


# AC INFO

Bilten JP Autoceste FBiH • 7/23



**Intervju s Denisom  
Lasićem, v. d. direktorom:  
JP AUTOCESTE FBiH PRIVUKLE  
REKORDNIH 600 MILIJUNA EURA  
BESPOVRATNIH SREDSTAVA EU ZA  
IZGRADNJU KORIDORA 5c**

**TUNEL ZENICA:  
GLAVNI GRAĐEVINSKI RADOVI  
U TUNELU OD 3,360 METARA  
USPJEŠNO SE PRIVODE KRAJU**



Poštovane čitateljice i poštovani čitatelji,

Pored naših redovnih rubrika u novom broju AC INFO u razgovorima sa v.d. direktorom Denisom Lasićem i v.d. izvršnom direktoricom za opšte, pravne i kadrovske poslove, Mirnesom Agić možete se upoznati sa planovima i aktivnostima nove Uprave preduzeća koja je imenovana krajem maja ove godine.

Kao i svake godine, trudili smo se unaprijediti aktivnosti, te u cilju modernizacije prometne infrastrukture i podizanja kvaliteta putovanja za sve vozače u Bosni i Hercegovini u sedmom broju biltena kao najvažniju aktivnost smo izdvojili uspostavljeni jedinstveni sistema naplate cestarine sa JP Autoputevi RS, korištenjem jednog TAG uređaja u cijeloj BiH. Trenutno su u završnoj fazi aktivnosti na uvezivanju elektronske naplate cestarine za Hrvatskim cestama.

U Sedmom AC INFO predstavljene se aktivnosti na izgradnji 60 kilometara autoceste na Koridoru Vc. U proteklom periodu spojen je najduži most na Koridoru Vc most Počitelj, a u ovom broju osvrnuli smo se na građevinske radove u tunelu Zenica koji se privode kraju.

Ovom prilikom zahvaljujemo se svima koji su učestvovali u pripremi ovog broja AC INFO. Svoj primjerak biltena možete preuzeti na našoj web stranici [www.jpautoceste.ba](http://www.jpautoceste.ba)

**AC INFO**  
**Bilten JP Autoceste FBiH**

**IMPRESSUM**

Izdavač: **JP Autoceste FBiH**  
Urednice: **Ena Duran Živanović, Berina Sobo**  
Dizajn: **Adnan Suljkanović**  
Štampa: **Grafičar, Bihać**  
Tiraž: **200 kom**  
Godina: **2023, Sarajevo**  
Redakcija: **Narcisa Livnjak-Borić, Ante Gašpar, Merdžana Spržo i Merisa Hrnjić**  
Autori fotografija: **JP Autoceste FBiH**

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



**4**

Intervju s Denisom Lasićem, v. d. direktorom: JP Autoceste FBiH privukle rekordnih 600 milijuna eura bespovratnih sredstava EU za izgradnju Koridora Vc

**10**

Putovanja: 10 mjesta zbog kojih ćete poželjeti skrenuti s autoceste na Koridoru Vc

**14**

Jedan TAG za cijelu BiH - Jedinstveni sustav elektronske naplate cestarine korištenjem TAG uređaja u cijeloj BiH

**16**

Od volontera do izvršne direktorice: Mirnesa Agić, v.d. izvršna direktorica Sektora za opće, pravne i kadrovske poslove

**18**

Tunel Zenica: Glavni građevinski radovi u tunelu od 3,360 metara uspješno se privode kraju

**20**

Aktivna gradilišta: Trenutno u izgradnji 60 km autoceste



**24**

Odmorišta na autocesti A1 Koridora Vc

**26**

Za eksproprijaciju zemljišta u posljednje tri i po godine izdvojeno 193.515.242 KM

**28**

Razvoj cesta kroz historiju, prva pojava autocesta sa osvrtnom na izgradnju cesta u BiH

**32**

Služba za naplatu cestarine

**36**

Ahmet Egrić: Izgradnja Koridora Vc poboljšati će izvoz i trgovinske veze sa zemljama u regiji

**38**

Predstavljanje partnera u izgradnji Koridora Vc: HGG Insaat Anonim Sirketi

**40**

Autoceste FBiH imaju snažnu podršku EU

**42**

Primjena GIS tehnologije ključna za unaprijeđenje digitalnog upravljanja autocestom i objektima

**44**

Sigurna vožnja autocestom

**46**

Veliki značaj poddionice Tarčin-Ivan za lokalnu zajednicu i život stanovnika

**48**

Redovno održavanje autoceste

**50**

JP Autoceste FBiH na stručnim i poslovnim susretima

**52**

Oslobađanje od cestarina: U prvoj polovini 2023. godine izdato je 755 novih rješenja o oslobađanju plaćanja cestarine

**54**

Kratki rezovi





# Intervju s Denisom Lasićem, v. d. direktorom: JP Autoceste FBiH privukle rekordnih 600 milijuna eura bespovratnih sredstava EU za izgradnju Koridora Vc

Koridor Vc počinje u Budimpešti (Mađarska), prolazi kroz Osijek (Hrvatska), te kroz Bosnu i Hercegovinu od Svilaja preko Doboja, Zenice, Sarajeva, Mostara i završava se na Bijači gdje se veže s autocestom A1 (Dalmatina) u Hrvatskoj. Kroz Bosnu i Hercegovinu je 325 kilometra Koridora Vc što BiH čini centralnom tranzitnom rutom. Koridor Vc predstavlja veliki korak ka integraciji BiH u Europsku uniju kao dio Agende povezivanja zemalja Zapadnog Balkana u Europsku uniju. O dosadašnjim aktivnostima na izgradnji autoceste na Koridoru Vc te planovima za naredno razdoblje razgovarali smo s v.d. direktorom JP Autoceste FBiH Denisom Lasićem







**Koje su trenutne aktivnosti na izgradnji Koridora Vc i kada se mogu očekivati prvi kilometri autoceste u prometu?**

Trenutno imamo osam gradilišta odnosno 61 kilometar u izgradnji od Zenice sjever do južnog dijela Žepča, te dio koji obuhvata općine Usora, Doboj jug, preko Tešnja, Maglaja do sjevernog dijela Žepča. Na jugu naše zemlje kroz Hercegovinu gradi se 11 kilometara autoceste od Počitelja do Zvirovića koji uključuje i most Počitelj. Početkom srpnja u potpunosti je spojen most Počitelj, dug 1 kilometar. Radi se o jednoj od najviših građevina u regionu sa stubovima koji dosežu do 100 metara, koja predstavlja najveći most na Koridoru Vc. Dionica Počitelj – Zvirovići će biti završena i puštena u promet do kraja ove godine koja se veže na već ranije izgrađenu dionicu Zvirovići-Bijača čime će 21 kilometar autoceste u Hercegovini biti u prometu. Kada je riječ o sjevernom dijelu Koridora Vc krajem sljedeće godine bit će pušteno u promet 21 kilometar. Korisnici će imati mogućnost voziti se autocestom bez prekida u dužini od oko 120 kilometara, od Bradine na ulazu u Hercegovinu do Poprikuša nadomak Žepča.

Jako je bitno da u sljedećoj godini u Federaciji BiH imamo u izgradnji kompletan Koridor Vc, ali isto tako želim istaći važnost završetka i puštanja u promet dionica koje su sada u izgradnji.

**Naveli ste šta je trenutno u izgradnji na Koridoru Vc. Recite nam nešto više o aktivnostima koje planirate u narednom periodu?**

Prije svega potrebno je ubrzati izgradnju Koridora Vc kroz Hercegovinu i poduzeti sve aktivnosti kako bi do kraja ove i početkom sljedeće godine u izgradnji bio kompletan dio Koridora Vc na jugu naše zemlje.

Izgradnjom autoceste kroz Hercegovinu, Bosna i Hercegovina će biti u potpunosti povezana sa europskim cestovnim koridorima, na sjeveru sa Koridorom X, a na jugu sa autocestom A1 (Dalmatina) u Hrvatskoj, što će donijeti izravnu korist za cijelo društvo kroz razvoj općina i gradova kroz koje prolazi, te omogućiti dodatni razvoj gospodarske zajednice i turističkih potencijala.

Poduzimamo sve aktivnosti kako bi uskoro bile ugovorene dionice Mostar sjever – Mostar jug, tunel Prenj, kao i tunel Kvanj. U Hercegovini planiramo početi izgradnju 30 kilometara autoceste. Uskoro planira se ugovaranje preostale posljednje dionice na sjevernom dijelu Koridora Vc od Maglaja do Žepča dužine 12 kilometara čime će u izgradnji biti kompletan sjeverni dio Koridora Vc. U prvoj polovici sljedeće godine bi trebala biti ugovorena





## BiH uz pomoć Koridora Vc postaje važna tranzitna zemlja koja povezuje europski jugoistok i sjever

i dionica Mostar jug – tunel Kvanj čime će u izgradnji biti kompletan južni dio Koridora Vc. Ostaje nam još da poduzmемо aktivnosti s ciljem osiguranja sredstava i raspisivanja tendera za dionicu od Bradine do ulaza u tunel Prenj, koja je trenutno u fazi izrade projektne dokumentacije.

**Ove godine počinje izgradnja tunela Prenj, najdužeg tunela na Koridoru Vc. Hoće li se ove godine početi graditi tunel i kada je planirani završetak izgradnje?**

Tunel Prenj tehnički je najzahtjevniji i jedan od najkompleksnijih objekata u povijesti građevinarstva Bosne i Hercegovine. Riječ je o tunelu čija je dužina 10,9 kilometara i predstavlja najzahtjevniji objekt na Koridoru Vc, kao deveti najduži cestovni tunel u Europi. Svojom dužinom i kompleksnošću tunel Prenj će nadmašiti sve do sada izgrađene objekte u regionu, pa i šire. Istovremeno će se raditi dvije tunelske cijevi s po dvije prometne trake u kojima će se saobraćaj odvijati jednosmjerno za svaki pravac. Gradnja tunela će se financirati iz međunarodnih kreditnih sredstava Europske banke za obnovu i razvoj i Europske investicijske banke i bespovratnih sredstava Europske unije. U ovoj godini planira se početak radova izgradnje tunela Prenj. Izgradnjom tunela Prenj vrijeme putovanja



na relaciji Sarajevo – Mostar će se skratiti sa sadašnjih dva sata na nešto manje od jednog sata što u konačnici dovodi do skraćivanja puta za 31 km i značajno ubrzava prijevoz ljudi, roba i usluga.

### **Koliko je do sada bespovratnih sredstava obezbjeđeno za izgradnju Koridora Vc?**

Zahvaljujući činjenici da se izgradnja Koridora Vc financira iz kreditnih sredstava međunarodnih finansijskih institucija, u prvom redu Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i Europske investicione banke (EIB), JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar je u prilici da aplicira za bespovratna sredstva Europske unije. JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar je do sada odobreno 600 milijuna eura bespovratnih sredstava EU za izgradnju Koridora Vc kroz petnaest aplikacija.

Postavili smo rekord za jedno javno poduzeće, a sve zahvaljujući učinkovitim i dobro osmišljenim aplikacijama. Ova bespovratna sredstva uvelike pomažu izgradnji autoceste na Koridoru Vc. Nedavno je Europska komisija objavila novi finansijski paket za podršku financiranju novih investicionih projekata, između ostalih i za izgradnju autoceste na Koridoru Vc. Jedan od odobrenih projekata je i izgradnja dionice autoputa Ozimice – Poprikuše na Koridoru Vc, kojim će se izgraditi oko 12 km autoceste na Koridoru Vc. Osim ovog važnog projekta, finansijsku potporu dobio je i projekt izgradnje dionice autoceste Mostar sjever – Mostar jug na Koridoru Vc, kojom će se izgraditi oko 14 km autoceste na Koridoru Vc. Ovakvi projekti doprinose društveno-ekonomskom razvoju regije, kao i boljem povezivanju s EU, a sve u interesu građana i poslovnih subjekata.

### **Koji je značaj Koridora Vc za integraciju BiH u EU?**

Bosna i Hercegovina uz pomoć Koridora Vc postaje važna tranzitna zemlja koja povezuje europski jugoistok i sjever, te tako stvara šansu za ubrzan pristup zapadnoeuropskim i euroatlantskim integracijama. Jedan od ključnih uvjeta za dugoročan gospodarski rast i integraciju u europsko okruženje je ulaganje u održivu infrastrukturu. Povezivanjem sjevera s jugom naše zemlje razvijamo potencijale, posebice u području industrije, poljoprivrede i turizma. Cestovna infrastruktura jedan je od glavnih pokretača gospodarskog i društve-

nog razvoja svake zemlje. Svaka nova dionica na Koridoru Vc utjecat će na bržu integraciju Bosne i Hercegovine u Europsku uniju.

### **U nadležnosti JP Autoceste FBiH je i izgradnja brzih cesta. Možete li nam reći koje aktivnosti su u tijeku vezano za izgradnju brzih cesta u Federaciji BiH?**

Trenutno se izvode radovi na izgradnji tunela Hra-njen koji je dug 5,5 kilometara, a do sada je probijeno više od 50% tunela. Radovi se izvode i na izgradnji brze ceste Lot 5 – petlja Vitez izlaz iz poslovne zone – petlja Nević Polje koja će biti završena do travnja iduće godine. Oba projekta se financiraju sredstvima iz Proračuna Vlade FBiH.

U narednom periodu nastavit će se radovi na izvođenju radova posljednje dionice Sarajevske obilaznice LOT 3B. Održani su sastanci sa predstavnicima lokalne zajednice na kojima su prihvaćeni određeni opravdani zahtjevi lokalne zajednice. Nakon što se dogovorena rješenja po zahtjevima lokalne zajednice unesu u korigirani projekt uputit ćemo zahtjeve za ishodomanjem izmjene i dopune







**Dugogodišnja praksa JP Autocesta FBiH na cijelom području Federacije BiH, tamo gdje se gradi Koridor Vc, jeste da kroz projekte izgradnje autoceste ulaže i u lokalnu zajednicu.**

urbanističke suglasnosti i odobrenja za građenje. Nakon dobivanja potrebnih dozvola odmah će se nastaviti izgradnja LOT 3B i potrebno je šest mjeseci za završetak svih radova.

Trenutno je u fazi izrada projektne autoceste A2 Tuzla – Brčko dužine 23 kilometra. Po usvajanju prostornog plana nastavit će se izrada projektne dokumentacije kroz Brčko Distrikt, Posavski Kanton čime će se povezati sa Republikom Hrvatskom u Orašju dok se na jugu dionica veže na autocestu A3 Tuzla – Žepče gdje se veže sa Koridorom Vc. Ovo je izuzetno važno za razvoj Tuzlanske županije kao najmnogoljudnije županije i Posavske županije. U tijeku je provođenje pripremnih aktivnosti kako bi iduće godine krenula izgradnja brze ceste u dužini od 40 kilometara za pravce Bihać – Cazin – Velika Kladaša, Mostar – Široki Brijeg – granica Republike Hrvatske i Nević polje – Turbe.



**Od 19.06.2023. godine realizirano je uvezivanje elektronske naplate cestarine između JP Autoceste FBiH i JP Autoputevi RS d.o.o. Banja Luka. Možete li nam reći šta to predstavlja za korisnike autoceste?**

Od mjeseca lipnja 2023. godine realizirali smo uvezivanje sustava elektronske naplate cestarine sa JP Autoputevi RS d.o.o. Banja Luka, temeljem potpisanog Memoranduma o suradnji. Korisnicima je omogućeno da na teritoriji cijele Bosne i Hercegovine prolaze kroz naplatne rampe, bez zaustavljanja, plaćajući cestarinu beskontaktno korištenjem vlastitog TAG uređaja. Sustav naplate cestarine koji je uspostavljen sa JP Autoputevi RS dobro funkcionira. Prema našim podacima do sada smo rekonfigurirali oko 250 uređaja korisnika koji imaju uređaje JP Autoputevi RS. Korisnici su pozitivno reagirali na nove mogućnosti elektronske naplate cestarine koji se ogleda u jedinstvenom TAG uređaju za autocestu u cijeloj Bosni i Hercegovini. S prihodima smo zadovoljni, iz godine u godinu bilježimo kontinuirani rast prihoda od naplate cestarine, i sigurno da će i mogućnost uvezivanja elektronske naplate cestarine jednim dijelom se pozitivno odraziti na prihode. Očekuje se kako će s jedinstvenim sustavom naplate povećati sigurnost u prometu, što je i jedan od primarnih ciljeva, uz istodobno smanjivanje gužve na autocestama. U planu je proširenje projekta na zemlje regije, te smo i sa Hrvatskim autocestama potpisali Memorandum o suradnji. Trenutno su u završnoj fazi aktivnosti koje se odnose da vršimo testiranje uređaja u svrhu postizanja kompatibilnosti a kako bi uskoro sustav bio pušten za korisnike.

hu postizanja kompatibilnosti a kako bi uskoro sustav bio pušten za korisnike. Trenutno provodimo aktivnosti koje se odnose na testiranje uređaja u svrhu postizanja kompatibilnosti a kako bi uskoro sistem bio pušten za korisnike.

