- Obostrane zelene trake 2x(2x1,0)m
- Obostrane biciklističke staze 2x1,5 m
- Obostrane pješačke staze 2 x 3,0 m
- Bankine min 2x0,75 m
- Procjena izvođenja radova: 3.800.000,00 KM
- Faza projekta: Glavni izvedbeni projekat



Slika 6. Izvod iz Regulacionog plana »Dobrinja« - »A« transverzala

Ugao ukrštanja »A« transverzale i XI transverzale je $65^{\circ} 10' 55''$ i dešava se na mostu raspona 10,19 m preko rijeke Dobrinje. Tlocrt mosta ima oblik nepravilnog trapeza sa zaobljenim bočnim stranama koje prate oblik raskrsnice. Krilni zidovi su također oblikovani da prate geometriju raskršća.

Na mjestu spoja »A« transverzale i X transverzale projektovano je kružno raskršće sa sljedećim elementima: vanjski radijus 21,50 m, unutrašnji radijus 12,50 m, širina kolovoza 9,00 m, unutrašnji radijus u raskršću za smjer ulaza u raskršće je 15,00 m, unutrašnji radijus u raskršću za smer izlaza je 15,00, poprečni pad kolovoza je 2,5% .

Sve krivine su bez prijelaznica. Na saobraćajnici »A« transverzale projektovana su četiri autobuska stajališta, po dva u oba smjera. Na dijelu X transverzale predviđeno je izmještanje dva autobuska stajališta iz razloga izgradnje kružnog raskršća.

Urađen je i poseban projekat odvodnje površinskih i podzemnih voda.

Za potrebe izrade Izvedbenih prijekata A transverzače izvršeno je geodetsko snimanje terena i urađen je Elaborat geodetskih mjerenja i snimanja. Za projektovanje saobraćajnica izvršeno je iskolčavanje osovine saobraćajnica na terenu. Situacija terena snimljena je u mjerilu 1:500, a raskršća 1:250. U ovom projektu date su koordinate i visine poligonih tačaka, poprečnih profila, tjemena, elementarnih tačaka horizontalnih krivina i stalnih tačaka. Geodetska snimanja vršena su sa savremenim geodetskim instrumentima.

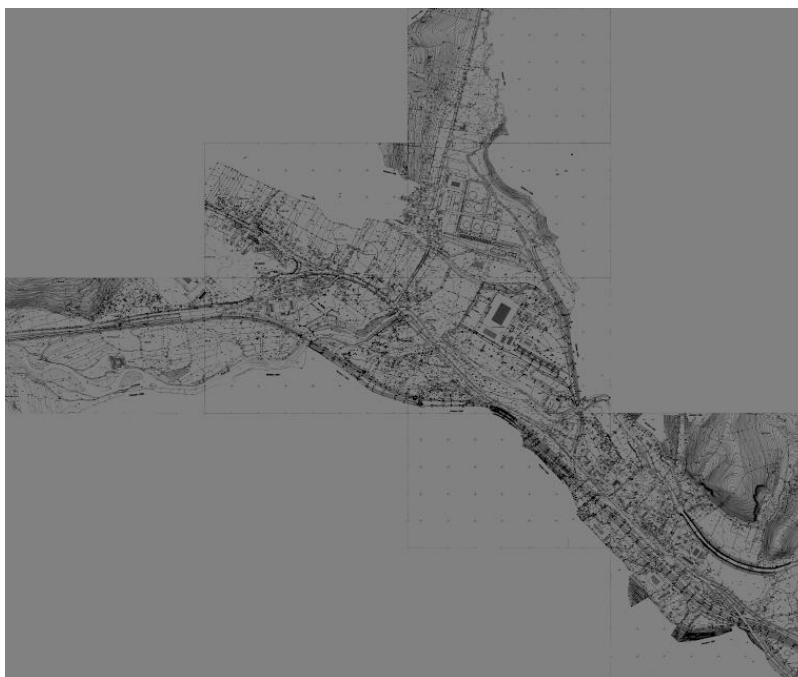
5.2. Servisna saobraćajnica »Bosanka«, Blažuj

U Projektnom zadatku decidno je naveden opis aktivnosti za izradu projektne dokumentacije i tog opisa, Izvođač radova, Projektant se pridržavao kod faznog rada –Idejnog i Izvedbenog projekta. Predložena lokacija koridora uvažava položaj saobraćajnice definisan važećim Urbanističkim planom grada Sarajeva, za period 1986-2014.

Predmetni koridor od strane Projektanta – Izvođača radova je maksimalno uvažen kroz sve faze izrade projektne dokumentacije.

