

AC INFO

Bilten JP Autoceste FBiH • 4/21



Intervju s
Elmedinom Voloderom, novim
v. d. direktorom JP Autoceste
FBiH: Vratiti povjerenje stručnim i
odgovornim upravljanjem

Izgradnja poddionice Mostar
jug – tunel Kvanj od životne
važnosti za grad Mostar i BiH

Poštovane čitateljice i čitatelji,
kolegice i kolege,

zadovoljstvo nam je predstaviti vam četvrti broj AC INFO bilten. Početni entuzijazam se nije smanjio, i dalje ispunjavamo obavezu koju smo dali svima vama – informirati Vas o našim aktivnostima i novostima vezano za izgradnju, upravljanje i održavanje autoceste na Koridoru 5c i brzih cesta u nadležnosti JP Autoceste FBiH.

U ovom broju obrađene su različite teme i zanimljivosti aktuelne za projekte koji su u realizaciji, ali i oni koji su tek pred nama. Također možete pročitati i intervju s novim v. d. direktorom JP Autoceste FBiH Elmedinom Voloderom, kao i o važnosti izgradnje poddionice Mostar jug – tunel Kvanj, što je ujedno i tema ovog broja.

Trudit ćemo se svaki put s većim iskustvom izraditi bolji sadržaj.

Osim toga, vođeni željom da AC INFO bude što više zajednička priča, mjesto susretanja ideja i misli, pozivamo vas da svojim stručnim prijedlozima i zanimljivostima iz prakse sadržajno obogatite sljedeće izdanje.

S poštovanjem,
Ena Duran Živanović,
Urednica

AC INFO
Bilten JP Autoceste FBiH

IMPRESSUM

Izdavač: **JP Autoceste FBiH**

Urednica: **Ena Duran Živanović**

Dizajn: **Adnan Suljkanović**

Štampa: **Grafičar, Bihać**

Tiraž: **400 kom**

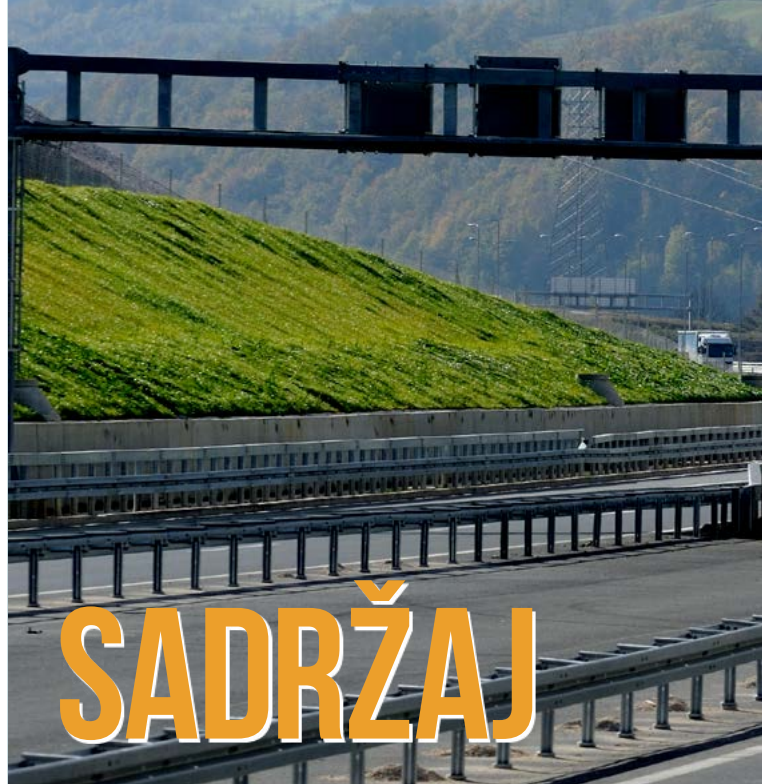
Godina: **2020, Sarajevo**

Redakcija: **Narcisa Livnjak-Borić, Ante Gašpar,**

Tina Dervišević

Autor fotografija: **MITA Group, Tina Dervišević, Semir Šabić**

Cijenimo Vaše mišljene, za komentare i sugestije pišite nam na press@jpautoceste.ba



SADRŽAJ

4

Intervju s Elmedinom Voloderom, novim v. d. direktorom JP Autoceste FBiH: Vratiti povjerenje stručnim i odgovornim upravljanjem

10

Izgradnja poddionice Mostar jug – tunel Kvanj od životne važnosti za grad Mostar i BiH

14

Autocesta A1 u cijelosti pokrivena inteligentnim ITS sustavom

18

ACC mobilna aplikacija

22

Jelčić: Rekordnih prvih sedam mjeseci naplate cestarine

24

Tuneli na autocesti Koridora 5c



28

Izvođači - Cengiz infaat sanayi ve ticaret

32

Aktivna gradilišta na Koridoru 5c

36

Džafić: Cijenim da smo svi u sektoru društveno odgovorni i da radimo častan posao, a za sve to smo dobro i adekvatno nagrađeni

42

Struka će dati rješenja za završetak izgradnje tunela Hranjen

44

Poslovanje JP Autoceste u periodu 2017 – 2020

46

Autoput u Bosni i Hercegovini postoji već 20 godina, ali vozači još nisu naučili njime da voze

50

Služba za imovinsko-pravne poslove: Svaki od zaposlenika doprinosi da se svi zadani poslovi obave na vrijeme

52

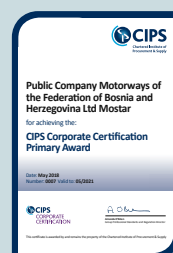
Kratki rezovi

58

Impresivni objekti na Koridoru 5C

62

Povećan broj korisnika elektronske naplate cestarine u 2020





INTERVJU SA NOVIM
V. D. DIREKTOROM JP AUTOCESTE FBiH:

VRATITI POVJERENJE STRUČNIM I ODGOVORNIM UPRAVLJANJEM

Razgovarala: Narcisa Livnjak-Borić
Fotografije: MITA Group

Elmedin Voloder dip. ing. građ. novi je v. d. direktor JP Autoceste FBiH, imenovan odlukom Vlade FBiH na sjednici održanoj 10.06.2021. god na period do jedne godine. Više od 20 godina bio je angažovan u realnom sektoru gdje je stekao uspješno poslovno iskustvo, te zapažene rezultate. Dugo vremena je bio jedan od čelnih ljudi kompanije DIVEL Sarajevo, koja je jedna od vodećih domaćih firmi za projektovanje, reviziju i nadzor u oblasti gradnje cestovne infrastrukture.

Zastupnik u Predstavničkom dom Parlamenta FBiH od 2018. godine gdje je svojim radom kroz odbore inicirao niz prijedloga i zaključaka koji su podržani parlamentarnom većinom. Zastupničkog mandata se odrekao nakon ponude da preuzme dužnost direktora preduzeća, kaže prvenstveno opredijeljen da direktnim radom i upravljanjem procesima, promijeni i ubrza realizaciju projekata infrastrukture koji su ključni za razvoj privrede i društva u cjelini.

„Kroz svoj dosadašnji angažman u građevinskoj struci ostvario sam značajan doprinos u realizaciji, projektovanju i nadzoru infrastrukturnih projekata. Preuzimanjem nove pozicije želim stečeno znanje i iskustvo primijeniti, kako bi prilikom donošenja ključnih odluka u realizaciji novih projekata od općeg društvenog interesa, stručnost i kompetencije

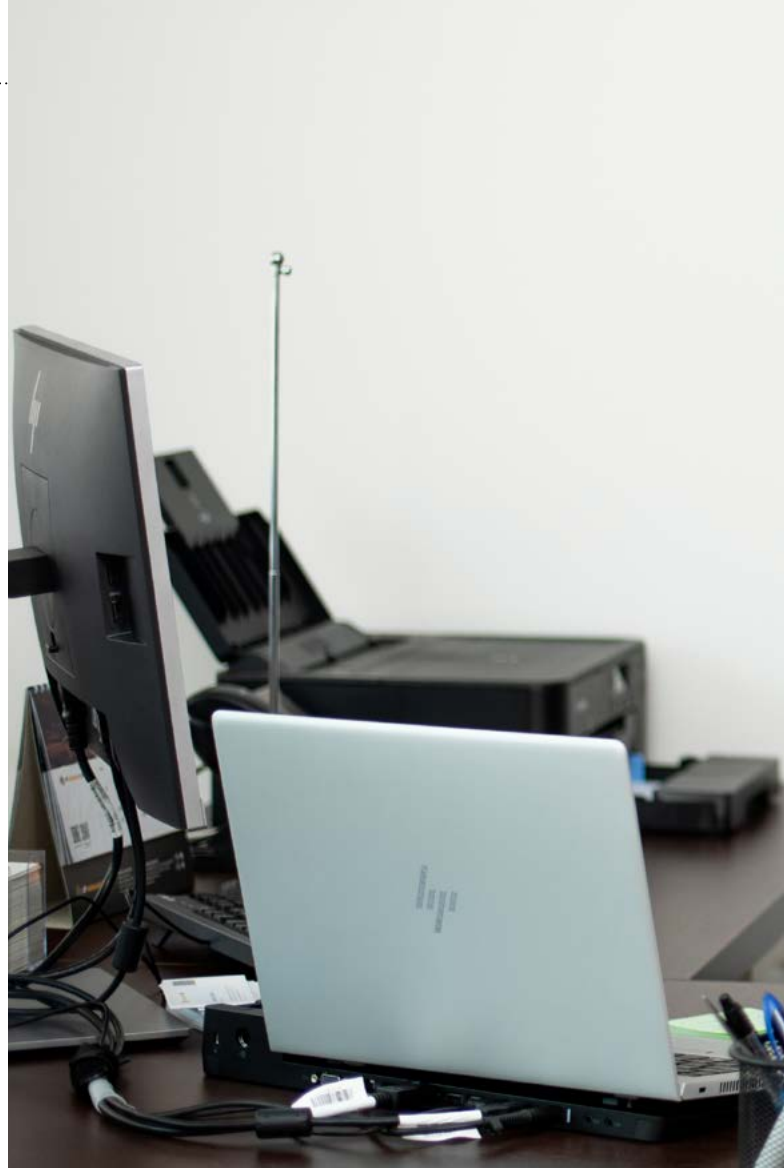
koje posjeduje naš kadar postale osnova našeg budućeg rada i djelovanja.“, objašnjava Voloder, upitan šta ga je to privuklo da prihvati imenovanje Vlade FBiH na novu rukovodeću poziciju.

Od imenovanja je prošlo dva mjeseca da li je bilo dovoljno da podvučete crtu i vidite stanje u preduzeću?

Od trenutka preuzimanja nove dužnosti, aktivno sam radio na proučavanju postojeće strukture i dosadašnjeg djelovanja preduzeća. Moram priznati da sam iznenađen zatečenim stanjem koje se može okarakterizirati slabom poslovnom politikom, nenamjenskim trošenjem resursa kao i viškom radne snage koja je rezultat formiranja raznovrsnih izvršnih, savjetničkih i šefovskih funkcija za kojima u osnovi nema potrebe. Sve navedeno je i razlog da smo dobili vrlo negativno mišljenje Ureda za reviziju institucija FBiH.

Moj fokus u narednom periodu bit će usmjeren na uspostavljanju povjerenja unutar preduzeća. Želim uposlenicima kroz rad Uprave omogućiti bolje radne uslove, te pokazati da uz dobru radnu strukturu i međusobnu podršku možemo raditi bolje, brže i djelovati kvalitetnije u svakom pogledu. Na prvom mjestu to znači da je potrebno

OD IZUZETNE VAŽNOSTI
JE DA POČNE GRADNJA BRZIH
CESTA. GRAĐANI NEKIH
KANTONA, POPUT
UNSKO-SANSKOG I
TUZLANSKOG,
PLAĆAJU AKCIZE,
A OD TOGA NEMAJU
NIKAKVE KORISTI.



uspostaviti potpunu kontrolu troškova i vremena za realizaciju planiranih aktivnosti.

Značajne i velike promjene zahtijevaju mnogo vremena, ali nužno je postepeno graditi sistem koji će nam omogućiti da napredujemo. Izgradnja takvog sistema zasigurno podrazumijeva sistematizaciju postojećih radnih mjesta i opisa poslova. Neophodno je uraditi detaljnu analizu i procjenu stanja kako bismo kao organizacija mogli poslovati na boljem nivou.

Kroz osnaženu organizacijsku strukturu i integraciju rada Uprave želimo fokus naših djelovanja staviti na rezultate koji su i svrha našeg djelovanja i postojanja. Novoizgrađeni kilometri cestovne infrastrukture koje smo potom u mogućnosti staviti našim građanima na raspolaganje, trebaju biti najvažnije mjerilo našeg rada. Ne želimo se fokusirati na promotivne kampanje i obećanja, već želimo kroz opipljive rezultate pokazati rezultate naših nastojanja. Posla je mnogo, ali jednako tako posjedujemo dovoljno



sredstava kojima možemo ubrzati i poboljšati gradnju autocesta i brzih cesta.

Autoceste su pokretači ekonomskog i društvenog razvoja, i svaka nova dionica koja se krene graditi ubrzava integraciju Bosne i Hercegovine u Evropsku uniju, te kreira nove poslovne prilike u vidu radnih mjesta i prihoda. Kako učiniti izgradnju Koridora 5c isplativijom investicijom?

Iako je značaj izgradnje autocesta na Koridoru 5c od neosporive važnosti kao prioritetne veze sa Evropski koridorima i ostatkom kontinenta, neophodno je istovremeno krenuti u izgradnju brzih cesta i infrastrukturnih objekata nižeg ranga kako bismo kroz njihovu realizaciju i rekonstrukciju povećali i ubrzali protok roba, ljudi i kapitala unutar naše države.

Brzom izgradnjom koridora 5c, kao i brzom izgradnjom državne cestovne mreže povećava se značajno promet a time i isplativost koridora te raste doprinos

razvoju turizma, poljoprivrede, industrije, kao i ukupne privrede u cjelini.

Koridor 5c za Bosnu i Hercegovinu znači bržu i lakšu komunikaciju sa razvijenijim sredinama, te bržu socijalnu i ekonomsku integraciju u evropsko okruženje.

Veliki infrastrukturni projekti kakav je Koridor 5c izazov su svojim obimom i visokim zahtjevima u pogledu sigurnosti, funkcionalnosti, održivosti i brige za okoliš. Kako ubrzati izgradnju autoceste na Koridoru 5c?

Radi se na sedam gradilišta, ali to nije dinamika kojom smo zadovoljni i želimo je poboljšati. Radi se uglavnom sporo, dionice nisu povezane i nemaju funkcionalne cjeline. Nikada nismo bili bliže rješavanju tih suštinskih pitanja koja onemogućavaju ubranu izgradnju ozbiljnog infrastrukturnog projekta kao što je Koridor Vc. Imamo mnogo posla,



BRZOM IZGRADNJOM KORIDORA 5C, KAO I BRZOM IZGRADNJOM DRŽAVNE CESTOVNE MREŽE POVEĆAVA SE ZNAČAJNO PROMET A TIME I ISPLATIVOST KORIDORA TE RASTE DOPRINOS RAZVOJU TURIZMA, POLJOPRIVREDE, INDUSTRIJE, KAO I UKUPNE PRIVREDE U CJELINI.

sredstva su obezbijeđena i gradnja treba da krene puno brže i bolje.

Izgradnja tunela Prenj, dionice Mostar sjever-Mostar jug, dionice od Doboja preko Medakova do Žepča su u prioritetu za ugovaranje i izgradnju u narednom periodu. Potpisivanje ugovora za ove dionice planirano je za narednu godinu.

Ostale su još samo dvije značajnije dionice, a to su Ovčari-tunel Prenj i dionica tunel Prenj-Mostar sjever. Ove dvije dionice bi trebale biti završene kad i tunel Prenj jer se navedeni tunel ne bi mogao koristiti bez njih, a predviđene su prije i iza tunela.

