

# AC INFO

Bilten JP Autoceste FBiH • 5/22

Ove godine kreće izgradnja blizu 85 km autoceste na Koridoru 5C u vrijednosti 2,46 milijardi KM

Preventivna arheološka istraživanja na trasama autocesta i brzih cesta

Ivan Brkić:  
Cilj je investiranje uz osiguranje stabilnosti i poslovanja

Poštovane čitateljice i  
poštovani čitatelji,

U petom broju AC INFO biltena nastavljamo da vas informišemo o najznačajnijim aktivnostima našeg Preduzeća. Fokus ovog broja je na upoznavanju sa dinamikom izgradnje autocesta i brzih cesta u FBiH. Predstavili smo i tim naših kolega koji rukovode projektima koji su u izgradnji, kako bi njihov izuzetno odgovoran i značajan rad približili široj javnosti.

Zahvaljujemo se svima koji su učestvovali u pripremi AC INFO biltena. Vaša podrška, kao i vaši prijedlozi, sugestije i saradnja u izradi tekstova daju dodatni kvalitet načinu na koji nastojimo predstaviti aktivnosti našeg Preduzeća.

Molimo vas da nam i za naredni broj dostavite svoje prijedloge koje će naš redakcijski tim obraditi u narednom broju.

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: 2022, Sarajevo  
Redakcija: Narcisa Livnjak-Borić, Ante Gašpar,  
Tina Dervišević i Merisa Hrnjić  
Autori fotografija: MITA Group, Tina Dervišević,  
Institut za arheologiju Filozofskog fakulteta  
Univerziteta u Sarajevu

Cijenimo Vaše mišljenje, za komentare i sugestije  
pišite nam na [press@jpautoceste.ba](mailto:press@jpautoceste.ba)



# SADRŽAJ

**4**

Uvodna riječ

**6**

Potpisan Ugovor za izgradnju dionice  
Nemila – Vranduk na Koridoru 5C

**8**

Ove godine kreće izgradnja blizu 85 km  
autoceste na Koridoru 5C u vrijednosti 2,46  
milijardi KM

**12**

Intervju Ivan Brkić: Cilj je investiranje uz  
osiguranje stabilnosti poslovanja

**16**

Redizajnirana web stranica  
JP Autoceste FBiH puštena u rad





**18**

Izgradnja Koridora 5C u prijateljskom okruženju

**20**

Preventivna arheološka istraživanja na trasama autocesta i brzih cesta

**34**

Zaštita na radu važna je svima

**32**

Paralelni intervju: Samra Imamović i Marijana Prkačin Goluža

**36**

Izvođači – Hering d.d. Široki Brijeg

**40**

Top 5 projekata u izgradnji

**46**

Najčešće greške koje se dešavaju na autocesti A1

**50**

Služba za građenje: Ovo je ekipa koja može odgovoriti svakom izazovu

**54**

Kratki rezovi

**62**

Historijski pregled saobraćajnih veza preko planine Ivan





## Najvažnije mjerilo našeg rada trebaju biti novoizgrađeni kilometri cestovne infrastrukture

Razvoj infrastrukture predstavlja jedan od temeljnih uslova za unapređenje privrede i ekonomije jednog savremenog društva. Nažalost u Bosni i Hercegovini evidentan je značajan zaostanak transportnog sektora u poređenju sa ostatkom evropskih zemalja. Samo ulaganjem velikih napora kako bi se pokrenuli i ubrzali procesi razvoja transportne infrastrukture bit će moguće ostvariti članstvo unutar Evropske unije.

Ciljevi postavljeni na pan evropskim konferencijama predstavljaju osnovu našeg djelovanja. Ove ciljeve upotpunjuje Okvirna transportna strategija FBiH za period 2016. – 2030. koja detaljno opisuje provođenje transportne politike. BiH je u julu 2017. godine potpisala Sporazum o Transportnoj zajednici (TZ) koja predstavlja međunarodnu organizaciju osnovanu s

ciljem razvoja saobraćajne mreže između Evropske unije i zemalja Jugoistočne Evrope.

Projekti izgradnje autocesta i brzih cesta pred nama donose velike izazove. Potrebno je ubrzati izgradnju, ali i odgovoriti na zastoje u izgradnji koji imaju daleko-sežne posljedice na ekonomski razvoj Bosne i Hercegovine. Mi imamo snagu, znanje i kapacitete da zajedno odgovorimo ovim zahtjevima i kreiramo empatiju u javnosti. Realizacija definisanih ciljeva predstavlja proces koji zahtjeva koordinaciju aktivnosti na različitim nivoima i saradnju između različitih sudionika kao što su vladine agencije te javni i privatni sektor.

U narednom periodu predviđeno je intenziviranje aktivnosti na obezbjeđenu finansijkih sredstava za

pripremu i građenje autoceste i brzih cesta na području cijele Federacije BiH. U proceduri je dodatno kreditno zaduženje kod međunarodnih finansijskih institucija u ukupnom iznosu od preko jedne milijarde eura. Pored navedenih izvora finansiranja, značaja podrška izgradnji autoceste su i bespovratna grant sredstva EU koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).

U ovom trenutku u izgradnji je blizu 40 kilometara autoceste na Koridoru 5C, ukupne investicijske vrijednosti od 1,14 milijarde KM.

Ovog ljeta u promet će se pustiti dionica Tarčin – Ivan u dužini od 6,9 kilometara, a za dvije godine korisnici će imati mogućnost da se voze autocestom bez prekida u dužini oko 130 kilometara, od Bradine na ulazu u Hercegovinu do Poprikuša nadomak Žepča.

Cilj je do kraja godine započeti izgradnju 85 kilometra autoceste u vrijednosti 2,46 milijarde KM.

I to tri dionice Putnikovo Brdo – Medakovo, Medakovo – Ozimice i Ozimice – Poprikuše prema sjeveru kod Doboja čime će kompletan sjeverni dio koridora u Federaciji BiH biti u izgradnji.

Na jugu to su dionice tunel Kvanj – Buna i Mostar jug – tunel Kvan, zatim dvije kompleksne dionice tunel Prenj i Mostar sjever – Mostar jug.

Od izuzetne važnosti je započeti i 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. U saradnji sa Vladom Federacije BiH to će biti prioritet u ovoj godini. U ovoj godini počinjemo izgradnju pet kilometara brze ceste Lašva – Nević polje. Takođe jedan od prioriteta je intenziviranje izgradnje tunela Hranjen dugog pet kilometara.

Najavljujemo angažman na gradnji brzih cesta Kladaša – Cazin – Bihać, autoceste Tuzla – Orašje, brze ceste od Mostara, preko Širokog Brijega, do granice s Hrvatskom, te brze ceste Lašva – Travnik – Jajce.

Jedan od imperativa JP Autoceste FBiH u narednom periodu će biti da se broj nesretnih slučajeva na autocesti, kao i gubitak ljudskih života, svede na minimum. Ovakvi ciljevi su izvedivi uz kontinuiran

napor i istrajnost na održavanju sistema upravljanja te njegovom daljem unapređenju i širenju.

Sistem naplate cestarine je implementacijom obračunskog sistema doživio transformaciju i omogućio spektar novih usluga koje JP Autoceste FBiH mogu pružiti svojim korisnicima. Pravljenje raznih paketa koji će se nuditi korisnicima zasigurno će dodatno stimulirati korištenje autoceste i povećanje prihoda od cestarine, a ambicija Preduzeća je da se obračunski sistem počne koristiti u punom kapacitetu.

IT sektor predstavlja ogroman potencijal kada je riječ o optimizaciji svih poslovnih procesa. Tehnikama konsolidacije i rekonsolidacije resursa, ostvaruje se višestruka ušteda u infrastrukturi, hardveru, sistemskom softveru i aplikativnom softveru. Od esencijalnog je značaja i investiranje u odgovarajuća integralna rješenja, kao što su GIS, ERP, DMS i slične kolaboracione alate, koji primarno u organizacionom, a onda i u tehničkom smislu pomažu uspostavljanju čvrste i funkcionalne hijerarhije u Preduzeću. Urgentnim uređenjem i dodatnom integracijom ovakvih servera očekivana su brojna poboljšanja i optimizacije unutar Preduzeća.

Najvažnije mjerilo našeg rada trebaju biti novoizgrađeni kilometri cestovne infrastrukture koju ćemo potom moći staviti na raspolaganje našim građanima. Samo sistemskim radom kroz osnaženu organizacijsku strukturu i integraciju možemo staviti fokus našeg djelovanja na rezultate koji su i svrha našeg postojanja.

U narednom periodu pred nama je puno posla, ali uz dobru radnu strukturu i međusobnu podršku možemo raditi bolje, brže i djelovati kvalitetnije u svakome pogledu te i na taj način uz dovoljno sredstava koje posjedujemo možemo ubrzati i poboljšati gradnju autocesta i brzih cesta.

S poštovanjem,

Elmedin Voloder, dipl.ing.građ.  
Direktor

# Potpisan Ugovor za izgradnju dionice Nemila – Vranduk na Koridoru 5C



U sjedištu JP Autoceste FBiH u Mostaru je potpisan ugovor za izgradnju autoceste na Koridoru 5C, dionica Nemila – Vranduk.

Ugovor su potpisali **Elmedin Voloder**, v. d. direktora JP Autoceste FBiH kao investitor i u ime izvođača radova **Mehmet Ufuk Aksakal**, projekt koordinatorske kompanije HGG Insaat Anonim Sirketi iz Turske, te **Dennis Lasić**, federalni ministar prometa i komunikacija u svojstvu svjedoka sa strane JP Autoceste FBiH i **Kazim Guntas** u svojstvu svjedoka izvođača radova.

Vrijednost ugovorenih radova iznosi 64.956.530,00 eura sa PDV-om, s rokom završetka izgradnje od 24 mjeseca.

JP Autoceste FBiH su uz značajan angažman Vlade FBiH i resornog ministarstva osigurale sredstva za finansiranje putem Kuvajtskog fonda za Arapski ekonomski razvoj (KFAED).

Dionica Nemila – Vranduk u dužini od 5,67 kilometara veoma je značajna jer će spojiti dvije dionice koje su već u izgradnji, dionicu Poprikuše – Nemila na sjeveru, te dionicu Vranduk-Ponirak na jugu, čijom izgradnjom će biti omogućen promet bez prekida na svim navedenim dionicama.

Po Ugovoru glavni radovi podrazumijevaju izgradnju autoceste u punom profilu na ukupnoj dužini, potporne i obložne konstrukcije, vijadukt, podvozi ispod autoceste, izmještanje magistralne ceste M-17 u dužini od 3,6 km i regulaciju korita rijeke Bosne u dužini od 3 km.





Uključujući izgradnju dionice Nemila – Vranduk, trenutno je aktivno osam gradilišta za novih 38 km autoceste na Koridoru 5C.

Sa završetkom izgradnje dionice Nemila – Vranduk, u promet će biti pušteno ukupno 23 km autoceste od Poprikuša do Donje Gračanice, gdje je dio autoceste već izgrađen i završen.

Do kraja godine očekuje se potpisivanje ugovora za početak radova na još tri dionice prema sjeveru kod Doboja dužine 43 kilometra ukupne investicijske vrijednosti preko 961 milion maraka. Ova sredstva su već osigurana kod Evropske banke za obnovu i razvoj i Evropske investicijske banke, te EU grant-ovi. Ugovor za dionicu Putnikovo Brdo – Medakovo

dužine 8,5 km bit će potpisan sredinom godine, potpisivanje ugovora za dionicu Medakovo – Ozimice dužine 21,7 km planirano je za treći kvartal tekuće godine a za dionicu Ozimice – Poprikuše 12,8 km krajem godine. Sa ova tri ugovora kompletan sjeverni dio koridora u Federaciji BiH bit će u izgradnji.

**Završetak svih dionica na sjeveru do Doboja predviđen je do kraja 2024. i početka 2025. godine i zavisit će od brzine provođenja tenderskih procedura i ugovaranja, te poštivanja predviđene dinamike izgradnje.**

# Ove godine kreće izgradnja blizu 85 km autoceste na Koridoru 5C u vrijednosti 2,46 milijardi KM

Bosna i Hercegovina je u julu 2017. godine potpisala sporazum o Transportnoj zajednici (TZ) koja predstavlja međunarodnu organizaciju osnovanu sa ciljem razvoja saobraćajne mreže između Evropske unije i zemalja Jugoistočne Evrope. Poštujući opredjeljenja definisana kroz ove dokumente i ugovore, cilj JP Autoceste FBiH jeste pružanje snažne podrške ovim politikama prvenstveno kroz intenziviranje izgradnje autocesta i brzih cesta u FBiH.

Značaj izgradnje autoceste na Koridoru 5C od neosporive je važnosti kao prioritete veze sa evropskim koridorima i ostatkom kontinenta, ali je neophodno istovremeno krenuti i 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.

Ukupna dosadašnja ulaganja u izgradnju autocesta na Koridoru 5C u Federaciji Bosne i Hercegovine uključujući građevinske objekte i opremu, te uključujući i investicije u toku, iznose 2,65 milijardi maraka.

Osim toga izvršena su ulaganja u eksproprijaciju zemljišta blizu 290 miliona maraka. Do sada je u potpunosti izgrađeno i nalazi se u upotrebi oko 114,5 kilometara autoceste, i to dionice Svilaj – Odžak, Zenica sjever – Tarčin i Međugorje – Bijača.

Finansiranje do sada izgrađenih dionica autoceste na Koridoru 5C vršeno je putem kreditnog okvira za ključnog između Bosne i Hercegovine i međunarodnih finansijskih institucija prije svega Evropske investicijske banke (EIB) i Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD). Zatim OPEC Fonda za međunarodni razvoj – OFID i Kuvajtskog fonda za arapski ekonom-

ski razvoj – KFAED, osim dionice Kakanj – Sarajevo sjever koja je finansirana iz budžeta Federacije BiH.

Zahvaljujući činjenici da se izgradnja Koridora 5C finansira iz kreditnih sredstava međunarodnih finansijskih institucija u prvom redu Evropske banke za obnovu i razvoj i Evropske investicione banke, JP Autoceste FBiH je u prilici da aplicira za bespovratna sredstva Evropske unije.

Evropska unija je do sada odobrila više od 165 miliona eura bespovratnih sredstava za potrebe izgradnje Koridora 5C u Federaciji BiH.

Vlastitim sredstvima JP Autoceste FBiH je finansirana gradnja dijelova Sarajevska obilaznica (lot 3B i lot 3A).

Od 2016. do 2021. godina JP Autoceste FBiH je izgradilo 31,1 kilometara autoceste, od čega je pušteno u promet 21 kilometar. Završene poddionice Buna – Počitelj (7,2 km) i Tunel Zenica – Donja Gračanica (3,9 km) će biti puštene u promet po završetku dionica koje su u izgradnji.

## Dinamika izgradnje dionica autocesta na Koridoru 5C

Trenutno je u izgradnji 38 kilometra autoceste, ukupne investicijske vrijednosti od 1,14 milijarde KM.

U prvoj polovini ove godine bit će okončane procedure izbora izvođača i početak radova za novih 23 kilometara autoceste. Ovaj investicijski ciklus je vrijedan 519 miliona KM.





U drugoj polovini ove godine planiran je početak novog investicijskog ciklusa vrijednog 1,95 milijarde KM za izgradnju ukupno 61,5 kilometara.

Završetak izgradnje autoceste na Koridoru 5C kroz Federaciju BiH je planiran za kraj 2028. godine, čime će Bosna i Hercegovina dobiti 320 km autoceste, od čega kroz Federaciju BiH prolazi 275 km.

### **Dinamika izgradnje dionica autocesta i brzih cesta izvan Koridora 5C:**

BC PRAČA - GORAŽDE (I FAZA) LOT 1- probijanje i primarna podgrada tunela Hranjen: u izgradnji; odluka Vlade FBiH o usvajanju programa utroška dijela sredstava “Kapitalni transferi javnim preduzećima”; Vlada FBiH je u Budžetu za 2022 godinu planirala sredstva i iznosu od 35 miliona KM;

BC LAŠVA - NEVIĆ POLJE (LOT 5)-PETLJA POSLOVNA ZONA VITEZ - PETLJA NEVIĆ POLJE: u izgradnji; odluka Vlade FBiH o usvajanju programa utroška dijela sredstava “Kapitalni transferi javnim preduzećima”. Rok izgradnje je 20 mjeseci;

SARAJEVSKA OBILAZNICA (LOT 3B) od Mostarskog raskršća do Vlakova: u izgradnji; finansira se iz vlastitih sredstava JP Autoceste FBiH;

AC TUZLA - ORAŠJE, DIONICA MAOČA - TUZLA: dopuna idejnog projekta i izrada glavnog projekta; tender objavljen, rok za izradu Idejnog i Glavnog projekta 15 mjeseci;

BC LAŠVA - TRAVNIK - JAJCE, DIONICA NEVIĆ POLJE – TURBE: završen je idejni projekat sa studijskom dokumentacijom; u toku je tender za nabavku glavnog projekta;

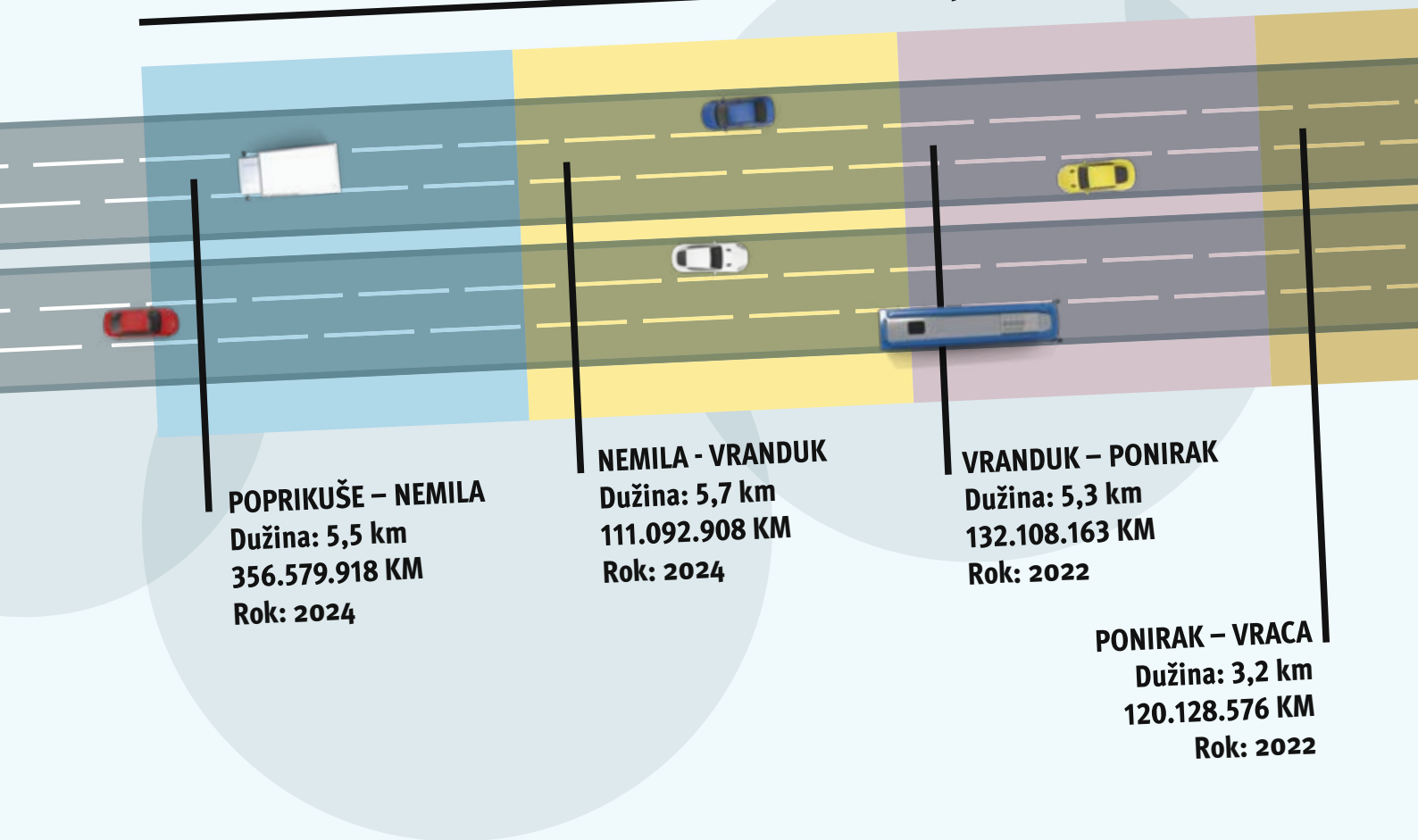
BC MOSTAR SJEVER - ŠIROKI BRIJEG -GRANICA RH, DIONICA MOSTAR SJEVER – POLOG-PODDIONICA MOSTAR SJEVER – VIHOVIĆI: izrađeno je idejno rješenje sa studijskom dokumentacijom; tender za izradu idejnog projekta u toku;

BC BIHAĆ - CAZIN - KLADUŠA - RH, DIONICA BIHAĆ - CAZIN, PODDIONICA KAMENICA – BISOVAC: objavljen tendera za izradu idejnog projekta i djela glavnog projekta;

JADRANSKO JONSKA AUTOCESTA – DIO POČITELJ – STOLAC – urađeno Idejno rješenje objavljen tender za izradu idejnog i glavnog projekta.