Vrlo je važno napomenuti da je u prilogu Tenderske dokumentacije definisan početak – priključaka na Zapadni trazit sa svim projektnim elementima i dužinom saobraćajnice od cca 100m, od (P- 96 – P - 113) i priključkom sa desne strane servisnog puta od P - 117. Po izvedbenom projektu početak je na P - 1, stacionaža 0+000, a priključak sa desne strane je između P - 9 i P - 10.

Ističemo da je na predmetnom potezu servisne saobraćajnice od strane Ugovornog organa definisana kompletna horizontalna geometrija trase niveleta i predmetni potez je uvažen u izradi projektne dokumentacije. Širina postojeće trase je $\bar{s} = 5,0$ m, a projektovana $\bar{s} = 6,0$ m, sa pješačkom stazom na lijevoj strani, pa zbog toga ovaj dio trase se mora rekonstruisati. Radi se i nova kolovozna konstrukcija.



Slika 7: Servisna saobraćajnica »Bosanka«

5.3. I transverzala

I transverzala ima značajnu ulogu u formiranju mreže saobraćajnica u Kantonu Sarajevo, a povezivat će Južnu longitudinalu (Zagrebačka ulica) sa Gradskim autoputem (kod Željezničke stanice) i Vogošćom. Prema Urbanističkom planu grada Sarajeva iz 1985. godine, ova saobraćajnica je rangirana kao primarna gradska saobraćajnica i od poprečnih saobraćajnica (transverzala) ima najveći značaj u mreži, skupa sa VI transverzalom. U njenom trupu planirana je i tramvajska pruga širine 10 m, na dužini 2 km, do Bara, što joj daje najveći značaj u mreži primarnih saobraćajnica. Gradnja je planirana u četiri dionice:

- I dionica od Zagrebačke ulice do ulice S. S. Kranjčević koja obuhvata izgradnju mosta na Miljacki i vezu sa glanom gradskom longitudinalom (ulica Zmaja od Bosne). Projektna dokumentacija urađena.
- II dionica od ulice S. S. Kranjčević do tunela “Kobilja glava” koja prolazi kroz usko urbano područje cca 3.1 km. Urađen je glavni projekat, vrijednost radova je procijenjena na 51.300.000,00 KM, a troškovi eksproprijacije 36.000.000,00 KM;
- III dionica Tunel Kobilja glava dužine oko 700 m

- IV dionica veza na Jošaničku petlju cca 5.3 km – treba uraditi projektnu dokumentaciju nakon čega će se znati koliki su troškovi.

Ovaj projekat treba da bude realiziran iz kreditnih sredstva kod Svjetske i Evropske banke za obnovu i razvoj i to u fazama.

Planirana trasa I transverzale će prolaziti područjem općina Kantona Sarajevo Novo Sarajevo, Centar i Vogošća. Općina Centar pripada užem gradskom jezgru grada Sarajeva, a uz Općinu Vogošća čini urbanu sredinu grada. Saobraćajnica ovog poteza povezivat će centar grada Sarajeva sa njegovom periferijom, autoputem na koridoru Vc.

Teren duž saobraćajnice nalazi se u zoni središnjih Dinarida Bosne i Hercegovine. Karakterizira ga brdski reljef sa visinama od 599-530 m.n.v. u dolinama rijeke Vogošće i potoka Bare do 650 m.n.v. u rejonu Kobilje glave.

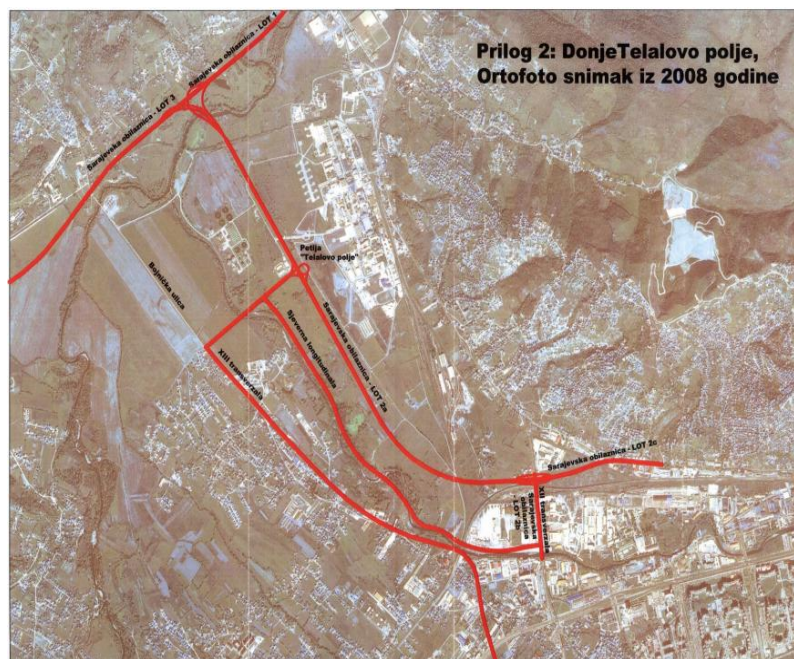
Projektovana trasa I transverzale izvedena je u skladu sa postojećim Regulacionim planovima. Dužina I transverzale iznosi $L = 9,1$ km, troškovi izgradnje prema projektu iznose 164.000.000,00 KM, a ekspropijacija zemljišta 60.000.000,00 KM.