Generalno jedan od velikih izazova je sam teren na kome se gradi Koridor 5c koji je izuzetno zahtjevan zbog planinskog dijela i zahtjeva izgradnju većeg broja objekata. Impresivan je podatak da će na dijelu koridora koji prolazi kroz Federaciju BiH biti izgrađeno ukupno 138 mostova/vijadukata i 44 tunela. O toga je do sada izgrađeno ili je trenutno u izgradnji 19 tunela ukupne dužine od 22,3 kilometra. Kada je riječ o mostovima, do sada je u izgradnji 38 mostova / vijadukta ukupne dužine od 14,1 km.

Da li je realno da radovi na Koridoru 5c završe do 2028. godine?

Rok do 2028. godine je poprilično optimističan rok, koji je moguće ostvariti samo ukoliko se sve aktivnosti budu odvijale planski.

Potrebno je pojednostaviti procedure. Pitanje kvalifikovane i osposobljene radne snage već je izražen problem, kao i ukupna društveno-politička situacija u smislu odobravanja zaduženja i usporavanja procedura. Sve to utiče na dinamiku ugovaranja i same gradnje kao i ispunjavanja zacrtanih rokova.

Kada analizirate stanje realizacije brzih cesta u Federaciji BiH posmatrano kroz prizmu prioriteta, kojim pravcem će se kretati JP Autoceste FBiH u narednom period?

Od izuzetne važnosti je da počne gradnja brzih cesta. Građani nekih kantona, poput Unsko-sanskog i Tuzlanskog, plaćaju akcize, a od toga nemaju nikakve koristi. Zato najavljujem angažman na gradnji brzih cesta Kladuša – Cazin – Bihać, autoceste Tuzla – Orašje, brze ceste od Mostara, preko Širokog Brijega, do granice s Hrvatskom, te brze ceste Lašva – Travnik – Jajce.

Što se tiče završetka izgradnje tunela Hranjen, potrebno je detaljno analizirati trenutno stanje na projektu u cilju pronalaska najboljeg tehničkog rješenja i načina finansiranja kako bi se radovi na tunelu mogli što prije nastaviti. JP Autoceste FBiH nemaju ni najmanju dilemu u završetak izgradnje tunela uz adekvatno osigurana sredstva, te uz korespondenciju sa stručnim kadrom jer će upravo kompetencija biti misao vodilja u novom procesu.

Postoji li nešto u bh. zakonodavstvu, a čija bi promjena omogućila lakše poslovanje u JP Autoceste FBiH?

Sadašnji Zakon o javnim nabavkama je jedan od razloga usporenosti procesa. Broj žalbi u postupcima nabavki je izrazito veliki, krug lica koji se mogu žaliti na sve, a koji se po prirodi stvari rukovode sopstvenim i ekonomskim interesom otežava realizaciju planiranih aktivnosti.

S druge strane nema Zakona o građenju na nivou FBiH, pa se često u realizaciju dijelova objekata upliću i niži nivoi iako ne bi trebalo da se tako nešto dešava.

U dogovoru s Vladom FBiH potrebno je urediti Pravilnik o geotehničkim istraživanjima i ispitivanjima

NOVOIZGRAĐENI KILOMETRI CESTOVNE INFRASTRUKTURE KOJE SMO POTOM U MOGUĆNOSTI STAVITI NAŠIM GRAĐANIMA NA RASPOLAGANJE, TREBAJU BITI NAJVAŽNIJE MJERILU NAŠEG RADA.

i sadržaju misija geotehničkog inženjerstva koje često dovode do pogrešne upotrebe podataka, što u konačnici usporava i poskupljuje projekat. Potrebno je kreirati dokument kojim će se planirani i složeni radovi izvesti u dovoljnom obimu bez promjene u dinamici.

Nema stvarnog razloga za sukob interesa kako to sada tumači Uredba o uređenju gradilišta da projektant koji izradi glavni projekt ne može da bude odabran za nadzor nad istim tim projektom.

Akcentat treba da bude i na kvalitetnoj reviziji projekta koja će doprinijeti poboljšanju kvaliteta projektne dokumentacije i dati značajan doprinos većoj efikasnosti kod izvođenja.

Na što ste najviše ponosni u dosadašnjem životu?

Imam zdravu, sretnu i uspješnu porodicu i to smatram najvećim uspjehom. Veliki broj iskrenih prijatelja su moje zadovoljstvo i sreća. Radom i znanjem sam postigao dosta, profesionalno i savjesno.

Na kraju, reći i pričati se može mnogo, djelovati manje ili više uvjerljivo, ali bez konkretnih i mjerljivih rezultata ne vrijedi, jer djela ipak ostaju iza nas, sude o nama i govore više od svih izgovorenih riječi.



Izgradnja poddionice Mostar jug-tunel Kvanj od životne važnosti za grad Mostar i BiH

Koridor 5c je ključna investicija za Bosnu i Hercegovinu koja će proći cijelom državom – od sjevera do juga i od koje će imati korist cijelo društvo kroz razvoj područja kojima saobraćajnica prolazi, ekonomija jedne države, ali i turistički potencijali.

Izgradnja buduće trase Koridora 5c južno od Mostara protekla je nazad 15 godina u znaku iznalaženja optimalnog rješenja trase te kao najbolji kompromis unesena je u Prostorni plan za područja posebnih obilježja od značaja za FBiH „Autocesta na Koridoru 5c”,

koji je parlamenta FBiH usvojio 2017. godine. Kada je godinu poslije Federalna vlada to područje proglasila javnim interesom projekt je zaživio.

„Usudim se reći da je poddionica Mostar jug – tunel Kvanj čak od životne važnosti za grad Mostar. U razgovorima s poduzetnicima što iz regije što iz grada Mostara i ljudi šire koji dolaze i koji se raspituju o gradu Mostaru kao mogućem mjestu gdje bi investirali svoj novac jedno od najčešćih pitanja je upravo ta prometna povezanost. Tako da kad spomenemo



da autoput maltene dolazi u srce grada Mostara to se smatra jednom od velikih prednosti kad su u pitanju investicije”, poručuje **Mario Kordić**, gradonačelnik Grada Mostara.

Gradonačelnik ističe da postoji saglasnost u Gradskom vijeću i da je ova dionica od životne važnosti za Grad Mostar kako bi pokrenuli ekonomiju, kako bi turizam procvjetao jer je cestovna povezanost grada Mostara s ostalim regijama od presudne važnosti za grad Mostar.

„U medijima su se pojavile s vremena na vrijeme informacije da jedan dio možda građana ne podržava ovu trasu. Međutim, radi se o vrlo malom broju odnosno tačan podatak iz Gradske uprave od 304 predmeta koja su vođena na toj dionici samo četiri predmeta nisu riješena i trenutno se rješavaju. Mislim da su svi svjesni koliko je bitna ova dionica gradu Mostaru i koliko donosi benefita gradu Mostaru i mislim da smo svi našli zajednički jezik barem na toj stvari”, poručuje Kordić.

Visoki kriteriji zaštite okoliša

Studija utjecaja na okoliš koja je izrađena za poddionicu autoceste Mostar jug – tunel Kvanj propisala je vrlo visoke kriterije odnosno mjere zaštite voda, zraka, tla a isto tako i biološke raznolikosti i kontrole buke. Mjere zaštite okoliša smanjuju sve potencijalne rizike po pitanju okoliša i one se provode tokom izgradnje i u fazi njenog rada.

„Što se tiče utjecaja autocesta na voćnjake i općenito na poljoprivredne površine možemo zapravo reći da taj utjecaj nije ništa veći nego utjecaj magistralnih cesta, dapače utjecaj autocesta su i manji jer se provode visoke kriteriji zaštite okoliša”, kaže **Svjetlana Stanić-Koštroman**, red. prof. iz ekologije na Sveučilištu u Mostaru.



Iako je prema našem zakonodavstvu dozvoljeno polaganje stubova u rijeku, u ovom slučaju rijeke Buna i Bunica posebno su zaštićene jer su primijenjeni zahtjevi Evropske banke za obnovu i razvoj koji se tiču zaštite okoliša.

„Korita rijeka Bune i Bunice su pri tim radovima posebno zaštićeni i nema radova u koritima ove dvije rijeke”, podcrtava Stanić-Koštroman.

Putevi spajaju

„Mi smo ovdje svi za napredak i ovog kraja i Bosne i Hercegovine. Dobro je da se rade putevi, jer putevi spajaju i ekonomiju i ljude i autoput”, kaže **Mladen Krnjeušić**, stanovnik iz Ortiješa.

„Većina ljudi je zadovoljna. Niko nikoga nije prisiljavao da potpiše i da proda svoju zemlju. Ako imam pravo, a mislim da imam, da pohvalim ove ljude operativce koji su bili na terenu, inženjere stručnjake poljoprivredne i građevinske struke koji su bili izuzetno korektni i bili naoružani strpljenjem razumijevanjem prema ovim ljudima tako da ni jedne primjedbe nemam na ljude koji su radili ovu eksproprijaciju”, ističe



Mi smo ovdje
svi za napredak i
ovog kraja i Bosne i
Hercegovine. Dobro je da
se rade putevi, jer putevi
spajaju i ekonomiju i
ljude i autoput.



Skenirajte
QR kod i pogledajte
cijelu priču.

Mladen, povratnik u prvo povratničkog naselja u dolini Neretve.

JP Autoceste FBiH kao korisnik eksproprijacije u postupku do sada je otkupilo nešto više od 80% zemljišta koje je bilo u privatnom vlasništvu po tržišnoj cijeni.

Visok stepen eksproprijacije, uz minimalan broj sudskih predmeta, ukupno dva, ukazuje na činjenicu da stanovništvo nije izrazilo protivljenje trasi, već da je sporazumno potpisalo rješenja i dobilo naknadu, među njima su i vlasnici pet kuća otkupljenih tokom postupka eksproprijacije.

Vrijeme i uštede

Jedan od najvećih ranijih vlasnika parcela obuhvaćen elaboratom za eksproprijaciju kojem je isplaćeno za devet duluma zemlje je porodična firma smještena u srcu Hercegovine koja obrađuje 75 hektara zemlje.

„Glavni faktor nama je vrijeme. Kamioni sada putuju dva i po sata, ako ne uključimo i tunel Crnaja koji se radi i u kojem se čeka neko određeno vrijeme. Tako da ćemo sigurno skratiti i radne sate vozača, kamiona a sigurno i uštedu na gorivu i svemu”, optimistično poručuje Nedim Badžak, direktor Jaffa-Komerc d.o.o Blagaj.



Kada bude u potpunosti dovršen Koridor 5c, u saobraćajnom će smislu pridonijeti povećanju udobnosti i skraćanju vremena putovanja te povećanju sigurnosti saobraćaja, na sebe će preuzeti veći dio teretnog saobraćaja u ovom dijelu Evrope, a privredni benefiti novog saobraćajnog pravca vrlo će brzo osjetiti preko 1,5 miliona ljudi, koji žive duž Koridora 5c.

„Cesta ne može biti od lošeg značaja nikako. Ne možemo ulaziti u lične stvari pojedinih ljudi, ali kao privredni subjekt za cijelu Hercegovinu, cesta sigurno donosi jako puno. Postoje određeni problemi na mjestima gdje prolazi, ali mislim da cesta kud se god pravi i koliko god cesta Bosna bude imala sve će biti bogatija”, poručuje Nedim.



Mostar jug – tunel Kvanj

Dužina: 9,2 km
Projektovanje: Žuti FIDIC
Eksproprijacije: 80%
Raspisan međunarodni
tender za izgradnju

Autocesta A1 u cijelosti pokrivena inteligentnim ITS sustavom





Sektor upravljanja i održavanja, uz svoje redovne aktivnosti, kontinuirano radi na unaprijeđenju sigurnosti korisnika autoceste. Jedan od takvih projekata je upravo završena „Implementacija inteligentnog transportnog sustava (ITS-a) na dionici autoceste Bilješevo - Sarajevo sjever“.

Navedena dionica autoceste ukupne dužine od 47 km građena je u razdoblju od 2001. do 2013. godine (Podlugovi – Sarajevo sjever 2001. godine, Visoko – Podlugovi 2004. godine, Kakanj – Visoko 2009. godine, Lašva – Kakanj 2013. godine). Kako navedene dionice nisu u sklopu projektne dokumentacije sadržavale projekte ITS-a, JP Autoceste FBiH su naknadno izradile ovaj projekt, te je isti sada uspješno implementiran. Ovim projektom su područja prometnih petlji na dionici pokrivena svjetlosnom promjenljivom signalizacijom, implementiran je sustav video nadzora, Telefonski pozivni sustav (TPS), postavljeno je 16 putokaznih portala rasponske konstrukcije 14 i 15 metara, ovisno o poziciji, postavljena su 4 informacijska displeja i 36 svjetlosno promjenjivih prometnih znakova. Nadalje, na dionici su postavljene mjerni

Prometnice na dionici pokrivena su svjetlosnom promjenljivom signalizacijom, sustavom video nadzora, Telefonski pozivnim sustavom (TPS), i 16 putokaznih portala rasponske konstrukcije 14 i 15 metara. Postavljena su 4 informacijska displeja i 36 svjetlosno promjenjivih prometnih znakova.



Vozači kamiona koji i danas nose veliki teret pandemije, mogu kao na drugim odmorištima, sada i na odmorištu Kameni Dvorac biti sigurniji i u miru provesti sate obaveznog odmora, obzirom da je odmorište pokriveno video nadzorom.

uređaji za mjerenje vremenskih uvjeta (meteo stanice), te uređaji za mjerenje gustoće i brzine prometnog toka - brojači prometa, koji skupljaju podatke sa 86 induktivnih petlji koje su urezane u kolnik pored ranije navedenih portala i na krakovima prometnih petlji.

Znakovi promjenjive obavijesti imaju funkciju obavještavati vozače na trasi o trenutnim uvjetima u prometu i vremenskim uvjetima, upozoriti na opasnosti i postaviti ograničenja. Svjetlosno promjenljiva prometna signalizacija postavljena je u zoni prometnih petlji: Bilješevo – Lučani, Kakanj, Visoko, Podlugovi, naplatno mjesto Sarajevo sjever, a osnovna zadaća iste je reagirati na nastanak atipične ili incidentne situacije.

„Svrha implementacije ITS-a je povećanje nivoa usluge i sigurnosti prometa na dionici koja pored sarajevske obilaznice bilježi najveći dnevni promet vozila. Uvođenjem ITS-a na dionici autoceste Bilješevo – Sarajevo sjever se omogućilo lakše upravljanje i nadzor prometa na autocesti, raniji poziv žurnim službama, pravovremeno informiranje sudionika u

prometu o aktualnim zbivanjima na autocesti, postiže se povećanje protočnosti prometnog toka i naravno povećava sigurnost korisnika autoceste, što doprinosi povećanju udobnosti vožnje na autocesti. ITS na navedenoj dionici je sada povezan sa već postojećim sustavom ITS-a na dionicama izgrađenim nakon 2014. godine u jednu integralnu cjelinu” rekao je **Marin Jelčić**, v. d. izvršni direktor Sektora za upravljanje i održavanje.

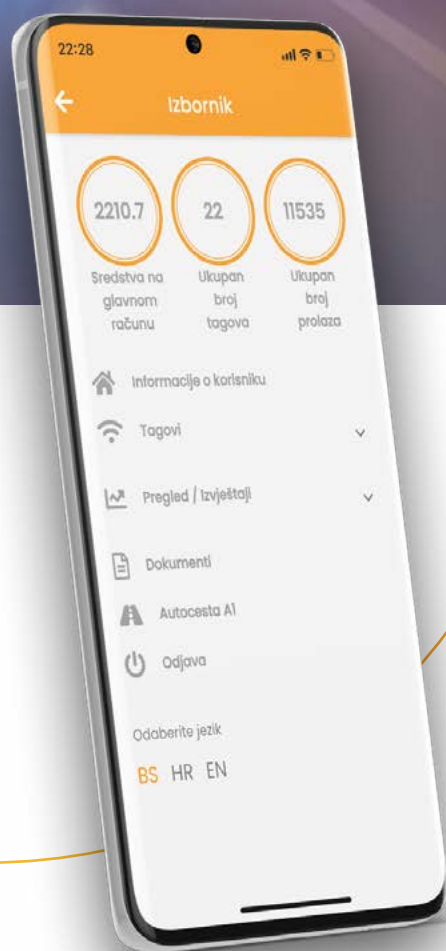
Dionicu Bilješevo – Sarajevo sjever, pored velikog obima saobraćaja, karakterizira i veliki broj maglovitih dana, obzirom da se dionica proteže paralelno sa rijekom Bosnom. Upravo promjenjivom prometnom signalizacijom sada imamo mogućnost na početku dionice upozoriti korisnike na smanjenu vidljivost ili na bilo koju drugu opasnost, bilo da je meteorološka ili poremećaj u prometnom toku. Obzirom da je dionica Bilješevo – Sarajevo sjever starijeg datuma, zahtijeva učestalo održavanje, te će promjenjivom prometnom signalizacijom korisnici autoceste na vrijeme biti upozoreni na sve radove koje izvodimo.