**U medijima možemo vidjeti da JP Autoceste FBiH ulaže u razvoj lokalnih zajednica u dijelovima kojima prolazi Koridor Vc. Koliko je važno ulaganje u lokalnu zajednicu?**

Dugogodišnja praksa JP Autoceste FBiH na cijelom području Federacije BiH, tamo gdje se gradi Koridor Vc, jeste da kroz projekte izgradnje autoceste ulaže i u lokalnu zajednicu.

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 projektiranju i izgradnji određenih dionica autoceste na Koridoru Vc.

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

Kao društveno odgovorno poduzeće, svjesni smo da je dijalog sa lokalnom zajednicom u kojoj poslujemo od ključne važnosti kako bismo ostvarili međusobno razumijevanje kome svi težimo.



# 10 MJESTA ZBOG KOJIH ĆETE POŽELJETI SKRENUTI S AUTOCESTE NA KORIDORU 5C

Ukoliko uskoro planirate putovanje autocestom A1, a imate nešto vremena, ovo su neka od mjesta zbog kojih trebate skrenuti sa autoceste i barem na trenutak uživati u njihovim ljepotama koje vas neće ostaviti ravnodušnima. Krenimo od sjevera.

kuću koja je odgovarala zahtjevima uprave i administracije toga vremena. Mala vijećnica u Odžaku proglašena je nacionalnim spomenikom BiH.



## Mala vijećnica – Beledija

Na krajnjem sjeveru Bosne i Hercegovine okružena rijekama Bosnom i Savom te planinom Vučjak nalazi se Općina Odžak s istoimenim središtem. U centru Odžaka se nalazi Beledija ili mala gradska vijećnica (općinska zgrada), izgrađena 1903. godine. Ova historijska građevina predstavlja primjer arhitekture iz perioda prijelaza iz 19. u 20. stoljeće na našim prostorima. Predstavljala je gradsku



## Tvrdava Vranduk

Smješten 14 kilometara od grada Zenice i izgrađen na stijeni iznad klisure, stari grad Vranduk prelijepo je srednjovjekovno zdanje koje sa ponosom stoji na ovom mjestu duži niz vjekova. Gotovo savršeno očuvano sve do danas, bio je povremeno i sjedište bosanskih kraljeva, a posebno se za njegovu historiju spominje pretposljednji bosanski kralj Tomaš.

Stari grad Vranduk je, vjerovatno, podignut krajem 14. vijeka. Prvobitno je bio banski, a potom kraljevski grad, te je bio i jedini utvrđeni grad u župi Brod, jednoj od sedam župa srednjovjekovne Bosne. Tokom izgradnje utvrde, vodilo se računa o njenoj lokaciji, te je ona konačno izgrađena na veoma važnom putnom pravcu sa ciljem kontrole putne komunikacije.



Osmanlije su u više navrata opsjedale Vranduk. Zauzeli su ga 1463. godine. U svom pohodu na Bosnu 1697. godine, Eugen Savojski je, uočivši težinu osvajanja grada, zaobišao Vranduk. Početkom 18. stoljeća utemeljena je Vrandučka kapetanija. U 18. i početkom 19. stoljeća grad je služio kao zatvor za političke krivce. Austrijske trupe su 1878. godine zauzele grad i u njemu držale posadu do 1890. godine kada je napušten.

Iako se na prvu možda čini mali površinom, čitavo mjesto izuzetno je sadržajno, te se u unutar tvrđave nalazi muzej, sa velikim brojem zanimljivih eksponata, među kojima se izdvaja jedan ugovor o trgovini potpisan 1449. godine od strane kralja Tomaša.

Unutar zidova Starog grada pronađeni su brojni arheološki nalazi iz srednjeg vijeka i osmanskog perioda: posude, nakit, novčići, alatke, mamuze, i sl. Svi nalazi su pohranjeni u muzeju grada Zenice.



## Kamberović polje

Kamberovića polje u Zenici je jedan od najljepših gradskih parkova u BiH.

Kamberovića polje krase Zenicu u svakom godišnjem dobu. Tu se nalaze i mnogobrojni sportski tereni od atletskog stadiona, preko teniskih terena, pa do terena za odbojku, košarku, mali nogomet, nogomet, biciklističkim stazama i stazama za šetnju.



BILTEN JP AUTOCESTE FBiH

## Turističko-arheološki park Ravne 2

Arheološko-turistički park Ravne 2 je osnovan 2016. godine i predstavlja centralno mjesto okupljanja kako domaćeg stanovništva, tako i turista, jer se tu odvija najveći broj događaja u toku godine. U parku se nalaze brojne kamene instalacije (krugovi, megaliti), spiralna botanička bašta, labirinti energije i ljubavi, rekreacijske staze, dječja igrališta, multimedijalna dvorana, piramida, bine za jogu i meditaciju, koncertna bina s prirodnim amfiteatrom kapaciteta 5.000 posjetitelja, ružino trostruko srce, aleja organskih voćki, te brojne druge instalacije, kao i toaleti i parking. Svi ovi sadržaji čine ga jednim od najatraktivnijih turističko-arheoloških parkova u Bosni i Hercegovini, a i šire.

## Baščaršija

Baščaršija je stara sarajevska čaršija, te historijski i kulturni centar grada. Baščaršija je izgrađena u 15. vijeku kada je Isa-beg Ishaković osnovao cijeli grad.

Riječ Baščaršija potječe od riječi «baš», koja znači «glavna» na turskom, tako da Baščaršija znači «glavna čaršija».



Bašćaršija, u čijim okvirima se nalaze Stara pravoslavna crkva, Gazi Husrev-begova džamija, medresa i biblioteka, Sahat kula, Stari jevrejski hram, Brusa i Gazi-Husrev begov bezistan, Vijećnica i brojne druge znamenitosti je spomenik pod zaštitom države, kulturno-historijsko središte Sarajeva i nezaobilazno mjesto za sve stanovnike i posjetitelje glavnog grada BiH. Sebilj je centralno mjesto Bašćaršije, trgovačkog dijela grada sa bezbroj uličica i dućana prepunih robe u kojem i danas majstori pred vašim očima izrađuju proizvode od bakra. Na Bašćaršiji se može kupiti svašta, od ručno rađenog nakita, neizostavnih setova za bosansku kafu do ručno rađenih magnetiča i nakita od bakra. Tu su i razne zdjele, ukrasi za kuću, šarene jastučnice, proizvodi od kože, odjeća... Bašćaršija je naravno i centralno mjesto da probate ukusne tradicionalne bosanske specijalitete.



### Stari most

Simbol grada i nezaobilazno mjesto svakog obilaska Mostara je predivan Stari most na rijeci Neretvi, po mnogočemu jedinstven. Sam grad je dobio ime po "mostarima", čuvarima mostova, tako da su mostovi oduvijek važan dio njegova identiteta. Vrijedi spomenuti da se on do 1566. godine prvo zvao most sultan Sulejman koji je dao nalog da se most izgradi, potom Veliki most, da bi tek kasnije dobio ime Stari most koje nosi danas. Ova prekrasna kamena građevina duga je 28,7 metara i široka 4 metra, s lukom od 21 metra, a kad se promatra s odrazom u Neretvi izgleda kao krug koji simbolizira život. Uz njegovu gradnju i povijest vežu se brojne legende, poput one da je projektant Hajrudin pobjegao netom prije dovršetka jer je sultan zaprijetio da će ga ubiti ako se most uruši.

Komitet za svjetsku baštinu je jula 2005. upisao područje Starog mosta Starog grada Mostara na Listu svjetske baštine UNESCO-a.

Stari most, poznat je i po čuvenim skokovima u rijeku Neretvu.



### Stari grad Počitelj

Nedaleko od Mostara nalazi se Stari grad Počitelj u Općini Čapljina, smješten na lijevoj obali Neretve. Počitelj predstavlja tvrđavu koja potječe iz srednjega vijeka.

U dolini Neretve, glavno uporište u obrani od Turaka bilo je u Počitelju. Ovu tvrđavu je sagradio kralj Tvrtko godine 1383., i imala je stratešku ulogu u kontroliranju puta do mora dolinom rijeke Neretve. Danas, povijesni gradić Počitelj, izgrađen ispod tvrđave, ima orijentalni izgled i kao takav je potpuno u funkciji turizma i kulturnih priredbi.

U januaru 2003. historijsko gradsko područje Počitelja proglašeno je nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine. Godine 2007. podnesena je kandidatura Počitelja za Svjetsku baštinu UNESCO-a. Iako se grad prvi put spominje u pisanim dokumentima 1444. godine, pretpostavlja se da ga je dao izgraditi bosanski kralj Tvrtko 1383. godine. Ovaj srednjovjekovni gradić imao je mediteranski izgled, ali je nakon turskog osvajanja orijentalno preoblikovan. Mješavina ova dva graditeljska stila daje Počitelju posebnu dimenziju. Izuzev izvanredne orijentalne arhitekture i osman-



lijskog „štih“, Počitelj je zanimljiv i poznat kao domaćin likovnoj koloniji sa najdužom tradicijom u jugoistočnoj Evropi.



### Mogorjelo

Jedan od značajnijih spomenika rimskog doba u Bosni i Hercegovini je Mogorjelo, u neposrednoj blizini Čapljine. Ovaj jedinstven arheološki spomenik iz rimskog doba, u južnom dijelu BiH, spada u najljepša zdanja kasne antičke arhitekture u našoj zemlji.

Nacionalnim spomenikom BiH proglašen je 2002. godine, a ima veliki kulturno-historijski i naučni značaj, koji se može posmatrati kroz njegovu blizinu rimskom gradu Naroni.

Posebno lijep okvir ovom spomeniku daje gusti šumarak primorskog drveća, posebno čempresa. Građevina je otkopana između 1889. i 1903. godine, a u narednim godinama je i konzervirana. Najstarije građevine datiraju iz 1. vijeka, kada je lokalitet služio kao zemljoradnički centar (villa rustica fructuaria).

### Etno selo Međugorje

Etno-selo Herceg nadomak Međugorja predstavlja jedinstveni turistički kompleks otvoren 2008. Selo izraslo iz kamena i stvoreno od kamena u svom konceptualnom smislu obuhvata sve sadržaje tradicionalnog hercegovačkog sela.

Svi koji posjete Herceg Etno selo, uživat će u domaćinskoj atmosferi i zaplovit će valovima ljepote mirisa, boja i okusa.



### Vodopadi Kravice

Vodopadi Kravice mala su oaza prirode veoma blizu Ljubuškog. Nastali su radom sedronosne rijeke Trebižat, pa je ovaj fenomen prirode, danas pod zaštitom države.

Visina vodopada ide i do 28 metara, a širina do gotovo 150 metara. Vegetacija koju ćete ovdje vidjeti, zaista je zapanjujuća, pa je tako preko sedronosna sloja od dna do vrha vodopada izrasla trava, koprplje, mahovina i lišajevi.

Ono što je zanimljivo je da vodopadi Kravice nude još mnogo toga, a u blizini se nalazi i mala pećina u kojoj se mogu vidjeti stalaktiti od kalcijum karbonata, stari mlin i brodić, a moguće su i vožnje kanuom ukoliko želite.



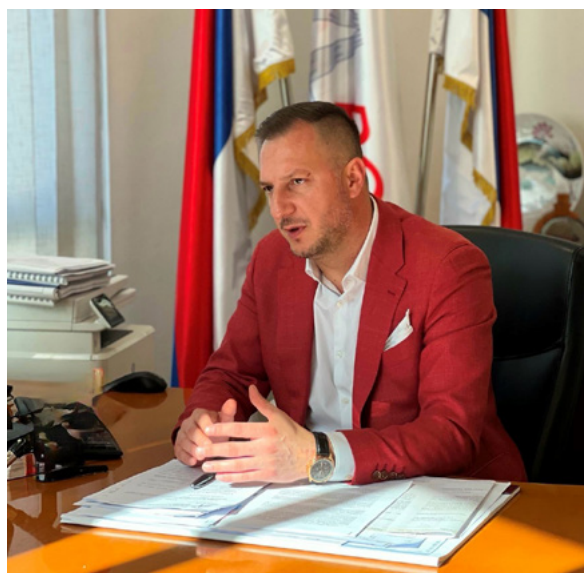
# Jedan TAG za cijelu BiH - Jedinostveni sustav elektronske naplate cestarine korištenjem TAG uređaja u cijeloj BiH

U cilju formiranja jedinstvenog sustava elektronske naplate cestarine, JP Autoceste FBiH je 15.06.2023. godine, potpisalo Memorandum o suradnji sa JP Auto putevi RS o uvezivanju sustava elektronske naplate cestarine korištenjem TAG uređaja u cijeloj BiH. Sustav je postao funkcionalan dana 19.06.2023. godine. Na taj način korisnicima je omogućen prolaz kroz naplatne rampe na teritoriji cijele BiH bez zaustavljanja, plaćajući cestarinu beskontaktno korištenjem vlastitog TAG uređaja uz prethodnu registraciju kod drugog upravitelja i dopunu TAG uređaja/ korisničkog računa.

S ciljem unapređenja i jačanja zajedničke suradnje u području razvijanja suvremene mreže autocesta, interoperabilnosti elektronske naplate cestarine i sigurnosti na autocestama, dana 07.07.2023. godine potpisan je i Memorandum o suradnji sa poduzećem Hrvatske autoceste.

Uspostavljenim jedinstvenim sustavom naplate sa JP Auto putevi RS povećava se sigurnost u prometu i značajno se smanjuju gužve na autocestama. Novi način plaćanja cestarine rasteretiti će i protok vozila na naplatnim rampama, a prednost za građane je što će izbjeći čekanja u kolonama i brže stići do željene destinacije. Partnerstvo JP Autoceste FBiH i Auto puteva RS ima za cilj modernizaciju prometne infrastrukture i podizanje kvaliteta putovanja za sve vozače u Bosni i Hercegovini.

*Ovim povodom razgovorali smo sa v.d. direktorom JP Auto putevi Republike Srpske d.o.o. Banja Luka, Nedeljkom Čorićem, koji je istaknuo kako je zajednička naplata cestarine samo jedan u nizu uspješno realiziranih zajedničkih projekata između Auto puteva RS i JP Autoceste FBiH.*



**Prije dva mjeseca uveden je zajednički sustav naplate cestarine u Bosni i Hercegovini. Kako ste zadovoljni funkcioniranjem sustava?**

Funkcionisanje samog sistema je trenutno na zadovoljavajućem nivou, u kojem učestvuju obje strane, kako bi se našim korisnicima omogućilo nesmetano kretanje po cijeloj mreži autoputeva koja je obuhvaćena sporazumom o interoperabilnosti. Broj od skoro 1.800 uređaja za elektronsko plaćanje putarine (ENP) u našoj mreži govori o dobroj saradnji, ali i interesovanju korisnika za ovu vrstu usluge. Na osnovu informacija koje dobijamo od korisnika, ali i naših zaposlenih na naplatnim kućicama, nastojimo da ovu uslugu podignemo na još viši nivo, gdje dobra saradnja dolazi do izražaja.