## Pregled dionica koje su u izgradnji:

Ukupno: 37,7 km



**POPRIKUŠE – NEMILA**  
Dužina: 5,5 km  
356.579.918 KM  
Rok: 2024

**NEMILA - VRANDUK**  
Dužina: 5,7 km  
111.092.908 KM  
Rok: 2024

**VRANDUK – PONIRAK**  
Dužina: 5,3 km  
132.108.163 KM  
Rok: 2022

**PONIRAK – VRACA**  
Dužina: 3,2 km  
120.128.576 KM  
Rok: 2022

## Pregled dionica za koje je tenderska procedura u toku:

R.br.	Dionica	Km	Procijenjena vrijednost u KM (građenje + nadzor) bez PDV-a
1.	Putnikovo brdo - Medakovo	8,5	188.737.595
2.	Kvanj - Buna	5,2	200.639.211
3.	Mostar Jug - Kvanj	9,2	129.554.179
	<b>UKUPNO:</b>	<b>22,9</b>	<b>518.930.985</b>

Ukupno: 1.143.590.339 KM

**TARČIN - IVAN LOT 2.  
TUNEL IVAN**  
Dužina: 2 km  
116.400.284 KM  
Rok: 2022

**POČITELJ - ZVIROVIĆI; LOT 1  
TRASA; LOT 2 MOST POČITELJ**  
Dužina: 11,1 km  
172.949.609 KM  
Rok: 2023

**TARČIN - IVAN - LOT 1. TRAČIN -  
ULAZ U TUNEL IVAN**  
Dužina: 4,9 km  
134.330.881 KM  
Rok: 2022

## Pregled dionica za koje su pripremne aktivnosti za građenje u toku:

R.br.	Dionica	Km	Procijenjena vrijednost u KM (građenje + nadzor) bez PDV-a
1.	Medakovo - Ozimice	21,7	340.500.000
2.	Ozimice - Poprikuše	12,8	355.750.000
3.	Tunel Prenj	12	762.773.700
4.	Mostar Sjever - Mostar Jug	15	488.957.500
	<b>UKUPNO:</b>	<b>61,5</b>	<b>1.947.981.200</b>



Ivan Brkić – v.d. izvršni direktor za  
ekonomsko – financijske poslove

# Cilj je investiranje uz osiguranje stabilnosti i poslovanja

**Kako ocjenjujete rad i poslovanje JP Autoceste FBiH u prošloj godini, što su bili najveći izazovi u uvjetima pandemije koja je pogodila cjelokupno gospodarstvo?**

JP Autoceste su u prošloj godini ostvarile izvrsne rezultate iako je bilo dosta izazovno s obzirom na novonastale uvjete života i poslovanja uzrokovane pandemijom kovida 19. Svi ekonomski i životni tokovi su tijekom posljednje dvije godine bili poremećeni i svi smo se zajedno morali naučiti na nova pravila i nove procedure. Zahvalan sam i ponosan što smo zajedno sa našim zaposlenicima ostvarili zavidne rezultate, kako po pitanju izgradnje na svim našim gradilištima, tako i po pitanju naplate cestarine koja je bila rekordna u 2021. godini. Izazove koji su bili uzrokovani poremećajem na svim tržištima, usporanim lancima nabave i problemima sa isporukama raznim materijala i opreme smo uspješno svladali brzim i aktivnim djelovanjem i prilagođavanjem novim uvjetima, te velikim trudom i naporom naših zaposlenih. Organizacija poslovanja je isto tako zahtijevala poštivanje mjera i procedura, ali mi smo među prvima formirali krizni štab, te uspješno minimizirali posljedice i uspjeli čitavo vrijeme poslovanja imati neprekidnute procese. Ono što bi posebno želio naglasiti je to da smo tijekom tog vremena pripremali nove projekte i da vjerujem da ćemo u tekućoj godini imati još veći zamah, kako po pitanju financiranja, tako i po pitanju izgradnje.

**Najveći izazov za sektor ekonomsko financijski poslova, na čijem ste čelu, u protekloj godini, zasigurno je bila izmijena računovodstvenih politika Društva, koje aktivnosti ste poduzeli?**

Točno, tijekom 2020. godine dobili smo preporuke Ureda za reviziju FBiH vezano uz određene dijelove računovodstvenog tumačenja međunarodnih računovodstvenih standarda i način iskazivanja prihoda. Želim istaći da je naš prihod veoma specifičan i najvećim dijelom se sastoji od akcize, koja je javni prihod i kao takvi smo bili stavljeni u jednu vrlo specifičnu poziciju prilikom računovodstvenog iskazivanja istog.

S obzirom na značajnost preporuka datih po pitanju iskazivanja poslovnih prihoda, pokrenuli smo postupke i izvršili detaljnu analizu postojećeg stanja, te utvrđivanje činjeničnih nalaza sa mišljenima od strane ovlaštenih i kvalificiranih osoba o čemu je sastavljen Elaborat o analizi računovodstvenog tretmana trošarina (akciza) sa nalazom, mišljenjem i preporukama iz rujna 2021. godine. Analiziran je institucionalni okvir računovodstvenog poslovanja i izvještavanja Društva, računovodstveni tretman akciza/trošarina u poslovnim evidencijama, te je data analiza mogućnosti primjene MSFI/MRS u računovodstvenom tretmanu primitaka od akciza/ trošarina.





Kao idući korak koji smo poduzeli, bile su izmjene računovodstvenih politika, koje su usvojene na Upravi, Nadzornom odboru, ali i Skupštini poduzeća.

#### **Koji su poslovni i financijski ciljevi za ovu godinu?**

U tekućoj godini očekujemo veliki rast, zaustavljanje pandemije i normalizaciju tržišta. Ono što smo stavili kao ciljeve pred naše poduzeće su: intenziviranje građenja na postojećih 8 aktivnih gradilišta, osiguranje dodatnog financiranja za nove projekte iz sredstava međunarodnih financijskih institucija, aktiviranje grant sredstava EU koja su nam već odobrena, te sveopće povećanje aktivnosti poslovanja uz otvaranje novih gradilišta.

U financijskom smislu, imamo dosta planiranih aktivnosti. Po prvi put imamo planirano kreditiranje jedne od dionica na Koridoru 5C – dionice Mostar sjever – Mostar jug financijskim sredstvima lokalnih komercijalnih banaka, zajedno s EBRD-om i to

je jedan novi model i veliki izazov za nas, ali i jako pozitivan projekt. Kreditno zaduženje kod domaćih banaka pozitivno djeluje na bankarski sustav u BiH i povećava konkurentnost domaćih banaka.

S ciljem poticaja ubrzanja gradnje planiramo i emisiju korporativnih obveznica JP Autoceste, te intenzivno analiziramo opcije za tu vrstu financiranja. Ovo poduzeće bilo je prvo javno poduzeće u Federaciji BiH koje je emitiralo obveznice 2018. godine i ta emisija je bila jako uspješna, što govori o imidžu i povjerenju koje ulagači imaju u JP Autoceste FBiH. Nova emisija u 2022. godini je planirana kao podrška intenziviranju građenja i kao cilj imati će predfinanciranje aktivnosti na dionicama gdje kreditna procedura još nije završena.

Temeljni financijski cilj nam je investiranje uz osiguranje stabilnosti poslovanja te ćemo ga i ostvariti uz uspješno upravljanje projektima i planiranje financiranja. Planirani priljevi sredstava su akciza (250



mil KM), cestarina (41 mil KM), povlačenja kreditnih sredstava od naših kreditora (509 mil KM), te ostali izvori (3 mil KM).

Naš plan za tekuću godinu je investicijski orijentiran, kapitalna ulaganja se odnose na našu temeljnu djelatnost – građenje (82%), projektiranje (5%), eksproprijacija (9%), nadzor, tehnička pomoć i ostala ulaganja (4%).

### **Izgradnja Koridora 5C ocijenjena je kao najvažniji infrastrukturni projekt u BiH, projekt koji je ključan za rast BDP-a. Kako gradnja autoputa utječe na ekonomiju?**

Izgradnja Koridora 5C je trenutno najvažniji infrastrukturni projekt u BiH i kao takav uveliko pozitivno djeluje na ekonomiju i ekonomske tokove. Udjel ovako velikih investicija u BDP-u je više nego značajan, jer ulaganje u građenje utječe istovremeno i na ekonomski rast sa strane ponude kroz povećanje potrošnje roba i usluga, ali sa strane potražnje kroz povećanje proizvodnih kapaciteta, broja radnih mjesta i razvoj novih tehnologija u zemlji.

Veoma važno je naglasiti da sektor građevinarstva ima najveći stupanj integriranosti u ekonomiju BiH, što znači da jako puno materijala koji se koriste u izgradnji su proizvedeni u BiH (oko 65%), ali i sve što se izgradi u konačnici ostaje unutar BiH. Građevinarstvo isporučuje 96% ukupne proizvodnje sektorima u BiH. Od 1 KM uložene u ovom sektoru kroz ekonomske tijekove stvori se 3 KM dodatne potrošnje, što dovoljno govori o značajnosti investicija u ovom sektoru.

Osim ekonomskih efekata ulaganja u autoput imaju i brojne dodatne koristi za područje gdje se gradi, od povećane sigurnosti u prometu do povećanje poslovne ekspanzije regije i povećanje poslovne atraktivnosti područja koje je bolje transportno povezano.

### **Izgradnja Koridora 5C veliki je izazov koji iziskuje visoke zahtjeve u pogledu sigurnosti, funkcionalnosti i održivosti. Kako ubrzati izgradnju autoceste na Koridoru 5C?**

Sa financijskog aspekta naš temeljni cilj i glavni izazov je investiranje uz održavanje financijske stabilnosti i likvidnosti. Kada je u pitanju rizik s kojim se susrećemo on je najčešće vezan uz potrebu

predfinanciranja građenja, ali i ostalih neophodnih aktivnosti vezanih uz našu temeljnu djelatnost. Procedure zaduženja putem međunarodnih financijskih institucija jako dugo traju i zaduženje ovim putem, iako je najpovoljnije, iziskuje sudjelovanje mnogo različitih državnih i federalnih institucija, te je u suštini veoma kompleksno i dugotrajno. Krediti koje mi osiguravamo na ovakav način su jako povoljni, od kamatne stope, do grace perioda u početku otplate, ali nam oduzima mnogo dragocjenog vremena, stoga mi dosta često moramo financirati aktivnosti i prije nego krediti postanu efektivni.

U ovu svrhu smo za 2022. godinu planirali financijsku konstrukciju koja uključuje i kratkoročna zaduženja vezana uz trenutnu likvidnost, ali i emisiju korporativnih obveznica JP Autoceste. Ovakvo otvaranje prema domaćem tržištu kapitala pozitivno djeluje i na ekonomski položaj BiH i na poduzeće u cijelosti.

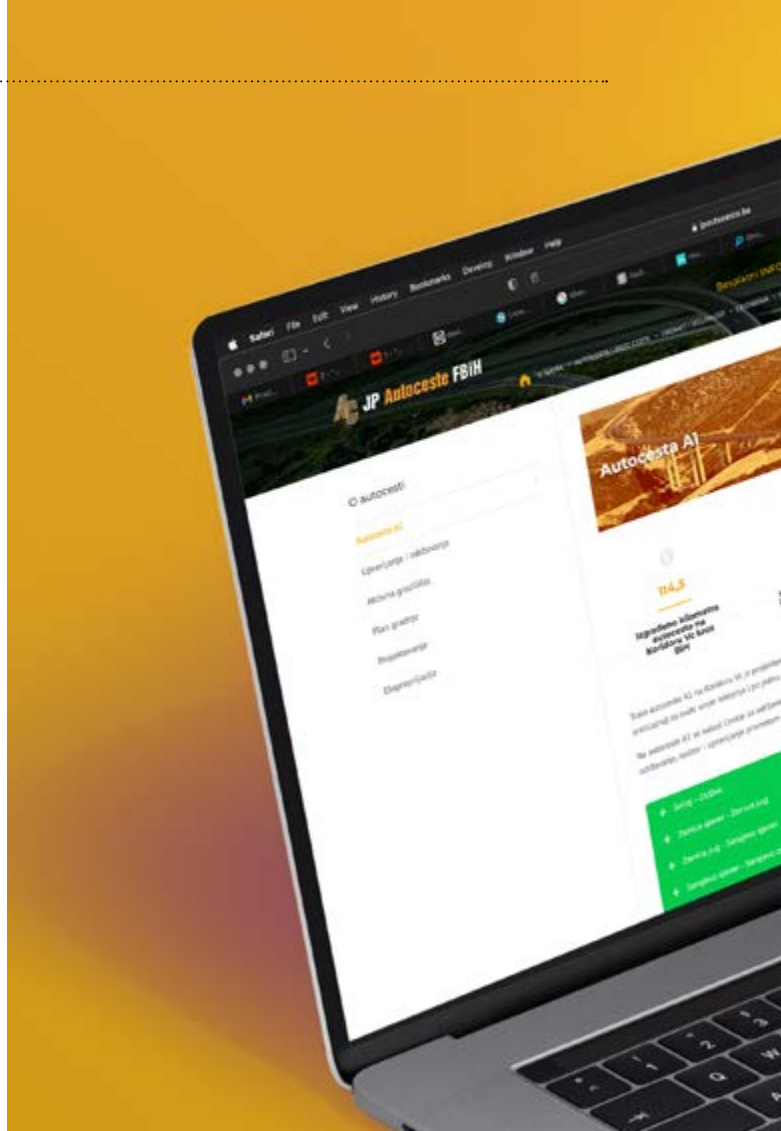
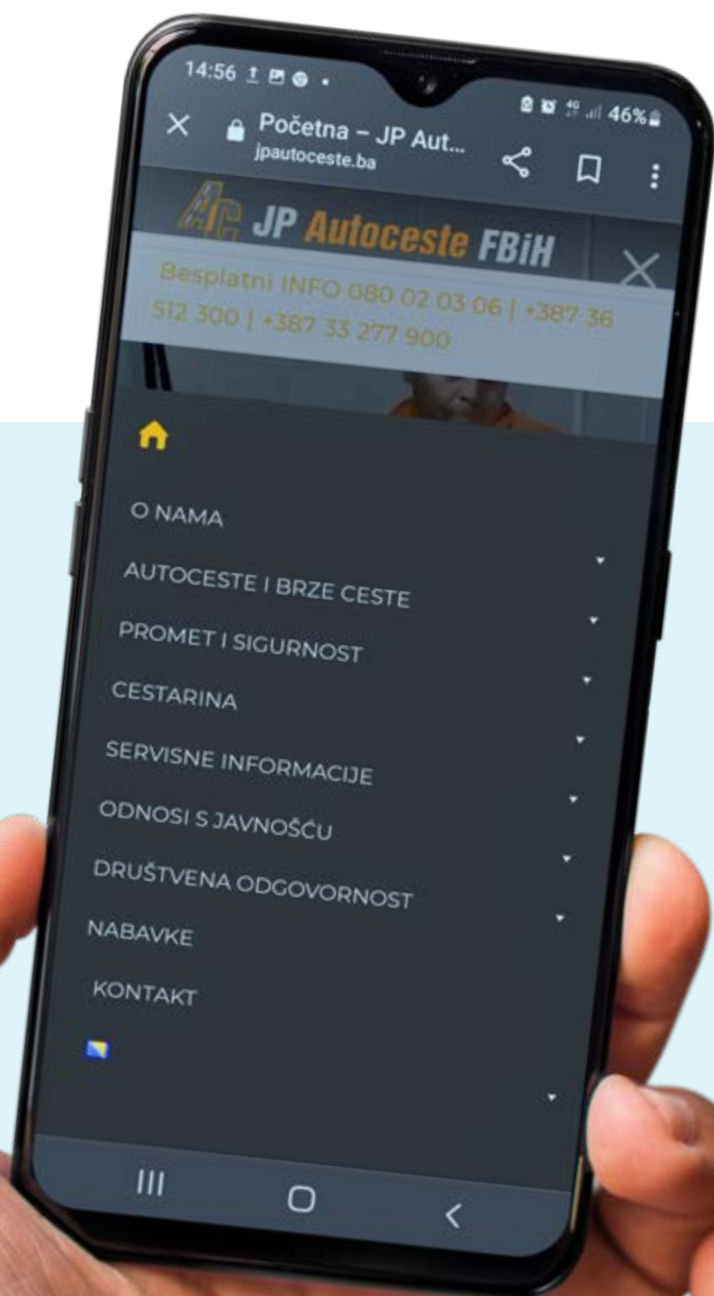
### **Obzirom da dugi niz godina obnašate značajne rukovodeće funkcije, koje su, po Vama, osobine dobrog, uspješnog menadžera i šta je ono ključno da bi jedno veliko poduzeće kao što je JP Autoceste FBiH uspješno funkcioniralo?**

Uspješnost menadžera se uistinu može mjeriti rezultatima koji iza njega ostaju. Kao osoba koja je dugo vremena provela na rukovodećim položajima, od županijskog ministra financija do direktora financija u brojnim javnim institucijama i poduzećima mogu slobodno reći da je posjedovanje tima i timski rad najvažniji preduvjet za uspjeh menadžera. Uspješne i efikasne odluke se ne mogu donijeti bez komunikacije, posjedovanja točnih i pravovremenih informacija, a za sve to je potreban dobar tim ljudi i povjerenje unutar tima.

Kao pojedinačne odlike menadžera istakao bi odlučnost i istrajnost, jer uslijed mora informacija kojima smo svakodnevno izloženi, jako je bitno znati kada i što poduzeti, te odluke donositi pravovremeno.

Veliko poduzeće, kao što su JP Autoceste pred sobom ima i velike izazove, izgradnja najvećeg infrastrukturnog projekta u državi nipošto nije projekt koji ne nosi rizike sa sobom, ali zajedničkim radom, komunikacijom i odlučnim djelovanjem, svi ti izazovi se mogu prevazići i uspjeh neće izostati.

Služba za organe upravljanja i protokol u suradnji s firmom BetaTelStudio d.o.o., a u skladu sa najsuvremenijim trendovima, pustila je u rad novu, redizajniranu web stranicu Poduzeća.



Nova web stranica omogućava jednostavnije praćenje svih događanja vezanih za aktivnosti JP Autoceste FBiH, pretraživanje i pristup informacija su znatno olakšani, a sve to kroz moderniji prikaz sadržaja. Osim toga, web stranica omogućava i integraciju s društvenim mrežama (Facebook, YouTube, Instagram, Twitter).