Putem video nadzora ili brojača prometa koji su ugrađeni u zonama prometnih petlji sada ćemo moći prepoznati krivi smjer, koji je jedan od najvećih prekršaja i najteža vrsta incidenta na autocesti. Vozači kamiona koji i danas nose veliki teret pandemije, mogu kao na drugim odmorištima, sada i na Odmorištu Kameni Dvorac biti sigurniji i u miru provesti sate obaveznog odmora, obzirom da je odmorište pokriveno video nadzorom.

Za sve probleme koje korisnici budi imali na dionici autoceste Bilješevo – Sarajevo sjever, na svakih dva kilometra je ugrađen Telefonski pozivni sustav (TPS), odnosno 44 TPS-a koji će korisniku omogućiti direktnu vezu sa Kontrolnim centrom, preko kojeg će dobiti svu potrebnu pomoć ili informaciju.



ACC MOBILNA APLIKACIJA



**Nadopuna računa
na jednostavan, siguran
i brz način**

Kako bi se prepaid billing korisnicima omogućio jednostavniji, brži i efikasniji pristup i kontrola korisničkom računu JP Autoceste FBiH su početkom mjeseca marta ove godine kreirale ACC mobilnu aplikaciju, koja je dostupna i na engleskom jeziku.

Za jednostavniji, brži i sigurniji beskontaktni način dopune korisničkog računa, JP Autoceste FBiH prateći savremene trendove plaćanja su obezbijedili online način dopune ACC korisničkog računa u realnom vremenu i u skladu sa najvišim zahtjevima sigurnosti, zaštite, tajnosti i tačnosti podataka

ACC mobilna aplikacija korisnicima je nezaobilazan pomoćni alat koji mogu preuzeti na Google play i App store trgovini.

Pristup aplikaciji

Korisnik ACC mobilnoj aplikaciji pristupa uz pomoć korisničkih podataka koje je dobio prilikom kupovine ACC TAG uređaja.

Online dopuna korisničkog računa

Korisnici mogu koristiti novu funkcionalnost online dopune uz sigurno korištenje platnim karticama koje podrazumijeva dopunu u stvarnom vremenu. Jednostavno i brzo, uz posjedovanje bankovne kartice izvršite dopunu vašeg računa.

Upravljanje TAG-ovima

Registrovanom korisniku je omogućena kontrola nad svim TAG uređajima na korisničkom računu, raspodjela novčanih sredstava ili korištenje jednog iznosa sa grupne uplate.

Pravna lica prepaid biling sistema sa većim brojem TAG uređaja imaju mogućnost kreiranja grupa TAG-ova na korisničkom računu za što jednostavnije upravljanje i praćenje troškova.

Za kreiranje grupa je potrebno prethodno obavijestiti JP Autoceste FBiH putem e-maila: k.srdjan@jpautoceste.ba

Kretanje vozila

Korisnik može vršiti pregled kretanja TAG uređaja. Pretragu može vršiti u određenom vremenskom periodu, dionici ili medijum PID-u.

Pregled uplata

Korisnicima su dostupne informacije o svim uplatama. Pretragu uplata može vršiti za određeni vremenski period ili po tipu uplate (aplikacija za TAG-ove, virman ili ePayment)

Dokumenti

Dokumenti koje možete preuzeti putem mobilne aplikacije su:

- Zahtjev korisnika za deblokiranje ACC TAG uređaja
- Zahtjev korisnika naplate cestarine
- Uputstvo za korištenje
- Smjernice za korištenje
- Virmanska uplata-uputstvo

Interaktivna mapa

Pruža dovoljno informacija kako o izgrađenom dijelu autoceste, tako i o svim aktivnim gradilištima na Koridoru 5c i brzim cestama. Interaktivnu mapu prati vektorski prikaz uz GIS informacije dionica i objekata – odmorišta, tuneli, petlje, mostovi, vijadukti, sva naplatna mjesta (na kojima se može kupiti ACC TAG uređaj) a koji se nalaze na autocesti A1. Sve informacije pored tekstualnog dijela prate i fotografije, a pojedine lokacije i virtuelni prikaz, gdje korisnici kroz ovakvu realnost mogu detaljnije pogledati izgled lokacija.



ACC

Korisnik putem ove aplikacije ima opcije:

- dopuniti korisnički račun online načinom plaćanja,
- upravljati TAG-ovima,
- vršiti kontrolu i uvid u kretanje vozila
- pregled uplata
- dokumenti
- pristupiti interaktivnoj karti Koridora 5c.

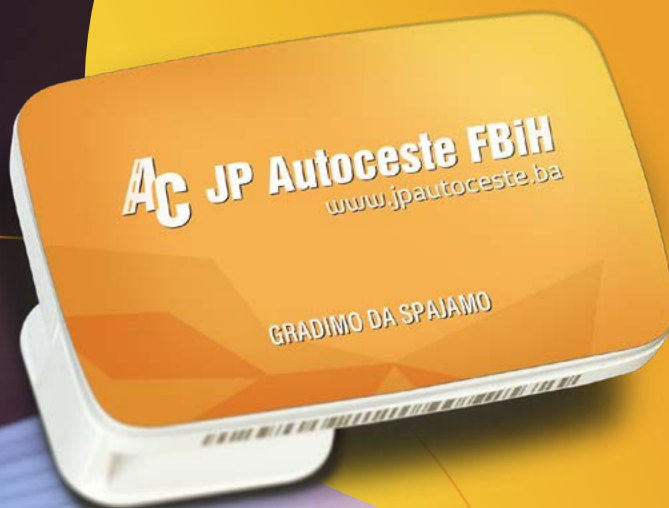
Gdje kupiti uređaj?

ACC TAG uređaj možete kupiti na svim naplatnim mjestima na izgrađenom dijelu autoceste A1 o/24h.

Također, korisnicima ACC usluge koji su na prepaid billing sistemu dostupan je i redizajnirani korisnički web portal, koji je organizacijski i sadržajno prilagođen da pruži što bolje i kvalitetnije korisničko iskustvo te sadrži sve navedene pogodnosti koje pruža i ACC mobilna aplikacija.



Preuzmite svoju aplikaciju već danas!





Jelčić: Rekordnih prvih 7 mjeseci naplate cestarine u JP Autoceste FBiH

Oporavak od pandemijom pogođenog poslovanja je zabilježen u prvih sedam mjeseci 2021. godine u JP Autoceste FBiH d.o.o Mostar.

Marin Jelčić, izvršni direktor Sektora za upravljanje i održavanje, upoznao nas je s podacima vezanim za porast prometa vozila na izgrađenom dijelu autoceste u FBiH.

„I dalje nižemo rekorde u 2021. godini, iako se još borimo sa specifičnostima izazvanim pandemijom koronavirusa. U prvih 7 mjeseci 2021. godine imamo značajan porast prometa i prihoda u odnosu na isti period 2020. godine, kao i porast za isti period u odnosu na dosadašnju rekordnu pretpandemijsku 2019. godinu. Navedeno nam svakako daje za pravo da nastavimo istim metodama rada, te nam pokazuje i dokazuje da smo nam na pravom putu, pogotovo ako se uspoređujemo s upravljačima autocesta u regiji koji se ne mogu pohvaliti rezultatima kakve smo mi ostvarili.”

JP Autoceste FBiH je u prvih 7 mjeseci 2021. godine zabilježilo ukupno 6.938.310 vozila na izlazu s autoceste A1. Ukupan broj izlaza povećan je za 21,18% u odnosu na isti period 2020. godine. U usporedbi s istim periodom 2019. godine, broj prolaza je veći za 18.631 prolaza.



Učešće vozila po kategorijama u ukupnom prometu vozila je: Kategorija 1 (motocikli, osobna vozila registrirana do 7 sjedišta) 85%, Kategorija 2 (laka dostavna vozila, kombi vozila, karavani visine od 1,3 m na prednjoj osovini) 6,26%, Kategorija 3 (autobusi, kamioni s ili bez prikolice) 3,68%, i Kategorija 4 (kamioni s četiri ili više osovina, tegljači, kombi vozila s prikolicom) 5,05% .

Ukupno ostvareni prihod od naplate cestarine u periodu od 01.01. do 31.07. 2021. godine je 23.845.202,32 KM. Ukupan ostvareni prihod je povećan za 22,55% (ili za 4.389.200,01 KM) u odnosu na isti period prošle godine, a u odnosu na isti period rekordne 2019. godine, ostvareni prihod je veći za 1,52% (ili za 358.182,61 KM).”

„Evidentno je povećanje korisnika elektronske naplate cestarine, zbog čega planiramo do kraja godine organizirati akcijsku prodaju ACC TAG uređaja i dodatne pogodnosti za postojeće korisnike ACC TAG usluge” rekao je Marin Jelčić, izvršni direktor JP Autocesta Federacije BiH.



TUNELI NA AUTOCESTI KORIDORA 5C

Budući da trasa Koridora 5c većim dijelom prolazi zahtjevnim terenom, do sada je bilo potrebno projektovati 19 tunela različitih dužina i poprečnih presjeka.

Ukupna dužina izgrađenih tunela je 11,9 km i tunela u izgradnji je 10,4 km, a projektovani su primjenom najsavremenijih smjernica, prvenstveno DIRECTIVE 2004/54/EC ON MINIMUM SAFETY REQUIREMENTS FOR TUNNELS IN THE TRANS-EUROPEAN ROAD NETWORK.

Zbog različitih karakteristika tla, predviđene su različite metode izvedbe, prvenstveno NATM (nova austrijska tunelska metoda), te „CUT & COVER“.

O TUNELIMA NA KORIDORU 5C KROZ BOSNU I HERCEGOVINU

Svi tuneli su predviđeni kao dvocijevni, sa načelnim razmakom između osi tunela od oko 25 metara. Predviđena metoda izvedbe tunela je NATM. Tuneli dužine od 500 metara imaju zaustavnu traku u cijeloj dužini tunela, dok tuneli dužine iznad 500 metara nemaju zaustavne trake, nego se predviđaju zaustavne površine unutar tunela na maksimalnim razmacima od 1000 metara.

Širina voznih traka u tunelu jednaka je širini voznih traka na otvorenoj trasi. Tuneli dužine do 500 metara nisu prisilno ventilirani, dok su tuneli dužine iznad 500 metara ventilirani uzdužnom reverzibilnom ventilacijom.

Kod svake zaustavne površine nalazi se poprečni prolaz za vozila. Poprečni prolazi za evakuaciju su smješteni na maksimalnim razmacima od 500 metara sa mogućnosti prolaska interventnih vozila. Kod većih uzdužnih nagiba kolnika, poprečni prolazi za pješake nalaze se na maksimalnim razmacima od 250 metara.

Telefonski (SOS) uređaji smješteni su u blizini portala i na maksimalnim razmacima od 150 m unutar tunela u nišama koje su opremljene i aparatima za početno gašenje požara, te uređajima za dojavu požara.

Hidrantska mreža izgrađena je u tunelima dužim od 500 metara.

Svi tuneli su opremljeni sistemom rasvjete. Kod tunela dužih od 2 km, predviđeni su videosistemi i ozvučenje tunela, te radio sistem za tunele duže od 1 km.



TRI NAJDUŽA TUNELA NA KORIDORU 5C

Predstavljamo tri najreprezentativnija tunela na izgrađenom dijelu Koridora 5c:

Treće mjesto zauzima tunel 1. mart najzahtjevniji je i najmoderniji objekat na do sada izgrađenoj dionici autoputa, sa dužinom od gotovo tri kilometra i svrstan je među najduže cestovne tunele u Bosni i Hercegovini. Riječ je o najsavremenijem tunelu u regionu, a opremljen je pored brojnih sistema i led rasvjetom kao i videonadzorom koji prati i detektuje sve potencijalne probleme u tunelu i to 24 sata dnevno 365 dana u godini iz Centra za održavanje i kon-

trolu prometa (COKP) Drivuša. Tako da se korisnicima autoceste garantuje maksimalna sigurnost.

Tunel Zenica sa ukupnom dužinom od 3380 metara nalazi se na drugom mjestu ove ranking liste. Ovaj dominantni objekt čini preko 90% trase autoceste na poddionici Ponirak – Vraca. Tunel Zenica se izvodi kao dvocijevni tunel i prolazi ispod planine Vepar, ima devet prolaza za pješake, dva prolaza za motorna vozila i dvije zaustavne niše. Na izgradnji tunela radi 120 radnika, a radovi se odvijaju 24 sata.

Najveći izazov u izgradnji tunela Zenica predstavlja prisustvo podzemnih voda u velikim količinama (u pojedinim trenucima iznosilo je i do 1600 litara u minuti), međutim, niti složeni geološki uvjeti nisu narušili planiranu dinamiku radova. Naprotiv, do sada je sa sjeverne strane iskopano 1400 metara i sa južne strane blizu 1000 metara. Ostalo je još da se iskopa cca. 900 metara tunela, što se očekuje najdalje do kraja ove godine.

Prvo mjesto je pripalo tunelu Golubinja. Ovo je najduži tunel u izgradnji s ukupnom dužinom 3659 metara. Tunel Golubinja je dvocijevni tunel, a udaljenost ose cijevi varira od 25 do 50 metara i predviđeno je istodobno izvođenje obje cijevi, tj. za puni profil autoceste. Predviđena ukupna dužina desne tunelske cijevi je 3590 metara i lijeve 3617 metara. Nalazi se na dionici Doboju jug (Karuše) – Sarajevo jug (Tarčin), gdje

svojom veličinom dominira ne samo na poddionici Poprikuše – Nemila, nego i na Koridoru 5c.

Za sva tri navedena tunela primijenjeni model izvedbe pri izgradnji je nova austrijska tunelska metoda, koja je jako pogodna s obzirom na promjene geoloških i geotehničkih uvjeta terena.

Sama složenost Koridora 5c vidljiva je iz činjenice da od ukupne izgrađene dužine kao i u izgradnji čak 14,5% trase se nalazi u tunelima. Stoga se može reći da su tuneli jedan od ključnih dijelova Koridora 5c, i to s aspekta projektovanja, finansiranja, izgradnje korištenja i održavanja autoputa.

Ono što trebamo naglasiti jeste, da ova rang-lista važi za danas, ali za budućnost i ne baš. Izgradnjom najdužeg tunela kako u Bosni i Hercegovini tako i u regiji, tunela Prenj, ova rang-lista pomaći će se za jedno mjesto na dole.



**TUNEL
1. MART**





TUNEL GOLUBINJA



TUNEL ZENICA

Cestovni tuneli ne samo da skraćuju udaljenosti, nego područja kroz koja prolaze čine privlačnijima za život ljudi i sigurnijim staništem za životinje. Premještanjem prometa ispod zemljine površine čuvaju se prirodni resursi i smanjuje buka. U rastućim urbanim područjima, podzemni tuneli jamče ekološku i učinkovitu mobilnost.

CENGIZ INSAAT SANAYI VE TICARET A.S.

Cengiz İnşaat je svoju reputaciju u Turskoj stekao brojnim uspješnim projektima i uživa isti nivo postignuća na međunarodnim projektima. Kompanija je izgradila mnoge projekte u Azerbejdžanu, Kazahstanu, Bosni i Hercegovini, sjevernom Iraku, Bugarskoj i Kuvajtu.

S obzirom na to da kao strana kompanija sudjelujete kao Izvođač radova na izgradnji koridora 5c u Bosni i Hercegovini, možete li predstaviti svoju kompaniju i navesti značajne projekte na kojima ste radili?