**Broj od skoro 1.800 uređaja za elektronsko plaćanje putarine (ENP) u našoj mreži govori o dobroj saradnji, ali i interesovanju korisnika za ovu vrstu usluge**

**Korisnicima je omogućen prolaz kroz naplatne rampe na teritoriji cijele BiH bez zaustavljanja, plaćajući cestarinu beskontaktno korištenjem vlastitog TAG uređaja uz prethodnu registraciju kod drugog upravitelja**



**Kako biste ocijenili suradnju sa JP Autoceste FBiH i da li se u budućnosti može očekivati nastavak suradnje po drugim važnim pitanjima?**

Što se tiče saradnje između JP Autoputeva Republike Srpske i JP Autoceste Federacije BiH, smatramo da je ista na vrlo dobrom nivou. I u posljednjih nekoliko godina projektne aktivnosti su se značajno intenzivirale. Značajan doprinos boljoj saradnji je i zajednički projekat izgradnje autoceste „Obilaznica Doboj“ na Koridoru Vc, koji je u fazi realizacije. Bosna i Hercegovina je za ovaj projekt potpisala Ugovor o zajmu s EBRD-om u iznosu od 210 miliona €, od čega 150 miliona pripada Republici Srpskoj za realizaciju navedenog projekta, dok 60 miliona € pripada Federaciji BiH za realizaciju projekta Putnikovo Brdo 2 – Medakovo.

Kako dio trase autoceste na projektu Obilaznice Doboj u samom tunelu Putnikovo brdo 2 pripada Federaciji BiH, dvije kompanije su potpisale Sporazum o realizaciji navedenog projekta na međuentitetskoj granici između Republike Srpske i Federacije Bosne i Hercegovine. S druge strane, dio projekta Putnikovo brdo 2 – Medakovo nalazi se na

području Republike Srpske, a dvije tvrtke potpisale su dodatni ugovor o realizaciji, koji uključuje regulaciju korita rijeke Usore. Također, u prilog ovoj saradnji govori i realizacija sporazuma o suradnji dviju kompanija po pitanju zajedničke naplate cestarine, koja bi se u narednom razdoblju trebala unaprijediti, po pitanju načina korištenja sredstava na računu za elektronsku naplatu putarine.

**Kada govorimo o naplati putarine, da li Autoceste RS prate razvoj naplate putarine u svijetu i šta novo možemo očekivati od Autocesta RS u vremenu koje je pred nama?**

JP Autoputevi Republike Srpske d.o.o. Banja Luka prati razvoj naplate cestarina u svijetu, prvenstveno sudjelovanjem u Transportnoj zajednici (TC), koja je međunarodna organizacija osnovana s ciljem razvoja prometne mreže između Europske unije i zemalja jugoistočne Europe, kao i uspostavljanja individualnih kontakata i obuke naših zaposlenika, a sve u cilju unaprjeđenja samog poslovanja naše kompanije.

# Od volonterke do v.d. izvršne direktorice Mirnesa Agić, v.d. izvršna direktorica Sektora za opće, pravne i kadrovske poslove

Rođena u Sarajevu 1984. godine. Zvanje diplomirani ekonomista stiče na Ekonomskom fakultetu Univerziteta u Sarajevu na smjeru Međunarodna ekonomija, nakon čega počinje raditi u Federalnoj direkciji za izgradnju, upravljanje i održavanje autocesta u decembru 2008. godine. Za vrijeme studiranja je radila i kao demonstrator na Ekonomskom fakultetu u Sarajevu kao i u HVB Central Profit banci. Kroz karijeru u JP Autocestama FBiH prolazi sve hijerarhijske nivoe, od volontiranja do izvršne direktorice. U maju 2023. Nadzorni odbor Autocesta FBiH uz saglasnost Vlade FBiH Mirnesu Agić imenuje za v.d. izvršnu direktoricu Sektora za opće, pravne i kadrovske poslove.

## **Trenutno radite na odgovornoj poziciji. Koliko je ženi na Balkanu teško biti na rukovodećoj poziciji?**

Ne bih rekla da je ženi na Balkanu teško biti na rukovodećoj poziciji koliko je teško doći do te pozicije. Ne radi se samo o našem okruženju, u svijetu je poznata činjenica da su muškarci u većini slučajeva na visokim pozicijama dok su ženama pristupačnija mjesta na nivoima srednjeg menadžmenta. Jedan od glavnih razloga zbog kojih je manje vjerovatno da će žene biti unapređene na pozicije direktora svodi se na nesvjesnu pristrasnost i manifestuje se na brojne načine.

Jedan od primjera je činjenica da se žene često zapošljavaju i unapređuju na osnovu prošlih dostignuća, dok se muškarci mogu zaposliti i unaprijediti na osnovu budućih potencijala.

Prvi korak ka rješavanju ovog problema bi bila obuka o nesvjesnim predrasudama za zaposlenike koji sprovode preglede radnih učinka. Ta obuka

bi mogla pomoći da se poboljša nedostatak žena koje napreduju do menadžera i na kraju dalje u korporativnom procesu.

## **Smatrate li da žene nisu dovoljno iskorištene da bi bile vođe u nekoj oblasti?**

Svakako, tome u prilog idu činjenice i istraživanja koja se svakodnevno provode.

## **Na koje ste poslovne uspjehe do sada ponosni?**

Posebno poslovno dostignuće na koje sam ponosna je bila implementacija prepaid biling sistema, projekat koji sam vodila zajedno sa timom kolega kada smo kreirali potpuno novi i efikasniji sistem elektronske naplate cestarine sa uvođenjem mobilne aplikacije za online dopunu ACC kredita i praćenje korisničkog računa.

Dodatno sam ponosna na predstavljanje Bosne i Hercegovine u Sekretarijatu Transportne zajednice gdje sam aktivno učestvovala od 2019. godine do imenovanja na poziciji v.d. Izvršnog direktora. Razmjena iskustava i načini korištenja dostupnih nam sredstava iz polja transporta i komunikacija su od velikog značaja, a Transportna zajednica je mjesto gdje se region na temu transporta okuplja.

## **Koji je Vaš najveći izazov u karijeri trenutno? Koje su to vještine koje su vas dovele do pozicije izvršne direktorice sektora za opće, kadrovske i pravne poslove?**

Trenutno je najveći izazov pozicija koju obnašam. Prije imenovanja sam rukovodila Odjelom za elektronsku naplatu cestarine i bila odgovorna za isti, ovo je dosta veći nivo tako da je i izazov samim tim puno veći.





Organizacijske vještine i sposobnost timskog rada je najbolji recept za uspjeh. Pojedinac teško da može ostvariti velike rezultate, ali sa dobrim timom ne postoje prepreke. Najbitnije je imati jasno definisane ciljeve i realizacije istih u etapama. Na taj način se dolazi do najboljih realizacija. Poštivanje roka za postizanje zadanog cilja je ključ uspjeha. Ono što sam radila kao šef, a namjeravam raditi i kao izvršna direktorica je biti pokretač ostatku ekipe. Kad tim ljudi kojim rukovodite vidi da ste vi pokretač procesa onda vas slijede i tek tad imate rezultate rada sa kojim su svi zadovoljni.

**Koji su Vam prvi koraci nakon imenovanja na poziciju izvršne direktorice Sektora za opće, pravne i kadrovske poslove?**

Prvo što smo uradili na nivou Sektora je pokretanje procesa usklađivanja internih akata Preduzeća sa zakonima i kreiranje radne grupe koja je zadužena za prijedlog izmjena Zakona o cestama FBiH i Zakona o autocesti na Koridoru Vc. Planiramo pripremiti inicijativu nadležnom Ministarstvu prometa i komunikacija FBiH za izmjenu navedenih akata kojim ćemo transponovati EU direktive iz polja transporta i komunikacija u naše zakonodavstvo.

**S kojim bi rezultatima rada u mandatu bili zadovoljni?**

Ako govorimo o rezultatima rada Sektora kojim rukovodim bila bih zadovoljna ukoliko bismo uspjeli uskladiti zakone iz našeg domena sa EU pravilima. Efikasnom reorganizacijom rada unutar Sektora na način da bi svi zaposleni bili pravilno raspodjeljeni kako bi mogli dati svoj maksimum u radu kao i privođenje eksproprijacije nekretnina kraju. Što se tiče rezultata rada nove Uprave, mislim da ovo govorim i u ime kolega članova iste, jedino zadovoljstvo bi nam donijeli završetci radova i novi pušteni kilometri autoceste u promet.

**Volite posao koji radite, šta Vas usređuje i čini zadovoljnom?**

Ljudi koji me poznaju kažu da sam radoholičarka i da kada se uhvatim u koštac sa nekim poslom ili problemom ne popuštam dok ne završim. Rezultati rada su mi posebna satisfakcija, tim više kada okolina vidi i prepozna postignuto, ali ništa ne može predstavljati veći uspjeh od sposobnosti da se kreira radna atmosfera i kolege učine dijelom kolektiva koji zajedno stvara uspješne rezultate.

# GLAVNI GRAĐEVINSKI RADOVI U TUNELU OD 3,360 METARA USPJEŠNO SE PRIVODE KRAJU



Radovi na izgradnji tunela Zenica dužine 3,36 kilometara koji čini najveći dio dionice Ponirak - Vraca, privode se kraju.

Glavni građevinski radovi u tunelu Zenica će biti gotovi do kraja septembra ove godine, a uz tunel Zenica grade se i tri lokalne ceste i to Željeznička, Donja Gračanica i cesta za Klopče.

Ahmed Mušija, predstavnik investitora kaže da je u tunelu ranije bilo angažovano više od stotinu radnika, a da je danas tu nešto više od 80 koji vrijedno rade kako bi sve bilo spremno.

„Trenutno završavamo obaveze iz Sporazuma o prijateljskom okruženju sa Gradom Zenica. Završavamo sa izgradnjom glavne vodovodne distributivne mreže u naselju Ponirak. Završeno je asfaltiranje ulica kroz naselja Ričica i priprema se asfaltiranje ulica kroz naselje Klopče kao i asfaltiranje lokalne saobraćajnice od naselja Koprivne do magistralne ceste M17“, kazao je Mušija.







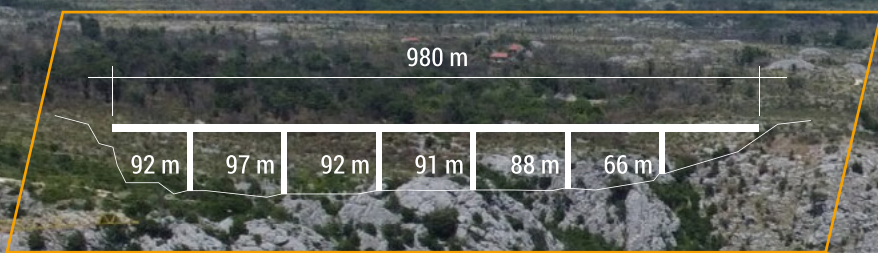
Tunel Zenica je trenutno najduži tunel u Bosni i Hercegovini, a karakterističan je i po nazivu tunel Zenica s obzirom na to da prilikom izlaska iz tunela putnici će imati pogled ka gradu. Tunel će imati 11 poprečnih veza, od toga tri parkirne niše, veze za motorna vozila, najmoderniju opremu, videonadzorni sistem i telekomunikacijsku instalaciju, hidrantsku mrežu, dok će veliki dio opreme biti postavljen pred sami završetak radova čitave trase kako ne bi istekao garantni rok opreme dok se pravi ostatak dionice.

**PUŠTANJEM U PROMET  
TUNELA ZENICA, PUT  
IZMEĐU ZENICE I ŽEPČA BIT  
ĆE SIGURNIJI, ALI I KRAĆI ZA  
ŠEST I PO KILOMETARA.**





# TRENUTNO U IZGRADNJI 60 KILOMETARA AUTOCESTE



## Medakovo – Ozimice

Dužina dionice: **21,7 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **361.753.355 eura** • Izvođač radova: **Cengiz inaat Sanayi ve Ticaret A.S. (Turska)** • Nadzor nad izvođenjem radova: **Yuksel PROJE A.S. – Trasa d.o.o. Sarajevo Joint Venture**. Izvor finansiranja: **EIB, WBIF** • Objekti: **jedna petlja, dva dvostrana odmorišta, osam mostova i vijadukti, dva nadvožnjaka, petnaest podvožnjaka i jedan tunel dužine 2200 metara.**





## Poprikuše – Nemila

Dužina dionice: **5,5 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **208.059.247,42 eura** • Izvođač radova: **Cengiz infaat Sanayi ve Ticaret A.S. (Turska)**.  
Nadzor nad izvođenjem radova: **IRD Engineering S.r.l. (Italija)** • Izvor finansiranja: **EIB, WBIF i EBRD** • Objekti: **tunel Golubinja, mostovi Golubinja 1 i Bosna, vijadukti Golubinja 2 i Kovanići i Centar za kontrolu prometa.**

## Nemila – Vranduk

Dužina dionice: **5,67 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **Ugovora o zajmu sklopljenog s Kuvajtskim fondom za Arapski ekonomski razvoj (KFAED)** • Izvođač radova: **HGG Infaat Anonim Sirketi (Turska)** • Nadzor nad izvođenjem radova: **Adel Al-Obaid Engineering Consultants and Ipsa Institut d.o.o.** • Izvor finansiranja: **KFAED)** • Objekti: **vijadukt „Stara Stanica“**

# MOST POČITELJ

Dužina dionice	980 m
Vrijednost ugovorenih radova	28.114.889,53 eura
Izvođač radova	Azvirt Limited Liability Company (Azerbejdžan), Sinohydro Corporation Limited (Kina) i Powerchina Roadbridge Group Co. Ltd. (Kina)
Nadzor nad izvođenjem radova	IRD Engineering S.R.L. (Italija)
Izvor finansiranja	EIB, WBIF
Stubovi mosta su visoki	92, 97, 92, 91, 88 i 66 m



Skenirajte kôd i posjetite interaktivnu mapu Autocesta FBiH



## **Vranduk – Ponirak**

Dužina dionice: **5,3 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **76.592.799,03 eura** • Izvođač radova: **Azvirt L.L.C (Azerbejdžan) i Hering d.d. Široki Brijeg (BiH).**

Nadzor nad izvođenjem radova: **DRI upravljanje investicij d.o.o. (Slovenija) – DIVEL d.o.o. Sarajevo (BiH)** • Izvor finansiranja: **OPEC Fond za međunarodni razvoj (OFID)** • Objekti: **most Vranduk 1 i Vranduk 2, tunel Vranduk i tri manja vijadukta.**



## **Ponirak – Vraca**

Dužina dionice: **2,65 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **59.408.825,00 eura** • Izvođač radova: **Euro-asfalt d.o.o. Sarajevo (BiH)** • Nadzor nad izvođenjem radova: **PROYAPI Engineering and Consulting INC. Balgat Ankara (Turska)** • Izvor finansiranja: **EIB, WBIF** • Objekti: **tunel Zenica**



## **Putnikovo Brdo – Medakovo**

Dužina dionice: **8,5 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **167,062,555.93 eura** • Izvođač radova: **Euro-Asfalt d.o.o. Sarajevo** • Nadzor nad izvođenjem radova: **IRD Engineering S.r.l. (Italija)** • Izvor finansiranja: **EBRD, WBIF** • Objekti: **šest mostova, jedan cut&cover tunel, pet potputnjaka, jedan natputnjak, sedam hidrotehničkih objekata, dvije petlje, čeono i bočno naplatno mjesto, te jedan centar za održavanje i kontrolu prometa na autocesti.**







## Počitelj – Zvirovići LOT1

Dužina dionice: **11,07 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **56.522.840,50 eura** • Izvođač radova: **China State Construction Engineering Corporation Limited (Kina)** • Nadzor nad izvođenjem radova: **IRD Engineering S.R.L. (Italija)** • Izvor finansiranja: **EIB, WBIF** • Objekti: **tunel Počitelj, tri vijadukta**



## BC Prača - Goražde (tunel Hranjen)

Dužina dionice: **19,4 km (tunel Hranjen 5,5 km)** • Vrijednost ugovorenih radova: **81.899.883,00 KM** sa PDV-om, **65 miliona KM** iz akumulirani sredstava **BH Telecoma** • Izvođač radova: **Euro-asfalt d.o.o. Sarajevo, Bosna i Hercegovina** • Nadzor nad izvođenjem radova: **IPSA INSTITUT d.o.o. Sarajevo** • Izvor finansiranja: **Budžeta Vlade FBiH, i to pod stavkom koja se odnosi na gradnju autoputeva i brzih cesta** • Objekti: **16 prolaza za evakuaciju pješaka, pet poprečnih prolaza za interventna vozila (u slučaju požara) kao i 10 parkirnih niša za zaustavlja vozila u kvaru.**



## Sarajevska obilaznica (LOT3B)

Dužina dionice: **1,44 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **23.283.000 KM** • Izvođač radova: **Euro-Asfalt d.o.o. Sarajevo** • Nadzor nad izvođenjem radova: **Divel d.o.o. Sarajevo, Saraj Inžinjeri d.o.o. Sarajevo i Institut za građevinarstvo "IG" d.o.o. Banja Luka** • Izvor finansiranja: **sredstava JP Autoceste FBiH** • Objekti: **dva vijadukta**

## BC Lašva – Nević Polje (LOT5)

Dužina dionice: **4,8 km** • Vrijednost ugovorenih radova: **74.904.570,00 KM** • Izvođač radova: **Hering d.d. Široki Brijeg** • Nadzor nad izvođenjem radova: **DIVEL d.o.o. Sarajevo, Institut za građevinarstvo IG d.o.o. Banja Luka i Zagrebinspekt d.o.o. Mostar** • Izvor finansiranja: **Vlade FBiH** • Objekti: **četiri mosta i jedan vijadukt**



# Odmorišta na autocesti A1 Koridora Vc



Odmorište  
Kameni dvorac

Na autocesti A1 obezbijedena su odmorista koja su namijenjena vozačima i putnicima za odmor i pružaju sigurnu i praktičnu alternativu nesigurnom parkiranju uz autocestu.