Obzirom da je izgradnja autoceste na Koridoru 5C temeljni cilj kojemu su usmjerene aktivnosti JP Autoceste FBiH nova web stranica pruža dovoljan broj informacija o aktivnim gradilištima kroz izvještaje s gradilišta, video i foto galerije. Na web stranici se još mogu pronaći i osnovne informacije o Poduzeću, organizacijskoj strukturi, sve poslovne informacije (dokumenti, planovi poslovanja, poslovni izvještaji).

# Redizajnirana Web stranica JP Autoceste FBiH puštena u rad



Dio web stranice koji se odnosi na javne nabavke (domaće i međunarodne) je dio koji je doživio i najveće promjene. Novom, redizajniranom, web stranicom omogućeno je olakšano pretraživanje dokumenata, a zbog velike količine podataka novitet je i uvođenje arhive kojom će biti omogućeno brže učitavanje traženih informacija.

Na novoj web stranici također se nalazi i interaktivna mapa, prostor gdje se u suvremenoj formi, pruža dovoljno informacija kako o izgrađenom dijelu autoceste, tako i o svim aktivnim gradilištima na Koridoru. Interaktivnu mapu prati vektorski prikaz kao i satelitski uz GIS informacije dionica i objekata (odmarališta, tuneli, petlje, mostovi itd.) koji se nalaze na autocesti.

Daljnijim razvojem modernih tehnologija i izgradnjom novih kilometara autoceste nadamo se da će sadržaji na web stranici biti sve opsežniji i zanimljiviji svim korisnicima.





# Izgradnja Koridora 5C u prijateljskom okruženju

Koridor 5C za Bosnu i Hercegovinu predstavlja vezu s Evropom, ali i lakšu vezu i transport između sjevera i juga države.

Izgradnja autoceste će osigurati lakši pristup novim tržištima i značajno doprinijeti povezivanju unutar zemlje, osnaživanju veza unutra regije i sa Evropskom unijom.

Ukupna ulaganja izvršena u izgradnju autocesta na Koridoru 5C uključujući građevinske objekte i opremu, te uključujući i investicije u toku iznose 2,65 milijardi KM.

Trenutno je u izgradnji 38 kilometara autoceste, ukupne investicijske vrijednosti od 1,14 milijarde KM.

Izgradnjom autoceste, gradovi postaju dostupniji, a saobraćajna povezanost je jako bitna za turizam i kompletnu ekonomiju.

Autocesta gradovima kroz koje prolazi od samog početka gradnje donosi puno toga, od zapošljavanja lokalnog stanovništva do izgradnje infrastrukture, pa sve do novih investicija.

Međutim, osim gradnje Koridora 5C, kroz sporazume o prijateljskom okruženju realizuju se i drugi projekti od izuzetne važnosti za lokalno stanovništvo.

Upravo dugogodišnja praksa JP Autoceste FBiH na cijelom području Federacije BiH, tamo gdje se gradi Koridor 5C jeste da kroz projekte izgradnje autoceste ulaže i u lokalnu zajednicu, što ima za

cilj stvaranje pozitivne atmosfere između izvođača radova i građana koji žive u lokalnim zajednicama koje okružuju područje na kojem se izvode radovi.

Također to je i svojevrsna nadoknada u vrijeme građenja ono što je stvarno problem za lokalnu zajednicu, stanovništvo. To su ogromne količine radova, transportnog materijala, miniranja, buke i drugo.

Do sada je u gradove i općine Odžak, Zenica, Čapljina, Ljubuški uloženo ili planirano da se uloži preko 24 miliona KM kroz projekte izgradnje dionica: Svilaj – Odžak, Vranduk – Ponirak, Ponirak – Vraca, Donja Gračanica – Tunel Zenica, Klopče – Donja Gračanica, Drivuša – Klopče, Tračin – Ivan i Buna – Počitelj.

U pripremi su sporazumi kojima će se uvažiti zahtjevi mjesnih zajednica i za ostale dionice u izgradnji Počitelj – Zvirovići I Nemila – Vranduk.





Višestruku korist imat će građani BiH i svi oni koji budu koristili autocestu, ali i lokalno stanovništvo koje je kroz projekte prijateljskog okruženja nakon više od 20 godina dobilo adekvatne lokalne puteve, vodovode, kanalizacione mreže, društvene domove, dječija igrališta i drugo.

Do sada je u različitim fazama ukupno izvedeno i rekonstruisano preko 146 kilometara lokalnih puteva. Projekti koji se odnose na izgradnju i rekonstrukciju lokalnih cesta, izgradnju i rekonstrukciju komunalne infrastrukture mjesnih zajednica realiziraju se u sklopu sporazuma o realizaciji projekata iz programa prijateljskog okruženja prilikom provođenja aktivnosti na projektovanju i izgradnji određenih dionica autoceste na Koridoru 5C.

Ovim sporazumima i ulaganjima u lokalnu zajednicu nastojimo da izgradnja autoceste utiče na poboljšanje kvalitete života lokalnih zajednica kroz koje prolazi Koridor 5C.

Svjesni smo da je dijalog sa lokalnom zajednicom u kojoj poslujemo od ključne važnosti kako bismo ostvarili međusobno razumjevanje kome svi težimo.



# Preventivna arheološka istraživanja na trasama autocesta i brzih cesta

Sa svrhom očuvanja eventualnog arheološkog blaga Bosne i Hercegovine, odnosno da bi se eliminirala svaka mogućnost uništavanja kulturno-historijskog naslijeđa Bosne i Hercegovine, JP Autoceste FBiH prije početka gradnje autocesta i brzih cesta, na teritoriji Federacije Bosne i Hercegovine, angažira Zavod za zaštitu spomenika, Federalnu upravnu organizaciju u sastavu Federalnog ministarstva kulture i sporta, kako bi se izvršila preventivna arheološka istraživanja i zaštita lokaliteta i spomenika kulture na budućim trasama.

Okvirnim sporazumom koji su potpisale JP Autoceste FBiH i Federalno ministarstvo kulture i sporta je predviđeno da se radi arheološki pregled terena (reambulacija, rekognosciranje), preliminarni radovi koji prethode zaštitnim arheološkim istraživanjima probnim sondama i geofizičkim metodama i zaštitna arheološka istraživanja, pojašnjava Adnan Alikadić, šef Službe za pravnu podršku realizaciji projekata.

To znači da se za svaku dionicu autoceste i/ili brze ceste potpisuje ugovor između Federalnog ministarstva kulture i sporta i JP Autoceste Federacije BiH za provođenje preventivnih arheoloških istraživanja nakon čega Ministarstvo provodi javnu nabavku za odabir referentnog izvođača radova za provođenje preventivnih arheoloških istraživanja na određenoj dionici.

Ukoliko se provedenim preventivnim arheološkim istraživanjima pokaže da na određenoj dionici ima arheološkog potencijala, onda se moraju raditi zaštitna (sistemska) arheološka istraživanja kojima se arheološki nalazi na terenu štite ili se pod određenim uslovima izmještaju i konzerviraju, ističe Alikadić.

## Izmještanje tumula

Najbrojniju grupu prethistorijskih nalazišta u Hercegovini, čine nadgrobni spomenici pod nazivom tumuli, gomile, gromile ili humke.





Izmještanje tumula broj 4 na dionici Počitelj - Zvirovići



Tumul na dionici Počitelj - Zvirovići

Grobni tumuli (gomile) podizani su u čast jednog ili više pokojnika, na mjestima povoljnim za njihovu izgradnju i obavljanje pogrebnih rituala.

Tokom preventivnih arheoloških istraživanja na dionici autoceste Počitelj – Zvirovići je evidentirano 97 tumula, od čega je izgradnjom autoceste bilo ugroženo njih 26. Ovi spomenici su propisno izmješteni prošle godine.

Takođe, prilikom provođenja preventivnih arheoloških istraživanja na trasi brze ceste Lašva – Nević polje, dionica: Izlaz iz poslovne zone Vitez – Petlja Nević Polje pronađeni su arheološki nalazi koji ukazuju da na ovom lokalitetu postoje dobra kulturno-historijskog naslijeđa. Zbog toga će u narednom periodu biti neophodno izvođenje zaštitnih arheoloških istraživanja na ovoj dionici brze ceste, ističe Alikadić.

U narednom period planirano je provesti preventivna arheološka istraživanja na poddionicama: Putnikovo brdo - Medakovo, Medakovo - Ozimice, Ozimice - Poprikuše, Mostar sjever - Mostar jug i Mostar jug - Tunel Kvanj, te zaštitna arheološka istraživanja na trasi brze ceste Lašva – Nević polje, dionica: Izlaz iz poslovne zone Vitez – Petlja Nević Polje.





Tumul na dionici Počitelj - Zvirovići

**JP Autoceste FBiH je u preventivna arheološka istraživanja do sada uložilo više od 250 hiljada maraka vlastitih sredstvima, a za naredni period planirani su radovi u vrijednosti oko 360 hiljada maraka.**

► Direktor Zavoda za zaštitu spomenika Federacije Bosne i Hercegovine Ante Vujnović

**Kako ocjenjujete dosadašnju saradnju sa JP Autoceste FBiH kad su u pitanju preventivna arheološka istraživanja i zaštita arheoloških lokaliteta na trasi autoceste i brzih cesta?**

Suradnja između Zavoda za zaštitu spomenika u sastavu Federalnog ministarstva kulture i sporta i JP Autoceste FBiH je na iznimno visokoj razini kad

su u pitanju planirane aktivnosti kao i dinamika njihove implementacije. U zadnje tri godine izvršeno je više poslova preventivnih arheoloških istraživanja kao i zaštitnih arheoloških istraživanja na trasi Koridora 5C, te smo i na taj način uspješno dokazali višegodišnju suradnju.

**Koje su to radnje koje prethode arheološkom istraživanju?**

U pripremi arheoloških istraživanja najprije se priprema projektni zadatak za određenu trasu Koridora 5C, zatim se pristupa javnim nabavkama za odabir najpovoljnijeg izvođača navedenih i planiranih radova. Nakon što izvođač bude odabran, on dobiva projektiranu trasu i cestovni pojas za preventivno arheološko istraživanje koje je dužan uraditi u određenom vremenskom roku, što isto tako podrazumijeva i visoku stručnost arheološkog tima. Nakon što dobijemo Elaborat preventivnih arheoloških radova, isti se s popratnim aktom dostavlja JP Autoceste FBiH te ih se obavještava ukoliko na predmetnoj trasi ima ili nema arheološkog potencijala. Ukoliko ga nema, radovi se mogu nastaviti nesmetanom dinamikom, a ukoliko ga ima, onda se pristupa zaštitnim arheološkim istraživanjima.

**Koja je zakonska legislativa kad su u pitanju arheološka istraživanja u FBiH?**

Osnovna zakonska legislativa je Zakon o zaštiti i korištenju kulturno-istoriskog i prirodnog naslijeđa koji je donijela Skupština SR Bosne i Hercegovine iz 1985. godine. Osim toga Zakona vodimo se i Uredbom o prethodnih radova istražnog karaktera na dobrima koja su proglašena nacionalnim spomenicima Bosne i Hercegovine odlukom Komisije/Povjerenstva za zaštitu nacionalnih spomenika, uspostavljene Aneksom 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini na području Federacije Bosne i Hercegovine.

**Gdje se čuvaju artefakti koji se pronađu u toku arheoloških istraživanja ili iskopavanja za potrebe izgradnje autoceste i brzih cesta?**

Za sada svi artefakti koji su pronađeni u zadnje tri godine u sklopu preventivnih ili zaštitnih arheoloških istraživanja pohranjeni su u depou Instituta za arheologiju Univerziteta u Sarajevu gdje se još dodatno obrađuju, te će nakon toga biti pohranjeni na trajno čuvanje u neki od obližnjih muzeja koji za to imaju uvjete u blizini trase gdje su i pronađeni.

► Prof.dr. Adnan Kaljanac, rukovoditelj  
Instituta za arheologiju Filozofskog  
fakulteta Univerziteta u Sarajevu

**Kako arheologiju približiti javnosti u  
današnje vrijeme?**

Arheološka baština je u novije vrijeme uveliko integrirana u današnju javnost, ali nažalost dominantno u potpuno pogrešnoj formi kao detektovanje i prikupljanje artefakata od posebne baštinske i drugih vrijednosti. To je svakako posljedica ne samo razvoja tehnika pljačkanja arheoloških lokaliteta i trgovine tim predmetima već i stogodišnjim djelovanjem samih arheologa koji su potencirali predmetnu vrijednost nalaza, a ne krajnjeg cilja arheološke znanosti, konteksta i interpretacije prošlosti ljudskih zajednica.

**Za koje ste sve dionice autoceste i brzih cesta ste  
bili angažirani Vi i Vaš tim za provođenje preventivnih arheoloških istraživanja?**

Institut za arheologiju pri Filozofskom fakultetu Univerziteta u Sarajevu je do sada sa različitim partnerima učestvovao u istraživanjima dionica na prostoru Mostara, Zenice i brze ceste uz rijeku Lašvu na prostoru Viteza.

**Da li ste trenutno angažirani na nekom posebnom  
projektu vezano za istraživanja na budućoj trasi  
autoceste i brzih cesta?**

U ovom trenutku se izvode pripremni radovi za prospekcijska istraživanja na prostoru dionice Putnikovo Brdo – Medakovo u blizini Tešnja.

**Šta je po Vama do sada na preventivnim arheološkim istraživanjima i zaštiti arheoloških lokaliteta na budućoj trasi autoceste i brzih cesta bilo najzanimljivije otkriće?**

Iako su kolege imale veliki broj različitih nalaza izdvojio bih tu svakako višestruke ukope u tumulima koji ukazuju na porodični kontinuitet sahranjivanja nekoliko generacija.

**Kako teče proces preventivnih arheoloških istraživanja?**

Najveći dio ovog procesa podrazumijeva različite pripreme za terenski rad, od geodetskih, imovinsko-pravnih do odabira metodologije rada i upotrebe različitih aparata. Izlaskom na teren proces se obično zasniva na rekognosciranju vidljivih arheoloških



BILTEN JP AUTOCESTE FBiH

ostataka, probnim iskopavanjima u pojedinim zonama ili pak geofizičkim snimanjima i slično čime se izvrši označavanje i identifikiranje svih potencijalnih zona u kojim je zapažena prisutnost arheoloških ostataka. Svi ovi podaci se dostavljaju nadležnoj instituciji Federalnog zavoda za zaštitu spomenika i zatim se o daljim koracima i djelovanju prema lokalitetima odlučuje u nadležnim institucijama.

**Koje metode, alati, tehnike se koriste pri arheološkom istraživanju?**

Kao što je istaknuto, metodološki se svakom lokalitetu ili istraživanju pristupa individualno. Nemoguće je u svakoj situaciji pristupiti jednako metodološki te će, primjera radi, prospekcija prostora pokrivenog šumom podrazumijevati snimanja poput LiDAR-skih i ispitivanja većim brojem manjih sondažnih iskopa. Za razliku od ovoga na područjima sa dominantno kamenim terenom poput Hercegovine se početna evidentiranja vrše pregledom iz zraka i rekognosciranjem prolaskom cjelokupne površine i slično. Ovisno o ovim i brojnim drugim faktorima se donosi procjena da li neka od metoda i primjena različitih uređaja može pružiti više rezultata te se prema tome i pristupa samom terenskom radu.

**Za kraj, najzanimljivija anegdota sa terena...**

Anegdota? Mislim da je tu definitivno najzanimljivija činjenica da se na svakom lokalitetu, bez obzira o kojem dijelu Bosne i Hercegovine govorimo, postoji određeni “ćup sa zlatom” za koje mještani tvrde da su ga upravo tu ukopali ranije, ali se uslijed vremena ne sjećaju tačne pozicije.





# ZAŠTITA NA RADU VAŽNA JE SVIMA

---

**Danas zaštita na radu ima najvažniju ulogu uspješnog radnog procesa. Sistem zaštite na radu osigurava sigurnost i neprekinutost procesa, s naglaskom na kontinuirano praćenje i poboljšavanje. Dobro upravljanje rizicima za zaštitu zdravlja i sigurnost na radu od koristi je za sve: radnike, preduzeća i društvo.**

Bez adekvatne zaštite i svih mjera predostrožnosti koje propisuje zakon, drastično raste rizik od povreda, bolesti uzrokovanih radom pa čak i nezgoda sa smrtnim ishodom.

U građevini je važno pridržavati se svih mjera zaštite na radu od strane izvođača i radnika da bi se umanjile povrede na radnom mjestu. Pitali smo stručnjake za zdravlje i sigurnost u nadzornim timovima angažovanim na gradilištima autoceste na Koridoru 5C šta zaštita zdravlja i sigurnosti na radu podrazumijeva i kako se sprovodi.

---

**Tanja Glamočanin, stručnjak za zdravlje i sigurnost u nadzornom timu na poddionici Poprikuše - Nemila**

**Koja je uloga stručnjak za zdravlje i sigurnost u okviru nadzornog tima na gradilištima?**

Uloga stručnjaka za zaštitu na radu je da osigura pravilno upravljanje zaštitom zdravlja i sigurnošću na radu za sve sudionike koji su uključeni u implementaciji projekta.

**Zaštita na radu obavezna je i propisana zakonima. Možete li ukratko prikazati mjere, metode i načine koje su poduzete kako bi se ostvario veći učinak na sigurnost i zdravlje na radu na gradilištima?**

U skladu sa lokalnim zakonima i pravilnicima, stručnjak za zaštitu na radu će posebno osigurati da Izvođačevu upravljanje zdravljem i sigurnošću sadrži, ali i ne ograničiti na sljedeće:

- Izbjegavanje zdravstvenih i sigurnosnih rizika u građevinarstvu;
- Procjenu rizika koji se ne mogu izbjeći;
- Sprječavanje nesreća;
- Osposobljavanje radnike za siguran rad;
- Osiguravanje periodičnih ljekarskih pregleda radnika;
- Provođenje mjera za osiguranje prve pomoći;
- Omogućava korištenje i periodične preglede ličnih zaštitnih sredstava, opreme i sredstava za rad;
- Osigurava periodične preglede i ispitivanja fizičkih, hemijskih i bioloških štetnosti i mikroklimu u radnoj okolini;
- Provodi mjere zaštite od požara;
- Osigurava redovite sastanke sa svim sudionicima radi ispitivanja zdravstvenih i sigurnosnih pitanja.

**Koji su glavni rizici u radu i radnom okruženju za građevinske radnike angažovane na izgradnji autoceste na Koridoru 5C?**

Glavni rizici u radu na građevinarstvu je rad na mjestima sa povećanim rizikom (tj. radovi na visini, radovi u zemlji i pod zemljom, rad u blizini vode,...).

---

**Muhamed Plasto, stručnjak za zdravlje i sigurnost u nadzornom timu na poddionici Vranduk – Ponirak**

**Koja je uloga stručnjaka za zdravlje i sigurnost u okviru nadzornog tima na gradilištima?**

Nadzor građevinskih radova na gradilištima Koridora 5C obavlja se po sistemu FIDIC-a u skladu sa zahtjevima međunarodnih finansijskih institucija. Naravno, na snazi su i u praksi pravni osnovi iz domaćeg za-





**Proaktivnim djelovanjem kroz svakodnevni uvid na gradilištima ukazuje se na moguće opasnosti koje bi mogle izazvati neželjene događaje sa štetnim posljedicama**

konodavstva i to Zakon o građenju, Zakon o prostornom uređenju i dominantno Zakon o zaštiti na radu.

Aktivnosti koje obavlja lice iz oblasti zdravlja i sigurnosti su: pregled dokumentacije, pregled i odobranje planova iz oblasti zdravlja i sigurnosti koje izrađuje izvođač, blagovremeno obavještanje inženjera-koodinatora nadzora o pitanjima iz predmetne oblasti, praćenje na licu mjesta stanja po pitanju zdravlja i sigurnosti i ukazivanje na moguće opasnosti i proaktivno djelovanje da se preduprije eventualni neželjeni događaji.