Slika 8. I transverzala (detalj iz vizualizacije)

5.4. Gradski autoput (brzi put)

Trasa Gradskog autoputa je na zapadu od petlje sa Sarajevskom obilaznicom u Butilama preko Telalovog polja, Briješća, Boljakovog potoka, Buća potoka, Pofalića, Velešića, kroz postojeće tunele kod Ciglana i dalje tunelom od Građevinskog fakulteta do Bentbaše, gdje se spaja sa postojećim magistralnim putem za Pale.



Slika 9: Gradski autoput

Osnovni podaci:

- Dužina trase cca 14 km, planirani gabarit 24 m
- Na dionici Butila – Briješće je urađen Glavni projekat, za ostalo postoji Idejni projekat, a u toku je izrada Glavnog projekta dionice tuneli Ciglane – Pofalići (Fabrika duhana)
- U toku je izgradnja dionice Butila – Briješće LOT 2A
- Dionicu Briješće – ulica Safeta Zajke (LOT 2C) treba realizirati JP Putevi FBiH
- Planira se gradnja tunela na dionici od Građevinskog fakulteta do Bentbaše

Ovaj projekat treba da bude realiziran iz kreditnih sredstva kod Svjetske i Evropske banke za obnovu i razvoj i to u fazama.

5.5. Sjeverna longitudinala

Sjeverna longitudinala predstavlja jednu od primarnih gradskih saobraćajnica koja longitudinalno prolazi sjevernim dijelom grada povezujući primarne transverzalne saobraćajnice. Gabarit projektovanja Sjeverne longitudinale na potezu od III do IV transverzale se sastoji od dva odvojena kolovoza sa po dvije saobraćajne trake širine 3,25 m, razdvojene razdjelnim zelenim pojasom širine 4 m. Kolovozi su razdvojeni zelenim trakama širine 1 m od obostranih pješačkih saobraćajnica, koje su široke po 2,5 m. Širina razdjelnog pojasa između kolovoza od 4 m omogućava ubacivanje traka za lijeva skretanja širine 3 m bez remećenja geometrije osnovne trase. Od IV do VII transverzale gabarit Sjeverne longitudinale sastoji se od jednog kolovoza sa 2x3,5 m saobraćajnih traka + obostrani pločnici po 2,5 m. Prelaz sa jednog na drugi gabarit se dešava postepeno na način da se dvije krajnje saobraćajne trake pretvaraju u trake za desna skretanja na sekundarnu naseljsku mrežu saobraćajnica. Računska brzina prema kojoj su određeni horizontalni i vertikalni elementi iznosi $V_r=60$ km/h. Radijusi zaobljenja ivica kolovoza u zoni skretanja zadovoljavaju za reprezentativno vozilo. Na potrebnim mjestima iza raskrsnica projektovane su niše za vozila javnog gradskog prijevoza.

Dionica od III transverzale do IV transverzale

Dužina projektovane dionice iznosi $L=0.80$ km. Broj saobraćajnih traka 2x3,5 m (x2 smjera). Poprečni nagib kolovoza je konstantan i iznosi 2,5% na desnu stranu. Vitoperenje kolovoza na cijeloj projektovanoj dionici se vrši oko osovine kolovoza. Troškovi izgradnje prema predmjeru radova iznose 4.000.000,00 KM, dok troškovi eksproprijacije 3.000.000,00 KM.

5.6. IX transverzala

Dionica od ulice Džemala Bijedića do raskrsnice ulica Smaje Šikala i Safeta Zajke

IX transverzala ima rang primarne gradske saobraćajnice koja povezuje područje Općine Novi Grad sa Glavnim gradskim autoputem. Postojeći uslovi na putu definisali su polazne parametre: položaj saobraćajnica, širinu saobraćajnih traka i nivelete saobraćajnica. Ovi parametri su u mnogome unaprijed odredili elemente predloženog tipa raskrsnice. Dužina trase iznosi cca 1.000,00 m i projektovana je uglavnom na objektu. U toku je izrada glavnog projekta izgradnje.