Odmorišta na autocesti predstavljaju dobro planirane i održavane objekte sistemom odabira atraktivnih i sigurnih mjesta na kojima se vozači i putnici mogu zaustaviti uz mogućnost korištenja dostupnih usluga. Na odmoristima s pratećim uslužnim objektima (benzinske stanice, trgovine, restorani, moteli, autoservisi i slično), mogu se koristiti usluge opskrbe gorivom, ponuda trgovačke robe širokog asortimana, ugostiteljske usluge, korištenje javnih sanitarija i smještaja.

Korisna odmorista pružaju i bankarske usluge, tehničke i servisne usluge, usluge pomoći na cesti, podmirenje specifičnih potreba invalida i djece, korištenje interneta kao i mogućnost korištenja dostupnih informacija o turističkim i ambijentalnim znamenitostima okruženja.

Dobro osvijetljenje i bezbjednosne karakteristike odmorista omogućavaju udobno korištenje istim 24 sata dnevno.

Pored standardnih oblika usluga koje su do sada pružane na odmoristima, konstantno se radi na modernizaciji i povećanju razine usluge uvođenjem novih potrebnih sadržaja, kao što su punionice za alternativna goriva – **elektropunionice**. Elektropunjači na odmoristima su infrastruktura koja omogućava vozačima električnih ili hibridnih vozila da napune svoje vozilo električnom energijom dok odmaraju na odmoristima duž autoceste.



Odmorište Lepenica i  
elektropunionica

Ovi punjači su važan dio razvoja održivih transportnih opcija, jer omogućuju vozačima da putuju veće udaljenosti uz manji uticaj na okoliš.

Od mjeseca februara 2022. godine, na dionici Sarajevo zapad – tunel Ivan, na odmoristu 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 automobila. Riječ je o tipskoj punionici koja je izgrađena kao samostalna i zasebna jedinica sa kompletnom i 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.

U cilju lociranja odmarališta i pregleda dostupnih sadržaja u nastavku su predstavljena odmorista na autocesti A1 kako slijedi:

- Odmorište Lepenica;
- Odmorište Kravice;

te odmorista tipa 1 bez uslužnih objekata:



- jednostrano odmorište Kameni Dvorac kod Kaknja;
- jednostrano odmorište Raštelica u neposrednoj blizini tunela Ivan i
- dvostrano odmorište Vrbovački Lipik na dionici Svilaj – Odžak.

**Odmorište Lepenica** je dvostrano odmorište koje posjeduje benzinsku stanicu s trgovinom, cafe bar i restoran. Prateći uslužni objekti na dvostranom odmorištu Lepenica vozačima i putnicima osiguravaju puni komfor za odmor i zadovoljavanje njihovih potreba.

Ovo odmorište sa ugodnim ambijentom za kupovinu, odmor i osvježanje u prostoru cafe bara i terase, je prikladno i za najmlađe posjetioce uz obezbijeđeno dječije igralište za igru i zabavu.

**Odmorište Kravice** je dvostrano odmorište i smješteno je s južne strane vodopada Kravice, na dijelu trase iza mosta Trebižat.



**Odmorište Kravice**



ILTE



**Odmorište Lepenica**

Pored osnovne namjene, ponude goriva visoke kvalitete i ostale opreme za automobile, novi koncept predstavlja proširenje asortimana na ponudu gastro usluge kroz segment pod nazivom Fresh corner koji podrazumijeva ponudu svježe pripremljenih sendviča, peciva, toplih i hladnih napitaka.

Savjetujemo svim vozačima i putnicima da se tokom putovanja kroz prelijepe krajolike Bosne i Hercegovine, nakratko zaustave i odmore na dostupnim odmorištima, povrate svoju energiju i budnost tokom vožnje, jer je sigurnost vozača i putnika naš cilj.



**Odmorište Vrbovački Lipik**

**Odmorište Raštelica**

# Za eksproprijaciju zemljišta u posljednje tri i po godine izdvojeno 193.515.242 KM

**Eksproprijacija je pravni postupak oduzimanja ili ograničenja prava vlasništva na nekretninama uz naknadu prema tržišnoj vrijednosti nekretnina, koji se koristi za potrebe realizacije mnogih infrastrukturnih projekata, uključujući i izgradnju autocesta.**

Poslovi eksproprijacije zemljišta, odnosno nekretnina i drugih objekata na autocesti obavljaju se za potrebe realizacije projekata izgradnje autoceste na Koridoru Vc za koje je Vlada FBiH utvrdila javni interes, te objekata za potrebe upravljanja i održavanja autoceste. JP Autoceste FBiH koristi postupak eksproprijacije kako bi steklo potrebno zemljište za izgradnju saobraćajne infrastrukture, uz pridržavanje zakonskih propisa i pružanje adekvatne naknade vlasnicima.

U cilju provođenja postupka eksproprijacije, JP Autoceste FBiH postupa po odredbama Zakona o eksproprijaciji FBiH (Službene novine FBiH broj 70/07, 36/10, 25/12, 8/15 i 34/16), kojim su utvrđeni uslovi, način i postupak eksproprijacije nekretnina za izgradnju objekata od javnog interesa.

U troškove eksproprijacije ulazi: vrijednost nabavke zemljišta (uzimajući u obzir tržišnu vrijednost, potencijalne gubitke i druge relevantne faktore), troškovi angažovanja vještaka, troškovi ugovora o djelu u postupku eksproprijacije, cijepanje parcela, razni elaborati eksproprijacije, troškovi zastupanja, naknade za prenamjenu zemljišta i drugi troškovi koji su usko vezani uz proces eksproprijacije.

**U troškove eksproprijacije ulazi: vrijednost nabavke zemljišta, troškovi angažovanja vještaka, troškovi ugovora o djelu u postupku eksproprijacije, cijepanje parcela, razni elaborati eksproprijacije, troškovi zastupanja, naknade za prenamjenu zemljišta i drugi troškovi koji su usko vezani uz proces eksproprijacije.**



## Troškovi postupaka eksproprijacije

Ukupan iznos sredstava koja je JP Autoceste FBiH utrošilo na postupak eksproprijacije u posljednje tri godine u periodu od 2020. godine do kraja 2022. godine iznosi 170.782.393 KM i to:

za 2020. godinu 46.528.879 KM;  
za 2021. godinu 67.997.181 KM i  
za 2022. godinu 56.256.333 KM.

Na sjevernom dijelu Koridora Vc u toku je početak izgradnje dvije dionice autoceste na relaciji od Doboja do južnog dijela Maglaja (Putnikovo Brdo - Medakovo i Medakovo – Ozimica), u dužini od 30 kilometara za koje je postupak eksproprijacije završen.

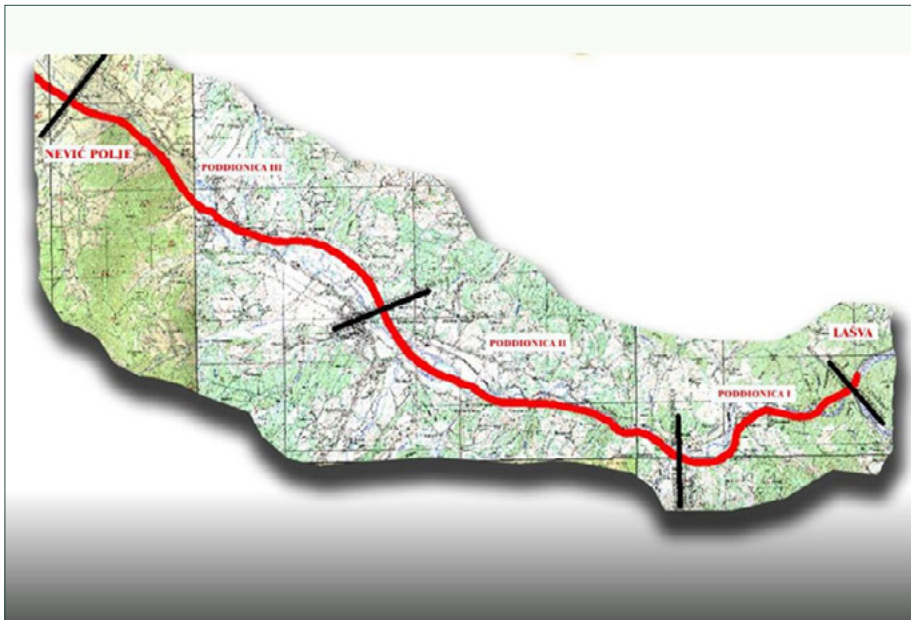
Eksproprijacija je završena i na dionicama: Poprikuše – Nemila, Nemila – Vranduk, Vranduk – Ponirak, Ponirak – Vraca (tunel Zenica), tunel Zenica – Donja Gračanica, tunel Kvanj – Buna, Buna – Počitelj, BC Prača – Goražde (tunelski portali i pristupni putevi), BC Lašva – Nević polje (LOT 5).

Projekti na kojima se odvijao postupak eksproprijacije u prvoj polovini 2023. godine, odnose se na dionicu Ozimica - Poprikuše, brze ceste Prača – Goražde (tunelski portali i pristupni putevi) i Mostar – Polog – granica RH, te pristupne puteve za tunel Prenj.

JP Autoceste FBiH je u prvoj polovini 2023. godine za nabavku zemljišta postupkom eksproprijacije izdvojilo ukupno 22.732.849 KM.



**JP Autoceste FBiH je u prvoj polovini 2023. godine za nabavku zemljišta postupkom eksproprijacije izdvojilo ukupno 22.732.849 KM.**



# RAZVOJ CESTA KROZ HISTORIJU, PRVA POJAVA AUTOCESTA SA OSVRTOM NA IZGRADNJU CESTA U BIH

**Inovacijama u prometu, prva pojava autoceste zabilježena je građenjem prve svjetske autoceste koja je građena u jugozapadnom Berlinu između 1913. i 1921. godine**

Da bi govorili o izgradnji i pojavi prvih autocesta, potrebno se prvenstveno historijski osvrnuti na izgradnju cesta iz davnih vremena. Ceste su jedan od temeljnih elemenata prometa među narodima već od prvih početaka civilizacije. Kako je prvi način prijevoza bilo korištenje životinja za prijevoz ljudi i materijala a budući da je ovim natovarenim životinjama bilo potrebno više vodoravnih i okomitih slobodnih prostora, nego hodajućem čovjeku, prvo su se pojavile staze. Najraniji zapisi o takvim stazama pronađeni su oko nekih izvora u blizini Jerihona i datiraju iz otprilike 6000. godine prije nove ere. Izum kotača u mezopotamskoj civilizaciji doveo je do razvoja vozila na životinjsku vuču. Tada je postalo nužno da površina ceste bude sposobna nositi veća opterećenja te su tako nastale ceste s tvrdom podlogom. Tragovi takvih tvrdih cesta dobiveni su od raznih drevnih civilizacija otprilike 4000. godine prije nove ere i sastoje se od kamenom popločanih ulica u Uru (u današnjem Iraku) i drvenih cesta sačuvanih u močvari u Glastonburyju u Engleskoj.

Primjer antičke rimske ceste



Najranija izgradnja cesta velikih razmjera pripisuje se Rimljanima koji su izgradili opsežan sistem cesta koje su se pružale u mnogim smjerovima od Rima. Rimski političar i vojni zapovjednik, Publije Kornelije Dolabela je imao najznačajniju ulogu u gradnji cesta u antičkom Rimskom carstvu. Jedna od njegovih najvažnijih cesta je poznata kao „Via Dolabella“ je bila ključna za trgovinu i komunikaciju u provinciji Azija. Na osnovu epigrafskih spomenika iz Salone, Dolabela je zaslužan za izgradnju četiri putna pravca ukupne dužine 600 km, izgrađena za samo šest godina, što predstavlja jedan od najvećih građevinskih poduhvata u historiji Zapadnog Balkana. Rimske ceste, pod nazivom „viae“, bile su izvanredno postignuće i omogućile su putovanja širom Europe, Male Azije i sjeverne Afrike. Rimljani su prepoznali da su osnove dobre



izgradnje ceste bile dobra odvodnja, dobar materijal i dobra obrada. Njihovi su putevi bili vrlo izdržljivi, a neki od njih i danas postoje obzirom da su građeni na jako čvrst način.

Sljedeći veliki razvoj u cestogradnji dogodio se za vrijeme Napoleonova režima. Značajan doprinos dao je Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet 1764. godine koji je razvio poboljšanu, jeftiniju metodu izgradnje cesta od raskošnog i lokalno neuspješnog oživljavanja rimske prakse.

Britanska vlada također je dala važnost izgradnji cesta gdje se izdvaja inženjer John Loudon Macadam koji je bio glavni geodet cesta u Engleskoj. On je iznio potpuno novu metodu izgradnje cesta nazvanu makadamska cesta. Ova cesta je bila prva cesta utemeljena na znanstvenom razmišljanju te se njegova metoda smatra prvom znanstvenom metodom izgradnje cesta.

Razvoj cesta odražavao je tehnički, ekonomski i društveni napredak kroz historiju. Ceste su postale ključne za povezivanje regija, razvoj trgovine i mobilnosti društva.

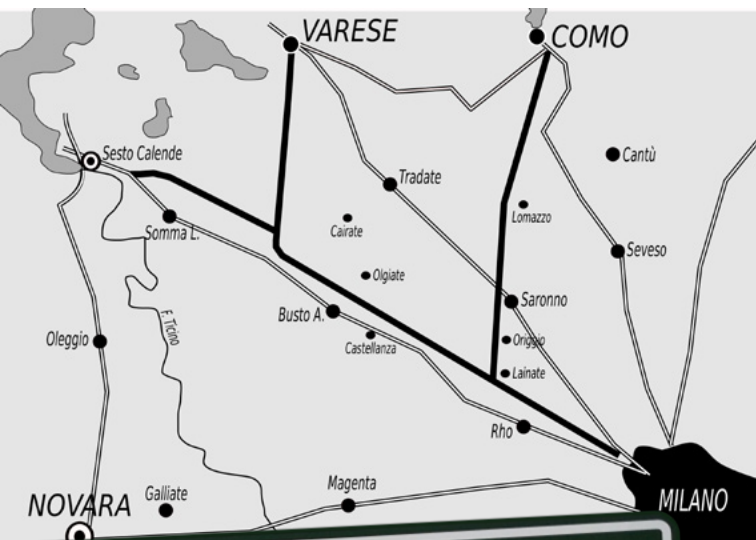
Inovacijama u prometu, prva pojava autoceste zabilježena je građenjem prve svjetske autoceste koja je građena u jugozapadnom Berlinu između 1913. i 1921. godine. Otvorena je 1921. godine u



dužini od 19 km kao eksperimentalna autocesta i koristila za utrke noseći naziv («Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße»). Imala je dvije trake od 8 metara odvojene sredinom širine 9 metara.