**Zaštita na radu obavezna je i propisana zakonima. Možete li ukratko prikazati mjere, metode i načine koje su poduzete kako bi se ostvario veći učinak na sigurnost i zdravlje na radu na gradilištima?**

Pravni osnov za djelovanje na terenu je Zakon o zaštiti na radu koji obavezuje Izvođača da imenuje lice za zaštitu na radu. Takođe, neophodno je da donese pravne dokumente koji između ostalog definišu represivne mjere za kršenje propisanih normi iz oblasti zdravlja i sigurnosti.

Proaktivnim djelovanjem kroz svakodnevni uvid na gradilištima ukazuje se na moguće opasnosti koje bi mogle izazvati neželjene događaje sa štetnim posljedicama. Tu se prije svega misli na usmeno upozoravanje učesnika neposrednih izvršilaca, odnosno odgovornih lica, pismena upozorenja koja se konstatiraju u sedmičnim zapisnicima, praćenje otklonjenih neregularnosti na koje je ukazano. Ukoliko se Izvođač ogлуši na primjedbe obavještava se koordinator u vidu pismenih dopisa.

**Koji su glavni rizici u radu i radnom okruženju za građevinske radnike angažovane na izgradnji autoceste na Koridoru 5C?**

U dosadašnjoj praksi kao posebno opasni i rizični poslovi za građevinske radnike na terenu mogu se navesti oni koji su najčešće bili uzrok povređivanja kao i opći opasni i rizični poslovi iz ove oblasti:

- Kretanje po klizavim i zaleđenim površinama, što je bio čest uzrok povreda,
- Radovi u iskopima dubljim od 5 m ili u sipkom ili močvarnom terenu,
- Radovi na visini iznad tla na skelama koje nisu izrađene po propisima, što je česta pojava,
- Radovi sa kemijskim ili biološkim materijama,



- koje posebno ugrožavaju bezbjednost i zdravlje
- radnika ili pri kojima je prema propisima potreban zdravstveni nadzor kao što je upotreba raznih aditiva,
  - Radovi u blizini električnih vodova visokog napona, kao i upotreba nepropisno instaliranih električnih uređaja,
  - Radovi pri kojima prijeti opasnost od utapljanja, ukoliko se radi iznad vodenih površina i tokova,
  - Radovi sa eksplozivnim i lako zapaljivim materijama, što je slučaj u tunelogradnji i trasama uz upotrebu eksploziva gdje je dolazilo do eksplozija zatajenih mina, i povređivanja,
  - Radovi pri montaži ili demontaži teških dijelova i/ili sklopova, gdje je takođe dolazilo do povređivanja
  - Radovi uz tekući saobraćaj na putevima i željeznici, odroni na puteve javnog saobraćaja sa područja radova uslijed lošeg osiguranja,
  - Radovi pri napinjanju kablova u prednapregnutim betonskim i drugim konstrukcijama,
  - Radovi pri betoniranju, rezanju i obradi površina sa spravama pod visokim pritiskom, što je takođe bio slučaj povređivanja,
  - Loše urađeni i održavani putevi za kretanje angažirane opreme
  - Neželjeni događaji sa štetnim posljedicama mogu se desiti i u drugim okolnostima i po Zakonu o zaštiti na radu neophodno je uraditi procjenu rizika za svako radno mjesto koje će u budućnosti nadajmo se, preduprijeti neželjene događaje.

## Miralem Bećirović, stručnjak za zdravlje i sigurnost u nadzornom timu na poddionici Ponirak-Vraca

### Koja je uloga stručnjak za zdravlje i sigurnost u okviru nadzornog tima na gradilištima?

Nadzorni inženjer za sigurnost i zaštitu na radu je odgovoran za kontrolu provođenja programa zaštite zdravlja i sigurnosti sadržanog u Elaboratu kojeg izrađuje Izvođač a odobrava Inženjer i ima pravo da traži od Izvođača potpunu primjenu mjera zaštite propisanih u Elaboratu o uređenju gradilišta sa mjerama zaštite na radu uz korištenje instrumenata obustave aktivnosti Izvođača dok se ne postignu sigurni uslovi za rad. Nadzorni inženjer insistira na

dosljednoj primjeni Zakona o zaštiti na radu („Službene novine FBiH“ br.79/20) koji propisuje sve potrebne mjere zaštite na radu.

### Zaštita na radu obavezna je i propisana zakonima. Možete li ukratko prikazati mjere, metode i načine koje su poduzete kako bi se ostvario veći učinak na sigurnost i zdravlje na radu na gradilištima?

Nadzorni inženjer za zdravlje i sigurnost svakodnevno obilazi gradilište i preduzima niz preventivnih mjera, sve u cilju veće sigurnosti i zaštite na radu. U slučajevima manjih kršenja propisa zaštite na radu Nadzorni inženjer na terenu usmeno opominje izvođača, teže kršenje propisa zaštite na radu vrši upis u građevinski dnevnik, SWR obrazac, dopis Izvođaču i Investitoru.

Izvođač redovno provodi obuku i provjeru znanja iz oblasti zaštite na radu i zaštite od požara gdje su radnici Izvođača prošli obuku i provjeru znanja a sve u skladu sa Zakonom o zaštiti na radu („Službene novine FBiH“ br.79/20) i Zakonom o zaštiti od požara i vatrogastvu („Službene novine FBiH“ br. 64/09)

Izvođač radova je po Zakonu o zaštiti na radu (Službene novine FBiH br.79/20)

### Član 22. obavezan:

- Organizirati poslove sigurnosti i zaštite zdravlja na radu
- Osigura radnicima sredstva i opremu lične zaštite i njihovo korištenje
- Donijeti interni akt o zaštiti na radu
- Osposobljavati radnike za siguran rad
- Unapređuje sigurnost i zaštitu zdravlja na radu

### Član 50. (Pravo na sigurne i zdrave uvjete rada)

- Radnik ima pravo na sigurne i zdrave uvjete rada
- Radni okoliš i sredstva za rad se moraju s obzirom na prirodu posla biti sigurni za radnike i ne smiju ugroziti njihovo zdravlje.

Dosljednim provođenjem zakona Nadzorni inženjer je kod Izvođača obezbijedio uslove za siguran rad na gradilištu.

- Nadzorni inženjer insistira na dosljednom provođenju sledećih zakona na gradilištu:
- Uredbe o uređenju gradilišta, obaveznoj doku-

- mentaciji na gradilištu i sudionicima u građenju
- („službene novine Federacije BiH“, br. 48/09) a prema članu 5. I 7.
- Zakona o zaštiti na radu („Službene novine FBiH“ br. 79/20)
- Zakona o rudarstvu FBiH („Službene novine Federacije BiH“, br. 26/10)
- Zakona o prometu eksplozivnih materija, zapaljivih tečnosti i gasova („Službeni list SR BiH“ br. 38/89 i 36/90) i Zakonom o zaštiti od požara i vatrogastvu FBiH („Službene novine FBiH“, br. 64/09)
- Na osnovu ostalih podzakonskih akata iz oblasti građevinarstva, rudarstva, elektro struke, zaštite na radu Izvođač je obezbijedio svu potrebnu dokumentaciju propisanu navedenim zakonima i uredbama.

Dosljednim provođenjem ovih zakona i uredbi Nadzorni inženjer je redovnim obilaskom i kontrolom provođenja mjera zaštite na radu na gradilištu obezbijedio je da Izvođač izvodi radove poštujući zakone, sprovodi zakonom propisane mjere zaštite na radu i obezbijedi siguran rad za sve radnike na gradilištu.

### **Koji su glavni rizici u radu i radnom okruženju za građevinske radnike angažovane na izgradnji autoceste na Koridoru 5C?**

Glavni rizici u radu i radnom okruženju za građevinske radnike angažovane na izgradnji autoceste na Koridoru 5C su:

Zemljani radovi, kopanje rovova i kanala, široki iskopi, kopanje bunara, šahtova i jama, građenje puteva, građenje potpornih zidova i propusta, građenje mostova, građenje tunela, rad sa građevinskim strojevima i uređajima, rad na skelama, rad na betoniranju, armirački radovi, rad sa ručnim i mehaniziranim alatom, rad sa dizalicama za prenošenje građevinskog materijala.

Izvođač provodi mjere zaštite na radu poštujući sljedeća opća načela prevencije:

- Procjena rizika
- Izbjegavanje rizika
- Sprječavanje rizika
- Otklanjanje rizika na njihovom izvoru

## **Samir Mujagić, stručnjak zaštite na radu u nadzornom timu na poddionice Tarčin - Ivan, Lot-2 Tunel Ivan**

### **Koja je uloga stručnjak za zdravlje i sigurnost u okviru nadzornog tima na gradilištima?**

Uloga stručnjaka za zdravlje i sigurnost na radu je da:

- Pregleda i odobrava plan zaštite na radu koji je izradio Izvođač i da traži da se u plan zaštite uključe i provedu mjere zaštite sa posebnim osvrtom na rad sa neeksplozivnim minama, postavljanje zaštitnih ograda i znakova upozorenja na kritična mjesta, kretanje vozila gradilišnim putevima, rad na visini, rad u skućenom prostoru, rad sa opasnim materijama, upravljanje rizicima od udar električne struje, prevencija iznenadnog odrona materijala, odgovor na biološke opasnosti i zdravstvenu zaštitu radnika;
- Povremeno informiše inženjera o stanju zaštite na radu;
- Prati stanje na gradilištu kako bi informisao Inženjera o bilo kojem događaju koji može negativno uticati zdravlje i sigurnost radnika;
- Učestvuje u izradi mjesečnog izvještaja o napretku radova.

### **Zaštita na radu obavezna je i propisana zakonima. Možete li ukratko prikazati mjere, metode i načine koje su poduzete kako bi se ostvario veći učinak na sigurnost i zdravlje na radu na gradilištima?**

- Mjere koje se poduzimaju od strane Izvođača i zahtijevaju od strane Nadzora su:
- Svi radnici su upoznati sa pravima i obavezama u provođenju mjera zaštite na radu;
- Svi radnici su prije otpočinjanja radova na svom radnom mjestu upoznati sa opasnostima rada na radnom mjestu;
- Svi radnici moraju biti psihički i fizički spremni za rad na radnom mjestu;
- Svi radnici moraju zadužiti i koristiti lična zaštitna sredstva;
- Rukovodeće osoblje poduzima mjere definisane u elaboratu o uređenju gradilišta i u Zakonu o zaštiti na radu;



- Tehnički rukovodilac radilišta izvještava mjesečno službu zaštite na radu o stanju zaštite na radu i poduzetim mjerama;
- Redovno se vodi knjiga evidencije o povredama na radu i analiziraju uzroci povreda na radu;
- Sve mašine i alati na gradilištu imaju validne upotrebne dozvole;
- Svi aparati za gašenje požara su pregledani od strane ovlaštene ustanove;
- Svi ormarići za prvu pomoć su postavljeni na propisana mjesta;
- Dovoljan broj radnika je osposobljen za pružanje prve pomoći;
- Dovoljan broj radnika je osposobljen za početno gašenje požara;
- Postavljanje znakova obavještanja, znakova upozorenja i znakova zabrane i postavljanje ograde na opasnim dijelovima gradilišta;
- Rukovođeće osoblje na gradilištu mora imati položen stručni ispit za tehničko rukovođenje;
- Izvođač koristi metodu redovnog obilaska gradilišta, kontrole provođenja mjera i sankcionisanja nepoštivanja mjera.

**Dosljednim provođenjem ovih zakona i uredbi Nadzorni inženjer je redovnim obilaskom i kontrolom provođenja mjera zaštite na radu na gradilištu obezbijedio je da Izvođač izvodi radove poštujući zakone, sprovodi zakonom propisane mjere zaštite na radu i obezbijedi siguran rad za sve radnike na gradilištu**





**Koji su glavni rizici u radu i radnom okruženju za građevinske radnike angažovane na izgradnji autoceste na Koridoru 5C?**

Glavni rizici pri izvođenju radova su:

- Opasnost od pada sa visine
- Opasnost od pada u dubinu
- Opasnost od odrona materijala
- Opasnost od udara električne energije
- Opasnost od prodora vode
- Opasnost od udisanja prašine
- Opasnost od nastanka požara i eksplozije
- Opasnost od uticaja buke i vibracija
- Opasnost od kontakta sa vozilom
- Opasnost od rad sa asfaltom

---

**Sanda Zorić, stručnjak za zdravlje i sigurnost u nadzornom timu na poddionici Počitelj - Zvirovići**

**Koja je uloga stručnjak za zdravlje i sigurnost u okviru nadzornog tima na gradilištima?**

Uloga stručnjaka za zdravlje i sigurnost u okviru Nadzornog tima je u prvom redu praćenje zdravlja

i sigurnosti na gradilištu kako bi savjetovao predstavnika inženjera - koordinatora nadzora o bilo kojem događaju koji bi mogao stvoriti smetnje ili poremećaje na gradilištu; Stručnjak za zdravlje i sigurnost provjerava i odobrava Plan zaštite zdravlja i sigurnosti koje priprema Izvođač, pravovremeno informira predstavnika inženjera - koordinatora nadzora o problemima zaštite na radu i statusu na licu mjesta.

**Zaštita na radu obavezna je i propisana zakonima. Možete li ukratko prikazati mjere, metode i načine koje su poduzete kako bi se ostvario veći učinak na sigurnost i zdravlje na radu na gradilištima?**

Praćenje provedbe mjera zaštite na radu se izvršava na temelju zakonski propisane dokumentacije (Plan organizacije gradilišta, Elaborat o uređenju gradilišta), te ostale dokumentacije propisane zakonom, podzakonskom aktima i zahtjevima propisanim Ugovorom o gradnji (Plan zaštite i zdravlja).

**Praćenje opreme i radnika na gradilištu** - Izvođač redovito (dvotjedne informacije o osoblju i strojevima na gradilištima) dostavlja ažurirane popise strojeva i popise radnika na gradilištu. Popis sadrži sve informacije vezane uz strojeve uključujući tehničke informacije i sigurnosne informacije vezane uz datume pregleda. Popis radnika sadrži informacije vezane

za obuku i radno mjesto. Dnevni popis radnika i strojeva također se dostavlja svakodnevno. Svrha ove liste je svakodnevna provedba mjera sigurnosti vezano za radnika i strojeva na gradilištu.

**Praćenje stanja po pitanju osobne zaštitne opreme** – Osobna zaštitna oprema je propisana u sigurnosnoj dokumentaciji i svi sudionici na gradilištu dužni su minimalno nositi zaštitne cipele, reflektirajući prsluk i zaštitnu kacigu. Dodatna osobna zaštitna oprema propisana je za radnike u skladu sa sigurnosnim rizikom na različitim pozicijama. Inspekcije na gradilištu provode se svakodnevno, a Izvođač provodi aktivnosti na smanjenju sigurnosnog rizika vezanog uz osobnu zaštitnu opremu.

**Praćenje rizika na radnom mjestu i izvještavanje** - Praćenje sigurnosnih pravila i mjera provodi se kontinuirano, svakodnevni pregledi na gradilištu. Kada se primijeti sigurnosni rizik sačinjava se izvještaj o kršenju mjera sigurnosti koji se dostavlja Izvođaču sa rokom za otklanjanje. Izvođač je dužan podnijeti prijedlog korektivnih radnji, a Inženjer prati aktivnosti nakon odobrenja predloženog rješenja sve do otklanjanja. Vodi se registar dostavljenih izvještaja o kršenju mjera sigurnosti, te se Izvođaču dostavljaju službeni dopisi ukoliko se radi o ponovljenim aktivnostima koje nisu u skladu sa mjerama sigurnosti propisanim u zakonskoj regulativi, dostavljenim dokumentima i odredbama Ugovora.

**Koji su glavni rizici u radu i radnom okruženju za građevinske radnike angažovane na izgradnji autoceste na Koridoru 5C?**

Glavni rizici na gradilištu, odnosno najveća vjerovatnoća nastanka povrede, oboljenja ili oštećenja zdravlja radnika usljed opasnosti su prilikom rada na visini, rad na otvorenom u nepovoljnim mikroklimatskim uvjetima rada, radovi na poslovima miniranja, radovi u tunelu, radovi pri kojima se rukuje građevinskim strojevima, radovi gdje su radnici izloženi povećanoj buci, kemijskim štetnostima itd.

S obzirom da se radi o radnim mjestima koje se u najvećoj mjeri svrstavaju u radna mjesta sa posebnim uvjetima rada, nužna je prevencija u smislu da svaka planirana, odnosno preduzeta mjera u svakoj fazi rada na gradilištu ima za cilj sprječavanje ili smanjenje rizika na radu.

**Glavni rizici na gradilištu, odnosno najveća vjerovatnoća nastanka povrede, oboljenja ili oštećenja zdravlja radnika usljed opasnosti su prilikom rada na visini, rad na otvorenom u nepovoljnim mikroklimatskim uvjetima rada, radovi na poslovima miniranja, radovi u tunelu, radovi pri kojima se rukuje građevinskim strojevima, radovi gdje su radnici izloženi povećanoj buci, kemijskim štetnostima itd.**

Sve mjere vezane za različite vrste opasnosti, npr. ograđivanje svih mjesta visine od 1 m, svi radnici koji rade na visini moraju nositi sigurnosni pojas, na navedenim radnim mjestima mogu biti samo radnici koji imaju liječnički pregled za radove na visini moraju biti propisane Planovima i službenim dokumentima, te kao takva, implementirana u cijelosti.

U slučajevima kada se pojavi rizik koji je naknadno prepoznat, bilo zbog izmjene u tehnologiji radova ili različitog opsega radova obavezno se vrši dopuna ranije dostavljene i odobrene dokumentacije, te se po istome poduzimaju mjere propisane zakonom i podzakonskim aktima. zdravlja i sigurnosti.



Sasvim lično

# PARALELNI INTERVJU

*Samra Imamović*  
viši stručni saradnik za  
studije i projektovanje

*Marijana Prkačin Goluža*  
viši stručni suradnik za  
studije i projektiranje



## Posao

### Možete li u par rečenica da predstavite svoju poziciju u Autocestama FBiH?

Radim u sektoru za projektiranje i građenje desetu godinu. Kao bivša stipendistica počela sam na mjestu pripravnice, zatim kao mlada stručna suradnica, stručna suradnica i trenutno sam na mjestu više stručne suradnice za studije i projektiranje. Osnovna aktivnost na mom radnom mjestu je vođenje ugovora za izradu projektne dokumentacije, praćenje i upravljanje aktivnostima na projektu koje će rezultirati što kvalitetnijom projektnom dokumentacijom. Pored navedenog, sudjelujem u postupcima nabavke projektne dokumentacije, kroz planiranje, te izradu tenderske dokumentacije.

### Opišite kako izgleda jedan Vaš radni dan?

Radni dan započinjem u 6:00h, vozim 32km do radnog mjesta. Početak dana je uvijek u uredu u Mostaru i počinje uobičajenim aktivnostima poput pregleda elektronske pošte, izrade dopisa i pripreme za unaprijed isplanirane aktivnosti u tome danu. Ostatak dana provedem na radnim sastancima, terenskim aktivnostima ili u raznim aktivnostima vezanim za pripremu, izradu i kontrolu projektne dokumentacije. Ovo radno mjesto podrazumijeva čestu suradnju s institucijama nadležnim za izdavanje suglasnosti i dozvola potrebnih za izgradnju autocesta i brzih cesta pa kao voditelj projekta činim sponu između projektanata, ostalih članova iz tima JPAC, nadležnih institucija i revidenata. Sve te aktivnosti podrazumijevaju svakodnevnu koordinaciju i posvećenost bilo da se susretnemo sa značajnim ili sitnim preprekama ili da sve ide prema planu.

### Šta najviše volite u svom poslu?

Iako je građevinarstvo tehnička struka, na mom radnom mjestu zahtjeva se još i kreativnost, menadžerske sposobnosti i dobra organizacija. Upravo to najviše volim u svom poslu.