Turska kompanija „Cengiz İnşaat“, s obzirom na izvršenu i tekuću vrijednost projekta, koja poduzima velike infrastrukturne projekte, jedna je od vodećih građevinskih kompanija. Tokom prvih godina poslovanja kompanije, turskim infrastrukturnim projektima upravljale su strane kompanije, ali danas je Cengiz İnşaat konkurent zapadnim kompanijama, kako u Turskoj, tako i izvan nje. Uspjeh kompanije nastavlja se u Turskoj i inostranstvu, a 2013. godine konzorcij koji je predvodila kompanija pobijedio je u ponudi za izgradnju istanbulskog novog aerodroma, najvećeg aerodroma na svijetu, kroz poslovni model Build-Operate-Transfer koji također uključuje 25-godišnja operativna prava.

Snažnu poziciju Cengiza İnşaata podržavaju snažna financijska struktura, pouzdanost na tržištu i pristup



visokog kvaliteta. Djelujući u inozemstvu, kao i u Turskoj, kompanija snažno napreduje na putu da postane globalni brend.

Cengiz İnşaat je svoju reputaciju u Turskoj stekao brojnim uspješnim projektima i uživa isti nivo postignuća na međunarodnim projektima. Kompanija je izgradila mnoge projekte u Azerbejdžanu, Kazahstanu, Bosni i Hercegovini, sjevernom Iraku, Bugarskoj i Kuvajtu.

Međunarodni projekti koje je dovršio Cengiz İnşaat uključuju branu i hidroelektranu Vayhir, branu Shemkirchay u Azerbejdžanu, autoput Aktobe-Martuk u Kazahstanu, autoput Ljulin-Daskalovo u Bugarskoj, autoput Altunkopri u Erbilu, kanal za navodnjavanje Tahtaköprü - Ceyranbatan u Azerbejdžanu, Suhodol-Vlakovo-Tarčin autocesta u Bosni i Hercegovini, Međunarodni aerodrom Hawler u Erbilu i Terminal 4 Kuvajtskog međunarodnog aerodroma u Kuvajtu.



Trenutno ste Izvođač radova na izgradnji autoputa na poddionici Tunel Zenica - Donja Gračanica (sjeverna dionica) i poddionici Poprikuše – Nemila. Da li ste zadovoljni dinamikom rada na ovim poddionicama i koliko su oni zahtjevni u tehničkom smislu?

„Dinamika radova bila je izazovna na poddionici Tunel Zenica - Donja Gračanica. Predmetna poddionica se nalazi na Lot 2 koridora 5c, na dijelu između Doboja i Zenice: tunel Zenica - Donja Gračanica - tunel Pečuj u dužini približno 4 km. Poddionica započinje na izlazu iz tunela Zenica i završava na ulazu u tunel Pečuj. Ukupna dužina autoputa je 4 km, spojna cesta je 1,1 km, a lokalna cesta je 3,8 km.

Unutar sadržaja poddionice nalaze se tunel Zenica (lijeva cijev: L = 3323,69 m, desna cijev: L = 3351,85 m, a 870 m iskopa tunela, primarne obloge i sekundarne obloge je uradio Cengiz İnşaat), podvožnjak Hecića Do (5,70x4,20, D = 120,00 m), vijadukt Jelovik (L = 112,00 m), vijadukt na petlji (L = 75,00 m), tunel Hum (lijeva cijev: L = 430,35 m, desna cijev: L = 425,95 m) i vijadukt Donja Gračanica (L = 391 m, izgradnja završena sistemom pokretne skele). Na autocesti postoji kružna raskrsnica (jednosmjerna). Kružna raskrsnica se nalazi ispod vijadukta na petlji i povezuje autoput



Cengiz İnşaat će zasigurno postići sjajne projekte u BiH, s namjerom da bude stalni partner u lokalnom građevinskom sektoru

sa naplatnom stanicom Zenica Sjever. Na lokalnim cestama izveden je novi most preko Bosne, kao i T-spoj na M17, te obnova konstrukcije mosta na M17. U svrhu širenja veze stanovnika Zenice sa gradom.

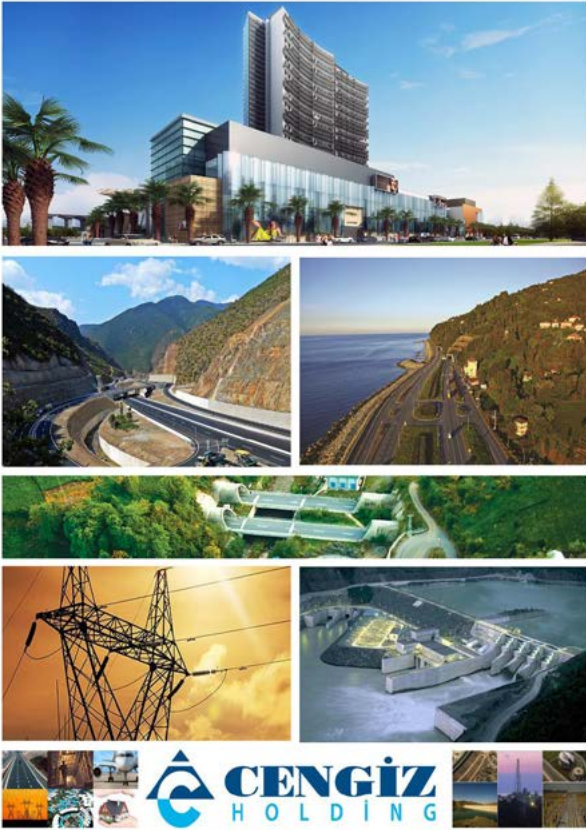
Sva navedena infrastruktura i tuneli završeni su u zadanom roku kvalitetno i s najvećom pažnjom. Zahtevan dio su bila geološka istraživanja poddionice nakon tenderske faze, otkrivajući da su uvjeti klizišta teža nego što se očekivalo. Dakle, iako je Cengiz İnşaat morao izvesti 20,6 km bušenih šipova za zaštitu trase autoceste, projekt je završen u okviru budžeta i vremenskog ograničenja.

Ugovor za dionicu Poprikuše - Nemila potpisan decembra 2020. godine, bez obzira koliko izazovan može biti, sa iskustvom Cengiz İnşaat kompanije, koja je sa svojim poslovnim partnerima zaposlila približno 60 000 zaposlenika, a pri tom nastavlja svoje projekte, kako u Turskoj tako i u inozemstvu, sa iskusnim ljudskim resursima te širokim parkom mehanizacije sa najnovijom tehnologijom, trebao bi biti uspješno završen kao i svi prethodni projekti u BiH.

Unutar sadržaja poddionice nalaze se tunel Golubinja (lijeva cijev: L = 3609,17m, desna cijev: L = 3593,43m), most Golubinja-1 (Lijeva strana = 423,50m i Desna strana = 476,00m), most Golubinja-2 (L = 138,00 m), most Bosna-1 (L = 194,20 m) i most Bosna-2 (nadvožnjak Kovanići, Lijeva strana = 116,00 m i Desna strana = 120,00 m). Od ovih mostova, tri će biti izgrađena sistemom pomične skele. Nakon mosta Golubinja-2, postoji petlja koja povezuje autocestu sa planiranim odmaralištem, naplatnom stanicom i centrom za kontrolu saobraćaja. Na lokalnim putevima će se graditi most Kovanići (preko rijeke Bosne L = 123,26m), kao i most preko rijeke Željeznice.

Pandemija koronavirusa koja hara cijelim svijetom značajno je promijenila način poslovanja, kako se Cengiz nosio s pandemijom, kako je tekao posao za vrijeme vanrednog stanja, na što ste se fokusirali?

Pandemija koronavirusa potresa cijeli svijet i promjene koje ona donosi u živote čovječanstva uopće se ne mogu zanemariti. Dok su se ekonomske države drastično mijenjale u cijelom svijetu, velikom odlučnošću i razmišljanjem o završetku projekta Tunel Zenica - Donja Gračanica (sjeverni dio), Cengiz İnşaat nastavio je svoje glavne aktivnosti, naravno uzimajući u obzir zdravlje svakog zaposlenika. Sa intenzitetom mjera poduzetih od početka prvih slučajeva u BiH za borbu protiv pandemije, nije prijavljen nijedan ozbiljan



slučaj u kampu, što se mora smatrati velikim dostignućem na dinamičnom radnom mjestu. PCR testovi se redovno provode, a u slučaju pozitivnih slučajeva odmah započinje izolacija te adekvatna zdravstvena zaštita. Istovremeno, u kampu postoji izolacija s lokalnom zajednicom, ovisno o odluci lokalnih vlasti. Zbog ovih mjera, izolacija se može smatrati minusom zbog mentalnog zdravstvenog stanja, ali bez obzira na sve, zaposlenicima Cengiza se može vjerovati u ovim teškim uvjetima, a jedinstvo i način razmišljanja zaposlenih donosi reputaciju. Stoga je Cengiz İnşaat dovršio trenutni projekat bez kolebanja i odlučio je završiti drugi u roku od tri godine sa svojim sjajnim planiranjem, brzim donošenjem odluka i sposobnošću brzog djelovanja.

Budući da ste dugo u Bosni i Hercegovini i radite na projektu izgradnje Koridora 5c, kako biste procijenili suradnju sa Investitorima u ovom projektu, suradnju s lokalnom zajednicom u mjestima u kojima izvodite radove i koji su vaši planovi za budućnost, da li se vidite u budućim projektima izgradnje autoceste u Bosni i Hercegovini ?

Prije svega, Cengiz İnşaat već odavno ima dobre veze sa domaćim tržištem u BiH. Cengiz İnşaat surađuje s lokalnim dobavljačima kad god je to moguće, što pomaže ekonomiji u BiH. Uzajamne koristi nastale su za obje strane zbog dragocjenog vremena isporuka. Dok se gradnja autoputa nastavlja, Cengiz İnşaat također uzima u obzir zahtjeve lokalnih zajednica i s vremena na vrijeme sklapa prijateljske sporazume između stranaka s namjerom da koristi lokalnim zajednicama. Za trenutni projekat Poprikuše-Nemila, na zahtjev investitora, Cengiz İnşaat spreman je zaposliti 25 prijavljenih nezaposlenih mladih ljudi iz Federalnog zavoda za zapošljavanje koji će dobiti priliku obavljanja prakse.

Ono što Cengiz İnşaat pokušava postići u BiH je da bude pouzdan partnera i prvi izbor na svim projektima. Trenutna sposobnost Cengiza İnşaata da završi mega projekte ne može se ograničiti samo na autoceste, već i na područje radova kao što su aerodromi, brze željeznice, podzemne željeznice, morske konstrukcije i luke, brane i hidroelektrane, urbana infrastruktura, cjevovodi (nafta, prirodni plin, voda), navodnjavanje i vodovodi. Cengiz İnşaat koristi napredne tehničke i tehnološke sisteme kako bi umanjio troškove. Zahvaljujući snažnoj logističkoj mreži, kompanija ima mogućnost brzog rješavanja svih tehničkih problema koji se pojave na terenu kao i osiguravanja napretka projekata bez ometanja. Partnerstvom sa stranim konsultantskim kompanijama, Cengiz İnşaat je u mogućnosti da integrira međunarodno iskustvo i tehničku stručnost u svoje vlastite metode rada. Uz sva ova iskustva i stručnost, Cengiz İnşaat će zasigurno postići sjajne projekte u BiH, s namjerom da bude stalni partner u lokalnom građevinskom sektoru.

AKTIVNA GRA KORIDORA 5C

Na Koridoru 5C kroz Federaciju BiH trenutno su u izgradnji sljedeće dionice:



Počitelj – Zvirovići
(11 km)

Buna – Počitelj
(7,2 km)

Tunel Ivan
(2 km)

DILIŠTA

TREKUTNO ŠTANJE NA GRADILIŠTIMA

Tarčin – Ivan
(4,9 km)

Ponirak – Vraca
tunel Zenica (3,3 km)

Vranduk – Ponirak
(5,3 km)

Poprikuše – Nemila
(5,5 km)



USKORO NOVE DIONICE U IZGRADNJI



Trenutno su u toku su tenderske procedure za izvođača radova na dionicama:

- Mostar jug – Tunel Kvanj (9,2 km)
- Tunel Kvanj – Buna (5,25 km)
- Nemila – Vranduk (5,67 km)
- Tunel Putnikovo brdo – Medakovo (8,5 km)

Izgradnja tunela Prenj, dionice Mostar sjever – Mostar jug dionice od Doboja preko Medakova do Žepča u dužini od 39 kilometra su prioritet. Potpisivanje ugovora za tu dionicu bi trebalo biti na proljeće iduće godine, a za narednu godinu je planiran početak radova na tunelu Prenj, čija izgradnja bi trebala trajati 4-5 godina. Ostale su još samo dvije važnije dionice, a to su Ovčari – tunel Prenj i dionica tunel Prenj – Mostar sjever. Ove dvije

dionice bi trebale biti završene kad i tunel Prenj jer se navedeni tunel ne bi mogao koristiti bez njih, a predviđene su prije i iza tunela.

Generalno jedan od velikih izazova je sam teren na kome se gradi Koridor 5C koji je izuzetno težak i izuzetno zahtjevan zbog planinskog dijela i rijeka koje prelazi te zahtjeva izgradnju većeg broja objekata.





5C BROJKE:

Impresivan je podatak da će na dijelu koridora koji prolazi kroz Federaciju BiH:

Za više informacija o autocesti na Koridoru 5c posjetite web aplikaciju:



Biti izgrađeno
ukupno
138 MOSTOVA ili
VIJADUKATA

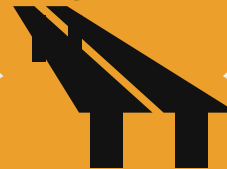


44
tunela



0 toga je do sada
izgrađeno ili je trenutno
u izgradnji 19 tunela
ukupne dužine od
22,3 kilometra.

38
mostova
ili vijadukta



je izgrađeno ili
u izgradnji ukupne
dužine od
14,1 km.





Ešef Džafić, v.d. izvršni direktor za projektovanje i građenje

Cijenim da smo svi u sektoru društveno odgovorni i da radimo častan posao, a za sve to smo dobro i adekvatno nagrađeni



Razgovarala: Narcisa Livnjak – Borić

Fotografije: Tina Dervišević

Možete li nam malo više reći o Sektoru za projektovanje i građenje i svom timu.

Sektor projektovanja i građenja je jedan od četiri sektora organizacione strukture JP Autoceste FBiH, koji ima vrlo značajnu ulogu da osigura obavljanje poslova iz djelatnosti preduzeća koja je utvrđena Zakonom o cestama FBiH, Statutom i drugim aktima preduzeća, a sve u cilju da se osigura zakonito, odgovorno, efikasno i ekonomično obavljanje poslova preduzeća. Sektor ima 35 uposlenih i jednog pravnika koji su raspoređeni u tri službe: Službe za građenje, Službe za ekspertize i kvalitet i Službe za dokumentaciju.

Smatram da je Sektor jako dobro organizovan kako ljudskom kvalitetom tako i stručnošću kadra. Službe sektora na čelu sa šefovima službi odlikuje jedinstvo, koordinacija, organizacija i timski rad. To je kadar koji ima visokomoralne principe rada i djelovanja, stručnost, vještina, iskustvo, odgovornost i efikasnost djelovanja. Samo navedenom kvalitetom imamo mogućnost da ostvarimo našu misiju i viziju, a to je da stvaramo putnu infrastrukturu najvišeg nivoa stabilnosti i bezbjednosti koja je u rangu najsavremenijih saobraćajnica Evrope i u svijeta, djelujući društveno odgovorno sa posebnim osvrtnom na zaštitu okoliša i jedino tako možemo biti spremni da otklonimo eventualne slabosti u Sektoru koje se mogu pojaviti kao u svakom poslu.

Sektor projektovanja i građenja, zajedno sa ostalim sektorima, direktno sprovodi strategiju preduzeća u ispunjenju planskih zadataka i ima značajan udio u ostvarenju profitabilnog poslovanja i pozitivnih finansijskih rezultata. Naime, izgradnjom Koridora 5c i brzih cesta u FBiH direktno učestvujemo u infrastrukturnoj povezanosti FBiH i BiH sa savremenom međunarodnom putnom mrežom, podižemo na veći nivo bezbjednosti u saobraćaju te utičemo na cjelokupan privredni razvoj lokalne zajednice, kantona, FBiH i BiH.