Ova autocesta služila je kao pilot projekt kratke kružne dionice za novu vrstu ceste sa razdvojenim kolovozima i postavila je temelje za kasniju izgradnju mreže njemačkih autocesta.

Početak 20. stoljeća, autoceste su se razvijale u nekoliko europskih zemalja, ali najveći značaj za popularizaciju ideje o izgradnji brzih i sigurnih prometnica je dat njemačkom inženjeru Konradu Adenaueru. Konrad Adenauer bio je njemački političar i državnik koji je postao gradonačelnik Kölna 1917. godine, a kasnije je služio kao kancelar Savezne Republike Njemačke. Tokom svog mandata kao gradonačelnik Kölna tokom 1920-ih, podržavao je izgradnju takvih brzih prometnica radi poboljšanja mobilnosti. Adenauer je formirao stručnu radnu grupu za izgradnju autocesta kako bi nadgledala projekat, koja je igrala ključnu ulogu u planiranju i razvoju njemačkih autocesta. Slijedom izgradnje prve eksperimentalne autoceste, Njemačka je nastavila sa izgradnjom tzv. „cesta samo za automobile” koje su otvorene 1929. između Düsseldorfa i Opladena te 1932. između Kölna



i Bonna. Otvorena autocesta 1932. godine imala je nekoliko karakterističnih značajki, uključujući odvojene trake za suprotni smjer prometa, ograničenja brzine i česte benzinske postaje. Adenauerova podrška izgradnji autocesta i infrastrukturnom razvoju imala je dugoročne posljedice na njemačku ekonomiju i mobilnost. Njemačke autoceste postale su simbol brzog i učinkovitog prijevoza koje su nakon Drugog svjetskog rata proširene i razvijane



kako bi postale integralni dio njemačke prometne mreže i služile kao uzor za razvoj autocesta u drugim zemljama sa mrežom autocesta u ukupnom iznosu od 2128 km.

Koncepti autoceste razvijali su se u različitim zemljama pod različitim imenima. Prije nego što je Njemačka izgradila svoje autoceste, bilo je nekoliko ranih inačica brzih cesta ili sličnih prometnica u drugim zemljama. Međutim, prve moderne autoceste, kakve ih danas poznajemo, razvijene su i izgrađene u Njemačkoj. Neizostavni primjeri ranih brzih cesta ili sličnih projekata prije njemačkih autocesta kroz historiju su sljedeći:

Italija: Autocesta A8 "Autostrada dei Laghi" između Milana i Varese u dužini od 49 km, otvorena



je 1924. godine i često se spominje kao jedna od prvih brzih cesta u svijetu te čak u mnogim izlaganjima kao prva autocesta. Inženjer Piero Puricelli, grof od Lomnaga, zamislio je kao "cestu samo za automobile", odnosno rezerviranu za brzi promet (bez kolica, kočija, bicikala i pješaka) i uz plaćanje cestarine za pokrivanje troškova izgradnje i upravljanja. Većina rute i danas je aktivna, iako je integrirana u autoceste A-8 i A-9;

Sjedinjene Američke Države imale su nekoliko ranih primjera brzih cesta i prometnica visokih brzina pod nazivom "freeways", ali nisu bile izgrađene kao integralni sustav autocesta kao što su njemačke autoceste;

U Velikoj Britaniji su postojale rane inačice brzih cesta prije izgradnje prvih tzv "motorways", ali "motorways" kao takve su predstavljale prvi ozbiljni sustav autocesta. Prva prava autocesta u Velikoj Britaniji, M1, otvorena je 1959. godine.

Unatoč ovim ranim primjerima brzih cesta, Njemačka se smatra prvom zemljom koja je razvila i izgradila potpuno integrirani sustav autocesta. Njemačke autoceste, poznate kao "Autobahnen," predstavljaju prototip modernih autocesta i igrale su ključnu ulogu u popularizaciji ovog koncepta širom svijeta.

Nakon Drugog svjetskog rata, autoceste su postale ključna komponenta prometne mreže u mnogim zemljama diljem svijeta. Razvijale su se i širile kako bi zadovoljile potrebe rastućeg broja vozila i





Autocesta u  
Los Angelesu

prometa, ubrzale mobilnost ljudi i roba te postale temeljem modernog prometnog sistema.

Tokom godina, autoceste su postale sigurnije zahvaljujući inovacijama poput bolje signalizacije, prometnih traka za razne svrhe, sistema elektronske naplate cestarine i naprednih sistema kontrole brzine. Prva izgradnja autoceste predstavlja prekretnicu u prometnom razvoju svijeta i igrala je ključnu ulogu u stvaranju modernog načina putovanja i transporta.

Kada se osvrnemo na izgradnju cesta na područje Bosne i Hercegovine, među prvim značajnijim izgrađenim cestama navode se:

Cesta Salona – Narona – Leusinium – Scodra je dio velike carske komunikacije od Akvileje do Carigrada. Prolazila je većim dijelom kroz današnju Dalmaciju, a preko Hercegovine kroz Ljubuško polje – stanica Bigeste, gdje se jedan regionalni rimski put odvajao na sjeveroistok, te preko Brotnja silazio u Bišće polje i Mostar. Od Čapljine cesta je vodila preko Stoca (Diluntum) do Panika na Trebišnjici (Leusinium), i dalje preko Crne Gore u Skadar; Narona- Stolac (Diluntum) - Nevesinje-Konjic-Ilidža (Aquae S (Ilidža), sudeći po nalazu miljokaza sa natpisom Divo Augusto, iz doline Trešanice kod Konjica. Tu se sastajala sa cestom iz pravca Heduma i nastavila za Srebrenicu;

Salona - Knin - Bosansko Grahovo, do planine Ulice, dužine 77,5 rimskih milja. Kasnije će ovaj put biti produžen trasom Drvar - Bosanski Petrovac -

dolina Sane - dolina Une - Sisak. U Petrovačkom polju, u selu Bara, bila je putna stanica i raskrsnica, sa kasnije izgrađenim jednim krakom prema Bihaću pored Osječenice, i drugim za Bosansku Krupu preko Krnjeuše;

Salona – Livanjsko polje - Glamočko polje - Bosanska Gradiška kod Servicija na Savi, u dužini 167 rimskih milja;

Salona (od Sinja) – Kupres - Sarajevsko polje, do dezitijatskog kastela od 156 rimskih milja. Cesta je kasnije produžena preko Romanije do Srebrenica (Domavia);

Salona (od Sinja) – Kupres - rijeka Bosna (Bathinus), koja dijeli Breuke i Oserijate, dužine 158 rimskih milja. Jedna od varijanti je da je do Travnika to ista cesta koja je išla do Heduma, gdje se odvojila, i završila u današnjoj Zenici, dok drugi smatraju da je kraj ceste sjevernije, prema granici Panonije i Dalmacije.

Ove ceste su samo neki od ključnih historijskih elemenata prometne mreže u Bosni i Hercegovini i održavaju bogatu historiju zemlje.

Izgradnja autoceste A1 u Bosni i Hercegovini, kao dijela panevropskog Koridora Vc i evropskog međunarodnog puta E73 započela je 2001. godine, radovima na dionici Jošanica - Podlugovi, u dužini od 11,5 km. Autocesta A1 je 1997. godine definirana kao dio Koridora Vc, jednog od deset osnovnih koridora CEMT-a na konferenciji ministara prometa evropskih zemalja u Helsinkiju. Projekat izgradnje autoputa A1 kroz Bosnu i Hercegovinu je podijeljen na četiri dijela (lota):

Lot 1: Granica sa Hrvatskom GP Svilaj – Doboj Jug (Karuše);

Lot 2: Doboj Jug (Karuše) – Sarajevo jug (Tarčin);

Lot 3: Sarajevo jug (Tarčin) – Mostar sjever;

Lot 4: Mostar sjever – Granica sa Hrvatskom GP Bijača.

Danas Bosna i Hercegovina ima razvijenu mrežu cesta koja povezuje različite gradove i regije, a koja će sa završetkom najznačajnijeg infrastrukturnog projekta – izgradnjom autoceste A1 na Koridoru Vc povezati Bosnu i Hercegovinu s ostatkom Europe najmodernijim cestama.

# Služba za naplatu cestarine

**Odjel operativne poslove naplate cestarine obavlja sve poslove koji se odnose na prolaze vozila kroz prometne trake naplatnog mjesta, a budući da se naplata cestarine odvija neprekidno 24 sata dnevno, djelovanje naših blagajnika i vođa smjena predstavlja okosnicu i središnji proces ove službe**

Služba za naplatu cestarine (u daljnjem tekstu: Služba) funkcionira unutar Sektora upravljanja i održavanja te broji **219** djelatnika u aktivnom radnom odnosu što predstavlja najveći broj djelatnika JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar u jednoj Službi. Služba se sastoji od četiri odjela:

- Odjel operativne naplate cestarine;
- Odjel elektronske naplate cestarine;
- Odjel za analitiku i praćenje prihoda naplate cestarine te
- Odjel za planiranje, logistiku, upravljanje zalihama i podršku poslovanju.

Operativni poslovi Službe odnose se prvenstveno na fizičku naplatu cestarine na 15 naplatnih stanica/mjesta, prodaju, programiranje i elektronsko knjiženje uplata za ACC TAG uređaje, analizu dnevnog, mjesečnog i godišnjeg prometa, analizu prihoda i različitih načina plaćanja cestarine, za primanje i generiranje rješenja o oslobađanju od plaćanja cestarine, cjelodnevnu podršku korisnicima, planiranje i upravljanje zalihama na naplatnim mjestima, kao i sveopća podrška poslovanju svih naplatnih mjesta i njihovih djelatnika.







### Odjel operativne naplate cestarine

Odjel operativne poslove naplate cestarine obavlja sve poslove koji se odnose na prolaze vozila kroz prometne trake naplatnog mjesta, a budući da se naplata cestarine odvija neprekidno 24 sata dnevno, djelovanje naših blagajnika i vođa smjena predstavlja okosnicu i središnji proces ove Službe. Posao naplate je okarakteriziran dinamičnošću, nepredvidljivosti te imperativom da se mora obavljati na vrijeme, kvalitetno i efikasno. Osnovni poslovi blagajničkog osoblja u naplati cestarine su naplata cestarine gotovinom i bankovnim karticama, asistencija korisnicima pri korištenju elektronske naplate cestarine, upravljanje slobodnim, vangabaritnim i prolazima u najavi. Uz asistenciju blagajničkom osoblju djelatnici na pozicijama vođa smjene, uz operativnu kontrolu naplate na razini naplatnog mjesta i organizaciji rada blagajnika, sudjeluju u izvršetku poslova prodaje, programiranja i dopune korisničkih ACC TAG uređaja. Organizacija Odjela operativne naplate cestarine i ranije spomenutih 15 naplatnih mjesta na autocesti A1 je definirana kroz 4 tehničke jedinice naplate cestarine (skraćeni naziv TJNC) i to:

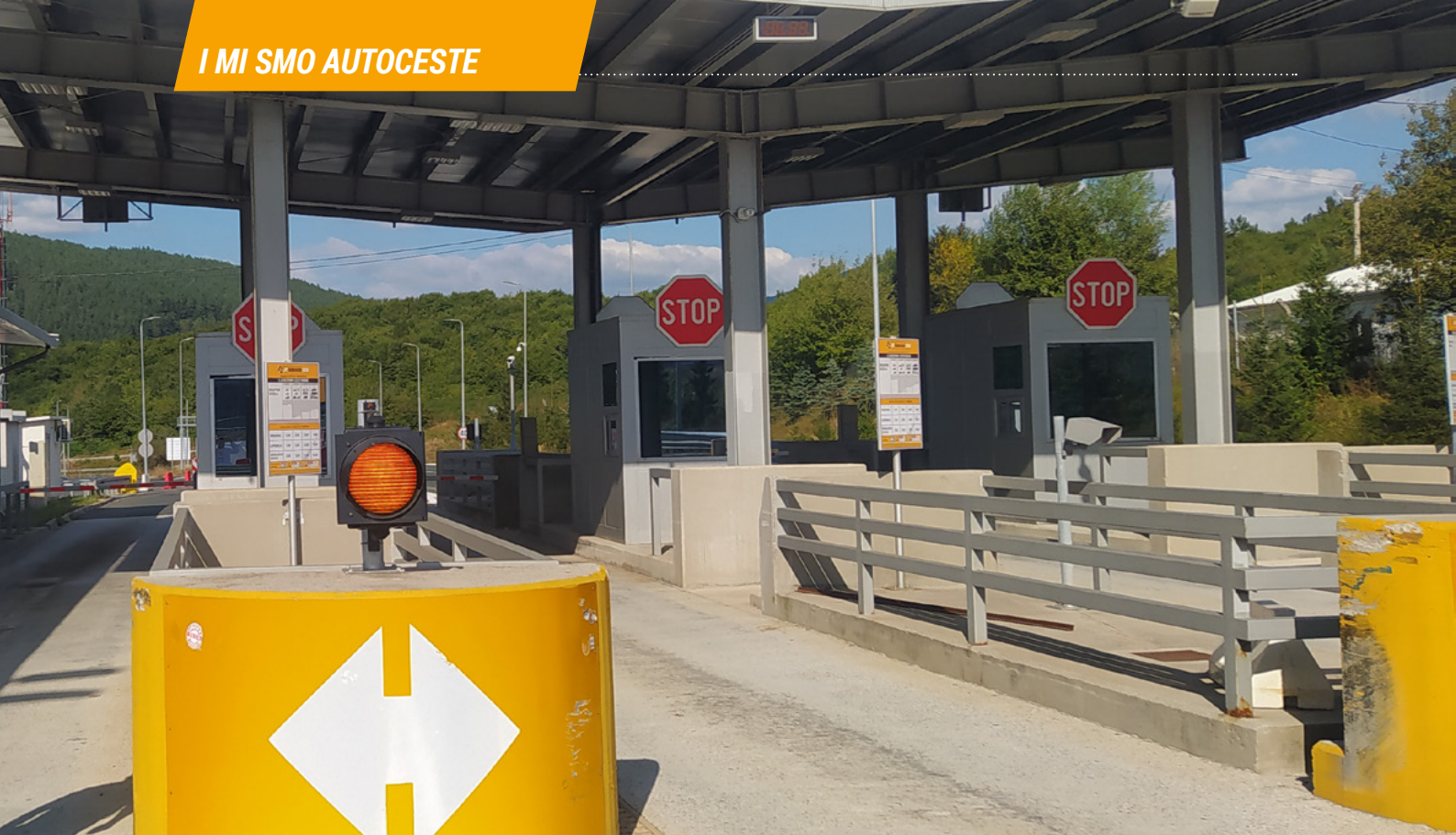
Tehnička jedinica naplate cestarine 1 (TJNC1) obuhvaća naplatna mjesta na dionici autoceste od NM Sarajevo sjever do NM Zenica sjever i obuhvaća

devet naplatnih mjesta Sarajevo sjever, Podlugovi, Visoko, Kakanj I, Kakanj, Kakanj II, Lašva, Zenica jug i Zenica sjever;

- Tehnička jedinica naplate cestarine 2 (TJNC2) obuhvaća naplatna mjesta na dionici autoceste od NM Sarajevo zapad do NM Bradina, te se uz spomenuta dva naplatna mjesta na ovoj dionici još nalaze NM Lepenica i NM Tarčin;
- Za razliku od TJNC1 i TJNC2 gdje funkcionira zatvoreni sustav naplate cestarine na TJNC3 (NM Ljubuški) i TJNC4 (NM Svilaj) se ista obavlja kroz otvoreni sustav naplate što znači da se naplata za ovu dionicu autoceste naplaćuje na jednom naplatnom mjestu za ulaz i za izlaz s autoceste.

Uz šefa Odjela i 4 voditelja TJNC poslove operative naplate cestarine obavlja još 47 vođa smjene i 129 blagajnika, a raspored istih po TJNC je prikazan u tablici ispod.

TJNC1	TJNC1	TJNC1	TJNC1
95	48	21	12



### Odjel elektronske naplate cestarine

Odjel elektronske naplate cestarine upošljava 16 djelatnika i bavi se poslovima unosa, kontrole i odobravanjem uplata na račune korisnika za korištenje ACC TAG usluge. Pored navedenog tu su i poslovi raspoređivanja financijskih sredstava po računima korisnika, podrška istima kod pojave mogućih nejasnoća, izdavanje R1 računa, te svih pratećih aktivnosti koje osiguravaju efikasno i nemetano odvijanje procesa elektronske naplate cestarine.