### Kako izgleda radna atmosfera u vašem sektoru?

Radna atmosfera u našem sektoru je različita ovisno od odjela. Razlikuje se ovisno o karakteru inženjera u pojedinom odjelu i samom voditelju odjela. Preferiram suradnju s dobrim inženjerima jer se tada radi i u dobroj atmosferi.

## Posao

### Možete li u par rečenica da predstavite svoju poziciju u Autocestama FBiH?

U Autocestama FBiH, ured u Sarajevu, Sektoru za projektovanje i građenje, radim od 2010. godine. Moje radno mjesto je Viši stručni saradnik za projektovanje i građenje u službi za dokumentaciju. Osnovni radni zadaci koje obavljam su vođenje ugovora za izradu projektne dokumentacije, kako sa stručnog tako i sa pravnog aspekta. Također, jedna od radnih aktivnosti je učestvovanje postupcima javnih nabavki kao aktivni član komisija.

### Opišite kako izgleda jedan Vaš radni dan?

Moj svaki dan počinje veoma rano, jer sam uvjeren da je rano buđenje jedno od moćnijih oružja s kojim ljudi mogu da raspolažu. Dolazim na posao u 08:00h i tada počinju moje poslovne radne aktivnosti, pregled elektronske pošte, kontakti sa projektantima, izrada potrebnih dopisa i ostale aktivnosti koje su vezane za moj opis posla. Zadaci za radni dan su uslovljeni potrebama koje voditelj projekta mora da obavi: komunikacija sa projektantima, radni sastanci sa ostalim kolegama iz Autocesta sa ciljem poboljšavanja kvaliteta projektne dokumentacije koja je u izradi, saradnja sa institucijama nadležnim za izdavanje saglasnosti i sl.

### Šta najviše volite u svom poslu?

Volim kada uspijem riješiti svaki problem koji se javi na poslu na način zadovoljavajući za sve uključene strane.

### Kako izgleda radna atmosfera u vašem sektoru?

U Službi za dokumentaciju koja je dio Sektora za projektovanje i građenje zajedničke probleme rješavamo preko telefona, e-mailova ili direktnim kontaktima sa kolegama na poslu, na efikasan i veoma korektan način.

## Građevinski inženjer/inženjerka

### Kako biste opisali dobrog građevinskog inženjera/inženjerku?

Za mene, dobar inženjer je onaj koji na startu može da predvidi sve moguće probleme koji se mogu javiti u njegovom poslu, pronađe nekoliko rješenja i izabere ono koje je najpovoljnije u tom trenutku. Normalno, mora biti veoma dobro organizovan kako na poslu tako i u privatnom životu. Sve ovo



Samra



Marijana

## Građevinski inženjer/inženjerka

**Kako biste opisali dobrog građevinskog inženjera/inženjerku?**

To vam je posebna vrsta! :) Vole svoju struku, marljivi su, posvećeni tome što rade, rado uče od drugih, ali i rado dijele stečeno znanje, realni, jednostavni za komunikaciju i suradnju, imaju čvrste argumentirane stavove i drže do riječi. I naravno poštenje im je kruna svih vrlina.

**Kakva je vaša saradnja sa kolegama iz sektora?**

S većinom kolega imam izuzetno dobru poslovnu suradnju, neke smatram i prijateljima, neke jako poštujem, a s vrlo malim brojem kolega surađujem samo jer mi to nalaže opis posla.

**Da li biste vašoj djeci preporučili da budu inženjeri/inženjerke kad porastu?**

Bila bih jako ponosna kada bih moj sin odabrao istu struku, ali pustit ću mu da sam odabere kao što sam i ja učinila.

**Na koji način sebe motivirate, ako nekad ne ide sve po planu?**

Inače me motiviraju sitnice koje uspijem promijeniti

podrazumijeva konstantno učenje i napredovanje u znanju tokom života. Podrazumijeva se da mora biti moralan, pošten, komunikativan, nepotkupljiv, spreman za razmjenu znanja sa svima kojima je to potrebno, biti timski igrač, a po potrebi individualac kada to posao zahtjeva od njega, imati svoj stav potkrepljen znanjem i iskustvom, ali koji se može izmijeniti samo nakon jake argumentacije.

**Kakva je vaša saradnja sa kolegama iz sektora?**

Sa kolegama iz Služba za dokumentaciju surađujem odlično, i privatno i poslovno, dok je saradnja sa kolegama iz Službe za građenje bazirana na korektnim profesionalnim odnosima.

**Da li biste vašoj djeci preporučili da budu inženjeri/inženjerke kad porastu?**

Da. Stariji sin je magistar građevine i radi kao voditelj gradilišta na izgradnji trafostanica u Tanzaniji, a drugi sin je magistar mašinstva i radi kao viši asistent na Mašinskom fakultetu u Sarajevu. A i muž je magistar građevine, tako da smo mi u suštini inženjerska porodica.

**Na koji način sebe motivirate, ako nekad ne ide sve po planu?**

Pokušam da se opustim na jedan od ovih načina: popijem kafu, prošetam pola sata, razgovaram sa nekim na telefon ko mi u tom trenutku padne na pamet, a onda nakon toga pokušavam sagledati problem na druge načine, pokušavajući nemotivisanost izbaciti raznovrsnošću posmatranjem problema iz više uglova, jer je poznato da svaki problem mora da ima svoje rješenje.

**Da li je bilo izazovnih situacija?**

Građevinarstvo i svi poslovi direktno vezano za njega predstavljaju kreativnost, stvaranje. Svako stvaranje nosi u sebi određene izazove, jer nastaje nešto novo do tada nepostojeće. Cijeli moj profesionalni život je vezan za građevinarstvo u njegovim mnogim segmentima (projektovanje, nadzor, projekt menadžer) te je shodno tome bilo mnogo izazovnih situacija u karijeri.

## Privatno

**Kad ste bili mali o kojoj karijeri ste maštali?**

Željela sam da budem astronaut, da putujem svemirom.

na bolje. Život me naučio da su i najbolje i najdetaljnije napravljeni planovi podložni izmjenama koje često daju bolji rezultat od planiranog. Pokušavam dati najbolje od sebe i izvući najbolje iz situacije u kojoj se nađem.

Kao inženjerka zadovoljna sam svakim pa i najsitnijim napretkom na projektu ili u postupku pripreme projekta na koji sam pozitivno utjecala. Posebno me motivira dobar timski rad i suradnja s kvalitetnim ljudima i dobrim inženjerima. A kada ne ide po planu nastojim izvući maksimum iz novonastale situacije.

#### Da li je bilo izazovnih situacija?

Da, često. Što zbog same prirode posla, što zbog prirode ljudi s kojima sam surađivala. Smatram da su me takve situacije izgradile i kao osobu i kao inženjerku.

## Privatno

#### Kad ste bili mali o kojoj karijeri ste maštali?

Od malena sam voljela matematiku i fiziku pa sam maštala da ću biti profesorica matematike i fizike. Za maturalni rad u gimnaziji sam radila temu iz nacrtne geometrije, koja je presudila u odluci i upisu studija građevinarstva.

#### Da li za sebe možete da kažete da ste uspeli u životu?

Za mene uspjeti u životu znači biti sretan. Tako da sam izuzetno uspješna.

#### Kako ste vi doživjeli protekli period?

Razdoblje pandemije je za mene bilo razdoblje velikih i teških odluka. Mogu reći da me ovo razdoblje naučilo poredati prioritete u životu. Isto tako mi je donijelo više slobodnog vremena i mogućnost bavljenja hobijima koje sam zapostavila.

#### Najsretniji dan u životu?

Dan kada sam posvojila svog sina.

#### Vaš životni moto?

Budi ono što je najteže-budi čovjek!

#### I, na kraju, kako biste opisali sagovornicu?

Dobra inženjerka, snažna žena, osoba od riječi, moralna i iskrena.

#### Da li za sebe možete da kažete da ste uspeli u životu?

Mogu. Imam 35 godina sretnog braka, troje moralne čestite djece i profesionalni uspjeh (odgovorni projektant niza grandioznih objekata kao što su TE Obrenovac, 35 trafo stanica širom svijeta, deset malih HE i niz drugih, projekt menadžer za niz dionica na Koridoru 5C, sudski vještak za građevinarstvo i geotehniku sa preko 300 riješenih predmeta).

#### Kako ste vi doživjeli protekli period?

O prošlosti ne razmišljam jer se ne može izmijeniti. Smatram da sam u prethodnom periodu donosila dosta dobrih odluka. O lošim odlukama ne želim ni razmišljati, osim da trebaju služiti kao pouka za buduće situacije.

#### Najsretniji dan u životu?

U životu ima više vrlo sretnih dana, kao što su: završetak fakulteta, prestanak rata, zapošljavanje, udaja, rođenje djece, ...

#### Vaš životni moto?

Iskoristi život prije smrti, zdravlje prije bolesti, slobodno vrijeme prije zauzetost, mladost prije starosti. Nemoj željeti i činiti drugom ono što ne bi htio sebi. I na kraju moram citirati dio najpoznatije pjesme svih vremena "My Way" Franka Sinatra.

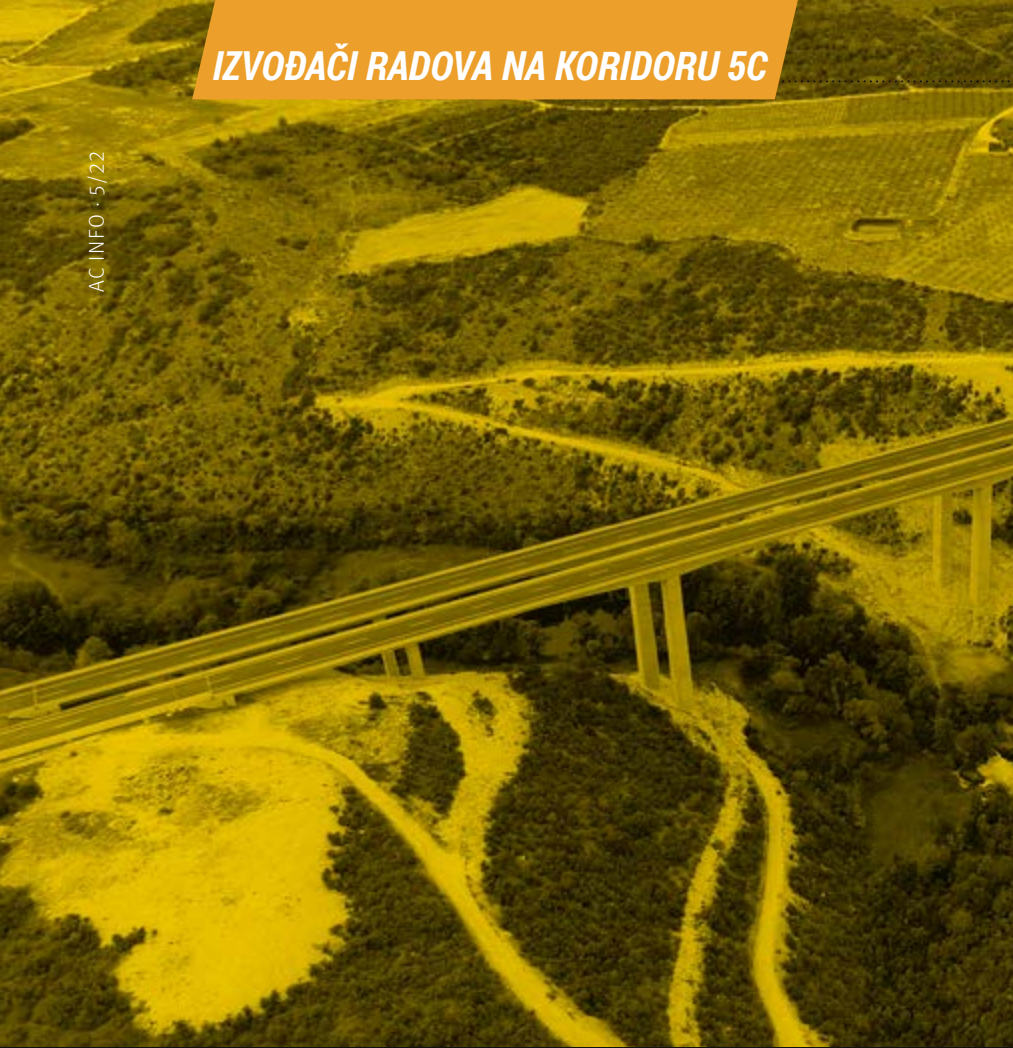
*Volio sam, smijao se i plakao  
Imao sam svoj udio, svoju dozu gubitaka  
I sad, kad suze odlaze  
Nalazim to sve zabavnim  
Kad pomislim, napravio sam sve to, i – smijem  
li dodati  
Ne na skroman način  
«Oh ne, oh ne, ne ja  
Činio sam to na svoj način»*

*Jer što je čovjek? Što on ima?  
Ako ne sebe, nema ništa  
Da kaže stvari koje istinski osjeća  
A ne riječi onoga koji kleči  
Zapisnik pokazuje, primao sam udarce  
I činio to na svoj način*

#### I, na kraju, kako biste opisali sagovornicu?

Vrijedna, poštena, moralna, sposobna i odgovorna u poslu.





# HERING D.D. ŠIROKI BRIJEG

za projektiranje i graditeljstvo





**Firma Hering d.d. Široki Brijeg sudjeluje kao izvođač radova na izgradnji Koridora 5C u BiH, ali uspješno posluje i u zemljama u okruženju. Možete li nam predstaviti svoju firmu i navesti neke značajnije projekte na kojima ste radili?**

Poduzeće HERING d.d. započelo je s radom 1995. godine. Osnovne djelatnosti društava su gradnja objekata niskogradnje, podizanje zgrada visokogradnje, održavanje objekata, izgradnja krovnih konstrukcija i krovova, hidrograđevnih objekata, proizvodnja betonskih proizvoda za građevinarstvo – prefabricirani elementi.

Naročito ističemo gradnju inženjerskih konstrukcija koje podrazumijevaju tehnološke procese gradnje za koje posjedujemo znanje i opremu (prednapinjanje kod monolitne i montažne gradnje, izgradnja mostova i vijadukata tehnologijom konzolne gradnje, taktna izgradnja na fiksnoj skeli, taktna izgradnja na pokretnoj MSS skeli...).

Također se bavimo proizvodnjom betona i asfalta, te pružanjem konzultantskih usluga i izrade projekata sukladno zakonskoj regulativi u BiH i HR.

Dosada smo realizirali brojne projekte na području Bosne i Hercegovine, Republike Hrvatske i Sjeverne Makedonije, a želja nam je i proširenje tržišta. Lista naših referenca je zaista duga, ali svakako vrijedi istaknuti projekte: Izgradnja međunarodnog mosta Svilaj preko rijeke Save; Izgradnja mostova Studenčica i Trebižat u sklopu izgradnje autoputa; Sanacija vodopada i bučnice rijeke Plive u Jajcu; Izgradnja mosta u Sutini, preko rijeke Neretve; Izgradnja autoceste na Koridoru 5C, i to nekoliko poddionica: Kakanj – Bilješevo, Drivuša – Klopče i Buna – Počitelj, Izgradnja autoceste u Makedoniji, dionica Kičevo Ohrid; Izgradnja oko 20 objekata istarskog Y, izgradnja sportske dvorane u Zadru, izgradnja brojnih objekata na autocesti u hrvatskoj počevši od Šibenika, pa sve do Ploča.

**Trenutno ste izvođač radova na izgradnji autoceste na dionici Vranduk – Ponirak i podizvođač na poddionici Počitelj – Zvirovići (LOT 2), most Počitelj. Koliko su navedene poddionice zahtjevne u tehničkom smislu i kako ste zadovoljni dinamikom radova?**

Na dionici Vranduk - Ponirak smo u predviđenom Ugovornom roku izveli dva konzolna mosta, te dva







## O zahtjevnosti izradnje mosta Počitelj u tehničkom smislu dovoljno govore podatci da se radi o najdužem mostu na koridoru 5C, ukupne dužine 1006,60 m

vijadukta. Paralelno se izvode radovi i na tunelu Vradnuk, gdje je izvršen proboj, te se radi betoniranje sekundarne obloge desne tunelske cijevi. U lijevoj tunelskoj cijevi preostalo je još 15 metara do završetka proboja podzemnog iskopa. Na dinamiku radova tunela utjecala je izmjena projekta na portalima tunela, uzrokovana zatečenim geološkim uvjetima. Nakon rješavanja ovih tehničkih problema, zadovoljni smo dinamikom izvođenja radova.

O zahtjevnosti izradnje mosta Počitelj u tehničkom smislu dovoljno govore podatci da se radi o najdužem mostu na koridoru 5C, ukupne dužine 1006,60 m, sa najvišim stubom visine 97 m. Faktor koji dodatno povećava kompleksnost objekta je i taj što se na jednom mostu nalaze oba kolovoza autoceste. Iz tog razloga je bilo potrebno isprojektirati i izraditi skelu i oplatu prilagođenu točno za ovaj projekat. Kompleksnost projekta povećava i blizina željezničke pruge, te otežan pristup pojedinim pozicijama

radova. Na dinamiku izvođenja radova, velik utjecaj je imalo neslaganje geoloških parametara predviđenih glavnim projektom i stvarno zatečenog stanja. Trenutačni presjek radova je takav da je potrebno naglasiti stubna mjesta S3 i S4 gdje je u fazi izrada segmenata rasponske konstrukcije, te S2 i S5 gdje se izvode bazni segmenti rasponske konstrukcije.

**Pandemija koronavirusa je uzrokovala gospodarski pad, pogodila sve sektore gospodarstva i donekle usporila gradnju velikih infrastrukturnih projekata. Kako se Vaša firma nosila s novonastalom situacijom i kako ste uspjeli opstati uslijed koronakrize?**

Pojavom koronavirusa u Bosni i Hercegovini, oformili smo tim čija je zadaća bila izrada kriznih planova u slučaju pojave pozitivnih slučajeva u Upravi i na projektima. U vrijeme kad je bila obvezna izolacija za sve kontakte osobe pozitivne na korona virus, napravili smo procedure koje su





nam omogućile da ne zatvaramo gradilišta nego da sa dijelom radnika održimo proces rada i radimo koliko je moguće u tim uvjetima. Uprava je odobrila dodatna novčana sredstva koja su se uložila u najam dodatnih smještaja za radnike (izolacijski smještaj), PCR i antigenska testiranja radnika, kupovinu dezinfekcijskih sredstava i sredstava za osobnu higijenu.

Koronavirus je poremetila i blagovremenu nabavku potrebnih materijala i opreme, što je značajno uticalo na pojedine procese rada, i još uvijek utiče jer su se generalno na svijetskom tržištu poremetili procesi dobave materijala i opreme i znatno produžili rokovi isporuke. Potrebne dobave materijala i opreme sada pokušavamo isplanirati znatno ranije uzimajući navedeno u obzir.

Svi uloženi naponi su imali efekat održanja kontinuiteta proizvodnog procesa i radnih mjesta u zate-

ženim uvjetima i smatramo da smo dobrim dijelom u tome i uspjeli.

**Kakvi su vaši planovi za budućnost, da li se vidite i u budućim projektima izgradnje važnih infrastrukturnih projekata u BiH i u inozemstvu?**

Važni infrastrukturni projekti u BiH i okruženju zasigurno će i u budućnosti biti u našem fokusu poslovanja. Ono što svakako ostaje naš prioritet su kadrovi i ulaganje u nove tehnologije. Sa trenutno uposlenih oko 50 inženjera građevinarstva, usmjerni smo na razvoj ljudskih resursa i edukaciju kadrova. Sve izazove koji su trenutno pred nama i koji će nas u budućnosti dočekati, koristit ćemo za napredak, kako bi i dalje ostali u samom vrhu BH građevinarstva.