Cijenim da smo svi u sektoru društveno odgovorni i da radimo častan posao, a za sve to smo dobro i adekvatno nagrađeni. Osim toga uposleni u Sektoru imaju mogućnost stručne edukacije, napredovanja u struci te sreću da su lideri u BiH i dio tima koji gradi grandiozne objekte na Koridoru 5c, susrećući se s brojnim izazovima tokom gradnje koje treba riješiti a ponekad potražiti i veću stručnu pomoć iz regije i šire.

Rođen je 1962. u Kalesiji. Diplomirao je na Saobraćajnom fakultetu Univerziteta u Sarajevu. Zvanje magistra tehničkih nauka stekao je 2014. godine. Od 1989. godine je bio stalni sudski vještak za oblast saobraćaja za područje Bosne i Hercegovine s preko 3500 ekspertiza saobraćajnih nezgoda. Od strane Osnovnog suda i Apelacionog suda Brčko Distrikta 2006. godine imenovan je za stalnog sudskog vještaka za područje Brčko Distrikta. Od 1991. do 2004. obavljao je funkciju direktora, te zamjenika direktora u preduzeću Autosaoobraćaj d.o.o. Tuzla, a od 2004. do 2020. godine preuzima funkciju rukovodioca poslovnica D.D. za osiguranje Camelija Bihać, za područje Tuzlanskog kantona. Od jula 2020. godine imenovan je za v.d. izvršnog direktora Sektora za projektovanje i građenje.

Uvijek mi je bio cilj da se u kancelariju u kojoj radim ulazi bez straha, nego da se ulazi sa osmijehom i izlazi sa osmijehom

Godinu dana ste na poziciji izvršnog direktora. Šta smatrate najvećim uspjehom u ovom periodu?

Radim u struci skoro 34 godine i za mene je poziv za obavljanje funkcije izvršnog direktora za projektovanje i građenje bio izazov i motivacija, koji smatram krunom moje poslovne i stručne karijere. Čast je biti na ovoj poziciji i biti dio tima koji projektovanjem i građenjem najsavremenijih saobraćajnica u FBiH, kao što su autoceste i brze ceste, direktno ima udjela na podizanju svijesti o značaju gradnje u FBiH ovako grandioznih objekata kao što je Koridor 5c, povećanju nivoa bezbjednosti učesnika u saobraćaju i vođenju računa o usklađenosti i visokom nivou zaštite životne sredine.

Ono što smatram uspjehom u ovom periodu mog angažovanja je kontinuitet timskog rada, visokomoralni principi djelovanja, iskustvo i vještina u razvijanju dobrih međuljudskih odnosa, razumijevanje i međusobno poštovanje kako u Sektoru odnosno službama u Sektoru, tako i međusektorskoj saradnji i saradnji sa pratećim službama kabineta Uprave. Mišljenja sam da je ovakvo moje djelovanje na poziciji izvršnog direktora prepoznato i dobro prihvaćeno u sektoru i izvan sektora, kao i kod članova Uprave, Nadzornog odbora, resornog ministarstva i drugih aktera koji direktno ili indirektno učestvuju u izgradnji Koridora 5c.

Da bi sve ovo navedeno postiglo potrebna je posvećenost poslu koji obavljam, davanje značaja šefovima službi, šefovima projekata i drugima u Sektoru cijeneći njihovo bogato znanje, stručnost, iskustvo i stečenu vještinu u poslovima građenja i projektovanja kao i poslovima studijskih analiza i analize rizika u pripremi projektovanja i građenja. Uposleni su zadovoljni ako cijenate ono što rade i ako kao lider ili vođa tima ističete i njihov rad a ne samo svoj. Naime, pojedinac u životu i poslu nije bitan, bitan je tim ljudi, jer tim stvara rezultate a ne pojedinac.

Da bi bili uspješni i prepoznatljivi u onome što radite osim moralno stručnih kvaliteta i vještine koju ste stekli dugogodišnjim radom, morate voljeti ono što radite, morate biti iskreni prema timu, morate znati saslušati što drugi pričaju i dobro odvagati ono što vi želite reći. Uvijek sam nastojao biti takav, pa čak i kad sam se susretao sa problemima u vezi posla i drugim problemima koji nekada i nisu bili vezani za posao.

Uvijek mi je bio cilj da se u kancelariju u kojoj radim ulazi bez straha, nego da se ulazi s osmijehom i izlazi s osmijehom. Nikad nisam kritikovao ljude u masi, to se pokazalo dobrim i uvijek sam zbog toga bio rado prihvaćen svugdje gdje god sam radio.

Kako ocjenjujete ambijent za gradnju velikih infrastrukturnih projekata kakav je koridor 5c, odnosno koji su ključni izazovi sa kojima se suočavate u poslovanju?

Izgradnja dionica i poddionica Koridora 5c kao krucijalnih infrastrukturnih projekata je veliki izazov, a prije svega izazov graditi u toku pandemije korona virusa koja je zadesila cijeli svijet pa i BiH. Izgradnja dionica na trasi Koridora 5c koja je usvojena od strane Parlamenta FBiH, kao kapitalne investicije za FBiH zahtijeva ulaganje značajnih finansijskih sredstava i angažman značajnih domaćih i stranih ljudskih resursa i tehnike.

Bez obzira na prisutne izazove tokom gradnje prilagođavali smo se trenutnoj situaciji i nastavili intenzivno graditi preventivno vodeći računa o zaštiti radnika na gradilištima i o stvaranju sigurnosti uslova rada.

Važno je napomenuti da trasa Koridora 5c prolazi kroz vrlo teške terene što zahtijeva izuzetno visoka ulaganja, odnosno poskupljuje cijenu jednog kilometra autoceste. Teren je geološki nestabilan pa je tokom gradnje potrebno vršiti brojne sanaciju i stabilizaciju potencijalnih klizišta. Očit primjer izuzetno zahtjevnog geološkog stanja smo imali pri izgradnji Zenička obilaznica. S druge strane, teški morfološki uslovi, većim dijelom brdovit teren ispresijecan riječnim tokovima, zahtijeva izgradnju velikog broja skupih objekata kao što su tuneli, mostovi, vijadukti i drugo.

U većini slučajeva JP Autoceste FBiH su naslijedile veći dio projekata urađenih od strane Ministarstva prometa i komunikacija BiH i Evropske komisije, pa se tokom gradnje pokazalo da ti projekti nisu urađeni dovoljno kvalitetno te je bilo potrebno tokom gradnje vršiti značajne izmjene tih projekata, što je uticalo značajno na poskupljenje gradnje i produženje rokova. S tim problemom smo se susreli pri gradnji Zeničke obilaznice, a sada i dionice u izgradnji Vranduk-Ponirak. Međutim, s druge strane to je izazov koji učesnicima u gradnji daje



mogućnost da iznalaze brojna rješenja u skladu sa strukom i naukom koja zadovoljavaju sve standarde sigurnosti i stabilnosti.

Zahtjevi lokalne zajednice takođe imaju utjecaja na građenje jer su često neopravdani pa i to utiče na poskupljenje i rok građenja. Naravno ima i onih koji su sasvim opravdani. Mi smo tu i da podižemo nivo razvoja lokalne zajednice na viši nivo kroz izgradnju autoceste.

Na koji način Sektor za projektovanje i građenje odgovara na nedostatke u projektovanju?

Analizom stanja projekata u izgradnji, u cilju otklanjanja nedostataka a u svrhu poboljšanja i unapređenja kvaliteta projektovanja i ubrzanja izgradnje poddionica autoceste na Koridora 5c, uočio sam nedostatke koji se odnose inženjerskogeološka i geomehanička istraživanja na projektima u izgradnji i pojavu projektnih grešaka u glavnim projektima, što ima direktan utjecaj na kvalitetu glavnog projekta a samim tim na cijenu projekta i produženje izgradnje.

Da bi otklonili uočene nedostatke u Planu poslovanja za 2021. godinu predvidjeli smo sredstva za dodatna inženjerskogeološka i geomehanička istraživanja, interpretaciju rezultata i izradu

Čast je biti na ovoj poziciji i biti dio tima koji projektovanjem i građenjem najsavremenijih saobraćajnica u FBiH, kao što su autoceste i brze ceste





Da bi sve ovo navedeno postigao potrebna je posvećenost poslu koji obavljam, davanje značaja šefovima službi, šefovima projekata i drugima u Sektoru cijeneći njihovo bogato znanje, stručnost, iskustvo i stečenu vještinu u poslovima građenja i projektovanja kao i poslovima studijskih analiza i analize rizika u pripremi projektovanja i građenja.

geotehničkih projekata koji će se koristiti na tekućim i budućim projektima u izgradnji. Ovo je jako bitno jer će se na ovaj način povećati kvalitet projekta, osim toga smanjit će se rizik kad su u pitanju nepredviđeni radovi i tako preventivno djelovati i imati kvalitetne projekte i samim tim izgradit ćemo dalje poddionice u dosta razumnom finansijskom iznosu i vremenskom periodu.

Da bi otklonili eventualne greške na projektu odlučili smo da u izradi glavnih projekata i reviziji istih kroz tendersku proceduru uključimo obavezno osiguranje projektanta od projektantske greške koja se može pojaviti u projektu tokom realizacije projekta. To znači da ćemo kroz tendersku proceduru tražiti od projektanta i revidenta projekta da nam dostavi osiguranje projekta od projektantske greške koja se može uočiti tokom gradnje za period od predaje projekta naručiocu pa do narednih pet godina odnosno do završetka gradnje.

U novembru prošle godine završena je izgradnja dionice Zenica sjever – Zenica jug tzv. Zenička obilaznica, jedna od najzahtjevnijih dionica na Koridoru 5c.

O kompleksnosti njene izgradnje najbolje govore podaci da je na istu ugrađeno preko 340.000 m³ betona i 37 miliona tona armature, izgrađeno je 13 objekata, što znači da je blizu 50% pod objektima. Zašto još uvijek nije puštena u promet i kada će biti?

JP Autoceste FBiH ima dobru saradnju sa resornim ministarstvima, ali često tu ima nekih nedoumica posebno kad su u pitanju dozvole. Zeničku obilaznicu smo napravili prošle godine, predali smo zahtjev Federalnom ministarstvu prostornog uređenja za dobivanje upotrebne dozvole. Do sada smo dobili tri dozvole ostale su još dvije. Razlog tome je jer se Zenička obilaznica gradila sa više projekata tako da svaki projekat tražiti i dozvolu za upotrebu. Ostalo je da dobijemo upotrebnu dozvolu za vijadukt Donja Gračanica i dio od tunela do naplatnog mjesta i dalje izlaz prema M-17. Resorno ministarstvo je donijelo zaključak da se primijećeni nedostaci otklone u roku od 90 dana. Mi smo većinu tih nedostataka već završili. Nadamo se da ćemo dobiti pozitivno rješenje i da ćemo konačno pustiti u promet 11 kilometara nove autoceste i početi naplaćivati cestarinu za korištenja.

U svemu ovome što radimo i na kraju krajeva u završnici ovako velikih i važnih projekata za opšte dobro svi moramo imati i odgovornost, mora se voditi računa da su uložena velika finansijska sredstva, mora se imati na umu da svaki mjesec mi gubimo na prihodima od cestarine, oko 200 hiljada maraka. Smatram da imaju nedovoljno razumijevanja kod davanja dozvola naročito komisije koje su angažovane od strane ministarstva gdje smo imali situacija da za iste stvari jedna komisija ima jedno mišljenje druga drugo. Mi smo naš dio posla završili. Izgradili smo kvalitetno i sto posto sigurnu i stabilnu dionicu jednu od najzahtjevnijih dionica na cijelom koridoru koja će služiti svim građanima. Ovdje se nažalost umiješala i politika i mediji i sve je dignuto na jedan nivo koji ne bi trebao biti primjeren u ovakvoj teškoj situaciji, za tako velika uložena sredstva i na kraju da završnica za ovaj projekat bude odugovlačenje s izdavanjem upotrebne dozvole.

U kojoj su fazi dionica na kojima se trenutno izvode radovi?

Krajem maja ove godine i u roku završeni su radovi na dionici Tunel Zenica – Donja Gračanica u dužini od 3,9 kilometara. Završni su i radovi na rehabilitaciji regionalne ceste Tromeđa – Zvirovići u dužini od 5,8 kilometara.

Trenutačno gradimo 40-ak kilometara autocesta. Aktivna gradilišta su: Poprikuše – Nemila, Vranduk – Ponirak, Ponirak – Vraca, Tarčin – Ivan, Tunel Ivan, Buna – Počitelj, Počitelj – Zvirovići, Most Počitelj i Sarajevska obilaznica od Vlakova do Mostarskog raskršća (Lot 3B). Radimo i brzu cestu Prača - Goražde tačnije prva faza tunela Hranjen koji je dug 5,5 kilometra.

Dinamika radova je zadovoljavajuća, na pojedinim dionicama smo imali mali zastoj, na nekima smo imali produženje roka kao naprimjer Buna – Počitelj, ali mislim kako ćemo tu završnu dinamiku sustići i da će se radovi završiti u ugovorenom roku.

Na šta je Sektor za projektovanje i građenje posebno fokusiran kada govorimo o novim projektima u nadolazećem periodu?

Radimo na dodjeli ugovora za izgradnju novih dionica ukupne dužine 34,1 kilometar. Riječ je o dionicama: Putnikovo brdo – Medakovo, Nemila – Vranduk, Kvanj – Buna, Mostar jug – tunel Kvanj i Brza cesta Lašva – Nević Polje (Lot 1 Vitez – Nević Polje)

Uz to, radimo na pripremi projekata da zatvorimo kompletnu dionicu Koridora 5c koji prolazi kroz Federaciju BiH: Medakovo – Ozimice (21,7 km), Ozimice – Poprikuše (12,8 km), Ovčari – Mostar jug - Ovčari – Prenj (11 km), Tunel Prenj (12 km), Tunel Prenj (izlaz) – Mostar sjever (13 km) i Mostar sjever – Mostar jug (15 km).





Struka će dati rješenja za završetak izgradnje tunela Hranjen

Primarni značaj ove dionice brze ceste Prača – Goražde je najkraća funkcionalna cestovna povezanost Goražda, odnosno Bosansko-podrinjskog kantona, sa Sarajevom, a onda i ostalim dijelovima Federacije BiH

Za završetak izgradnje tunela Hranjen struka će biti ta koja će dati rješenja koja će interese zajednice imati na umu.

Radovi na tunelu Hranjen se ne mogu nastaviti jer nisu obezbijeđena dodatna sredstva za dalju realizaciju.

Činjenica je da je izvođač do sada izveo 37 % radova na tunelu, da je utrošeno 97 % od ukupne vrijednosti ugovorenih radova kao i da je proteklo 80 % ugovorom roka za završetak radova.

Od imenovanja 11. juna 2021. godine aktuelna Uprava JP Autoceste FBiH uradila je cjelovitu analizu u cilju utvrđivanja činjenica i sve dalje korake za rješenje ovog problema, uključujući i utvrđivanje stepena eventualne odgovornosti svih sudionika projekta, te mogućnosti nastavka realizacije projekta.

Uprave JP Autoceste FBiH pripremila je određene zaključke koji su već upućeni prema investitoru projekta - Vladi FBiH.

JP Autoceste FBiH nemaju ni najmanju dilemu u završetak izgradnje tunela, kao niti izgradnje brze

ceste Prača - Goražde, na dionici Hrenovica – Hranjen – Goražde po određenim prioritetima, uz adekvatno osigurana sredstva, te uz korespondenciju sa strukom, jer će upravo struka biti ta koja će voditi cijeli novi proces.

Projekta brze ceste Prača – Goražde, na dionici Hrenovica – Hranjen – Goražde u okviru prve faze realizacije Projekta cestovnog povezivanja Goražda i Sarajeva, definirala je Vlada FBiH svojom odlukom o utvrđivanju javnog interesa sa početku izgradnje iz decembra 2017. godine.