Planskom dokumentacijom je predviđeno da kroz ovaj prostor prođe Gradski autoput koji po svom značaju u mreži saobraćajnica zahtjeva da se spoj sa istim izvede saobraćajnim čvorištima van nivoa – petljama.

Zbog saobraćajno – tehničkih uslova koje saobraćajnica mora da ispuni prilikom prelaska preko staničnog postrojenja, projektovani su neophodni građevinski objekti i konstrukcije: most (nadvožnjak) i potporne konstrukcije.

U cilju smanjenja obima imovinsko – pravnih odnosa i zauzimanja zemljišta, a u skladu sa terenskim uslovima, uz saobraćajnice i pješačke komunikacije, predviđen je potreban broj potpornih konstrukcija – AB konstrukcije (MB 30 i RA 400/500) sa estetski obrađenim licem zida koje treba da zadovolji urbanističke kriterije i da se skladno uklopi u okolnu cjelinu. Na svim potpornim konstrukcijama obavezno je postavljanje ograde za pješake sa rukohvatima.

Projektom se predviđa izvođenje radova novogradnje četverotračne saobraćajnice sa dva odvojena kolovoza sa po dvije saobraćajne trake širine 3,50 m. Širina razdjelnog ostrva iznosi tri metra, a obostranog trotoara: na zemljanom trupu 3,0 m dok na objektima iznosi 2,50 m. Kolovoz je oivičen betonskim ivičnjacima, a pješačka staza je denivelisana u odnosu na kolovoz i ima poprečni nagib 2% prema kolovozu. Računska brzina za koju je projektovana saobraćajnica iznosi $V_r=60$ km/h

Predmjer radova sa projektantskim predračunom radova iznosi 8.115.182,00 KM, s tim da nisu obuhvaćeni radovi koje je potrebno izvesti na:

- Izmještanje el. NN, VN voda, PTT, vodovoda, kanalizacije i drugih instalacija
- Hortikulturnom uređenju prostora (osim humuziranja)
- Potpornim konstrukcijama
- Sistemu kišne kanalizacije
- Drenažnim sistemima iza potpornih konstrukcija
- Revizionim oknima kao ni revizionna okna drenažnih sistema iza potpornih konstrukcija
- Slivnicima za sistem odvodnje iza potpornih konstrukcija
- Javnoj rasvjeti
- Saobraćajnoj signalizaciji i opremi

Važno je napomenuti da su Zavod i Općina postigli dogovor i oni će pokriti troškove imovinsko – pravnih odnosa, dok će izgradnju saobraćajnice finansirati Ministarstvo saobraćaja – Direkcija za puteve Kantona Sarajevo.

6. PROVOĐENJE SREDNJEROČNOG PLANA I PROGRAMA ODRŽAVANJA, ZAŠTITE, REKONSTRUKCIJE I IZGRADNJE JAVNIH PUTEVA NA PODRUČJU KANTONA SARAJEVO

Srednjoročni plan i program održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo sastoji se od niza razrađenih mjera s razvojnim efektima koji doprinose postizanju strateških i prioritenih ciljeva i ostvarenju vizije. Područje projekata proteže se od fizičke infrastrukture do mjera koje doprinose razvoju i potiču rast aktivnog civilnog društva.

Međutim, uspješnost projekta Programa ovisi ne samo od vrijednosti izabranih projekata nego i načina na koje će se ti projekti provoditi, te kako će se kasnije njima upravljati. Uspješno provođenje od bitne je važnosti. Iskustva su pokazala da „dobri“ projekti mogu doživjeti neuspjeh ukoliko je njihova provedba loša. Isto tako, i sam Srednjoročni plan i program može se ugroziti slabim provođenjem, neodgovarajućom strategijom finansiranja i/ili lošim upravljanje tokom trajanja projekta.

U ovom poglavlju predložiće se provedbeni mehanizam, strategija finansiranja, te postupci za evaluaciju i monitoring projekata Programa održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo.

Osnovni aspekti provođenja Programa su:

1. Institucionalni okvir i podrška
2. Mogućnosti finansiranja predloženih projekata
3. Procedure praćenja (monitoringa) i evaluacije (vrednovanja) ostvarivanja Programa
4. Budućnost Programa

1. Institucionalni okvir i podrška

U središtu provođenja Srednjeročnog plana i programa održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo je Direkcija za puteve Kantona Sarajevo na čelu sa Direktorom.