U vrijeme kada je Odjel elektronske naplate cestarine formiran, u veljači 2019. godine, u upotrebi je bilo 38.026 ACC TAG uređaja s udjelom elektronske naplate u ukupnoj naplati cestarine od 32% na godišnjoj razini. Na dan 31.7.2023. godine broj prodanih ACC TAG uređaja je 81.079, a udjel elektronske naplate u ukupnoj naplati cestarine je 41,82% na razini prvih šest mjeseci 2023. godine.

Osnivanjem Odjela za elektronsku naplatu cestarine uspostavljen je *Prepaid Biling sustav* koji je zamijenio postojeći prepaid sustav naplate cestarine. Do uvođenja novog sustava, ACC TAG uređaji su funkcionirali kao zasebni uređaji gdje se isti isključivo morao nadopuniti na samom naplatnom mjestu. Novi sustav omogućio je otvaranje jedin-

stvenog korisničkog računa za svakog korisnika, raspoređivanje sredstava putem web portala ili mobilne aplikacije, kreiranje grupa na korisničkom računu, potpunu kontrolu nad svojim prolascima, uplatama i dopunama kao i dopunu bez dolaska na naplatno mjesto. Usluga dopune putem mobilne aplikacije uvođenjem 2021. godine bilježi kontinuirani rast gdje bilježi rast ukupnih uplata od 10% isključivo putem mobilne aplikacije.

Unutar Odjela za elektronsku naplatu cestarine uspostavljen je i Help desk koji sa svojih 5 djelatnika pruža uslugu 0-24 sata korisnicima autoceste u pogledu informacija i podrške usluzi putem telefona ili e-maila.

U svom radu, pored rada s korisnicima ENC, djelatnici Odjela koordiniraju svoj rad s operaterima za prodaju i dopunu TAG uređaja na svim naplatnim mjestima u slučaju pojave problema koji operateri sami ne mogu riješiti bez obzira na radno vrijeme. Obavljanje poslovnih zadataka u sklopu Odjela za elektronsku naplatu cestarine dobrim je dijelom sadržan u operativnom dijelu posla, te je tu ključna brzina reakcije i koordinacija s ostalim djelatnicima kako bi se efikasno riješili svi zahtjevi korisnika. Odjel elektronske naplate cestarine ulaže veliki trud pri osmišljanju i pokretanju akcijskih prodaja ACC TAG uređaja kako bi eventualnim budućim, ali i postojećim korisnicima omogućili



kupovinu TAG-a i dopunu svog računa po veoma atraktivnim cijenama. Upravo iz ovih razloga i aktivnosti bilježimo rast korisnika elektronske cestarine i njezin udjel u ukupnoj naplati cestarine.

### **Odjel za planiranje, logistiku, upravljanje zalihami i podršku poslovanju**

*Odjel za planiranje, logistiku, upravljanje zalihami i podršku poslovanju* je jedan od četiri Odjela Službe unutar kojeg posao obavlja 9 djelatnika.

Iz samog naziva Odjela moguće je prepoznati svrhu i usmjerenost poslovnih procesa istog gdje se najveći naglasak stavlja na sve potrebe Službe za naplatu cestarine, odnosno sve Odjele unutar Službe, ali i ostale potrebe kako Sektora za upravljanje i održavanje tako i drugih Sektora. Temeljna svrha i funkcija ovog Odjela jeste:

- **Planiranje:**  
Vođenje evidencije utroška roba i potrebnih usluga kojim se omogućava kontinuiran rad tijekom cijele godine Odjela unutra Službe. Planiranje se realizira identifikacijom objektivnih potreba nakon čega slijedi istraživanje tržišta i valorizacija objektivnih vrijednosti svake pojedinačne usluge i robe. Predlaganjem Plana poslovanja i Plana nabavki za narednu godinu iz djelokruga poslovanja okončava se faza planiranja.
- **Logistika:**  
Savladavanje prostora i vremena uz najmanje troškove, ali i koordinacijom svih kretanja materijala u organizacijskom pogledu uz pomoć namjenskog vozila i dva skladišta koja su smještena u Centru za održavanje kontrolu prometa (COKP) Drivuša i Zviriči. U skladišni prostor se skladište sve zalihe koje su potrebne za kontinuiran i nesmetan rad Odjela u Službi.
- **Upravljanje zalihami:**  
Materijalna imovina koja je potrebna poduzeću za nesmetano odvijanje svih poslovnih procesa dok se logistička distribucija zaliha realizira na zahtjev ovlaštenih naručitelja unutar poduzeća vodeći se potrebama i predviđanjima u razdoblju od jednog mjeseca. Također, Odjel u ingerenciji trenutno ima dvije benzinske postaje, te obučene i certificirane zaposlenike koji mogu upravljati ovim uslužnim objektima.

- **Podrška poslovanju:**

Ova faza uključuje sve ostale procese u poduzeću za koje se drži da su u ingerenciji ovog Odjela, a podrazumijeva ovlašteno zastupanje u ugovorima za nabavu roba i realizaciju koja je jedan od elemenata ove faze poslovanja.

### **Odjel za analitiku i praćenje prihoda od naplate cestarine**

*Odjel za analitiku i praćenje prihoda od naplate cestarine* se sastoji od 12 djelatnika koji se bave poslovima fizičkog prikupljanja gotovinskog novca na svim naplatnim mjestima dužinom svih dionica na autocesti, njegovom otpremom banci, unosom u sustav i na kraju kontrolom istog kako bi se osigurala apsolutna točnost i transparentnost procesa naplate.

Također, uz operativni dio poslovnog zadatka djelatnici ovog Odjela rade na analizi prometa koja uključuje dnevno, mjesečno i godišnje praćenje broja vozila, količine prihoda, analize različitih načina plaćanja, opterećenosti naplatnih mjesta, kontrolom i verifikacijom besplatnih prolaza, arbitražama i ispravkama grešaka u operativnoj naplati, te kao mnogim drugim stalnim i ad-hoc zadacima potrebnim za kvalitetno odvijanje svih procesa naplate i pravodobno izvještavanje.

Poslovni procesi Odjela se, uz operativni dio prikupljanja gotovinskog novca, po svojoj prirodi većinski nalaze u pozadinskim procesima podrške poslovanju, a zaslužni su za velik broj dokumenata, rješenja i analiza koji se kasnije koriste u daljnjem procesu odlučivanja. Primjer takvih analiza mogu biti izvještaji o prometu vozila i cestarini na autocesti A1 prema kojima se u sedmom mjesecu 2023. godine evidentira rast prometa od 16,12% u usporedbi s istim mjesecom prošle godine, dok prodaja ACC TAG uređaja, u navedenom mjesecu 2023. godine, bilježi rast od 48,24% u usporedbi s istim mjesecom 2022. godine, a dopuna istih bilježi rast od 24,87%.

# Ahmet Egrlić: Izgradnja Koridora Vc poboljšati će izvoz i trgovinske veze sa zemljama u regiji

**Izgradnja dijela Koridora Vc kroz BiH bitno će poboljšati uslove za izvoz i trgovinske veze sa zemljama u regionu i centralnoj Evropi**

Poslovna zajednica u Bosni i Hercegovini s ogromnom pažnjom i velikim očekivanjima prati aktivnosti na izgradnji Koridora Vc, svjesna uticaja kojeg cestovna povezanost savremenim saobraćajnicama s ostatkom Evrope ima na razvoj privrede i ekonomiju zemlje u cjelini.

Ukupna investicijska vrijednost radova koji su u toku iznosi 1,20 milijarde KM dok će novim investicijskim ciklusom do kraja godine biti osigurano još 3,4 milijarde KM.

„Razumijevajući svu kompleksnost realizacije ovog, najvećeg infrastrukturnog projekta u BiH, moram naglasiti da je evidentno intenziviranje radova na više dionica, kako na južnom, tako i na sjevernom i središnjem dijelu trase autoputa na Koridoru Vc. Također, važno je primijetiti da se u vrijeme izvođenja radova na ovim dionicama, istovremeno provode zakonom propisani postupci pripreme projektne dokumentacije, eksproprijacije zemljišta, prikupljanja tenderske dokumentacije i sve neophodne predradnje nužne za početak gradnje ostalih dionica autoceste na ovom koridoru, te realiziraju aktivnosti na osiguranju potrebnih finansijskih sredstava, u čemu se mora istaknuti uloga i podrška koju prvenstveno pruža Evropska unija“, govori **Ahmet Egrlić**, potpredsjednik Vanjskotrgovinske komore BiH (VTK BiH).

Okončanje izgradnje kompletnog dijela autoputa na Koridoru Vc kroz BiH u dužini od oko 320 kilometara, od čega kroz Federaciju BiH prolazi 275 kilometara, koji vodi prema centralnoj Evropi i po-





vezuje se sa Koridorom 10 u Republici Hrvatskoj, a što se najavljuje do kraja 2028. godine, zaista ohrabruje i zaslužuju svaku podršku.

„Obzirom na bitno povećanje sigurnosti prometa, uz istovremeno smanjenje vremena i troškova transporta roba i repro-materijala, bilo da je riječ o uvozu ili izvozu, kao i vremena putovanja u i kroz BiH, ova savremena cestovna komunikacija će predstavljati jedan od ključnih faktora razvoja postojećih i otvaranja novih poslovnih aktivnosti u gotovo svim oblastima.

Poznato je da je Evropska unija najznačajniji vanjskotrgovinski partner BiH i da 73 posto ukupnog ostvarenog izvoza je upravo u zemlje članice EU. Izgradnja dijela Koridora Vc kroz BiH bitno će poboljšati uslove za izvoz i trgovinske veze sa zemljama u regionu i centralnoj Evropi i pridonijeti pokretanju privrednih aktivnosti. Poboljšanje uvjeta za transport, kroz smanjenje dužine i vremena putovanja, poboljšat će i uvjete kvaliteta života. Sma-

njit će se troškovi prijevoza robe i putnika, što će povećati konkurentnost naših kompanija u regionu i dovesti do pokretanja novih projekata i povećanja privatnih investicija“, zaključuje Egrlić.

Izgradnja Koridora Vc je zapravo izgradnja evropske cestovne trase koja će povezati Budimpeštu preko Osijeka, Sarajeva i sa lukom Ploče.

## Predstavljanje partnera u izgradnji Koridora Vc:

# HGG Insaat Anonim Sirketi



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

HGG je jedna od najpoznatijih građevinskih i energetskih kompanija u Turskoj sa bogatom historijom koja seže do tri generacije unazad, sve do 1962. godine. Počevši od cestovnih projekata, HGG je proširio svoje prisustvo na transportnu infrastrukturu, izgradnju zgrada, te na projekte obnovljivih izvora energije i ekološke projekte. Još od izgradnje prvih mostova u Turskoj kao što su most Calli (prvi turski ekstradozirani most sa zateznim kablovima) i most Dim (najduži turski ekstradozirani gredni most), HGG je bila i jedna od vodećih kompanija koja je svojim investicijama u hidroelektrane podržala okvir turske vlade za obnovljivu energiju početkom 2000-ih. Od iskopavanja monumentalnih 15 miliona kubnih metara materijala u planinskom području autoputa Pertek-Tunčeli za samo 3 godine, do završetka jednog od tehnološki najrazvijenijih postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda u Erzurumu, HGG nastavlja prihvatati različite izazove na putu ka napretku. Nakon nedavnog završetka projekta transportnog koridora od 20 km u Iraku, HGG je trenutno aktivan u Turskoj, Srbiji i Ujedinjenom Kraljevstvu (Engleska), gdje radi sa različitim vladinim organima i multilateralnim organizacijama.



**Trenutno ste Izvođač radova na izgradnji autoputa na dionici Nemila - Vranduk. Da li ste zadovoljni dinamikom rada na ovoj dionici i koliko je ona zahtjevna u tehničkom smislu?**

Naš trenutni projekat, izgradnja autoceste na Koridoru Vc, dionica Nemila-Donja Gračanica, poddionica Nemila-Vranduk, sastoji se od rada na dionici autoputa dužine 5.6 km, izmiještanja magistralnog puta M17 u dužini od 3.6 km, te radova na regulaciji korita rijeke Bosne u dužini od 3 km. Izmiještanje trenutnog magistralnog puta M17 kako bi se moglo započeti sa radovima na autoputu je zasigurno najteži dio projekta, jer se izgradnja autoputa na ovoj dionici preklapa sa postojećim magistralnim putem M17. Dionica od 3 kilometra magistralnog puta M17, koja je skoro gotova, dat će ovom projektu veliki zamah. Pored toga, očekujemo da ćemo uskoro dobiti okolišnu dozvolu za radove na regulaciji korita rijeke, što će također dodatno ubrzati radove.

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

Projekti ovako velikih razmjera zahtijevaju puno truda, kako izvođača, tako i naručioca, u cilju uspješnog napretka u radovima i željom da se na najbolji način nosimo sa svim izazovima koji isti nose. Imamo vrlo iskusan tim uključen u ovaj projekat, od terenskih operacija do elemenata inženjeringa i upravljanja izgradnjom. Također imamo veliku sreću da radimo sa vrlo kompetentnim poslodavcem što nije uvijek uobičajeno. Stoga nam je ova kombinacija omogućila da radimo po našim pravim standardima, što ne samo da pomaže samom projektu, već i okolnim zajednicama koje su prve izložene uticaju ovog projekta i tokom i nakon faze izgradnje. U potpunosti smo posvećeni našim radovima u Bosni i Hercegovini, smatrajući našom najvećom odgovornošću da u najkraćem mogućem roku izvršimo najkvalitetnije radove. Smatramo da imamo veliki odjek kod građana BiH i bila bi nam velika čast da i dalje izvodimo naše radove ovdje ako se za to ukaže prilika.



**Imamo vrlo iskusan tim uključen u ovaj projekat, od terenskih operacija do elemenata inženjeringa i upravljanja izgradnjom.**

# Autoceste FBiH imaju snažnu podršku EU

Završetak izgradnje Koridora Vc prioritetni je infrastrukturni projekt za Bosnu i Hercegovinu koji je dio plana ekonomskih investicija Evropske unije za zapadni Balkan.

Koridor Vc dio je većeg projekta koji počinje u Mađarskoj, a završava u Pločama u Hrvatskoj. JP Autoceste kao krajnji korisnik kredita evropskih banaka aplicira i za bespovratna pretpriputna sredstva Evropske unije (Connectivity Agenda) koja se realiziraju putem Investicijskog okvira za Zapadni Balkan. Sredstva se implementiraju putem kreditora koji finansira izgradnju dionice (EIB ili EBRD).

Do sada je odobreno 15 aplikacija za bespovratna pretpriputna sredstva Evropske unije (Connectivity Agenda) koja se realiziraju putem Investicijskog okvira za Zapadni Balkan.

Novi finansijski paket vrijedan 297.269.612 eura za još veću podršku Koridoru Vc koji je ključni projekat transportne infrastrukture u Bosni i Hercegovini, Evropska komisija je odobrila na sastanku Operativnog odbora Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF), održanom 30. juna 2023. godine. Ova sredstva su namijenjena za sufinansiranje dva nova projekta i to: dionica Ozimice – Poprikuše (iznos granta 141.350.233 eura) i dionica Mostar sjever – Mostar jug (iznos granta 155.918.379 eura).







Ukupan iznos do sada odobrenih grant sredstava EU iznosi 600 miliona eura tačnije 599.434.425 eura.

Od ovog iznosa povučeno je preko 58 miliona eura, a ostala sredstva su u različitim fazama – u fazi povlačenja ili u fazi postizanja efektivnosti grant sredstava.

Od prošle godine nivo finansijskog učešća bespovratnih sredstava u izgradnji autoceste podignut je sa 20 na 40 posto od ukupne procijenjene vrijednosti projekata. Sredstva granta osigurana su kroz Investicioni okvir za Zapadni Balkan koji podržava EU, a koji ima za cilj da poboljša povezanost regiona radeći na izgradnji novih transportnih veza i nadogradnji zastarjele transportne i ekološke infrastrukture. Razvoj Koridora Vc je strateški prioritet za Bosnu i Hercegovinu i očekuje se da će doпринijeti bržem ekonomskom i društvenom razvoju.