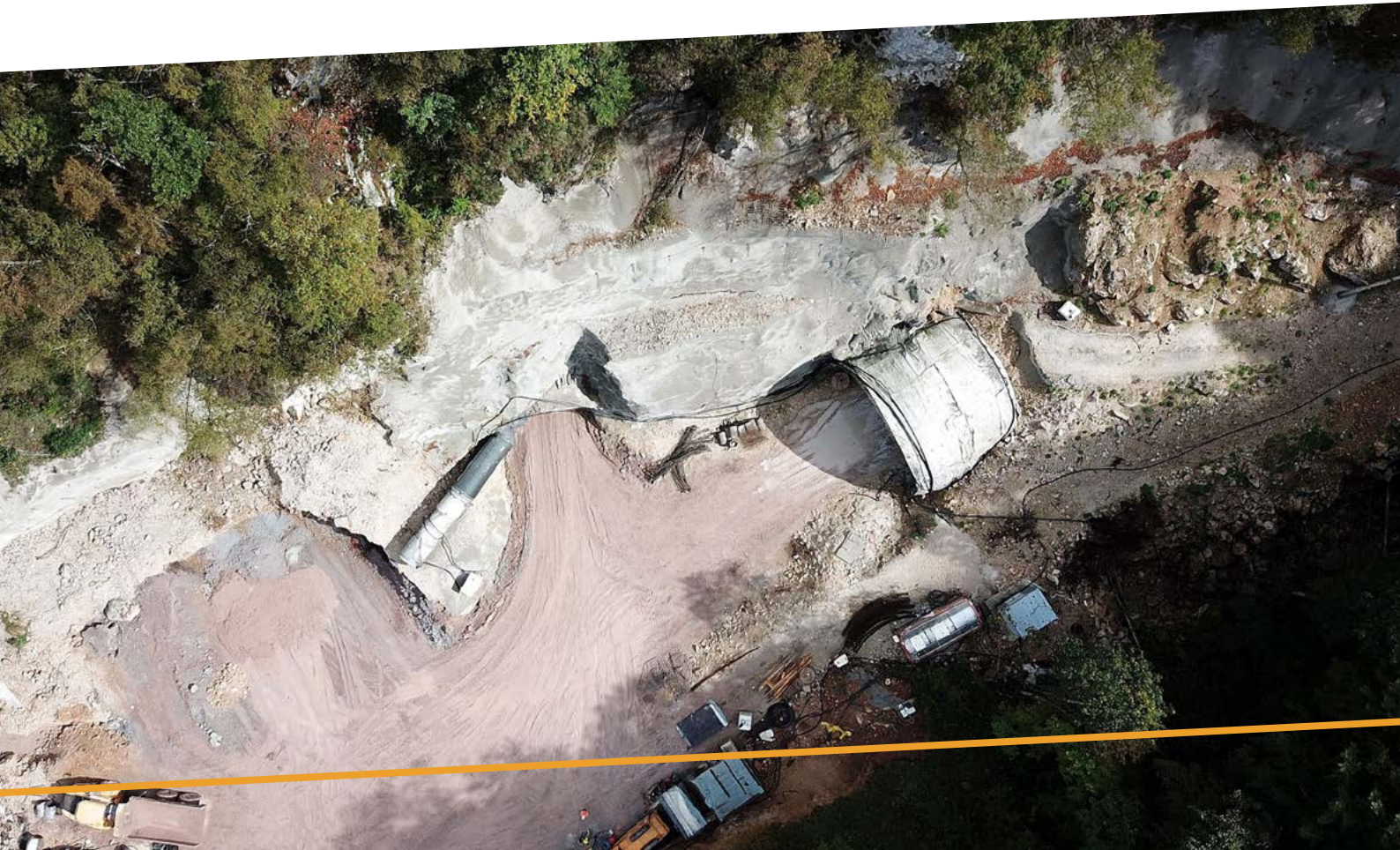
S obzirom na tehničku složenost i potrebu izdvajanja velikih finansijskih sredstava za realizaciju cjelovitog projekta, utvrđena je faznost građenja pri čemu prva faza znači izgradnju jednog kolovoza sa dva smjera – koji će imati sve tehničke projektne elemente za kategoriju brze ceste (tzv. poluprofil brze ceste) a druga faza znači dogradnju drugog kolovoza i kompletiranje svih građevinskih elemenata (uključujući i instalacije i opremu), što omogućuje punu funkcionalnost brze ceste – kad to budu zahtjevale saobraćajne potrebe a dopuštale finansijske mogućnosti upravljača brze ceste.

Od februara 2019. godine se izvode radovi prve faza LOT 1 na probijanju glavne i servisne tunelske cijevi i izradi primarne podgrade tunela Hranjen dugog

5,5 km po modelu ugovora „projektuj i izgradi“ a izvođač radova je Euro-Asfalt d.o.o Sarajevo. Ugovorena vrijednost radova je 81.899.883,00 KM sa uračunatim PDV-om odnosno 69.999.900 KM bez PDV-a, a sredstva u visini od 65 miliona KM su osigurana Odlukom Vlade Federacije BiH iz akumuliranih dobiti BH Telecoma.

U toku je izrada glavnog projekta za realizaciju LOT 2 prve faze odnosno kompletiranje tunela Hranjen, što uključuje izradu sekundarne obloge i potpuno opremanje tunela Hranjen te izgradnju dijelova ceste ispred i iza tunela Hranjen - ukupne dužine 12,9 km.

Primarni značaj ove dionice brze ceste Prača-Goražde je najkraća funkcionalna cestovna povezanost Goražda, odnosno Bosansko-podrinjskog kantona, sa Sarajevom, a onda i ostalim dijelovima Federacije BiH a širi značaj ove dionice za Federaciju BiH je integracija ovog pravca u savremenu cestovnu infrastrukturu koja će biti u funkciji bolje i intenzivnije međuentitetske, međudržavne i regionalne saobraćajne povezanosti u funkciji jačanja saradnje i ekonomskih aktivnosti i ukupnog prosperiteta svih zainteresovanih strana.



Poslovanje JP Autoceste FBiH u periodu 2017–2020

Poslovanje društva JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar je uređeno Zakonom o cestama FBiH d.o.o.. Člankom 88 određeni su izvori financiranja za pojedine kategorije cesta. Stavom 2, 3. i 8. određene su javni prihodi iz kojih se vrši financiranje, a kako je navedeno u prvom stavu članka radi se o „održavanju, zaštiti, obnovi rekonstrukciji i izgradnji”.

U periodu 2017-2020 stvorena je razlika javnih prihoda u iznosu **448.317.385 KM**, a sredstva su usmjerena na otplatu kredita za financiranje izgradnje autoceste te na kapitalne izdatke u vezi sa izgradnjom autoceste, projektovanjem i eksproprijacijom zemljišta.

U ovom periodu JP Autoceste FBiH imalo je vrlo intenzivnu investicionu aktivnost. U fazi građenja nalazi se ukupno 11 projekata na Koridoru 5c, odnosno 50 km autoceste i tri projekta koji ne pripadaju Koridoru 5c. To su izgradnja Tunela Hranjen na brzjoj cesti Sarajevo – Goražde u dužini 6 km, rekonstrukcija regionalne ceste Tromeđa – Zvirovići i izgradnja Sarajevske zaobilaznice LOT 3 B. Od 12 projekata koji pripadaju Koridoru 5c, na tri projekta su završeni radovi (ukupna dužina 20 km), te se provode administrativne radnje za dobivanje upotrebne dozvole. Puštanje dionice Svilaj Odžak u dužini od 10,9 km ovisi o izgradnji graničnog prelaza prema Republici Hrvatskoj, što nije u nadležnosti JP Autoceste FBiH.

Pored 11 projekata koji se nalaze u izgradnji, intezivne aktivnosti se provode na eksproprijaciji zemljišta, izradi projektne dokumentacije i tenderskim procedurama da bi se mogli potpisati ugovori i otvoriti nova gradilišta.

Izgradnja i nadzor projekata na Koridoru 5c se financira iz međunarodnih kredita, ali obaveza JP Autoceste FBiH je da iz vlastitih izvora (što praktično znači iz

iskazane računovodstvene dobiti) financira projektovanje, eksproprijaciju zemljišta i naravno povrat kredita s pripadajućim troškovima finansiranja.

PREGLED ULAGANJA I UTROŠKA SREDSTAVA 1.1.2017–30.4.2021.

1. Izvršena ulaganja (1.1+1.2+1.3+1.4.)	975.268.268
<i>1.1. Ulaganja u projektnu dokumentaciju</i>	15.033.738
<i>1.2. Eksproprijacija zemljišta</i>	101.716.263
<i>1.3. Izgradnja (izvođač i nadzor)</i>	846.591.433
<i>1.4. Ostala ulaganja*</i>	11.926.834
2. Plaćeno iz dugoročnih kredita	722.045.393
3. Izvršena ulaganja sredstvima JPAC (1-2)	253.222.876
4. Povrat glavnice dugoročnih kredita	295.044.789
5. Utrošak sredstava JPAC (3+4)	548.267.665
Od toga	
<i>5.1. Grantovi Vlade FBiH</i>	69.326.323
<i>5.2. Grantovi EIB-a</i>	29.121.023
6. Investirana dobit (5- 5.1-5.2)	449.820.319





Autoput **u Bosni i Hercegovini** **postoji već** **20 godina** **ali vozači još nisu** **naučili njime da voze**



U posljednjih pet godina na autocesti se godišnje događalo između 200 i 240 saobraćajnih nezgoda. Uz ovo treba napomenuti da je, osim 2020. godine, svih godina zabilježen rast obima saobraćaja, ali broj saobraćajnih nezgoda nije rastao tim intenzitetom. Bilo je i godina kada je bio smanjen broj saobraćajnih nezgoda. Dio zasluge za ovakvu statistiku je stalno ulaganje u aktivnu i pasivnu sigurnost autoceste.

Kada statistički pogledamo, voziti autocestom mnogo je sigurnije, ali u slučaju nesreće posljedice su mnogo fatalnije nego na cestama nižeg ranga.

Gledajući iz ugla korisnika autoceste, vožnja istom se u značajnoj mjeri razlikuje od vožnje magistralnom cestom. Na autocesti svaka traka ima svoje pravilo, ali to malo ko poštuje. Naravno, izuzet ćemo iz ove priče strance koji dođu u našu zemlju, a i one koji su putovali ovakvim saobraćajnicama mimo naše države i one „endemske vrste“ tj. odgovorne vozače u našoj zemlji.

Korisnici prolaskom kroz naplatno mjesto, samo stotinjak metara iza njega, kada ugledaju znak za prestanak ograničenja, najčešće pritisnu papučicu gasa do kraja, zauzmu lijevu traku i tako voze do izlaza s autoceste. Takvih vozača smo mnogo upratili putem

Opće poznata činjenica je da je vožnja autocestom sigurnija od vožnje magistralnom cestom, ali zaboravljamo da su posljedice saobraćajnih nezgoda na autocestama, onda kada se dese, uobičajeno mnogo teže.



Prekomjerna brzina je najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda

našeg ITS sistema. Njih možemo svrstati u nesavjesne vozače koji smatraju da je ta traka namijenjena isključivo njima.

Ali, i od brzih postoje brži. Ti najbrži najčešće opominju one ispred sebe svjetlima ili sirenom da se vrate u desnu traku, istovremeno vozeći sa veoma kratkim odstojanjem između vozila. Kada ni to ne pomogne poslije nekog vremena, oni najhrabriji, počnu preticati s desne strane, obično u tijesnim manevrima. Svi manevri, osim preporučene i prilagođene vožnje uslovima na autocesti, vrlo često završe kobno.

Druga krajnost ove priče je da postoje i oni previše spori. Oni koji misle da je desna traka namijenjena

isključivo njima, pa se tako zanesu i pređu u zaustavnu traku, ali ne da se zaustave nego da voze. I oni griješe. Pored ovih lijevih i desnih, postoje i oni koji retrovizore doživljavaju kao dizajnerski dodatak, a žmigavce kao bespotrebne potrošače električne energije, te koji kada krenu preticati uopšte ne pogledaju ima li nekog vozila iza njih ili ne najave svoje preticanje ostalim učesnicima u saobraćaju.

Još jedna odlika vozača koja zorno pokazuje da ljudi ne razumiju kakav je ekosistem autoceste, je uključivanje iz stanja mirovanja u zaustavnoj traci u voznu traku bez prethodnog ubrzanja unutar zaustavne trake. Svi navedeni su vrlo česti na našoj autocesti.

Posmatrajući statistiku u posljednjih pet godina, i dalje je najčešći tip saobraćajne nezgode kako to policija kategoriše „neprilagođena brzina uslovima i stanju na putu“. Tačnije, najviše saobraćajnih nezgoda desi se samo sa jednim vozilom, što upućuje na zaključak na greške vozača (brzina prije svega), te eventualnu tehničku neispravnost vozila. Također, mnoge nezgode se dešavaju kada su uslovi puta povoljni, odnosno onda kada put nudi mogućnost za razvijanje najvećih brzina.

Obzirom na to da se u JP Autoceste FBiH vodi detaljna statistika i analiziraju saobraćajne nezgode i njihovi uzroci, možemo sa sigurnošću reći da je prekomjerna brzina najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda, zatim radnje u saobraćaju, koje se odnose na nepravilno kretanje, uključivanje ili isključivanje s autoceste, prestrojavanje, preticanje i slično.

Vožnja autocestom bitno je drugačija u odnosu od vožnje na cestama nižeg ranga, upravo radi većih brzina vožnje. Za vozača je najvažnije da nikada ne prave nagle poteze volanom, te da dobro procijene udaljenost vozila koja oni sustižu ili koja njih sustižu tek onda mogu da se odluče za neku radnju.

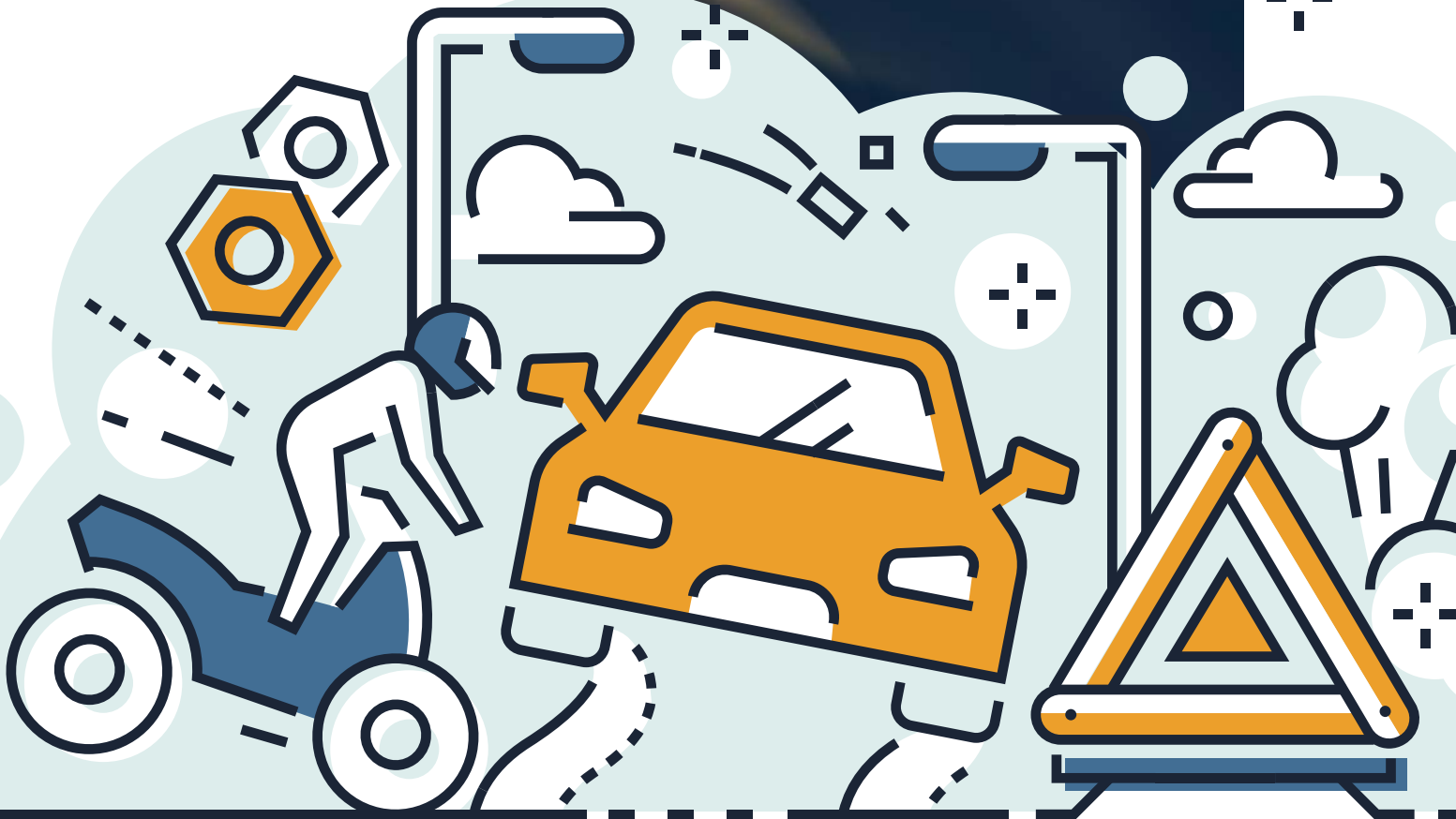
Također, poseban apel se upućuje „lijevim“ i „desnim“, trake autoputa nisu ničije vlasništvo već sredstvo za brži, i trebalo bi sigurniji, dolazak do željene destinacije. Prilikom korištenja autoceste nije potrebno nikakvo izmišljanje (vlastitih) pravila. Dovoljno je poštivati i pridržavati se saobraćajnih znakova, kojih je, kako smo već naglasili, jako mnogo upravo iz razloga da bi i oni nešto neiskusniji u svakom trenutku imali savjet kako da se ponašaju prilikom vožnje na autocesti.