Direktor će sa svojim saradnicima organizirati i koordinirati provođenje Programa i pripremati odluke za Vladu Kantona Sarajevo. U okviru implementacije oni će pratiti proces i pomagati provođenje cjelokupnog Programa kroz razvoj novih projekata i privlačenje dodatnih finansijskih poticaja. Tim treba poštovati načela transparentnosti, partnerstva i koncentracije na kojima se temelji priprema Programa. Glavna zadaća je provođenje projekata i realizacija utvrđenih odgovarajućih postupaka za upravljanje i koordinaciju projektima.

2. Mogućnosti finansiranja predloženih projekata

Mogući izvori finansijskih sredstava, često su jedini fokus planiranja. To predstavlja opasnost, jer može zanemariti aktiviranje drugih izvora finansiranja razvojnih projekata. Za budžetka sredstva, kao i za druga sredstva, postoji natjecanje isto kao i natjecanje među donatorima i finansijskim organizacijama za „dobra projekta“. Dobri projekti su prioritetni projekti koji ostvaruju razvoj u pravcu koji je utvrđen Programom. Prema tome, Program određuje sredstva, a ne obratno.

Obzirom na predmet, sadržaj i smisao Programa, za finansiranje provođenja Programa predviđaju se slijedeći izvori:

- a) novac iz domaćih izvora
 - Budžeta Kantona Sarajevo
- b) krediti

c) sredstva iz međunarodnih izvora

- novac dostupan na temelju predpristupnih fondova i budućih strukturnih fondova EU
- novac međunarodnih finansijskih institucija
- novac na temelju bilaterarne /multilaterane saradnje (prekogranične saradnje)

d) novac za rehabilitaciju postojeće putne infrastrukture od izvođača radova na održavanju puteva (koncesija, javna i privatna partnerstva).

Dinamika realizacije projekata i procjena vrijednosti njihove realizacije dati su okvirno. Jasno je da je ne moguće dati potpuno validnu finansijsku projekciju do 2018 godine, kao i projekte poredane po prioritetu realizacije i slijedu izvođenja.

Naime, procjena izvora finansiranja i dostupnosti finansijskih sredstava ovisi o procesu pridruživanja EU, raspoloživosti međunarodnih fondova kao i procesu decentralizacije državne uprave. Osim toga, posljedice i dubina ekonomske i finansijske krize ne mogu se sagledati, sigurno je da veće mogućnosti finansiranja i realizacije projekata treba predvidjeti u drugom dijelu planskog perioda. U ovom periodu nužno je jačanje ljudskih resursa sa novim znanjima i vještinama za prijavljivanje projekata međunarodnim izvorima finansiranja, što smanjuje pritisak na budžetsko finansiranje. Istovremeno je potrebna stalna obuka uposlenika u cilju unapređenja kapaciteta.

Srednjoročni plan i program održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo predstavlja pregled prioriteta, mjera i projekata za njihovo ostvarivanje koje su na jednakom nivou značaja za ostvarivanje postavljenih ciljeva razvoja. Vlada Kantona Sarajevo odlučuje o prioritetima ulaganja i vremenskom usmjeravanju i planiranju provedbenih mjera.

3. Praćenje (monitoring) i evaluacija (vrednovanja) ostvarivanja Srednjoročnog plana i programa

Praćenje i vrednovanje ostvarivanja razvojne vizije Direkcije za puteve Kantona Sarajevo, Programom postavljenih sektorskih ciljeva i prioriteta i ostvarivanje konkretnih razvojnih projekata omogućit će provjeru opravdanosti, učinkovitosti, ostvarivosti i stručne realizacije predviđenih projekata.

Uobičajni pokazatelji koji se koriste za mjerenje uspješnosti provođenja projekata, a koji se mogu primjeniti i na praćenje provođenja Srednjoročnog plana i programa održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo su:

- angažirani resursi u provođenju projekta
- kvantificirani rezultati projekta (prema projektnoj dokumentaciji)
- kvalitativni i kvantitativni pomaci kao direktan rezultat implementacije projekata na širu društvenu zajednicu
- kvalitativni i kvantitativni dugoročni učinci (krajnja namjena projekta) na širu društvenu zajednicu.

Podaci o angažiranim resursima i rezultatima projekta prikupljaju se na obrazcima za prijave projekta i projektnoj dokumentaciji, te u izvještajima o završetku projekta. Pokazatelje projekta na širu društvenu zajednicu prati statistika, javna uprava i nadležne institucije, a moguće je obavljati i određene ankete, intervju, fokus-grupe o rezultatima pojedinih projekata.