Novi finansijski paket vrijedan 297.269.612 eura za još veću podršku Koridoru Vc koji je ključni projekat transportne infrastrukture u Bosni i Hercegovini, Evropska komisija je odobrila 30. juna 2023. godine.

# PRIMJENA GIS TEHNOLOGIJE KLJUČNA ZA UNAPRJEĐENJE DIGITALNOG UPRAVLJANJA AUTOCESTOM I OBJEKTIMA

Razvoj svake države se može mjeriti razvojem transportne infrastrukture, a saobraćajna politika i saobraćajna infrastruktura su dio svih kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih planova razvoja države, regije i kontinenta. Bosna i Hercegovina planira saobraćajnu politiku i gradi transportnu infrastrukturu slijedeći generalnu transportnu politiku Evropske unije.

Koridor Vc koji prati evropski pravac od Budimpešte (Mađarska) do Ploča (Hrvatska), preko Osijeka (Hrvatska) i Sarajeva (Bosna i Hercegovina) prolazi kroz Bosni u Hercegovinu u dužini od 320 km od čega 275 km prolazi kroz Federaciju BiH gdje na poslovima izgradnje i održavanja aktivno radi JP Autoceste FBiH.

Poslovanje JP Autoceste FBiH zahtjeva rad sa velikim bazama podataka, njihovu strukturiranu prezentaciju i vizualizaciju, što bez kvalitetne i precizne izrade baze realnih podataka može da oteža rad i nameće velike dodatne troškove.

Za učinkovito upravljanje gradnjom i održavanjem infrastrukture na autocesti preduzeće je poduzelo akciju djelimične ili potpune automatizacije svog rada uz korištenje informacionih tehnologija,

Kroz module, aplikacije i funkcionalnosti omogućiti uvijek ažurne podatke o cestovnoj infrastrukturi, pomoć pri održavanju infrastrukture, umanjiti

ljudske greške, omogućiti izvještavanje po bilo kom parametru te kroz analizu prostornih i drugih objekata pružiti pomoć pri odlučivanju i time omogućiti efikasniji rad kompletnog preduzeća i jednostavnije pružanje usluga drugim pravnim subjektima.

Krajnji cilj je uspostavljanje korisnog i nezamjenljivog alata za sve učesnike u upravljačkom lancu, počev od projektanata, menadžera, šefova gradilišta pa do samih građana.

## ŠTA JE GIS?

Geografski informacijski sistem (GIS) je informacijska tehnologija, alat za upravljanje bazama podataka koji omogućuje stvaranje, vizualizaciju, upite, analizu i interpretaciju georeferenciranih podataka. Jedinstven je u svojoj mogućnosti integracije prostornih podataka u obliku vektora (tačke, linije, poligoni) i rastera s alfanumeričkim podacima (atributima). Mogućnosti vizualizacije podataka, integrirane logičke, matematičke i statističke funkcije za prostorne analize te primjena topografije za donošenje odluka, bitna su prednost GIS-a u odnosu na druge alate za upravljanje bazama podataka ili pak alatima za stvaranje karata.

Primarni cilj uvođenja GIS-a u rad JP Autoceste FBiH je da kroz podršku donošenju odluka kroz analizu prostornih i drugih podataka omogući efi-



kasniji rad i jednostavnije pružanje usluga drugim pravnim subjektima.

Projekat razvoja i implementacije GIS-a obuhvata tri faze: rješenja za prostorni pregled projekata autocestovne infrastrukture i katastra, rješenja za pregled i praćenje projekata izgradnje autoceste te rješenja za pregled i praćenje održavanja autoceste.

Provođenjem projekta u cijelosti JP Autoceste FBiH dobit će uvid u ažurne podatke za kvalitetno digitalno upravljanje imovinom.

## KAKO FUNKCIONIRA GIS?

GIS tehnologija primjenjuje geografsku znanost s alatima za razumijevanje i saradnju. Pomaže ljudima da postignu zajednički cilj: steći djelotvornu inteligenciju iz svih vrsta podataka.

GIS koji koriste JP Autoceste FBiH je modularno softversko rješenje sa funkcionalnostima i alatima za rad sa prostornim podacima, procesima, analizama, izvještavanjem te omogućava donošenje pravovremenih odluka u prostoru za različite poslovne procese.

Ovakvo rješenje objedinjuje prikaz geografskih informacija i alfanumeričkih podataka na mapi.

### Podaci

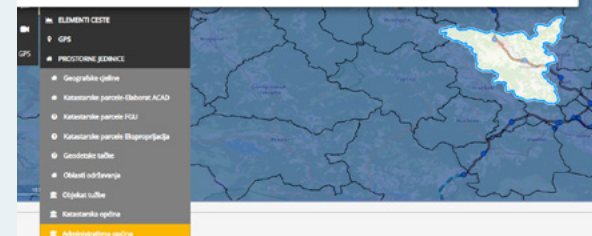
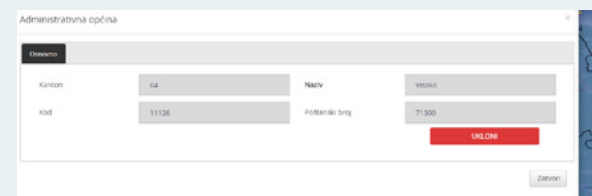
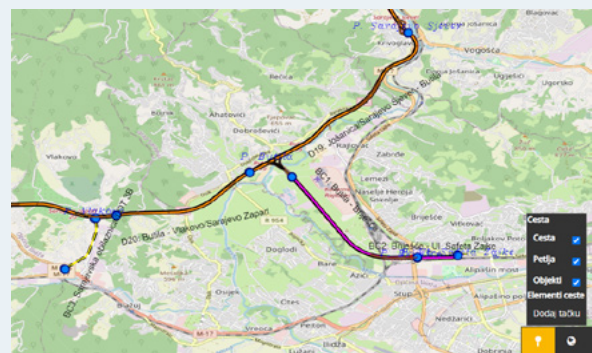
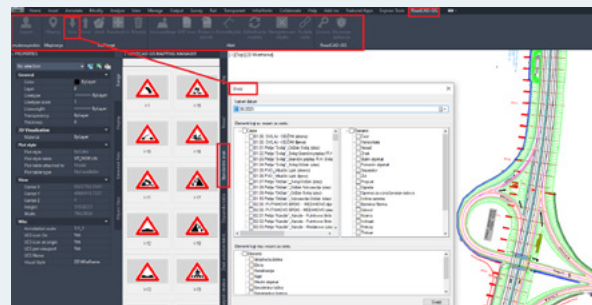
GIS integrira različite vrste slojeva podataka koristeći prostornu lokaciju. Većina podataka ima geografsku komponentu. GIS podaci uključuju prostorne podatke u obliku vektora, slike, značajke, osnovne karte (podloge) i slično.

### Analiza

Prostorna analiza omogućuje procijenu prikladnost i sposobnost, predviđanje, tumačenje i razumijevanje, i još mnogo toga, dajući nove perspektive uvidu i odlučivanju, a sve to kroz razne izvještaje koje je moguće dobiti u pdf, xls formatu, statističke izvještaje i slično.

### Aplikacije

GIS aplikacije rade gotovo na svim uređajima i omogućena je integracija sa drugim sistemima kao što su (AutoCad, QGIS, SAP, WMS, WFS).



# SIGURNA VOŽNJA AUTOCESTOM

Autocesta kao cesta namijenjena isključivo za saobraćaj motornih vozila se, zbog svojih karakteristika smatra najsigurnijom vrstom ceste. Odvojene trake za suprotan smjer prometa sa postojanjem fizičke prepreke između njih, manji broj pristupnih tačaka, ograničeni broj raskrsnica i onemogućavanje pristupa pješacima su osnovne karakteristike zbog kojih vožnja autocestom predstavlja najsigurniji način vožnje.

Međutim, vožnja autocestom se po svojim karakteristikama razlikuje od vožnje ostalim cestama. Saobraćajnim pravilima i propisima su utvrđena pravila vožnje, ali sigurna vožnja autocestom uključuje pridržavanje određenih savjeta i mjera, kako bi se smanjio rizik od nesreća i osigurala sigurnost samog vozača i drugih sudionika u prometu.

## Kako bismo vam olakšali pravilnu vožnju autocestom u nastavku vam donosimo nekoliko savjeta:

Prilikom uključivanja na autoput koristite desnu traku. Pogledajte preko ramena ili na retrovizor da li imate sigurnu udaljenost za uključivanje. Uvijek koristite pokazivače pravca (žmigavce). Ukoliko želite ostvariti bržu vožnju od vozila ispred vas, onda koristite lijevu traku, a potom se vraćate u desnu na bezbjednoj udaljenosti od vozila koje pretičete. Naravno, obavezno koristite pokazivače pravca;

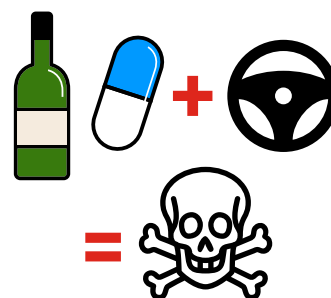
Ako želite promijeniti traku onda prilagodite svoju brzinu kako bi i drugima omogućili sigurnu vožnju ili siguran ulazak na autoput. Česta promjena trake se ne preporučuje. Mnogo je bitno da se ne nađete u mrtvom uglu ostalih vozača, jer oni vas ne vide i to može biti vrlo opasno;

**Držite razmak!**  
**Keep distance!**



U slučaju da ste prošli izlaz sa autoputa strogo je zabranjeno voziti unazad, već produžite do prvog sljedećeg izlaza i bezbjedno se vratite do željenog ulaza na autoput. Također, jedna od strogih zabrana je polukružno okretanje na autoputu; Zaustavljanje na autoputu se ne preporučuje, kao ni naglo kočenje. Ako se morate zaustaviti onda učinite to u zaustavnoj traci i uključite sva četiri pokazivača. Zaustavnu traku koristite i u slučaju da vas sustiže vozilo za hitne slučajeve, ali se ne zaustavljate potpuno;

**Budite odgovorni!**  
**Be responsible!**



Samo u slučaju kvara smije se stati na zaustavnoj traci, a prilikom izlaska iz vozila treba obući fluorescentni prsluk i postaviti trougao na udaljenosti stotinjak metara. U slučaju čekanja pomoći bolje je izaći iz auta i čekati iza zaštitne ograde. Vožnju autocestom, ali i bilo kojom drugom cestom, izbjegavajte ako ste pospani, umorni, bolesni, pod uticajem alkohola i droga. Dugotrajna vožnja može uzrokovati umor, te ako osjećate umor ili nešto od prethodno navedenog, locirajte najbliže odmorište na autocesti i odmorite se. U takvim stanjima, najčešće dolazi do automobilske nesreće koja, završava smrtnim ishodom. Za vožnju morate biti potpuno svjesni kako biste imali dovoljno vremena da reagujete.



Neophodno je pridržavati se saobraćajnih pravila i ograničenja brzine (u slučaju BiH, ograničenje na autocestama je max 130 km/h), ali i pažljivije voziti na opasnijim mjestima, kao što su tuneli, uključena na autoput, vijadukt i sl. Vozačima je obaveza i dužnost, da vožnju prilagode uslovima saobraćaja i stanju na putu u datom trenutku.

Sigurna vožnja na autocesti zahtijeva pridržavanje saobraćajnih pravila i regulacija. Pridržavanje ograničenja brzine, održavanje sigurne udaljenosti, praćenje znakova i signalizacije i redovno održavanje vozila ključni su aspekti sigurnosti na autocesti. Vozači treba da budu svjesni svoje okoline, da prate saobraćaj i da budu spremni da se prilagode situacijama na putu. Samo na taj način možemo osigurati sigurnu vožnju na autoputu i smanjiti rizik od nezgoda.

Pridržavanjem ovakvog načina vožnje, putovanje autocestom zasigurno će biti ugodnije i sigurnije.

**PRIDRŽAVAJTE SE OGRANIČENJA BRZINE;  
ODRŽAVAJTE SIGURNU UDALJENOST;  
PRAVILNO UPOTREBLJAVAJTE I PRATITE  
SAOBRAĆAJNU SIGNALIZACIJU;  
REDOVNO ODRŽAVAJTE VOZILO.**

Sigurnost na autoputu jedan je od najvažnijih aspekata vožnje, te je bitno pridržavati se sljedećeg:

### **Pridržavajte se ograničenja brzine**

Jedan od najvažnijih faktora sigurne vožnje na autocesti je pridržavanje propisanih ograničenja brzine, kako biste izbjegli moguće rizike ili nesreće;

### **Održavajte sigurnu udaljenost**

Još jedan ključni faktor sigurne vožnje autoputem je održavanje bezbjedne udaljenosti između vašeg vozila i vozila ispred. Preporučena udaljenost je najmanje dvije sekunde sigurnog vremena između vozila. To vam daje dovoljno vremena da reagujete u slučaju naglog kočenja ili bilo kakve iznenadne promjene u saobraćaju;

### **Upotreba saobraćajne signalizacije**

Saobraćajna signalizacija na autocestama ima ključnu ulogu u osiguranju sigurne vožnje. Vozači trebaju pažljivo pratiti znakove i upute koje se nalaze duž autoceste. Na primjer, upotreba pokazivača smjera prilikom mijenjanja traka ili izlaska s autoceste, čitanje znakova ograničenja brzine i vožnja u skladu s njima;

### **Održavanje vozila**

Redovno održavanje vozila je također važno za sigurnu vožnju na autocesti. Provjera guma, ulja, kočnica i svjetala važna je ne samo za sigurnost vozača, već i za sigurnost ostalih učesnika u saobraćaju. Osiguravanje da su sve komponente vozila u ispravnom stanju pomaže u smanjenju rizika od nesreća.

Sigurna vožnja na autocesti zahtijeva pridržavanje saobraćajnih pravila i regulacija, pažnju, te odgovorno ponašanje za očuvanje vlastite sigurnosti i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Pridržavanje ograničenja brzine, održavanje sigurne udaljenosti, praćenje znakova i signalizacije i redovno održavanje vozila ključni su aspekti sigurnosti na autocesti. Vozači treba da budu svjesni svoje okoline, da prate saobraćaj i da budu spremni da se prilagode situacijama na putu. Samo na taj način možemo osigurati sigurnu vožnju na autoputu i smanjiti rizik od nezgoda.



# Veliki značaj poddionice Tarčin-Ivan za lokalnu zajednicu i život stanovnika

Puštanje u promet poddionice Tarčin-Ivan predstavlja značajan korak naprijed za razvoj lokalnih zajednica, donoseći brojne benefite i unapređujući kvalitetu života stanovnika. Ova nova autocesta omogućava poboljšani pristup turističkim, trgovačkim, ekonomskim, rekreacijskim i vjerskim centrima, kao i zdravstvenim i obrazovnim ustanovama.

Završetak poddionice predstavlja veliki korak ka izgradnji Koridora Vc, jednog od najvećih infrastrukturnih projekata u Bosni i Hercegovini.

„Puštanje u promet poddionice Tarčin-Ivan ima veliki značaj za nas. Primijetili smo smanjenje gužvi na cesti M-17, koju često koristimo, posebno djeca koja putuju u školu. Manje gužve znače brži i redovniji protok autobusa. Osim toga, udaljenost koju moramo preći do Sarajeva, gdje većina nas radi, kao i do Mostara, smanjena je zahvaljujući ovoj novoj autocesti“, kaže Fikret Šarić, mještаниn ovog područja.

Osim odličnih vijesti za građane i olakšanja prometnih gužvi, Bosna i Hercegovina je dobila novih 6,9 kilometara autoceste, što je rezultiralo smanjenjem cestovne udaljenosti između Sarajeva i Mostara te omogućilo ugodniju i sigurniju vožnju. Otvorenjem ove poddionice, gužve na magistralnom putu su se smanjile, a privrednim subjektima je omogućen brži pristup odredištima iz industrijske zone bez potrebe za ulaskom u grad.

Autoprijevoznik Besim Kovač ističe koristi koje je njegova kompanija ostvarila.

„Brže obavljamo transport, smanjujemo potrošnju goriva, nema zastoja, semafora ili krivina. Dostava robe postala je učinkovitija“, dodaje ovaj autoprijevoznik.