VAŽNO!

Zaustavna traka nije samo zaustavna, nego i zaletna traka.

Postoje mnogo gori vozači od loših vozača. To su vozači koji su uvjereni da su dobri.

Što je brzina kretanja nekog tijela veća zakoni fizike postaju bitniji. Pri kretanju velikim brzinama na autocesti potrebno je povinovati se zakonima fizike, a ne pokušavati povinovati zakone fizike sebi.



Služba za imovinsko-pravne poslove

SVAKI OD ZAPOSLENIKA DOPRINOSI DA SE SVI ZADANI POSLOVI OBAVE NA VRIJEME

Služba je u svom radu u posljednje tri i pol godine, vodila i vodi postupke eksproprijacije na trinaest dionica, odnosno poddionica autoceste na Koridoru 5C, te dvije dionice brze ceste ukupne dužine 103,2 km

Kao sastavni dio Sektora za opće, kadrovske i pravne poslove pod vodstvom direktora Ajmana Šoše, Služba za imovinsko-pravne poslove unutar JP Autoceste FBiH čini ukupno 10 zaposlenika, 9 diplomiranih pravnika i 1 inženjer geodezije, a to su saradnici - Sanela Hadžiosmanović, Ivana Ćorić, Ilvana Nuhić - Čengić, Imran Čolić, Alis Halilović, Irfan Kolić, Igor Lauš, Marin Šimunović i Toni Vrljić, te šef Službe Azem Zilić.

Posao uposlenika Službe za imovinsko-pravne poslove je uglavnom terenski posao, jer se u postupku eksproprijacije mora izaći i izvršiti uviđaj i rasprava na licu mjesta na svim parcelama koje su predložene za eksproprijaciju, a ponekad uslovi rada budu veoma otežani, kako zbog velikih hladnoća u kojima se postupak obavlja, tako i zbog velikih vrućina koje vladaju tokom ljetnih mjeseci prilikom obavljanja poslova. Na-

kon što se obave pomenuti uviđaji, uposlenici prate, odnosno primaju rješenja o eksproprijaciji nekretnina, nalaze i mišljenje vještaka angažovanih u postupku, te iste kontrolišu, po potrebi ulažu prigovore, odnosno žalbe ili tužbe na rješenja o eksproprijaciji, pripremaju ponude naknade za ekspropisane nekretnine, te pristupaju samim raspravama za sporazumno određivanje naknade, kao posljednjeg dijela upravnog postupka. Nakon što predmet bude okončan sporazumom, zadatak uposlenika koji je zadužen za određenu dionicu, jeste da zapisnik o sporazumu dostavi Službi za finansijske poslove radi isplate naknade, a nakon što se isplata završi, uposlenik ima obavezu pripremiti zahtjev za uknjižbu ekspropisane nekretnine nadležnom sudu radi izmjene upisa prava vlasništva.

Dakle, može se reći da je posao uposlenika Službe za imovinsko-pravne poslove kompleksan i sastoji iz više koraka koje je potrebno preduzeti u postupku da bi se izvršila eksproprijacija određene nekretnine.

Služba je u svom radu u posljednje tri i pol godine, vodila i vodi postupke eksproprijacije na 13 dionica, odnosno poddionica autoceste na Koridoru 5c, te 2 dionice brze ceste ukupne dužine 103,2 km, a to su dionice/poddionice: Poprikuše – Nemila, Ozimice – Poprikuše, Vranduk – Ponirak, Tunel Kvanj – Buna, Buna – Počitelj, Počitelj – Zvirovići, Vranduk – Nemila, Tunel Zenica – Donja Gračanica, Mostar jug – Tunel Kvanj, Putnikovo brdo – Medakovo, Ozimice – Medakovo, Tunel Zenica, Tarčin – Tunel Ivan, te što se tiče brze ceste, poddionica LOT 5 kao dio dionice Lašva – Nević Polje, te tunel Hranjen, kao dio brze ceste Sarajevo – Goražde.

Ukupno, na navedenim dionicama, odnosno poddionicama, u postupku eksproprijacije potrebno je ekspropisati 5077 nekretnina koje se nalaze unutar



samog pojasa eksproprijacije, te nešto više od 200 stambenih i poslovnih objekata, a služba je do sada eksproprijisala potpuno njih 3476, odnosno 146 objekata koji se nalaze, odnosno koji su se nalazili u zoni eksproprijacije. Za naknadu za eksproprijisane nekretnine ranijim vlasnicima na navedenim dionicama, isplaćen je iznos od 99.000.000,00 KM

Potrebno je istaći da je postupak eksproprijacije u potpunosti završen na ukupno 8 od gore navedenih 13 dionica autoceste, i to na dionicama: Nemila - Poprikuše, Vranduk – Ponirak, Tunel Kvanj – Buna, Buna - Počitelj, Počitelj – Zvirovići, Tunel Zenica – Donja Gračanica, Tarčin – Tunel Ivan, Tunel Zenica, te eksproprijacija na tunelu Hranjen, kao dijelu brze ceste Sarajevo – Goražde. Pored navedenog, služba vodi i postupke nepotpune eksproprijacije vezane za određene dionice, a koje se odnose na osiguranje odvodnje, izmještanje dalekovoda, te osiguranje deponija, odnosno odlagališta materijala iz iskopa.

Uposlenici na terenu, odnosno tokom trajanja postupka mogu doći u veoma neprijatne situacije, gdje lica koja ne pristaju na eksproprijaciju nekretnina, ili pak zbog procjene istih znaju biti veoma nedolični u svom ponašanju, kada se uposlenicima upućuju obično neke teške riječi, prijetnje i sl. Neugodne i teške situacije su uglavnom kod eksproprijacije stambenih objekata, gdje imamo momente kada je potrebno izvršiti eksproprijaciju objekta gdje žive lica starije životne dobi, lica koja su izvršila obnovu svojih objekata koji su bili stradali prilikom posljednjih ratnih dešavanja i td.

Sve ovo govori o kakvom poslu je zaista riječ, međutim, timskim radom i veoma dobrim odnosom svih zaposlenika unutar službe, za sada se uspješno prevazilaze svi problemi koji se pojavljuju u samom postupku, te svojim angažmanom, svaki od zaposlenika doprinosi da se svi zadani poslovi obave na vrijeme, kako se ne bi dogodilo da zbog neriješenih imovinsko-pravnih poslova dođe do zastoja u realizaciji gradnje autoceste.

PRIPREME ZA GRADNJU KORIDORA 5C KROZ OPĆINU TEŠANJ

Izvršni direktor Sektora za projektovanje i građenje JP Autoceste FBiH Ešef Džafić sastao se sa načelnikom Tešnja Suadom Huskićem kako bi razgovarali o pripremama za gradnju Koridora 5c kroz ovu općinu.

Ovom prilikom Izvršni direktor Džafić je informisao općinskog načelnika da su u toku razgovori JP Autoceste FBiH sa Evropskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD) o temama bunari na Tešanjski i regulacija preostalog dijela Tešanjske.

Dionica Putnikovo brdo – Medakovo proteže se u dužini od 8,5 kilometara i dio je obilaznice oko Doboja na području FBiH. Izgradnja ove dionice bi se trebala finansirati sredstvima Evropske banka za obnovu i razvoj (EBRD). JP Autoceste FBiH su objavile po međunarodnim procedurama Otvoreni postupka s pretkvalifikacijom. Evaluacija pristiglih ponuda je u toku.

Dionica Medakovo – Ozimice duga je 21 kilometar i ugovor o finansiranju je potpisan sa Evropskom investicijskom bankom u decembru prošle godine.



STUDENTI INTERNACIONALNOG FAKULTETA TRAVNIK POSJETILI GRADILIŠTE VRANDUK – PONIRAK

U sklopu stručno-edukativne posjete, studenti Internacionalnog fakulteta Travnik, u pratnji profesora Armedina Halilbegovića i asistenta Tarika Zahirovića,

obišli su gradilište Vranduk – Ponirak. Studenti su imali priliku da se na terenu upoznaju sa izuzetno teškim geološkim uvjetima trase, kao i načinom gradnje mostova i vijadukta. Također, posjetili su tunel Vranduk i upoznali se sa Novom austrijskom tunelskom metodom po kojoj se gradi ovaj tunel. Edukativnoj posjeti prisustvovalo je 13 studenata prve, druge, treće i četvrte godine Fakulteta politehničkih nauka i Saobraćajnog fakulteta Univerziteta Travnik. JP Autoceste FBiH na ovaj način daju doprinos kvalitetnijem i potpunijem obrazovanju budućih inženjera.



PRIPREMNE AKTIVNOSTI ZA IZGRADNJU AUTOCESTE TUZLA – BRČKO – ORAŠJE

Izvršni direktor Sektora za projektovanje i građenje Ešef Džafić je u operativnom uredu JP Autoceste FBiH u Sarajevu održao radno-konsultativni sastanak sa ministrom trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona Hamzom Bešićem i pomoćnikom ministra za saobraćaj Nenadom Lukanovićem. Sastanak je organizovan sa ciljem finaliziranja postignutih dogovora između delegacija Vlade FBiH i delegacije Vlade TK.

Nakon više održanih sastanaka predstavnika JP Autoceste FBiH, predstavnika Vlade FBiH i predstavnika Vlade Tuzlanskog kantona usaglašeno je da se trasa koja je definisana Idejnim projektom koji je rađen 2010. godine i koji je u posjedu JP Autoceste FBiH, a koja se kao takva nalazi definisana i u prostornom planu Tuzlanskog kantona, prihvati te da se u skladu s tim nastavi sa daljim aktivnostima na projektu.



Zaključeno je da se u što kraćem roku iznađe mogućnost fazne gradnje autoceste Tuzla – Orašje, odnosno da navedena izgradnja počne u 2022. godini.

Uzimajući u obzir međunarodni značaj povezivanja Beograda i Sarajeva i dinamiku kojom teče izgradnja ove autoceste u Republici Srbiji kao i sam značaj ove saobraćajnice za Tuzlanski kanton, JP Autoceste Federacije BiH je putem resornog ministarstva u Vladi FBiH dostavilo Informaciju sa preporukom Vladi FBiH da ista donese u što kraćem roku Odluku o načinu finansiranja i načinu gradnje autoceste Tuzla – Brčko – Orašje.

ODRŽAN SASTANAK S GRADONAČELNIKOM MOSTARA: PODRŠKA IZGRADNJI AUTOCESTE NA PODDIONICI MOSTAR JUG – TUNEL KVANJ

U sjedištu JP Autoceste FBiH održan sastanak predstavnika JP Autoceste FBiH s gradonačelnikom Grada Mostara, Mariom Kordićem, s ciljem nastavka dijaloga i partnerskog odnosa u svrhu izgradnje poddionice Mostar jug – Tunel Kvanj.

Ovom prilikom predstavnici JP Autoceste FBiH, koje su predstavljali izvršni direktor za projektiranje i građenje Ešef Džafić, izvršni direktor za ekonomsko-financijske poslove Ivan Brkić i izvršni direktor za upravljanje i održavanje Marin Jelčić su gradonačelniku Kordiću prezentirali trasu autoceste na poddionici Mostar jug – tunel Kvanj kao i projekte izgradnje lokalnih prometnica i zahtjeva lokalne zajednice koji su ušli u Zahtjev za projektiranje. Tijekom sastanka gradonačelnik Kordić je izrazio punu podršku izgradnji poddionice Mostar jug – tunel Kvanj kao projektu

koji će značajno pridonijeti i razvoju grada Mostara i cjelokupne zajednice.

Razgovor je također bio usmjeren i na dosadašnju praksu potpisivanja Sporazuma o realizaciji projekta iz prijateljskog okruženja prilikom izgradnje autoceste na Koridoru 5c. Zaključeno je da će se isti takav sporazum potpisati i s Gradom Mostarom za vrijeme izgradnje poddionice Mostar jug – tunel Kvanj. Ovim sporazumom JP Autoceste FBiH pomažu lokalnim zajednicama na prostoru gdje se obavljaju radovi da lakše prebrode fazu intenzivnog građenja i da će po okončanju posla sva infrastruktura biti vraćena u prvobitno stanje.



JP AUTOCESTE FBİH FINANCIRAT ĆE GRADNJU MREŽE: NASELJE STANOJEVIĆI KOD ĆAPLJINE NAKON 20 GODINA DOBIVA PITKU VODU

Izgradnja Koridora 5c je prioritet JP Autoceste FBiH, ali osim izgradnje i razvoja modernih autocesta, aktivnosti Poduzeća su usmjerene i na razvoj lokalnih zajednica, brigu i odgovornost za ljude i okoliš u kojem djeluje. Svjesni činjenice da izgradnja autoceste utječe i na lokalne zajednice kroz koje Koridor 5c prolazi, JP Autoceste FBiH pronalazi načine za uspostavljanjem kvalitetne suradnje sa tim istim lokalnim zajednicama.

Jedan takav pozitivan primjer suradnje između JP Autoceste FBiH i lokalne zajednice upravo se realizira na području Ćapljine, gdje prolazi autocesta poddionica Buna – Počitelj. Ova poddionica jednim dijelom prolazi kroz područje Mostara, dok najvećim dijelom

prolazi kroz područje Ćapljine. Izgradnja same poddionice je ušla u završnu fazu, ali tu ne prestaju radovi na ovom prostoru.

U okviru suradnje s lokalnom zajednicom JP Autoceste FBiH će financirati i izgraditi vodovodnu mrežu za mještane Ćapljinskog naselja Stanojevići. Obzirom da za potrebe odmorišta Rotimski potok u blizini ne postoji vodovodna mreža, JP Autoceste FBiH je sklopio ugovor s Gradom Ćapljinom o izgradnji primarne vodovodne mreže s mogućnošću da se naselja kroz koja trasa prolazi spoje na istu mrežu, a to se ponajviše odnosi na naselje Stanojevići.



POTPISAN SPORAZUM O DVA GRANTA EU ZA IZGRADNJU AUTOCESTE NA KORIDORU 5C

Zamjenik predsjedavajućeg Vijeća ministara BiH i ministar finansija i trezora Vjekoslav Bevanda i direktorica Ureda Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) u BiH Manuela Naessl potpisali sporazum o dva granta Evropske unije ukupne vrijednosti oko 15,5 miliona eura namijenjenih za izgradnju autoceste na dionicama Tunel Zenica – Donja Gračanica te Buna – Počitelj.

Ceremoniji potpisivanja prisustvovao je i specijalni predstavnik EU za BiH i šef Delegacije EU u BiH ambasador Johann Sattler. Vrijednost granta za poddionicu Tunel Zenica – Donja Gračanica iznosi 9.222.000 eura, dok je drugi ugovor vrijedan 6.219.140 eura i sredstva će biti utrošena na izgradnju poddionice



Buna – Počitelja. Grantove odnosno bespovratna sredstva Evropske unije su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF). Završetak radova na obje poddionice bit će tokom ove godine. Riječ je o izuzetno važnim projektima, prije svega za bh. privredu posebno u vrijeme pandemije.