4. Budućnost Srednjeročnog plana i programa

Srednjoročni plan i program održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje javnih puteva na području Kantona Sarajevo nije statičan dokument. To je dinamički, otvoren razvojni dokument koji će s vremenom trebati mijenjati i prilagođavati promjenama u okruženju te na taj način boljem rješavanju ključnih razvojnih pitanja u dijelu javnih puteva na području Kantona Sarajevo.

Srednjoročni plan i program predstavlja opći okvir razvoja kojim se procjenjuju razvojni prioriteti. Ovaj će opći okvir trebati mijenjati kako bi se harmonizirao s promjenama unutar Direkcije za puteve i njenim razvojem. Direkcija će upravljati tim promjenama i raspravljati o njima kako bi se osiguralo da Srednjoročni plan i program i dalje bude relevantan i u skladu sa znanjem i stručnim mišljenjem ključnih aktera koje se odnose na prepreke i prilike koje karakterišu Kanton Sarajevo.

U tom smislu potrebna je godišnja analiza, a poseban izvještaj predvidjeti prije utvrđivanja Kantonalnog Budžeta. Tako će biti potrebno ispuniti svaki segment koji se odnosi na ciljeve, prioritete, mjere i projekte, kako bi se ocjenio postignuti napredak i utvrdila uspješnost. Analize trebaju biti jasne i transparentne i pripremaju se za rasprave za Vladu Kantona Sarajevo radi usaglašavanja i daljih preporuka.

Na ovaj način postiže se stalno ažuriranje Programa i njegovo razmatranje, rezultati će biti dostupni javnosti, a odlučivanje službeno evidentirano, a Program kontinuirano unaprjeđivan. Tako Program postaje dinamičan (živi) plan koji omogućava ažuriranje razvojnih promjena i ostaje stalno relevantna za Kanton Sarajevo.

OPĆI CILJ

Ostvarenje, odnosno izgradnja i razvoj takvog saobraćajnog sistema Kantona Sarajevo koji omogućava održivu mobilnost stanovništva, pruža podršku ubrzanom razvoju Kantona, i njegovoj konkurentnosti u regionu i šire na području zapadnog Balkana.

STRATEŠKI CILJEVI

- Podrška obnovi, izgradnji i razvoju saobraćajnog sistema, komunalnih djelatnosti i komunalne infrastrukture kroz pripremu i provođenje Srednjeročnog plana i programa razvoja mreže saobraćajnica na području Kantona Sarajevo;
- Ravnoteža između razvoja mreže i zaštite životne sredine;
- Reforma procedura i procesa, utvrđenih nadležnostima Kantona Sarajevo, u oblasti saobraćajne infrastrukture;
- Provođenje Akcionog plana održivog energetskog razvoja Kantona Sarajevo;
- Moderna infrastruktura u skladu sa principima održivog razvoja.

VIZIJA

Kanton Sarajevo je privredno i društveno sjecište BiH na koridoru Vc i ima privlačno poslovno okruženja i subjekte koji prate razvoj modernih tehnologija. Konstantno radi na razvoju saobraćajne i komunalne infrastrukture.

Sarajevo kao grad i kao kanton koji kroz svoj saobraćajni sistem omogućava:

- održivu mobilnost stanovništva, kao jedan od preduslova za ubrzan razvoj grada,
- visoku pristupačnost kako putnika tako i robe što daje snažnu konkurentnost u regionu,
- usklađeno upravljanje zemljišnom politikom kao preduslov novih investicija.

Analiza programskih snaga i prilika daje pokazatelje za identifikaciju komparativnih prednosti. To su ujedno i najснаžнiji resursi za fokusirani razvoj. Svaka mogućnost (prilika) koja proizlazi iz SWOT analize i koja je obuhvaćena snagama, može se posmatrati kao temelj za identifikaciju komparativnih prednosti i kao ulazni podatak za strateške orijentacije.

SWOT ANALIZA

SWOT analiza je postala neizbježan alat u kreiranju strategija. Analiza situacije utemeljena na ovoj kvalitativnoj analitičkoj metodi daje pregled ključnih snaga, slabosti, prilika i prijetnji koje su prisutne u unutrašnjem i vanjskom okruženju Kantona Sarajevo.