# TOP 5 PROJEKATA U IZGRADNJI

## FOTO I KRATKE INFORMACIJE



1/5

### MOST POČITELJ

NALAZI SE NA PODDIONICI  
POČITELJ - ZVIROVIĆI.

Riječ je o velikom impresivnom mostu i kada bude izgrađen, ovaj most, će u konačnici biti dug 980 metara, a ujedno će i bit najvišičiji most na Koridoru 5C, čiji stubovi mosta kojim se prelazi rijeka Neretva iznose 97 m.





2/5

## PETLJA POČITELJ

NALAZI SE NA PODDIONICI  
POČITELJ - ZVIROVIĆI.

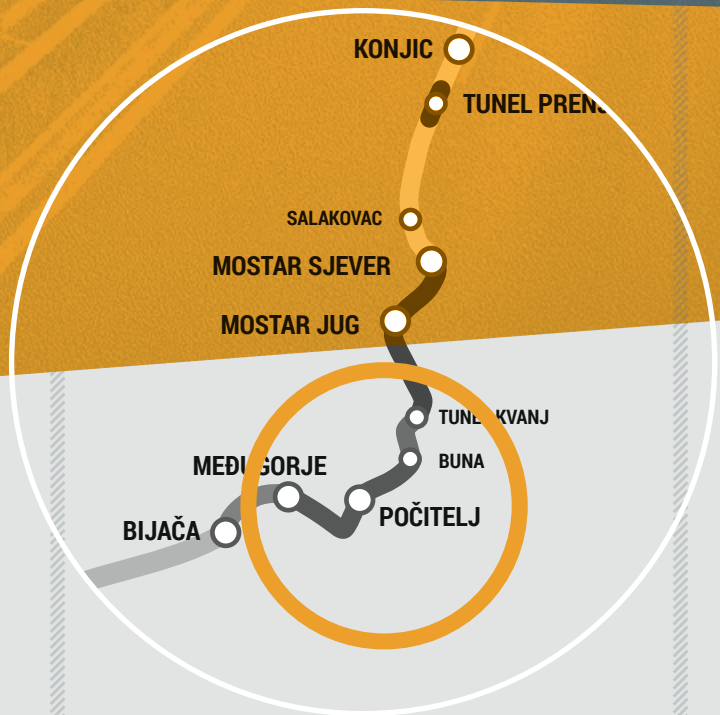
Lokacija petlje Počitelj je uslovljena prostornim uvjetima i blizinom planiranog inter-regionalnog čvora za povezivanje Koridora 5c i Jadransko-jonske autoceste. Petlja obuhvata autocestu i četiri kraka (rampe) koje su podijeljene na sljedeći način:

Krak 1 (Mostar - Čapljina-Stolac-Trebinje-Gr. Crne Gore)

Krak 2 (Čapljina-Stolac-Trebinje-Gr. Crne Gore - Bijača (Gr. R.Hrvatske))

Krak 3 (Bijača (Gr. R.Hrvatske) - Čapljina-Stolac-Trebinje-Gr. Crne Gore)

Krak 4 (Čapljina-Stolac-Trebinje-Gr. Crne Gore - Mostar).



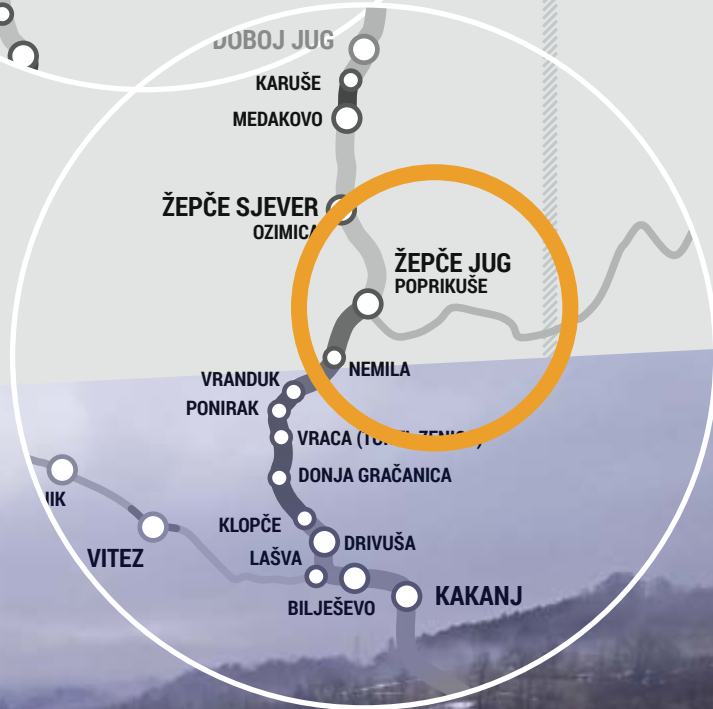
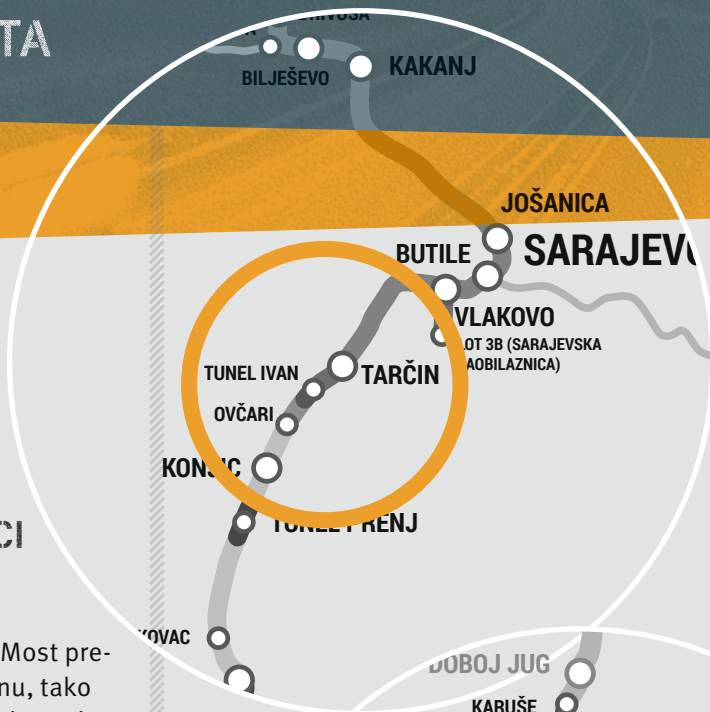


3/5

## RAŠTELICA 2

NALAZI SE NA PODDIONICI  
TARČIN – IVAN.

Ukupna dužina mosta je 589 metara. Most premoštava magistralnu cestu i širu dolinu, tako da ovaj most ima 19 raspona. Ono što je zanimljivo za ovaj most jeste da je na ovom mjestu magistralna cesta u usponu, s tri trake. Most Drivuša je prvi most na Koridoru 5c sa tri trake, a Raštelica 2 je drugi most koji na sebi ima traku za spora vozila.





4/5



## TUNEL IVAN

NALAZI SE NA PODDIONICI  
TARČIN - IVAN.

Tunel Ivan je dvocijevni tunel sa po dvije trake i prolazi kroz planinski prijelaz Ivan Sedlo. Ukupna dužina desne tunelske cijevi je 1721,50 m, dok je lijeva tunelska cijev duga 1761,50 m. Pozicioniran je ispod postojećeg tunela Ivan na magistralnoj cesti M-17.

5/5

## MOST BOSNA

NALAZI SE NA PODDIONICI  
POPRIKUŠE - NEMILA

Ukupna dužina lijeve strane mosta iznosi 196 metara i desne 204 metra. Izvodi se MSS sistemom gradnje, koji omogućava lakšu gradnju rasponske konstrukcije mosta.





**ACC** 



# Vozi bez zaustavljanja!

Postani korisnik Prepaid billing sistema  
na autocestama FBiH i uštedi vrijeme i novac.

## Prednosti ACC usluge:

- Bonus 20% na svaku dopunu novčanih sredstava
- Dopuna bez dolaska na naplatno mjesto
- Ušteda vremena, vozite bez zaustavljanja i čekanja u redovima
- Kontrola korisničkog računa putem web portala
- Više TAG uređaja na jednom računu

Jednostavno plaćanje za brži prolazak - koristi online plaćanje  
putem web portala ili mobilne aplikacije JP Autoceste FBiH!



Skenirajte QR kod i  
saznajte sve što vas zanima  
o elektronskoj naplati  
cestarine

Za dodatne informacije  
pozovite nas na besplatan  
INFO broj 080 02 03 06





# NA CESTI NIKADA NISTE SAMI



**Zlatko Demirovski**  
šef Odjela za upravljanje i nadzor saobraćaja

## Najčešće greške koje se dešavaju na autocesti A1

Sve izgrađene dionice autoceste su u sistemu upravljanja i nadzora od 2021. godine. Trenutno se većina dionica upravlja i nadzire iz Kontrolnog centra Dri-vuša (Zenica) obzirom da ih većina gravitira ovom centru. U protekloj godini je opremljen kontrolni centar u Zvirčićima (Ljubuški). Iz ovog centra se nadzire postojeća dionica (Zvirovići – Bijača), a u svom punom kapacitetu će zaživjeti po otvaranju dionica koje se grade na jugu zemlje sve do Mostara.

Osnovni zadatak centara je da se prepoznaju svi incidenti na autocesti i da se na njih reaguje. Vozači svakodnevno prave greške na autocestama u BiH ugrožavajući svoju i sigurnost drugih učesnika u prometu. Iz kontrolnog centra autocesta se nadzire 24 sata dnevno sa osnovnim ciljem što efikasnijeg i bržeg reagiranja na incidente. Intervenira se prije svega promjenom stanja promjenjive signalizacije sa svrhom upoznavanja vozača da nailaze na opasnost na cesti, a zatim se alarmiraju sve potrebne hitne službe kako bi izašle na lice mjesta.

Najčešći incidenti koji su evidentirani su nepravilne radnje vozača na autocesti, kao što su: pogrešno uključivanje/isključivanje s autoceste, vožnja unazad, polukružno okretanje u zoni petlji, prelazak u suprotnu traku bez najave, ispadanje nepropisno natovarenog tereta. Također, često se dešava da teletnim vozilima pucaju gume na autocesti, pa ostaci gume ostaju na cesti i stvaraju opasnost za druga vozila. Najopasniji incident na autocesti jeste krivi smjer. U zadnjim godinama dešava se sve manje, ali uvijek je jako rizičan.

Pored vozača, na autocesti se pojavljuju pješaci i biciklisti, a poznato je da Zakon o sigurnosti saobraćaja na cestama u BiH izričito zabranjuje njihovo kretanje na autocesti. Ovakvim postupcima ugrožavaju prije svega sebe, ali i ostale korisnike autoceste.

Ovim putem JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar apeluje na vozače da poštuju saobraćajne propise, jer na taj način čuvaju svoj i živote drugih učesnika u saobraćaju.

## Edukacija korisnika

Autoceste su ceste najvišeg ranga i kao takve su najsigurnije saobraćajnice. Na autocestama su razdvojene kolovozne trake i praktično je eliminirana radnja preticanja koja se smatra najopasnijom radnjom u saobraćaju. Međutim, na autocestama se razvijaju najveće brzine pa posljedice saobraćajnih nezgoda mogu biti velike. Iz tog razloga JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar smatraju izuzetno važnim ukazati korisnicima na najčešće greške koje se dešavaju na autocesti sa ciljem da se iste svedu na minimum.



## Kontrolni centar Zviriči

Marin Jelčić – v.d. izvršni direktor za upravljanje i održavanje i zaposlenici Kontrolnog centra Zviriči.





Edukativna videa za korisnike autoceste  
(Izvor: <http://www.jpautoceste.ba/video/>)



Pogledajte video:  
*Nepravilna vožnja na  
autocesti*

Najčešći incidenti su nepravilne radnje vozača na autocesti, kao što su: pogrešno uključivanje/isključivanje s autoceste, vožnja unazad, polukružno okretanje u zoni petlji, prelazak u suprotnu traku bez najave, ispadanje nepropisno natovarenog tereta. Također, često se dešava da teretnim vozilima pucaju gume na autocest

Čovjek je najvažniji faktor sigurnosti cestovnog saobraćaja, ali u isto vrijeme i faktor na koji je najteže utjecati. JP Autoceste F BiH d.o.o. Mostar su prepoznale važnost djelovanja na korisnike, djelujući u sferi edukacije i informisanja korisnika o pravilnom ponašanju na autocesti, smatrajući da je ovo oblast koja je minimalno zastupljena u drugim institucijama i subjektima koji su dio saobraćajnog i obrazovnog sistema.

JP Autoceste F BiH d.o.o. Mostar su snimile šest edukativnih videa za korisnike, te provele tri infor-

mativne kampanje na način da su izrađeni leci s edukativnim sadržajem i podijeljeni korisnicima. Edukativna videa su stalna kategorija na <http://www.jpautoceste.ba/video/>, dok je info kampanja-ma obuhvaćeno oko 200 000 korisnika <http://www.jpautoceste.ba/sigurnost>.

Oblasti koje smo smatrali najvažnijim i koje su obuhvaćene edukativnim videima i lecima su sljedeće:

- ponašanje vozača prije ulaska u tunel,
- ponašanje vozača u slučaju zastoja u tunelu,
- ponašanje vozača u slučaju požara u tunelu,
- ponašanje vozača u slučaju kvara vozila u tunelu,
- ponašanje vozača u slučaju saobraćajne nezgode u tunelu,
- upoznavanje vozača sa opremom na autocesti i u tunelima,
- pravila vožnje kroz tunel,
- pravilno zaustavljanje na autocesti,
- ponašanje vozača u slučaju zastoja na autocesti (razvrstavanje vozila),
- upoznavanje vozača sa zakonskim odredbama koje se odnose na ponašanje na autocesti,
- ponašanje vozača prilikom obavljanja radnji uključivanja i isključivanja s autoceste,
- pravila preticanja vozila na autocesti,
- ponašanje vozača u slučaju incidenta (poštivanje promjenjive signalizacije),
- pravila saobraćajne kulture na autocesti,
- upoznavanje vozača sa tipičnim greškama koje se prave na autocesti.



Skeniraj QR kod i pristupi promotivnim lecima na temu sigurnosti.



Leci izrađeni u informativnim kampanjama



## Kratki razgovor sa Erminom Handžarom, šefom Služba za građenje

# OVO JE EKIPA KOJA MOŽE ODGOVORITI SVAKOM IZAZOVU

**Služba za građenje je jedna od tri službe Sektora za projektovanje i građenje. Možete li nam u nekoliko rečenica predstaviti službu?**

Zadatak Službe za građenje primarno je koordinacija i praćenje projekata izgradnje autocesta i brzih cesta u Federaciji Bosne i Hercegovine. Uz koordinaciju sa nadzorom i izvođačem radova na izgradnji ovih infrastrukturnih projekata, cilj je provoditi ugovorne obaveze i svakodnevno pratiti aktivnosti na gradilištima. Službu čine 22 inženjera koji su raspoređeni prema iskustvu i referencama na pojedine pozicije, a uz međusobno poštovanje i rad, cilj je zajedničko djelovanje i prevazilaženje svih prepreka sa kojima se služba susreće.

**Uspješan ste i mlad inženjer građevine. Bili ste šef projekta na poddionici Tarčin – Ivan (projekti Lot 1 i Lot 2), a odnedavno ste imenovani za šefa Službe za građenje. Da li je ovo zanimljivo kao što zvuči i kako izgleda jedan Vaš radni dan?**

Prije svega, velika je čast biti imenovan šefom Službe za građenje. Vjerujem da je to plod truda i zalaganja na projektima na kojoj sam bio imenovan kao šef projekta. Još od imenovanja komisije za provođenje

tenderske procedure za izbor izvođača radova sam bio uključen u pripremu izgradnje ove poddionice, za koju mogu reći da se uspješno privodi kraju, prvenstveno zahvaljujući rukovodstvu i kolegama iz JP Autoceste FBiH, te veoma korektnom i profesionalnom izvođaču radova i nadzornom timu. Imenovanje šefom Službe za građenje smatram kao nagradu za uspješno vođenje ove poddionice, kao i ranije uspješno obavljenih zadataka (predstavnik investitora na Lot-u 2 Lepenica – Suhodol, učestvovanje u pripremama raznih tendera, te učestvovanje u rješavanju mnogih sporova sa izvođačima).

Biti zaposlenik javnog preduzeća je velika odgovornost, a pogotovo kompanije kao JP Autoceste FBiH, jer se od nas očekuje kvalitetan i savjestan rad, te što skorija izgradnja mreže autocesta u Federaciji Bosne i Hercegovine, što bi svakako bio veliki korak u razvoju naše države. JP Autoceste FBiH predstavlja vrh građevinarstva jer gradi najvažnije, najskuplje i najizazovnije infrastrukturne objekte u našoj historiji, i čast je i privilegija biti dio ovog kolektiva. Svakako, kao neko ko se školovao za ove izazove i sanjao da bude dio njih, te kasnije se i poslovno izgradio u ovoj struci, uživam u svakom novom danu i radujem se novim izazovima koji pruža ovaj posao.



Dok sam bio šef projekta na ugovorima „Tarčin – Ulaz u tunel Ivan“ i „Tunel Ivan“, radni dan je uglavnom počinjao i završavao na gradilištu, uz cjelodnevne dogovore sa učesnicima u građenju i napore kako bi svaki zadatak i eventualni problem riješili korektno i na vrijeme, u skladu sa ugovorom. Sa promjenom pozicije i napretkom u karijeri, i radni dan se polako mijenja. Najviše vremena provodim na sastancima sa učesnicima u građenju odnosno zainteresovanim stranama za građenje autocesta i brzih cesta, pratim napredak izgradnje kompletnog Koridora 5C u koordinaciji sa ostalim kolegama iz Službe te učestvujem u pripremi za dionica čija izgradnja slijedi.

**Fokus Autocesta FBiH je završetak izgradnje Koridora 5C. U Službi za građenje radi 22 osobe. Vi ste u Autocestama FBiH već gotovo osam godina. Kakav je tim sa kojim Vi radite?**

Iako sam nedavno imenovan za šefa Službe, dugi niz godina radim sa kolegicama i kolegama koji su u službi koju čine iskusni inženjeri građevine, geologije i rudarstva, koji su iznijeli najveći teret u dosadašnjoj izgradnji Koridora 5C. Uz nekoliko mlađih kolega koji su nedavno postali dio našeg kolektiva, mislim da je ovo ekipa koja može odgovoriti svakom izazovu koji se stavi ispred Službe.

Ponosan sam na tim koji me okružuje i vjerujem da ćemo uz maksimalno zalaganje, savjesno i odgovorno, završiti izgradnju Koridora, te nastaviti širiti mrežu autocesta i brzih cesta širom države.

**Trenutno je aktivno deset gradilišta autoceste na Koridoru 5C i brzih cesta. Kako napreduju radovi i koje biste zanimljivosti izdvojili o samim projektima?**





Na autocesti na Koridoru 5C je trenutno aktivno osam gradilišta i to: Počitelj-Zvirovići: Lot1 i Lot2 (most Počitelj), Tarčin-Ivan: Lot1 i Lot2 (tunel Ivan), Ponirak-Vraca (tunel Zenica), Vranduk-Ponirak, Nemila-Vranduk i Poprikuše-Nemila. Na brzim cestama aktivna su dva gradilišta i to probijanje tunela Hranjen koji spada u dionicu izgradnje brze ceste Sarajevo – Goražde te izgradnja poveznice mostarskog raskrčca i petlje Vlakovo, dionica Lot 3b. Prema izvještajima naših inženjera, na svim gradilištima je primjetna pojačana aktivnost svih učesnika u građenju, jer su ugovoreni rokovi u izmakloj fazi, ali ljepše vrijeme sigurno garantuje povećan obim radova i veću slobodu izvođača pri izgradnji dionica.