PREDSTAVNICI SRBA POVRATNIKA GRADA MOSTARA ISKAZALI PUNU PODRŠKU IZGRADNJI PODDIONICE MOSTAR JUG – TUNEL KVANJ

Direktor JP Autoceste FBiH, izvršni direktor Sektora za projektovanje i građenje sa saradnicima, predstavnici Srba povratnika Grada Mostara, lokalne zajednice Ortiješ/Lakševine MZ Buna, gradski vijećnik u Gradu Mostaru i nositelj Srpske liste za Grad Mostar i predstavnici Evropske banke za obnovu i razvoj održali su sastanak u sjedištu JP Autoceste FBiH u Mostaru.

Sastanak je održan s ciljem kontinuiteta dijaloga i partnerskog odnosa između lokalne zajednice Ortiješ/Lakševine i JP Autoceste FBiH, a u svrhu izgradnje poddionice Mostar jug – tunel Kvanj.

Tokom sastanka predstavnici Srba povratnika Grada Mostar, lokalna zajednica Ortiješ/Lakševine kao i gradski vijećnik u Gradu Mostaru i nositelj Srpske liste za Grad Mostar iskazali su punu podršku izgradnji poddionice Mostar jug – Tunel Kvanj kao projektu od javnog interesa koji će imati značaj za grad Mostar kao i za cjelokupnu zajednicu

Nakon prezentacija trase prema Idejnom projektu za poddionicu Mostar jug – Tunel Kvanj, učesnici su razgovarali o mogućnostima većeg doprinosa za lokalnu zajednicu. Realizacija pristupnog puta za lokalnu zajednicu koji vodi od Gnojnica, preko Ortiješa do Kosora je prvi korak u poboljšanju kvalitete života ove lokalne zajednice. Naime, paralelno sa autocestom će se izgraditi put od Gnojnica do Kosora kojim će se omogućiti novi i bolji pristup svim parcelama u tim naseljima. U postupku eksproprijacije do sada je na poddionici Mostar jug – Tunel Kvanj završeno 80% predmeta. U katastarskim općinama Ortiješ i Gnojnice Donje gdje je većina vlasnika srpske nacionalnosti, sporazumno je riješeno i isplaćeno preko 90% predmeta.



PREDSTAVNICI JP AUTOCESTE FBIH U BRČKOM NA SASTANKU O IZGRADNJI AUTOPUTA

Delegacija JP Autoceste FBiH na čelu s izvršnim direktorom za projektiranje i građenje Ešefom Džafićem sudjelovala je na sastanku u Brčkom koji je održan u organizaciji gradonačelnika Brčko distrikta Esada Kadrića. Uz predstavnike JP Autoceste FBiH i Brčko distrikta na sastanku su sudjelovali i predstavnici JP Autoputevi RS.

Tema sastanka je bila upoznavanje predstavnika Brčko distrikta o dosadašnjim aktivnostima i daljnjim koracima koji se provode oko izgradnje autoputa Orašje – Tuzla i Vukosavlje – Rača, koji će u budućnosti biti dio međunarodnog koridora Beograd – Sarajevo, s

posebnim osvrtnom na petlju u Brčkom, čijom će izgradnjom Distrikt postati buduće prometno čvorište.

Predstavnici JP Autoceste FBiH predstavili su dosadašnje faze koje su urađene kada je riječ o spomenutoj dionici autoputa, a koje se ogledaju u pripremnim radnjama u smislu raspisivanja javnog poziva za projektiranje, financiranje i izgradnju.

Na sastanku je dogovorena intenzivnija suradnja za daljnji period, kao i zajedničko djelovanje u kasnijim fazama izgradnje autoputa.

PROBIJENA LIJEVA CIJEV TUNELA IVAN DUGA 1761,50 METARA

Na dionici Tarčin – Ivan kroz planinski prijelaz Ivan Sedlo je probijena lijeva cijev tunela Ivan dužine 1761,50 metara. Radovi na probijanju tunela započeli su u januaru prošle godine. Ovo je dvocijevni tunel, gdje svaka cijev služi za jedan smjer saobraćaja. Unutar tunela predviđeno je pet poprečnih veza za pješake i jedna konekcija za interventna vozila u slučaju nezgoda.

Tunel Ivan koji je pozicioniran ispod postojećeg tunela Ivan na magistralnoj cesti M-17 i radovi se izvode u jako izazovnoj i složenoj geološkoj strukturi, litološki sastav je bio heterogen, tako da je bilo nepredviđenih okolnosti koje su prevaziđene.

Ovaj tunel rađen je prema novoj austrijskoj tunelskoj metodi (NATM).

Proboj tunela Ivan izvršila je kompanija Euro-Asfalt d.o.o. Sarajevo, a ukupno je u lijevoj tunelskoj cijevi iskopano 170.000 kubnih metara materijala.

Poddionica Tarčin – Ivan ukupne dužine 6,9 kilometara bit će u prometu početkom ljeta 2022. godine. Poddionica je podijeljena na LOT 1, koji uključuje dio od Tarčina do ulaza u tunel Ivan, dok je LOT 2 sam tunel Ivan.

Vrijednost Ugovora za izgradnju tunela Ivan je 57.628.570,37 eura bez PDV-a, a sredstva su osigurana putem Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) u visini od 50 miliona eura i bespovratnim sredstvima Evropske unije u visini od 11,4 miliona eura koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).



POTPISANI GRANTOVI EVROPSKE UNIJE U VRIJEDNOSTI 12,6 MILIONA EUR ZA NADZOR RADOVA NA ČETIRI DIONICE

V.d. direktora Elmedin Voloder i direktorica kancelarije EBRD-a za Bosnu i Hercegovinu Manuela Naessl su potpisali sporazum o grantu Evropske unije u vrijednosti od 12,6 miliona eura za dionice Poprikuše – Nemila, Tunel Zenica – Donja Gračanica, Tunel Ivan i Buna – Počitelj.

Sredstvima će se finansirati ugovori za nadzor radova na četiri dionice koje se finansiraju kreditom Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD), a sredstvima granta nadoknadit će troškove nadzora koje je do sada imalo JP Autoceste FBiH. Autoput koji će Bosnu i Hercegovinu približiti EU, sufinansiran je zajmovima EBRD-a i Evropske investicione banke (EIB) i bespovratnim (grant) sredstvima EU. Do danas je EBRD za projekat



obezbijeđila zajmove u vrijednosti od 850 miliona eura iz sopstvenih sredstava, dok je iznos investicionih i grantova za tehničku pomoć koju je odobrila EU preko 220 miliona eu. Bespovratna sredstva EU obezbijeđena su kroz Investicioni okvir za Zapadni Balkan (WBIF), koji ima za cilj poboljšanje povezanosti regiona izgradnjom novih saobraćajnih veza i obnovom zastarjele saobraćajne i komunalne infrastrukture. Ostali sufinansijeri Koridora Vc uključuju Opec fond za međunarodni razvoj (OFID) i Kuvajtski fond.

NA LOKACIJI MEDAKOVO- OZIMICE U OPĆINI MAGLAJ DEMINIRANO 98.267 M² SUMNJIVE POVRŠINE I OMOGUĆEN NASTAVAK RADOVA NA KORIDORU 5C

Na zahtjev JP Autoceste FBiH a u svrhu nastavka aktivnosti na izgradnji dionice Medakovo – Ozimice, na lokaciji 19 km zapadno od Maglaja, Federalna uprava civilne zaštite je završila deminerski zadatak ukupne površine 98.267 m². Na ovom zadatku bili su angažovani deminerski timovi Federalne uprave civilne zaštite iz Žepča, Busovače, Travnika i POEK tim.

Tokom deminiranja pronađeno je 55 komada NUS-a (neeksplozivnih ubojnih sredstava) i dio mine PROM-1. Tehničkim izviđanjem predmetne lokacije omogućen je siguran pristup za pripremu terena i nastavak radova na Koridoru 5c.

U JP AUTOCESTE FBiH U SARAJEVU ODRŽAN RADNI SASTANAK SA PREDSTAVNICI- MA OPĆINE USORA


U prostorijama operativnog ureda JP Autoceste FBiH održan je radni sastanak sa predstavnicima Općine Usora, na temu projekat izgradnje poddionice Tunel Putnikovo brdo – Medakovo i benefitima za ovu lokalnu zajednicu. v. d. direktora JP Autoceste FBiH Elmedin Voloder i v. d. izvršni direktor Sektora za projektovanje i građenje Ešef Džafić primili su načelnika Općine Usora Zvonimira Andelića i pomoćnika načelnika Antu Bonića. Razgovarano je o nastavku saradnje kroz program prijateljskog okruženja u sklopu kojeg se potpisuje sporazum u kojem se definišu projekti koji su od društvenog značaja za općinu kroz koju prolazi trasa koridora.

Trasa poddionice Putnikovo brdo – Medakovo prolazi kroz općine Tešanj, Doboju i Usora i postupak eksproprijacije je pokrenut u svim navedenim općinama.

Dionica Putnikovo brdo – Medakovo proteže se u dužini od 8,5 kilometara i dio je obilaznice oko Doboja na području FBiH. Dio projekta je i regulacija rijeke Usore u dužini 6,6 kilometara.

AC INFO 4/21

**SPOJEN MOST
VRANDUK 2, RADOVI
NA MOSTU VRANDUK 1
PRIVODE SE KRAJU**



Mostovi Vranduk 1 i 2 nalaze se na trasi Koridora 5c na dionici Poprikuše – Zenica sjever, poddionica Vranduk – Ponirak, koja se na sjeveru se nastavlja na poddionicu Nemila – Vranduk, a na jugu na poddionicu Ponirak – Vraca. Ukupna dužina poddionice iznosi 5,3 km i od objekata izdvajaju se mostovi Vranduk 1 i Vranduk 2.



Preostalo je izvesti još pet segmenata rasponske konstrukcije na slobodnoj konzolnoj gradnji S1D mosta Vranduk 1 te upornjake U1D Vranduk 1 i U1L Vranduk 2.

Od nepredviđenih okolnosti valja istaknuti da je za potrebu izvođenja rasponske konstrukcije S1L mosta Vranduk 1 bilo potrebno izvršiti iskop dodatnih 20.000 m³ čvrste stijene kako bi se most tehnološki mogao izvesti, a što nije bilo predviđeno projektom.

Izvođenje rasponske konstrukcije slobodnom konzolnom gradnjom je u skladu s dinamikom izvođenja radova. Lijeva strana mosta Vranduk 1 je završena, a radovi na desnom mostu privode se kraju. Rasponske konstrukcije na lijevom i desnom mostu Vranduk 2 su završene.

Na izvođenju mostova trenutno rade četiri rovkopača, šest kamiona, jedna autodizalica od 75 tona, jedna autodizalica od 30 tona, četiri toranjska kрана, tri brzomontažna kрана i jedna stacionarna pumpa za beton. Na izgradnji mostova Vranduk 1 i 2 angažovano je 75 radnika.

Temeljenje objekata je na armiranobetonskim bunarima od 8 do 22 metra dubine i prečnika od 9 do 20 metara. Za izgradnju oba mosta utrošeno je cca. 33.526.54 m³ betona, 6.255.341,42 kg armature i 978.874,25 kg prednapetog čelika.

Most Vranduk 1 sastoji se od dva paralelna objekta za lijevu i desnu stranu autoceste, lijevi raspon 380 metara i desni raspon 390 metara. Premoštava rijeku Bosnu, te se prema sjeveru paralelno prožima pored magistralne ceste M17. Visina mosta od najniže kote terena je 57 metara i ma četiri raspona: 80+120+120+80.

Most Vranduk 2 iznosi 340 m i sastoji se od dva paralelna objekta za lijevu i desnu stranu autoceste. Premoštava udolinu i visina mosta od najniže kote terena je približno 44 m. Most Vranduk 2 ima tri raspona i to: 95+150+95 m. Mostovi se izvode tehnologijom slobodne konzolne gradnje.

Radovi na mostovima Vranduk 1 i 2 privode se kraju, izvodi se dio preostalih radova na konstrukcijama kao i završni radovi na uređenju te izvođenju betonske sigurnosne ograde.

Impresivni objekti na Koridoru 5C

340 m
Dva paralelna objekta
Najniža kota terena je cca 44 m
Tri raspona: 95+150+95 m

VRANDUK 2

VRANDUK 1

Dva paralelna objekta
lijevi raspon 380 m, desni raspon 390 m
Najniža kote terena je 57 m
Most ima 4 raspona: 80+120+120+80 m



Povećan broj korisnika elektronske naplate cestarine u 2020.

JP Autoceste FBiH u 2020. godini zabilježilo je prihod od naplate cestarine u ukupnom iznosu od 36.360.191,22 KM, dok je broj vozila koji je prometovao dionicama autoceste A1 bio 10.719.347.

U odnosu na 2019. godinu, zabilježen je pad prometa vozila od -13,21% i pad prihoda od naplate cestarine od -14,11%. Broj vozila je smanjen po kategorijama: Kategorija 1 (motocikli, osobna vozila registrovna do 7 sjedišta) za -13,74%, Kategorija 2 (laka dostavna vozila, kombi vozila, karavani s visinom od 1,3 m na prednjoj osovinu) za -11,24% i Kategorija 3 (autobusi,

kamioni sa ili bez prikolice) za -21,09%, dok je za Kategoriju 4 (kamioni sa četiri ili više osovina, tegljači, kombi vozila s prikolicom) zabilježen rast prometa za +1,01%.

S druge strane, posmatrajući zemlje u regionu, JP Autoceste FBiH je preduzeće sa najmanjim padom prometa vozila i prihoda od naplate cestarine koje je isključivo uzrokovano pojavom virusa COVID-19. Tako, na primjer, susjedna Hrvatska u toku pandemije bilježi pad prometa vozila od -27,19% i pad prihoda od naplate cestarine od -35,06%. U Srbiji je zahvaljujući otvorenju novih naplatnih mjesta i povećanju cijene cestarine od 12%, u srpnju/julu 2019. godine, nešto manji pad prihoda -5,94% ali i veći pad prometa vozila od -16,6%.

Na dionicama autoceste A1 kojim upravlja JP Autoceste FBiH procentualno učešće elektronske naplate cestarine u ukupnoj naplati u 2020. godini iznosilo je 40,12% te je ukupan broj prodanih ACC TAG uređaja 53.101.

2020.



36.360.191,22 KM



10.719.347





**VOZI BEZ
ZAUSTAVLJANJA,
PREĐI NA ACC!**

Kako postati korisnik?
Kupovinom ACC TAG
uređaja na svim naplatnim
mjestima 0/24h



**Posjedovanjem ACC TAG
uređaja ostvarujete bonus
na svaki prolaz od 20%**

AC JP Autoceste FBiH





AC INFO je bilten JP Autoceste FBiH. Uređen je s ciljem informiranja o trenutnim radovima, postizanju dogovora i prezentiranju budućih planova.

AC INFO je besplatna dostupna publikacija. Ukoliko želite primati AC INFO na svoju adresu, kontaktirajte nas press@jpautoceste.ba. Elektronsko izdanje je dostupno na www.jpautoceste.ba.

Sve mape korištene u publikaciji su ilustrativne prirode i ne mogu se uzeti kao apsolutno precizne trase puteva.

Kao ilustrativni materijal korištene su fotografije i 3D reprezentacije budućih trasa autoputeva.

**SKENIRAJTE
QR KOD
I PREUZMITE
KONTAKTE**

Sjedište Mostar



**Operativni ured
Sarajevo**



Kontakt

JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar

SJEDIŠTE MOSTAR

Adema Buća 20,
88 000 Mostar
Bosna i Hercegovina
Tel + 387 36 512 300
Fax + 387 36 512 301

OPERATIVNI URED SARAJEVO

Hamdije Kreševljakovića 19,
71 000 Sarajevo
Bosna i Hercegovina
Tel: + 387 33 277 900
Fax: + 387 33 277 901

E-mail: info@jpautoceste.ba
www.jpautoceste.ba

Zahvaljujemo se svim kolegicama i kolegama koji su na bilo koji način dali svoj doprinos pri realizaciji četvrtog broja AC INFO, biltena JP Autoceste FBiH.