Snage

- Sarajevo ima centralnu poziciju u regiji, saobraćajna povezanost sa drugim Kantonima i širom makroekonomskom regijom
- Sarajevo je glavni grad i najveći urbani centar Bosne i Hercegovine
- Najrazvijeniji grad i najveće tržište Bosne i Hercegovine
- Povoljan ambijent za investiranje
- Najrazvijeniji kanton u FBiH, područje koncentracije ekonomskih potencijala, centar obrazovanja, nauke i naučno-istraživačkog rada, kulture, zdravstvene zaštite, finansija i dr
- Obnovljena glavna gradska saobraćajnica

Slabosti

- Preopterećenje saobraćajem kako centralnih tako i perifernih dijelova grada
- Neadekvatna rješenja za saobraćaj u mirovanju
- Izrazito visoko zagađenje zraka uzrokovano gradskim saobraćajem, dotrajalom komunalnom infrastrukturom, te negativnim geomorfološkim uslovima
- Saobraćajna buka
- Infrastruktura Sarajeva još uvijek trpe posljedice ratnih razaranja iz 1992. – 1995. godine
- Nezadovoljavajuća integracija Sarajeva u regionalnu i svjetsku saobraćajnu infrastrukturu;

Prilike

- Aktivno prisustvo brojnih međunarodnih i regionalnih organizacija u Sarajevu i Bosni i Hercegovini;
- Dostupnost fondova Evropske unije;
- Stabilna monetarna politika sa niskom inflacijom
- Potencijal bivše industrijske zone koja se proteže kroz gradske općine
- Izgradnja kapitalnih projekata – primarnih saobraćajnica

Prijetnje

- Nedovoljne investicije u komunalnu infrastrukturu
- Pojava klizišta - nestabilnost terena u padinskim dijelovima Kantona, prije svega zbog bespravne gradnje
- Neuspjeh u sprečavanju bespravne izgradnje
- Nedovoljno definirana vanjska politika Bosne i Hercegovine
- Opadajući priliv stranih direktnih investicija
- Niži BDP per capita u poređenju sa glavnim gradovima evropskih zemalja.

prostornim, saobraćajnim, tehničkim, ekološkim, demografskim analizama sa ekonomsko opravdanim saobraćajno-tehničkim rješenjima radi povećanja sigurnosti, kapaciteta i protočnosti saobraćaja.

Član 24.

Srednjoročni program održavanja i zaštite, kao i program rekonstrukcije, izgradnje i obnove javnih cesta donosi Vlada u skladu sa Strategijom iz člana 22. ovog Zakona na period od četiri godine za autoceste, brze ceste i magistralne ceste, uz saglasnost Parlamenta, za regionalne ceste vlada kantona uz saglasnost skupštine kantona, a za lokalne ceste i ulice u gradovima općinski načelnik, odnosno gradonačelnik, uz saglasnost općinskog, odnosno gradskog vijeća.

Izveštaj o ostvarenju dugoročnih ciljeva razvoja cestovne infrastrukture utvrđenih Strategijom i o realizaciji Programa iz stava 1. ovog člana za autoceste, brze i magistralne ceste, Vlada jedanput godišnje podnosi Parlamentu, za regionalne ceste vlada kantona izveštaj podnosi kantonalnoj skupštini, a za lokalne ceste nadležni organ izveštaj podnosi gradskom ili općinskom vijeću.

Član 25.

Godišnji plan i program održavanja i zaštite, kao i program rekonstrukcije, izgradnje i obnove javnih cesta do kraja tekuće godine za narednu godinu donose nadležni organi:

- za autoceste i brze ceste Autoceste FBiH,
- za magistralne ceste Ceste FBiH,
- za regionalne ceste nadležna kantonalna ustanova za ceste,
- za lokalne ceste i gradske ulice nadležni općinski načelnik, odnosno gradonačelnik.

Saglasnost na godišnje planove i programe iz alineje 1. i 2. daje Vlada, za planove i programe iz alineje 3. kantonalna vlada, a za planove i programe iz alineje 4. nadležno gradsko ili općinsko vijeće.

2. Izgradnja i rekonstrukcija javnih cesta

Član 26.

Pod izgradnjom cesta, u smislu ovog Zakona, smatra se izgradnja cesta pretežno po novoj trasi.

Pod rekonstrukcijom cesta, u smislu ovog Zakona, smatraju se radovi na dijelu postojeće ceste kojim se mijenja njena osnovna karakteristika sa ciljem povećanja kapaciteta ceste i nivoa usluga.

Pod sanacijom (rehabilitacijom) cesta, u smislu ovog Zakona, podrazumijevaju se radovi kojima se poboljšava sigurnost učesnika u saobraćaju i održavanje projektovanog stanja cesta.

Član 27.