Tunel Zenica (3300 m) i tunel Golubinja (3600 m) koji su trenutno u izgradnji su najduži cestovni tuneli u

Bosni i Hercegovini (izuzimajući tunel Prenj koji je u fazi projektovanja), što je dovoljan pokazatelj ozbiljnosti pojekata čijom izgradnjom Služba za građenje koordinira. Svakako je zanimljiva i izgradnja mosta Počitelj, najdužeg i jednog od najviših mostova na Koridoru, koji već poprma svoj projektovani oblik.

Najzanimljivije nas svakako tek čeka, a to je skora izgradnja novih dionica koje će spojiti srednju Bosnu sa Posavinom i Hercegovinom, ali ćemo o tome pričati nekom drugom prilikom.

**Koje ostale važne projekte planirate dovršiti ili pokrenuti u 2022. godini?**

Ako se izgradnja nastavi u dogovorenim okvirima i planovima, do kraja ove godine planiramo dovrši-

ti pet projekata koje su trenutno u izgradnji. To su prije svega Lot 3b (1,5 km) – sarajevska obilaznica, Tarčin – ulaz u tunel Ivan (Lot1 4,9 km), tunel Ivan (Lot2 2 km) te na jugu dionice Počitelj – Zvirovići (Lot1 10,1 km) i Most Počitelj (Lot2 1 km). Dakle, u funkciji će biti dodatnih 18 km autoceste, 6,9 km do Bradine u Općini Konic i 11,1 km do Bivoljeg Brda u Općini Čapljina.

Prije mjesec dana je potpisan ugovor i pokrenut projekat izgradnje poddionice Nemila – Vranduk (5,7 km), a izvođenje radova dodijeljeno je firmi koja dosada nije poslovala na tlu naše države, HGG iz Turske.

U narednom periodu nas očekuje potpisivanje ugovora za izgradnju brze ceste Lašva – Nević Polje, Lot5 (Izlaz iz poslovne zone Vitez – Nević Polje, 4,8 km), Putnikovo Brdo – Medakovo (8,5 km), Medakovo – Ozimica (22 km), Buna – tunel Kvanj (5,2 km) i Mostar jug – Tunel Kvanj (9,2 km).

**Koliko je koronavirus utjecao na dinamiku radova na izgradnji koridora i kako ste kao služba odgovorili svim izazovima koje je donijela novonastala situacija?**

Pandemija korona virusa je zatekla cijeli svijet i uticala na sve životne procese, pa tako i na izgradnju autoceste. Iako nas je u početku situacija sa pandemijom zatekla, nizom sastanaka i koordinacijom sa svim učesnicima u građenju uspjeli smo se adekvatno organizovati unutar službe, te uz sve propisane mjere i obaveze prenijeti na gradilišta sve zadatke i planove kako ne bi došlo do prekida ili značajno sporije izgradnje dionica. Ovom prilikom moram pohvaliti kolege iz službe koji su se u početnom periodu pandemije, najviše žrtvovali i uz konstruktivne prijedloge i velike napore, uz konstantnu koordinaciju i pomoć na terenu, najviše uticali na to da ni u jednom trenutku aktivnosti na gradilištu ne budu prekinute.

**Obzirom da su gradilišta autoceste na Koridoru 5C nalaze na izuzetno zahtjevnom terenu, s kakvim se problemima najčešće susrećete na samim gradilištima?**

S obzirom da je morfologija područja na kojem trenutno gradimo autocestu pretežno brdsko-planinska, suočeni smo sa velikim izazovima po pitanju izbora trase i izgradnji enormno velikih objekata

## Biti zaposlenik javnog preduzeća je velika odgovornost, a pogotovo kompanije kao JP Autoceste FBiH, jer se od nas očekuje kvalitetan i savjestan rad, te što skorija izgradnja mreže autocesta u Federaciji Bosne i Hercegovine

(tunela i mostova) i zasjeke kakvi nisu karakteristični za autoceste u regionu. Svaka ova dionica i novi kilometar autoceste nudi novi izazov na koji smo do sada odgovorili adekvatno i u skladu sa pravilima struke.

Svakako veliki problem čine slučajevi u kojima se pokaže da je stvarna geologija značajno različita od one pretpostavljene u projektnoj dokumentaciji. U ovakvim slučajevima najčešće je bio nedovoljan obim istražnih radova u fazi projektovanja što za posljedicu ima izmjenu projekata i poskupljenja koja nastaju usljed takvih izmjena.

**Koji će po Vašem mišljenju biti najveći izazovi Službe za građenje u ovoj godini?**

Uz završetak izgradnje dionica koje su pri kraju, otvaranje novih gradilišta, kao najveći izazov smatram pripremu za izgradnju tunela Prenj (10 km) koja će u velikoj mjeri zavisiti i od angažmana kolega iz naše službe. Služba je u prethodnom periodu učestvovala u izradi projektnih zadataka i tenderske dokumentacije. S obzirom da na svijetu postoji svega desetak cestovnih tunela ove dužine, smatram da je projekat tunel Prenj, kao već odavno izvjesno rješenje za povezivanje sarajevske i mostarske regije, projekat koji će pokazati sposobnost i spremnost preduzeća za najveće domete.



## **RASPISAN TENDER ZA IZRADU IDEJNOG I GLAVNOG PROJEKTA DIJELA JADRANSKO – JONSKI KORIDOR DIONICA STOLAC – INTERREGIONALNI ČVOR POČITELJ**

JP Autoceste FBiH je raspisalo tender za izradu idejnog i glavnog projekta dijela Jadransko – Jonskog koridora Stolac – Interregionalni čvor Počitelj.

Procijenjena vrijednost ugovora za izradu idejnog i glavnog projekta navedene dionice iznosi šest milijuna KM bez PDV-a, a rok za dostavu ponuda je 15.03.2022. godine.

Jadransko – Jonski koridor jedan je od prioriternih infrastrukturnih projekata za Bosnu i Hercegovinu, a također ima i veliku regionalnu važnost. Ovaj koridor, ukupne dužine oko 1.100 km, prolazi kroz sedam zemalja i kreće od Trsta u Italiji, prolazi kroz Sloveniju, Hrvatsku, BiH, Crnu Goru, Albaniju i završava u Grčkoj. Kroz Bosnu i Hercegovinu bi trebalo prolaziti oko 102 km buduće Jadransko – Jonske autoceste počevši od čvorišta s Koridorom 5C u Počitelju, pa preko dijelova općina Čapljina, Stolac, Neum, Ravno, Ljubinje i Trebinje pa sve do spojne točke s Crnom Gorom.

## **OBJAVLJENI POZIVI ZA ISKAZ INTERESA ZA TUNEL PRENJ I DIONICU MOSTAR SJEVER – MOSTAR JUG**

JP Autoceste FBiH je objavilo Pozive za iskaz interesa za dionicu Mostar sjever – Mostar jug i za tunel Prenj.

Poziv za iskaz interesa za tunel Prenj odnosi se na konzultantske usluge za izradu idejnog projekta sa elementima glavnog projekta, dok je za dionicu Mostar sjever – Mostar jug ovaj Poziv obnovljen tender za izradu glavnog i idejnog projekta.

Izgradnja dionice Mostar sjever – Mostar jug financirati će se iz sredstava Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i komercijalnih banaka, a izgradnja najzahtjevnijeg objekta na cijelom Koridoru 5C, tunela Prenj, financirati će se iz sredstava EBRD-a i Europske investicijske banke (EIB). Osim navedenih financijera, izgradnja dionice Mostar sjever – Mostar jug i tunela Prenj bit će financirana i grant sredstvima Europske unije osiguranih u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).

## **U VLADI FBiH ODRŽAN SASTANAK O INTENZIVIRANJU DINAMIKE GRADNJE NA KORIDORU 5C**

Premijer Federacije BiH Fadil Novalić, federalni ministar prometa i komunikacija Denis Lasić, federalna ministrica okoliša i turizma Edita Đapo i direktor JP Autoceste Federacije BiH Elmedin Voloder razgovarali su sa predstavnicima Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i Evropske investicijske banke (EIB) o nastavku i dinamici gradnje svih dionica na Koridoru 5C. Poseban fokus stavljen je na južni dio, koji podrazumijeva dionice Ivan – Ovčari – Prenj – Mostar Sjever – Mostar – Jug, zatim na ubrzanje svih aktivnosti pripreme i provedbe ovog projekta, kao i na završetak finansiranja preostalih dionica Koridora 5C, kako bi se ispunio rok Vlade Federacije BiH za završetak radova do 2028. godine.



Ocijenjeno je da JP Autoceste FBiH u posljednjem periodu bilježe značajan proaktivan pristup u svim fazama gradnje dionica, te je od predstavnika EBRD-a i EIB-a zatražena i dodatna tehnička podrška, kako bi se zadani rokovi ispoštovali i dobilo na ubrzanju dinamike radova.



## FEDERALNI MINISTAR PROSTORNOG UREĐENJA U POSJETI GRADILIŠTU MOSTA POČITELJ

Federalni ministar prostornog uređenja Josip Martić zajedno sa suradnicima posjetio je aktivno gradilište mosta Počitelj koje se nalazi u sklopu poddionice Počitelj – Zvirovići na Koridoru 5C.

U razgovoru s predstavnicima investitora i izvođača radova ministar Martić upoznat je s tehničkim detaljima i dinamikom radova na mostu Počitelj, a prezentirane su i neke od specifičnosti koje most Počitelj čine jednim od najzahtjevnijih objekata na cijelom Koridoru 5C.

Jedna od specifičnosti mosta Počitelj je ta da se radi o jedinstvenoj rasponskoj konstrukciji za oba smjera vožnje, odnosno za oba kolnička traka, dok svi ostali mostovi na Koridoru 5C imaju odvojen ili poseban objekt za svaki smjer.

Izvođač radova na izgradnji ovoga 975 m dugog i 100 metara visokog mosta je konzorcij koji čine Azvirt Limited Liability Company (Azerbejdžan), Sinohydro Corporation Limited (Kina) i Powerchina Roadbridge Group Co. Ltd. (Kina), a ukupna vrijednost radova za izgradnju mosta Počitelj je 28.114.889,53 eura bez PDV-a.

Sredstva za izgradnju mosta Počitelj osigurana su u okviru zajma sklopljenog s Europskom investicijskom bankom (EIB) i bespovratnim sredstvima Europske unije koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).

## DO POLOVINE NAREDNE GODINE POČETAK RADOVA NA KORIDORU 5C KROZ OPĆINU TEŠANJ

U operativnom uredu u Sarajevu direktor Elmedin Voloder i izvršni direktor za projektovanje i građenje Ešef Džafić sastali su se sa načelnikom Suadom Huskićem, pomoćnikom Općinskog načelnika Nadirom Medarićem i Hasanom Plančićem, kontakt osoba u ime Općine Tešanj za gradnju Koridora 5C, kako bi razgovarali o pripremama za gradnju Koridora 5C kroz ovu općinu.

Prioritet je dionica Putnikovo brdo – Medakovo, a odmah se nastavlja eksproprijacija na dionici Medakovo-Ozimice.

Za dionicu Putnikovo Brdo-Medakovo su izdata sva rješenja o eksproprijaciji, njih 279, za eksproprijaciju 524 parcela. Preostalo je da Autoceste FBiH kompletiraju sporazume sa vlasnicima. Procijenjena vrijednosti je cca 30 miliona KM za otkup parcela sa ili bez objekata.

U toku je eksproprijacija trase za brzu cestu Tešanj-Tešanjka, što finansira Općina Tešanj. JP Autoceste FBiH će platiti gradnju (oko 7 miliona KM), a Općina Tešanj je već platila projekat. Isprojektovana je regulacija rijeke Tešanjke i to će finansirati JP Autoceste FBiH. Vodovod do Tešanjke (zbog radova oko postojećih bunara) je isprojektovan (Općina Tešanj), a najava je da će ga finansirati JP Autoceste FBiH.

Do polovine 2022. godine može se očekivati početak radova na Koridoru 5C kroz općinu Tešanj, što otvara mogućnost da ta dionice budu izgrađene do 2024. godine, kako je i planirano. Procijenjena vrijednost radova je 182 miliona KM.

Za dionicu Medakovo-Ozimice je u toku eksproprijacija koja bi trebala biti završena u prvom kvartalu 2022. godine. Ukupno je riječ o 621 parceli i 432 predmeta. Put Jablanica-Trepče će biti finansiran kroz gradnju Koridora. Najavljeno je da će biti formiran put kroz Predvojničku (Kiseljak) na Kahvicu, zbog deponije materijala. Ovaj put će omogućiti i skraćivanje puta kroz Crni Vrh.



## **PROBIJEN TUNEL VRANDUK NA PODDIONICI VRANDUK – PONIRAK**

Prokopavanjem posljednjih metara stijene izvršeno je probijanje desne strane tunela Vranduk na poddionici Vranduk – Ponirak.

Dužina desne cijevi tunela Vranduk je 312 metara, a izvođač radova je konzorcij Azvirt L.L.C (Azerbejdžan) i Hering d.d. Široki Brijeg (BiH).

Radovi na probijanju tunela su započeli krajem marta ove godine i izvodili su s u tri smjene.

Na ulazu u desnu tunelsku cijev geologija je bila složenija, dok se s napredovanjem iskopa poboljšavala. Većina radova se izvodila u III kategoriji s upotrebom mikroarmiranog betona. Paralelno su se izvodili radovi na pripremi finog izravnavajućeg mlaznog betona, temelja sekundarne obloge, a u lošijim kategorijama i podnožnog svoda.

Ovaj dvocijevni tunel rađen je prema novoj austrijskoj tunelskoj metodi (NATM). Nadzor nad izvođenjem radova vrši konzorcij DRI upravljanje investicijama d.o.o. (Slovenija) – DIVEL d.o.o. Sarajevo (BiH). Sredstva za izgradnju su osigurana putem OPEC Fonda za međunarodni razvoj (OFID).



Poddionica Vranduk – Ponirak je dio dionice Poprikuše – Zenica sjever (Donja Gračanica) koja se na sjeveru nastavlja na poddionicu Nemila – Vranduk i na jugu na poddionicu Ponirak – Vraca. Ukupna dužina poddionice prema projektu iznosi 5,3 kilometara.

Od objekata na trasi se izdvajaju mostovi Vranduk 1 i Vranduk 2, koji se izvode tehnologijom konzolne gradnje i tunel Vranduk, te tri manja vijadukta. Specifičnost trase je tlocrtno i visinski razdvojen lijevi i desni kolnik autoceste zbog činjenice da se autocesta proteže kroz jako strme padine. Autocesta se nalazi u većem dijelu u zasjeku zbog čega je isprojektovan značajan broj visokih potpornih zidova koji će se raditi tehnologijom armirane zemlje.

## **GRANT SREDSTVA EU ZA POTREBE NADZORA RADOVA NA PODDIONICI POČITELJ – ZVIROVIĆ**

Zamjenik predsjedatelja Vijeća ministara i ministar financija i trezora Vjekoslav Bevanda potpisao je sa šefom odjela Europske investicijske banke (EIB) Matteom Rivellinijem i savjetnikom Uprave ove banke Martinom Vatterom ugovor o dodjeli grant sredstava Europske unije u vrijednosti pet milijuna eura za potporu u izgradnji dijela autoceste na Koridoru 5C.

Ovaj ugovor o tehničkoj pomoći za potrebe nadzora radova izgradnje poddionice Počitelj – Zvirovići potpisao je i Elmedin Voloder, v.d. direktor JP Autoceste FBiH jer će ova kompanija biti zadužena za provedbu projekta, a bespovratna sredstva koja dodjeljuje EU bit će implementirana putem EIB-a i alocirana na Federaciju BiH.

Ova dodjela grant sredstva je još jedna potvrda dobre suradnje Bosne i Hercegovine s Europskom unijom i EIB-om jer se i izgradnja ove 11 kilometara duge poddionice financira se iz sredstava osiguranih u okviru ugovora o zajmu sklopljenog sa Europskom investicijskom bankom u visini od 100 milijuna eura i bespovratnim sredstvima Europske unije u visini od 5 milijuna eura koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).





## PROBIJEN TUNEL ZENICA NA PODDIONICI PONIRAK – VRACA

Na poddionici Ponirak – Vraca probijena je desna cijev tunela Zenica, tunela koji je sa svojih 3.360 metara trenutno najduži iskopani tunel na autocesti Koridora 5C u Bosni i Hercegovini.

Trasa autoceste poddionica Ponirak – Vraca je dio dionice Poprikuše – Zenica sjever (Donja Gračanica) koja se na sjeveru nastavlja na poddionicu Vranduk – Ponirak (u izgradnji) i na jugu na poddionicu Tunel Zenica – Donja Gračanica (završeni radovi).

Ugovor o izgradnji autoceste na Koridoru 5C dionice Poprikuše – Zenica sjever (Donja Gračanica), poddionica Ponirak – Vraca potpisan je 01. augusta 2019. godine, a radovi su počeli 09. decembra 2019. godine.

U 2020. godini urađena je izmjena i dopuna glavnog projekta što je rezultiralo izmjenom tehničkog opisa odnosno promjenom dužine tunela na 3.360 metara sa 2.475 metara.

Izvođač radova na izgradnji tunela Zenica je kompanija Euroasfalt d.o.o. iz Sarajeva, a osim navedene kompanije u građenju tunela sudjelovala je i kompanija Cengiz Insaat iz Turske, koja je izvela iskop, primarnu podgradu i sekundarnu oblogu na dužini od 870 metara u obje tunelske cijevi, sa južne strane tunela.

Vrijednost ugovora za izgradnju poddionice Ponirak – Vraca je 69.508.325,70 EUR-a sa PDV-om, a sredstva su osigurana putem Evropske investicijske banke (EIB) u visini od 50 miliona eura i bespovratnim sredstvima Evropske unije u visini od 19 miliona eura koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).

Tunel Zenica se izvodi kao dvocijevni tunel. Prolazi ispod planine Vepar i imat će devet prolaza za pješake, dva prolaza za motorna vozila i dvije zaustavne niše i njegovim završetkom i puštanjem u promet put između Zenice i Žepča bit će kraći za pet kilometara.

## SASTANAK PREDSTAVNIKA JP AUTOCESTE FBiH I POSLODAVACA

Predstavnici JP Autoceste FBiH i Udruženja poslodavaca FBiH održali su sastanak o provedbi prijedloga za novi način naplate cestarina na autocesti u FBiH koji bi trebali rezultirati manjim troškovima cestarine za korištenje autoceste.

Tokom sastanka JP Autoceste FBiH su prezentirale mogućnosti plana uvođenja različitih korisničkih paketa naplate cestarine, što predstavlja olakšice koje bi se prilagođavale potrebama samih korisnika.

Prvi korak u optimizaciji rješenja je izmjena i dopuna zakonske regulative. Stoga je JP Autoceste FBiH uputilo Federalnom ministarstvu prometa i komunikacija prijedlog za izmjenu i dopunu “Uredbe o naplati za korištenje autoceste A1”, odnosno da se primjenjuje pravo samostalne odluke kojim se može mijenjati visina naknade za korištenje autoceste u rasponu do +/- 15% od iznosa definiranog cjenovnikom.

Menadžment JP Autoceste FBiH razumije da je cestovni transport i dalje vodeća grana prijevoza u logističkoj industriji kako u svijetu tako i u Bosni i Hercegovini, te kontinuirano ulaže u poboljšanje svojih usluga.

Predstavnici JP Autoceste FBiH i Udruženja poslodavaca FBiH dogovorili su se da će u narednom periodu uraditi analizu trenutnog stanja korisnika autoceste i potreba privrednika, te kreiranjem različitih paketa dodatno će izaći u susret ovoj kategoriji korisnika.





## ODRŽAN RADNI SASTANAK SA PREDSTAVNICIMA MINISTARSTVA GOSPODARSTVA, RADA I PROSTORNOG UREĐENJA POSAVSKOG KANTONA

U prostorijama operativnog ureda JP Autoceste FBiH održan je radni sastanak sa predstavnicima Ministarstva gospodarstva, rada i prostornog uređenja Posavskog kantona, a na temu projekat izgradnje autoceste u ovoj lokalnoj zajednici.