Tehnička dokumentacija za izgradnju i rekonstrukciju javnih cesta, pored dokumentacije utvrđene Zakonom o prostornom planiranju i korištenju zemljišta na nivou Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH," br. 2/06, 72/07 i 32/08) sadrži:

1. projekt vertikalne i horizontalne saobraćajne signalizacije, plan i program rada svjetlosne signalizacije, projekt putne opreme i plan osvjetljenja,
2. projekt priključivanja i ukrštanja cesta i priključivanje postojećih objekata na javnoj česti,
3. projekt priključivanja mjesta izvan kolovoza: za izgradnju pomoćnih objekata koji služe javnoj cesti (puntovi i stacionari), parkirališta, autobusnih stajališta, benzinskih pumpi, autoservisa, površina za zaustavljanje, parkiranje i isključivanje vozila, telefonskih govornica,
4. druge uvjete utvrđene Zakonom i propisima donesenim na osnovu Zakona.

Član 28.

Poslovi gradnje i rekonstrukcije javnih cesta u smislu ovog Zakona obuhvaćaju:

- građevinsko i drugo projektovanje sa istražnim radovima,
- projektovanje opreme, pratećih objekata, saobraćajne signalizacije i drugo projektovanje,
- stručnu ocjenu studija i projekata sa sistematskim i nezavisnim ocjenjivanjem parametara sigurnosti,
- otkup zemljišta i objekata,
- premještanje komunalne i druge infrastrukture,
- pribavljanje urbanističke saglasnosti i odobrenja za građenje nadležnog organa,
- ustupanje radova gradnja,
- organizaciju stručnog nadzora i kontrole ugrađenih materijala i izvedenih radova,
- organizaciju tehničkog pregleda i primopredaju javne ceste te dijelova javne ceste i objekata na korištenje i održavanje.

Član 29.

Federalni ministar prometa i komunikacija (u daljnjem tekstu: ministar), uz saglasnost federalnog ministra prostornog uređenja i federalnog ministra zaštite okoliša, donosi pravilnik kojim se propisuju vrste i sadržaj projekata za građenje i rekonstrukciju javnih cesta.

Član 30.

Prethodnu saglasnost za izgradnju autoceste, brzih cesta i magistralnih cesta, čija izgradnja nije predviđena planom i programom upravljača, daje Ministarstvo, a za regionalne ceste nadležno kantonalno ministarstvo.

Član 31.

Ako postojeću cestu treba izmjestiti, dio ceste koji se izmješta mora se izgraditi prema građevinskim standardima koji odgovaraju kategoriji te ceste, bez obzira na stvarno stanje u kojemu se cesta nalazi u momentu izmještanja.

Troškove izmještanja ceste iz stava 1. ovog člana snosi investitor objekta radi kojeg se vrši premještanje.

Član 32.

Nadležni općinski, odnosno gradski organi mogu tražiti da se magistralna ili regionalna cesta koja prolazi kroz naselje ili grad izgradi ili rekonstruiše sa elementima koji utiču na povećanje troškova gradnje u odnosu na cestu izvan naselja kao što su veća širina kolovoza, gradnja trotoara, prostora za parkiranje vozila, izrada rasvjete i prilagođavanje putnih objekata posebnim potrebama.

Povećane troškove gradnje ili rekonstrukcije cesta prouzrokovanih zahtjevom iz stava 1. ovog člana snosi podnosilac zahtjeva u visini sredstava u skladu sa ugovorom o sufinansiranju.

Učestvovanje u finansiranju radova iz stava 1. ovog člana, kao i drugi odnosi sa upraviteljem ceste u vezi sa gradnjom i rekonstrukcijom, reguliraju se ugovorom sa nadležnim općinskim, odnosno gradskim organom.

Član 33.

U slučaju rekonstrukcije ceste i vršenja radova investicijskog održavanja javnih cesta koji iziskuju premještanje postojećih instalacija u cestovnom pojasu, vlasnici instalacija na cesti dužni su o svom trošku izmjestiti te instalacije, odnosno prilagoditi ih nastalim promjenama, ako aktom o davanju saglasnosti za postavljanje tih instalacija ili ugovorom između vlasnika instalacija i onoga ko upravlja cestom nije drugačije uređeno.

Investitor radova na rekonstrukciji ceste i vršenja radova investicijskog održavanja javnih cesta dužan je najmanje tri mjeseca ranije obavijestiti vlasnika instalacija o početku radova na rekonstrukciji ceste i omogućiti im uvid u tehničku dokumentaciju, ali nije dužan pribavljati saglasnosti vlasnika instalacija koje su u cestovnom pojasu.

U slučaju da vlasnik instalacija u trupu ceste i u cestovnom pojasu ne izmjesti svoje instalacije iz stava 1. ovog člana i ne prilagodi ih nastalim promjenama do početka radova na rekonstrukciji ceste, investitor radova na rekonstrukciji ceste