V.d. izvršni direktor Sektora za projektovanje i građenje Ešef Džafić zajedno sa svojim saradnicima održao je radni sastanak sa ministrom gospo-

darstva, rada i prostornog uređenja Dragutinom Živkovićem i pomoćnikom Mirzetom Alić-Topolović.

Obzirom da je u toku izrada Prostornog plana, radni sastanak je imao svrhu da usaglasi sve zahtjeve i nejasnoće koje su imali po pitanju pružanja trase kroz Posavski kanton, kao i njenim uklapanjem sa Brčko Distriktom. Sastanak je ispunio svoj cilj sa donesenim zaključcima na obostrano zadovoljstvo.

Projektna dokumentacija za ovu dionicu je urađena od strane Cesta Federacije za nivo idejnog projekta, a ova tema je aktuelizirana u skladu sa planom nabavki JP Autoceste FBiH, pri čemu je planirana nabavka – Izrada (dopuna) idejnog projekta i izrada glavnog projekta autoceste Orašje – Tuzla, dionica Moča – Orašje koja se direktno tiče Posavskog kantona.

## PUTNIKOVO BRDO – MEDAKOVO: UBRZANJA AKTIVNOSTI VEZANO ZA IZDAVANJE SAGLASNOSTI

Izvršni direktor za projektovanje i građenje Ešef Džafić i predstavnici JP Autoceste FBiH su u prostorijama Vlade Zeničko-dobojskog kantona održali radni sastanak sa kantonalnim ministrom poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede Mirsadom Hadžićem, kako bi razgovarali o pripremama za gradnju poddionice Putnikovo brdo – Medakovo. Tema sastanka je bila ubrzanja aktivnosti vezano za izdavanje poljoprivredne saglasnosti za promjenu namjene poljoprivrednog u građevinsko zemljište, za potrebe izgradnje ove poddionice. Potpisivanje ugovora za izgradnju poddionice Putnikovo Brdo – Medakovo u dužini 8,5 km planirano je sredinom ove godine.

## RADNI SASTANAK U TUZLI: O PRIPREMI I REALIZACIJI IZGRADNJE AUTOCESTE TUZLA – BRČKO – ORAŠJE

U radnoj posjeti Vladi Tuzlanskog kantona boravio je v.d. izvršni direktor za projektovanje i građenje JP Autoceste FBiH Ešef Džafić, koji se sastao sa premijerom Tuzlanskog kantona Irfanom Halilagićem i ministrom trgovine, turizma i saobraćaja Mustafom Šakićem.

U fokusu razgovora je bila putna infrastruktura, odnosno projekt izgradnje autoceste Tuzla – Brčko – Orašje.

Sastanak je iskorišten kako bi se Vlada TK detaljnije upozнала sa trenutnim aktivnostima na realizaciji ovog infrastrukturnog projekta koji je od velikog značaja za Tuzlanski kanton, ali i cijelu Federaciju BiH, kao i svim što je realizirano u prethodnom periodu.

Izvršni direktor za projektovanje i građenje JP Autoceste FBiH Ešef Džafić je premijeru prezentirao da sve dosadašnje aktivnosti teku predviđenom dinamikom, te da se polovinom ove godine očekuje i da Posavski kanton i Brčko Distrikt urade svoju prostorno – plansku dokumentaciju, kako bi se moglo početi i sa projektiranjem autoceste na ovom području.

„Dok to čekamo, aktivnosti na dionici koja ide kroz Tuzlanski kanton idu svojim tokom i uskoro očekujemo evaluaciju ponuda koje su pristigle po tenderu za izradu Glavnog projekta dionice od Tuzle do Previla”, kazao je Džafić.





„Ovo je naš generacijski projekat i veoma nam je bitno da prvi radovi na geološkim istraživanjima na prvoj dionici započnu što prije. U tom smislu Vlada, resorna ministarstva i ja lično stojimo na dispoziciji Autocestama FBiH, da pomognemo u svemu onome što bude u našoj moći. U tom pogledu garantiramo da će svako postupanje, koje bude u nadležnosti Tuzlanskog kantona, imati prioritet u postupanju i da se niti na jednu našu aktivnost neće čekati duže od stvarno neophodnog vremena”, kazao je premijer Halilagić. Današnjem sastanku prisustvovao je i pomoćnik ministra za saobraćaj Nenad Lukanović.

## JP AUTOCESTE FBiH JE PO DESETI, JUBILARNI PUT DODIJELILO STIPENDIJE ZA USPJEŠNE STUDENT

U prostorijama operativnog ureda JP Autoceste FBiH u Sarajevu održana svečanost potpisivanja ugovora o stipendiranju tridesetero studenata.

Riječ je o desetoj, jubilarnoj generaciji u okviru društveno-odgovornog projekta dodjele stipendija za redovne studentice i studente dodiplomskih i postdiplomskih studija.

Stipendije se dodjeljuju za jednu akademsku godinu jednokratno, odnosno za period od 10 mjeseci u mjesečnom iznosu od 200 KM za studente počev od treće godine prvog ciklusa, te 300 KM za studente prve i druge godine drugog ciklusa studija. Na svečanosti prisutnima se obratio v.d. izvršni direktor za projektovanje i građenje Ešef Džafić koji je poručio studentima da su oni nova pokretačka snaga koja u velikoj mjeri može promijeniti sliku BiH i pokazati kako su potencijali za njen razvoj veliki te da glavni ključ za taj razvoj leži u rukama njenih mladih ljudi.

„Mi iz Autocesta FBiH smo stvarno sretni što možemo biti barem mala odskočna daska na vašem zahtjevnom putu, za vas i vašu porodicu” istaknuo je Džafić.

Ove godine su uvedene novine kojima je povećan broj stipendija, umjesto dosadašnjih 25, dodijeljeno je 30 stipendija, a one će, umjesto 100 KM iznositi 200 KM za studente treće godine prvog ciklusa studija, te su pored Građevinskog fakulteta, Fakulteta za saobraćaj



i komunikacije, Elektrotehničkog fakulteta, Mašinskog fakulteta od ove godine stipendije namijenjene i studentima Pravnog i Ekonomskog fakulteta.

Uključujući ovu 10. generaciju JP Autoceste FBiH je u društveno-odgovorni program stipendiranja uložilo preko pola miliona KM za 250 studentskih stipendija.

Osim finansijske potpore, otvorenom i stalnom saradnjom sa srednjoškolskim i visokoškolskim ustanovama u vidu organiziranja posjeta gradilištima autoceste na Koridoru 5C kao i mogućnošću odrađivanja pripravničkog staža, preduzeće potvrđuje da čini svoju najbolju investiciju kako u lični razvoj mladih tako i u razvoj cijelog društva.



## **STUDENTI RUDARSKO-GEOLOŠKO- GRAĐEVINSKOG FAKULTETA UNIVERZITETA U TUZLI POSJETILI GRADILIŠTA NA KORIDORU 5C – RAZMJENA ZNANJA I ISKUSTAVA U REALIZACIJI KOMPLEKSNIH PROJEKATA**

Studenti treće godine studijskog programa Rudarstvo na Rudarsko-geološko-građevinskom fakultetu Univerziteta u Tuzli u pratnji svojih profesora dr.sci. Kemala Gutića, red.prof., mr.sc. Šefika Sarajlića i mr.sc. Nedžada Ribića posjetili su danas gradilišta Poprikuše – Nemila i Tarčin – Ivan, upoznavajući se na taj način sa fazama izgradnje tunela na ovim dionicama.

Predstavnik investitora JP Autoceste FBiH na tunelu Ivan Samir Bašić i nadzorni inženjer za tunel Golubinja Sead Kadrić predstavili su studentima projekte sa tehničkog aspekta, i tom prilikom odgovarali na njihova pitanja.

Obilazak gradilišta je nastavak već uspostavljene dugogodišnje saradnje sa različitim tehničkim fakultetima gdje su JP Autoceste FBiH prepoznale značaj praktične nastave i terenskih obilazaka, a dodatno kada su u pitanju izazovni objekti, kakvih ima dosta na gradilištima autoceste na Koridoru 5C.

Radovi na tuneli Ivan ulaze u završnu fazu. To je dvocijevni tunel sa po dvije trake i proći će kroz planinski prijelaz Ivan Sedlo. Ukupna dužina desne tunelske cijevi je 1721,50 m, dok je lijeva tunelska cijev duga 1761,50



m i bit će pozicionirane ispod postojećeg tunela Ivan na magistralnoj cesti M-17. 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). Predviđeni rok puštanja u promet je ljeto 2022. godine.

Na dionici Poprikuše – Nemila izvode se radovi na probijanju tunela Golubinja koji će s 3.650 metara dužine i biti drugi najduži na trasi Koridora 5C, nakon tunela Prenj. Vrijednost Ugovora za izgradnju dionice Poprikuše – Nemila je 208.059.247 eura s PDV-om, odnosno 177.828.416 eura bez PDV-a. Izgradnja ove dionice se finansira sredstvima osiguranim u okviru ugovora o zajmu sklopljenog s Evropskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD) u visini od 70 miliona eura, Evropske investicijske banke (EIB) u visini od 90 miliona eura te bespovratnim sredstvima Evropske unije u iznosu od 41,1 miliona eura koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF). Izgradnja ove poddionice trebala bi biti završena do 2024. godine.

## **ODRŽANA JAVNA RASPRAVA O OCJENI STUDIJE UTJECAJA NA OKOLIŠ ZA PROJEKT IZGRADNJE AUTOCESTE NA DIONICI MOSTAR SJEVER – MOSTAR JUG**

U organizaciji Federalnog ministarstva okoliša i turizma je održana javna rasprava o ocjeni Studije utjecaja na okoliš za projekt izgradnje autoceste na Koridoru 5C za dionicu Mostar sjever – Mostar jug.

Javna rasprava je održana u Gradskoj vijećnici u Mostaru. Primjedbe, informacije, analize ili mišljenja koje mogu biti važne za rješavanje u predmetnom postupku ocjene Studije uticaja na okoliš, mogu se dostaviti u pisanoj formi u roku od 15 dana nakon održane javne rasprave na adresu Federalnog ministarstva okoliša i turizma.



Dionica autoceste Mostar sjever – Mostar jug duga je 15 kilometara, procijenjene vrijednosti 250 milijuna eura, a njezina izgradnja financirati će se iz sredstava zajma Evropske banke za obnovu i razvoj u iznosu od 50 milijuna eura, zajma Konzorcija domaćih banaka u iznosu od 150 milijuna eura i sredstava WBIF-a u iznosu od 50 milijuna eura. Trošak projekta obuhvaća izgradnju dionice autoceste, nadzor na radovima te izradu idejnog i glavnog projekta.

U toku su pripreme aktivnosti za gradnju koja je planirana da krene u četvrtom kvartalu odnosno krajem godine. Planirani rok izgradnje je 40 mjeseci.

Prema idejnom projektu, u sastav dionice ulazi petlja Mostar sjever sa bočnim naplatnim mjestom, šest tunela ukupne dužine oko 9 km i šest relativno kratkih vijadukata/mostova ukupne dužine oko 2 km. Dužina otvorene trase je oko 4 km. Trasa se prostire na padinama Veleža, iznad mostarskih naselja Vrapčiči, Zalik, Mazoljice, Bjelušine i Opine. U nastavku, trasa se tunelom dužine cca 2,5 km, ispod naselja Kočine, sa padine spušta prema aerodromu Mostar i petlji Mostar jug.

Održana javna rasprava o ocjeni Studije utjecaja na okoliš za projekt izgradnje dionice brze ceste Prača/Hrenovica – Hranjen – Goražde. U organizaciji Federalnog ministarstva okoliša i turizma jučer je održana javna rasprava o ocjeni Studije utjecaja na okoliš za projekt izgradnje dionice brze ceste Prača/Hrenovica – Hranjen – Goražde, dužine 4,7 kilometara.

## JAVNA RASPRAVA SE ODRŽALA JE U GORAŽDU U ZGRADI VLADE BPK.

Na dnevnom redu su bile tri tačke:

1. Presentacija zakonskog osnova u postupku iz-

## AUTOCESTE FBIH I ELEKTROPRIVREDA BIH – PRVA DC PUNIONICA ZA ELEKTRIČNA VOZILA NA AUTOCESTI A1

Na dionici Mostar – Sarajevo na odmorištu Lepenica s lijeve strane puštena je u rad DC punionica za električna vozila, koja istovremeno može puniti dva električna vozila, uz tri različita priključka. Usluga je dostupna besplatno za sve korisnike električnih automobile.

„Otvaranjem ove punionice za električna vozila dio je plana obogaćivanja ponude na autocestama. Ustupanjem prostora za instaliranje električne punionice, JP Autoceste FBiH pokazuje veliki korak naprijed u odgovornom i učinkovitom upravljanju energijom i smanjenju emisija CO<sub>2</sub>, čemu, kao odgovorno preduzeće, i teži“, izjavio je Elmedin Voloder, v.d. direktora JP Autoceste FBiH.



davanja okolišne dozvole (predstavnik Federalnog ministarstva okoliša i turizma).

2. Presentacija Studije utjecaja na okoliš (predstavnik konsultanata – CETEOR Sarajevo).
3. Pitanja, diskusija, odgovori i objašnjenja.

Primjedbe, informacije, analize ili mišljenja koje mogu biti važne za rješavanje u predmetnom postupku ocjene Studije uticaja na okoliš, mogu se dostaviti u pisanoj formi u roku od 15 dana nakon održane javne rasprave na adresu Federalnog ministarstva okoliša i turizma.

Studija uticaja na okoliš za dio brze ceste Prača-Hrenovica-Goražde, tačnije sjevernu obilaznicu Goražda, predstavlja saobraćajnu povezanost Goražda i Sarajeva, koji je definirala Vlada FBiH svojom odlukom o utvrđivanju javnog interesa i početku izgradnje iz decembra 2017. godine.

Trasa Sjeverne obilaznice Goražda sastavni je dio brze ceste Prača-Hrenovica-Goražde za koju je izrađen i usvojen idejni projekat tokom 2019. godine. U sklopu projekta predviđena je izgradnja obilaznice u sklopu koje se nalaze objekti (vijadukti, tunel, polupetlja...) i Studija uticaja na okoliš se radi za brzu cestu tj. trasu sjeverne obilaznice Goražda.

U realizaciju projekta koji je rezultat uspješne saradnje dvaju javnih preduzeća, JP Elektroprivreda BiH investirala je 80.000 KM. Svoj angažman u ovoj oblasti smatramo posebno važnim, naveo je generalni direktor Elektroprivrede BiH Admir Andelija, kako u smislu kreiranja novih vlastitih poslovnih prilika tako i u smislu doprinosa zajedničkim naporima s ostalim zainteresovanim kompanijama i institucijama u ostvarenju ciljeva i obaveza koje BiH ima kao članica Energetske zajednice.

Riječ je o tipskoj punionici koja je izgrađena kao samostalna i zasebna jedinica sa kompletnom neophodnom opremom za punjenje i njegovu kontrolu.

Prema međunarodnim standardima punionica ima dva DC priključka Combo 2 i Chademo, te jedan AC priključak Type 2 za punjenje električnih vozila, koje na DC punionici traje oko pola sata za standardne automobile, a na AC strani nekoliko sati u zavisnosti od ispravljača u automobilu.



# Historijski pregled saobraćajnih veza preko planine Ivan

Tekst : Nihad Hamzić

Povodom predstojećeg otvaranja poddionice „Tarčin – Ivan“ autoceste A1, koristimo priliku da se osvrnemo na historiju saobraćajnih veza preko, vjerovatno, najpoznatijeg planinskog prevoja u našoj zemlji.

Planina Ivan predstavlja, u neku ruku, slovo „i“ u nazivu Bosne i Hercegovine. Na ovom prostoru su postojali ključni putevi tokom niza proteklih vijekova.

Još od antičkog doba i kroz srednji vijek je postojao karavanski put Sarajevo – Ivan sedlo - Konjic – Boračko jezero – Rujište – Mostar. Tada nije postojao put kanjonom rijeke Neretve između Jablanice i Mo-

stara. Od ovog karavanskog puta su na području planine Ivan ostali samo tragovi u šumi.

Tek 1860-ih godina je izgrađena (za tadašnje vrijeme) moderna cesta Metković – Mostar – Jablanica – Konjic – Sarajevo. Otprilike dvije trećine trase te ceste se poklapaju sa sadašnjom magistralnom cestom M-17. Dijelovi preostale trećine ili su potopljeni vještačkim jezerima ili su u upotrebi kao lokalne „stare ceste“ ili napušteni.

Stara cesta preko Ivan sedla prolazi zapadnijom, polu-napušenom trasom u odnosu na sadašnju



1860.



**Ivan sedlo su u dva navrata posjetili svjetski državnici.**

**Franc Ferdinand pratio je vojne manevre 1914. godine, a 1957. godine na cestovnom prevoju sadašnje stare ceste Josip Broz i Džavaharlal Nehru zajedno posadili borove.**

1890.



magistralnu cestu M-17. Umjesto kroz tunel, stara cesta prolazi visočije, prevojem preko Ivan sedla.

Prvi tunel dužine 648 metara kroz planinu Ivan je izgrađen ranih 1890-ih godina u sastavu izgradnje željezničke pruge uskotračnog kolosijeka Sarajevo – Metković. Kada je izgrađen, to je bio najduži prometni tunel u BiH.

Drugi tunel kroz Ivan planinu, dužine 3223 m, izgrađen je ranih 1930-ih godina u cilju unaprijeđenja pomenute uskotračne pruge i napuštanja prvog tunela. Izgrađen je za profil normalnotračne pruge. Tunel Ivan je jedan od najvećih i najskupljih izgrađenih objekata u BiH između dva svjetska rata, te je tokom nekoliko narednih desetljeća bio najduži prometni tunel u BiH. Koristi se i danas za željezničku prugu normalnog kolosijeka. On je najstariji željeznički tunel u BiH kroz kojeg vozovi i danas prolaze.

Prvi tunel je kasnih 1970-ih godina doživio potpunu preobrazbu, kada je proširen i prepravljen u dvosmjerni cestovni tunel magistralne ceste M-17. Trasa sadašnje magistralne ceste M-17 se u potpunosti po-

klapa sa trasom nekadašnje uskotračne pruge cijelom dužinom dionice između sela Raštelica i Bradina.

Nedavnim probojem dvocijevnog tunela Ivan dužine 1741 m na autocesti A1 nastao je treći po redu tunel kroz Ivan sedlo. Početak njegovog korištenja očekujemo tokom ljeta 2022. godine.

Ono što je zajedničko za sva tri tunela kroz Ivan sedlo je samo ime – tunel Ivan.

Okončanjem izgradnje poddionice „Tarčin – Ivan» autoceste A1, kroz planinu Ivan postojat će sljedeće prometne veze:

1. Srednjovjekovni karavanski put (napušten);
2. Stari kolski drum;
3. Željeznička pruga Sarajevo – Ploče;
4. Magistralna cesta M-17;
5. Autocesta A1.

Izvori: [www.dinarskogorje.com](http://www.dinarskogorje.com) ● [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) ● [www.vremeplov.ba](http://www.vremeplov.ba) ● [www.zfbh.ba/o-nama/historija](http://www.zfbh.ba/o-nama/historija) ● Pavo Anđelić, „Turski put od Ivan-planine do Porima“, 1957. godina ● Sulejman Bakaršić, „Prevoj Ivan“, 1957. godina



1970.



2022.





## 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

# ACC



Preuzmite svoju  
aplikaciju već  
danas!









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](mailto:press@jpautoceste.ba). Elektronsko izdanje je dostupno na [www.jpautoceste.ba](http://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](mailto:info@jpautoceste.ba)  
[www.jpautoceste.ba](http://www.jpautoceste.ba)

---

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