Otvaranjem tunela Ivan i nastavkom izgradnje koridora Vc prema jugu, koji prolazi kroz Konjic, grad je dobio bržu i lakšu komunikaciju prema luci Ploče, ali i prema aerodromima u Mostaru i Sarajevu. Ova nova povezanost stvara dodatnu vrijednost za cjelokupnu privrednu sliku ovog dijela Bosne i Hercegovine.

„Izgradnja autoputa ima iznimno pozitivan utjecaj na našu lokalnu zajednicu, posebno na mjesnu zajednicu Raštelica i Tarčin. Značajno su smanjene prometne gužve kroz naselje Donja Raštelica,





gdje se nalazi jedna područna škola, a često smo se suočavali s nesrećama sa smrtnim ishodom. Također, ova dionica smrti kako su je mnogi nazivali, a koja je povezivala naselje Raštetica i Bukovice više ne postoji i zahvaljujući autoputu je neće biti», mišljenja je Sabahudin Kazić, pomoćnik načelnika općine Hadžići.“



Savremena cestovna komunikacija predstavlja ključni faktor za razvoj postojećih i otvaranje novih poslovnih aktivnosti u gotovo svim područjima. Nova autocesta Tarčin-Ivan otvara vrata napretku, pružajući stanovnicima i privredi Bosne i Hercegovine brojne mogućnosti za dalji razvoj i prosperitet. Kontinuirana ulaganja u putnu i transportnu infrastrukturu svjedoče o opredijeljenosti Bosne i Hercegovine ka stvaranju modernog transportnog sistema koji će zadovoljiti potrebe stanovništva i stimulisati dalji ekonomski rast.

Sa svakim novoizgrađenim kilometrom autoceste Bosna i Hercegovina jača svoju poziciju regionalnog ekonomskog centra, pružajući nove mogućnosti približavanju Evropskoj uniji.



Skenirajte kôd i pogledajte video



# Redovno održavanje autoceste



Redovno održavanje autoceste je ključna aktivnost u cilju obezbjeđenja sigurnosti korisnika autoceste u prvom redu, te osiguranja funkcionalnosti i trajnosti infrastrukture. Redovno održavanje uključuje niz aktivnosti koje se izvode redovito, kako bi se pravovremeno detektirali i riješili problemi.

To uključuje sljedeće aktivnosti:

- redovna provjera stanja ceste, kontrola stanja asfalta u cilju identificiranja pukotina, izbočina ili propadanja koja bi mogla uticati na sigurnost vožnje, te popravljavanje i saniranja oštećenja;
- redovno čišćenje ceste i održavanje saobraćajnih znakova da bi se osiguralo da su svi saobraćajni znakovi, svjetla i signalizacija u dobrom stanju, vidljivi i sigurni, kako bi vozači bili informisani i upozoreni na promjene u uslovima vožnje;
- održavanje ograde i zaštitnih barijera kroz redovne provjere i popravak oštećenih sigurnosnih ograda i zaštitnih barijera koje pomažu u sprječavanju ozbiljnijih nesreća;
- praćenje i održavanje horizontalne signalizacije, osiguravanje da su linije i oznake na cesti jasne i dobro vidljive kako bi se olakšalo sigurno vođenje prometa;
- čišćenje i održavanje odmorišta u cilju osiguranja čistog i sigurnog okruženja za vozače i putnike;
- održavanje zelenih površina, koja uključuje košnju trave, obrezivanja grmlja i drveća duž autoceste kako bi se osigurala preglednost i estetski izgled;
- održavanje odvodnje kroz redovno čišćenje i održavanje sustava odvodnje kako bi se spriječilo nakupljanje vode na cesti tokom padavina i spriječilo potencijalno klizanje;
- praćenje prometnih tokova kroz analiziranje prometnih podataka kako bi se identificirale potrebe za poboljšanjem prometnog protoka i sigurnosti;
- redovita inspekcija infrastrukturnih objekata kao što su mostovi, nadvožnjaci i tuneli, pregledavanjem strukture kako bi se otkrila eventualna oštećenja i osigurala njihova sigurnost. Ovo uključuje provjeru i popravak stanja gra-



đevinskih elemenata, kao što su betonske konstrukcije, nosivi stubovi i dijelovi za odvodnju vode. Također, rasvjeta, ventilacija, sigurnosni sistemi i sistemi protivpožarne zaštite moraju biti redovno održavani;

- provođenje redovne kontrole kvalitete kako bi se osigurao visok nivo sigurnosti i kvaliteta autoceste, uključuje provjeru sigurnosti mostova i drugih građevinskih konstrukcija, provjeru stanja kolnika, ispumpavanje i održavanje odvodnih kanala. Kontrola kvalitete obuhvata i provjeru usklađenosti sa standardima i propisima koji su relevantni za autoceste.

Glavne aktivnosti sektora za upravljanje i održavanje autoceste jesu redovno i zimsko održavanje izgrađenog dijela autoceste, implementacija i praćenje funkcionisanja zatvorenog sistema naplate, zatim praćenje i upravljanje saobraćajem na autocesti, zaštita autoceste od prekomjernog saobraćajnog opterećenja, nekontrolirane gradnje uz autocestu, a sve u cilju sigurnog i neometanog odvijanja saobraćaja.

Izgrađeni dio autoceste A1 kojim upravljaju JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar je ukupne dužine od cca 125 km, i to:

- dionica autoceste A1 Zenica sjever – Bradina u dužini od cca 98 km;
- dionica autoceste A1 Zvirovići – Bijača u dužini od 10,2 km i
- dionica Svilaj – Odžak u dužini od 10,7 km.

Pored navedenih dionica od februara mjeseca 2016. godine Odlukom Vlade FBiH, JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar je preuzelo izgrađeni dio brze ceste BC1 Butila – Briješće dužine cca 4,5 km na upravljanje i održavanje od JP Ceste FBiH koje su bile implementator izgradnje ove dionice.

Pored redovnog održavanja, autoceste su također podvrgnute različitim vrstama oštećenja koja zahtijevaju hitne popravke. Brze intervencije su



neophodne u slučaju prirodnih nesreća, poplava, klizišta ili prometnih nesreća. Ova vrsta održavanja predstavlja brzo reagiranje na izvanredne situacije kako bi se spriječilo dalje širenje štete i osigurala sigurnost svih učesnika u prometu.

Analiziranjem prometnih podataka i analizom uzroka prometnih nesreća se identificiraju potrebe za poboljšanjem prometnog protoka i sigurnosti, te planiranjem i provođenjem poboljšanja na temelju promjena u prometnom opterećenju ili tehničkim inovacijama. Osiguravanjem educiranja vozača o privremenim prometnim uslovima, radovima ili zatvaranjima dijelova autoceste se sprječavaju nepotrebne gužve i nesreće.

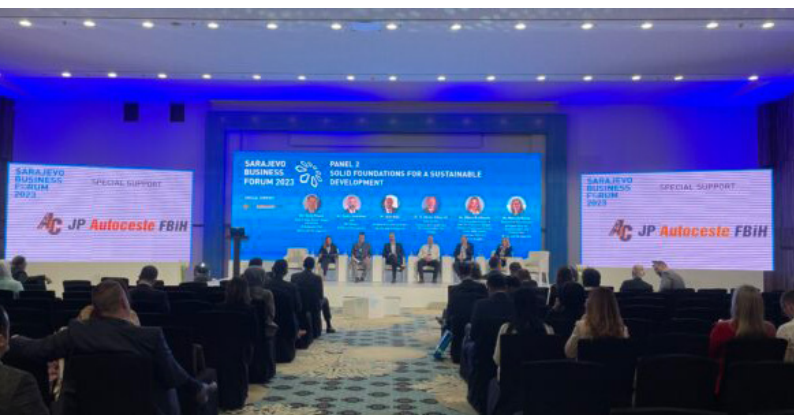
Osnovni ciljevi održavanja autocesta su:

održavanjem vijeka i funkcionalnosti autoceste;  
sprečavanje propadanja autocesta;  
omogućavanje sigurnog saobraćaja;  
smanjenje troškova korisnika dobrim stanjem ceste;  
dovođenje ceste u projektovano stanje uzimajući u obzir izmijenjene potrebe saobraćaja;  
zaštita ceste od korisnika i trećih osoba, zaštita okoliša od štetnog uticaja ceste i cestovnog saobraćaja.

Sve ove aktivnosti čine sveobuhvatni proces koji ima za cilj održavanje visokih standarda sigurnosti i funkcionalnosti autoceste, smanjujući rizik od nesreća, potrebu za većim popravcima ili rekonstrukcijom, te duži vijek same autoceste.



# JP AUTOCESTE FBIH NA STRUČNIM I POSLOVNIM SUSRETIMA



## 12. SARAJEVO BUSINESS FORUM: VIŠE OD 1000 UČESNIKA IZ 40 ZEMALJA SVIJETA

Sarajevo Business Forum, investicijsko-poslovna konferencija nudi svim posjetiteljima priliku za umrežavanje i investiranje, a koju pod pokroviteljstvom Predsjedništva Bosne i Hercegovine, organizuje Bosna Bank International u saradnji sa strateškim partnerom – Ministarstvom privrede Kantona Sarajevo, te dioničarima BBI banke – Islamskom razvojnom bankom (IsDB), Dubai islamskom bankom (DIB) i Abu Dhabi islamskom bankom (ADIB) kao i brojnim drugim domaćim i inostranim partnerima.

Svoju partnersku podršku održavanju 12. Sarajevo Business Forumu dalo je i JP Autoceste FBiH, kao i tokom nekoliko ranijih godina.

U okviru BBI Forumu učestvovali smo u panel diskusiji pod nazivom „Čvrsti temelji za održivi razvoj“.



## JP AUTOCESTE FBIH SA PARTNERSKIM TVRTKAMA NA SAJMU GOSPODARSTVA MOSTAR 2023

I u 2023. godini JP Autoceste FBiH, zajedno sa svojim partnerskim tvrtkama na projektu izgradnje Koridora Vc: Regeneracija d.o.o. Velika Kladuša, BS Telecom Solutions d.o.o. Sarajevo i Hering d.d. Široki Brijeg, sudjelovalo je na Sajmu gospodarstva u Mostaru, gdje su predstavljeni uspješni i aktualni projekti. Sajam je okupio više od 700 izlagača iz 30 država, među kojima i neke od najjačih tvrtki iz Izraela.



## JP AUTOCESTE FBiH ODRŽALE PREZENTACIJU NA SAJMU PRIVREDE U TEŠNJU

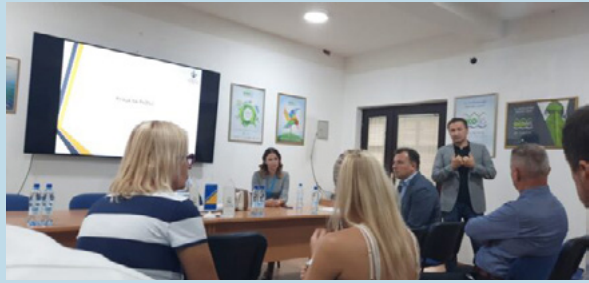
Na Šesnaestom Međunarodnom sajmu privrede Tešanj – BiH 2022. godine u organizaciji Udruženja privrednika “Biznis centar” Jelah-Tešanj bilo je preko 300 izlagača iz BiH, zemalja regiona i svijeta. Na sajmu su JP Autoceste FBiH predstavile dva projekta poddionice Putnikovo brdo-Medakovo i Medakovo-Ozimica, koje su duge ukupno 30 kilometara a koje se grade na području Zeničko – dobojskog kantona.

Bili smo učesnici panel diskusije na temu „Globalna ekonomska kriza – Utjecaj na BiH i zemlje regiona“.

## 19. MEĐUNARODNI SAJAM EKOLOGIJE – EKOBIS 2022

Sajam u Bijaću je okupio preko 200 izlagača iz cijele Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Srbije, Slovenije, Slovačke, Bugarske i još nekoliko europskih zemalja.

Na sajmu Autoceste FBiH su prezentirale brzu cestu Bijać – Cazin – Velika Kladuša – RH za koji se radi idejni projekat.



# U prvoj polovini 2023. godine izdato je 755 novih rješenja o oslobađanju plaćanja cestarine

Od mjeseca oktobra 2013. godine u FBiH omogućeno je ostvarivanje prava na besplatno korištenje autoceste, a na osnovu Pravilnika o sistemu naplate cestarine na autocestama, brzim cestama i objektima s naplatom u FBiH (Službene novine FBiH broj 101/22).

Vozila upravitelja ne plaćaju cestarinu, ali se na ostvareni promet prolaza vozila obračunava i plaća PDV u skladu sa propisima o PDV-u. JP Autoceste FBiH je u obavezi obračunati i platiti iznos PDV-a za sva vozila koja su oslobođena plaćanja cestarine članom 98. Zakona o cestama.

JP Autoceste FBiH u prethodnoj godini je za ostvarene besplatne prolaze izvršilo uplatu PDV-a u iznosu od oko 100.000,00 KM.

Prema izvještaju Odjela za analitiku i praćenje prihoda od naplate cestarine, ukupan broj besplatnih prolaza u 2022. godini bio je 207.728, od toga putem magnetnih kartica 116.075, a 91.653 koristeći ACC TAG uređaj posebno programiran za slobodne prolaze.

U prvoj polovini 2023. godine izdato je 755 novih rješenja o oslobađanju plaćanja cestarine.

## U grupu vozila oslobođenih od plaćanja cestarine uključena su:

- A. Vozila crvenog križa (samo za vozila sa obilježjem crvenog križa);
- B. Vozila oslobođena na osnovu Sporazuma o statusu snaga EUFOR i NATO uz obavezno pokazivanje svoje identifikacione kartice;
- C. Vozila pomoći na cesti uz prethodnu najavu COKP;
- D. Vozila oružanih snaga Bosne i Hercegovine;
- E. Vozila invalidnih osoba sa 80% ili više postotaka tjelesnog oštećenja, odnosno osobe kod kojih postoji tjelesno oštećenje koje ima za posljedicu invalidnost donjih ekstremiteta od 60% ili više – samo za fizičke osobe za jedno vozilo u vlasništvu istog i to samo za vozila 1. kategorije;





- F. Vozila udruženja i saveza organizacija osoba sa invaliditetom u FBiH;
- G. Vozila Civilne zaštite – samo za vozila sa obilježjem;
- H. Ambulantna – sanitetska vozila – sva vozila sa oznakom M1 i SC;
- I. Vozila Ministarstva odbrane BiH i Oružanih snaga BiH;
- J. Vozila Međunarodne komisije za nestale osobe;
- K. Vozila u vlasništvu Centralne banke Bosne i Hercegovine kada njima upravljaju službenici Ministarstva sigurnosti BiH – Direkcija za koordinaciju policijskih tijela u BiH;
- L. Vatrogasna vozila – samo specijalna vozila sa obilježjem.



**JP AUTOCESTE FBiH D.O.O. MOSTAR OSIGURALO JE DODJELU STIPENDIJA NADARENIM I USPJEŠNIM STUDENTIMA ZA AKADEMSKU 2022/23. GODINU**

U prostorijama operativnog ureda u Sarajevu održano je svečano potpisivanje ugovora i dodjela stipendija Javnog preduzeća Autoceste FBiH za redovne studente dodiplomskih i postdiplomskih studija.

Stipendije su uručene grupi od 40 studenata iz cijele BiH koji studiraju građevinske fakultete, fakultete za saobraćaj i komunikacije, elektrotehničke fakultete, mašinske fakultete, pravne fakultete i ekonomske fakultete.

Stipendije se dodjeljuju za jednu akademsku godinu jednokratno, odnosno za period od 10 mjeseci u mjesečnom iznosu od 300 KM za studente počev od treće godine prvog ciklusa, te 500 KM za studente prve i druge godine drugog ciklusa studija. Ove godine su uvedene novine kojima je povećan broj stipendija, umjesto dosadašnjih 30, dodijeljeno je 40 stipendija, a one će, umjesto 100 KM iznositi 300 KM za studente treće godine prvog ciklusa



studija, odnosno 500 KM za studente prve i druge godine drugog ciklusa studija umjesto dosadašnjih 300 KM.

Uključujući ovu 11. generaciju JP Autoceste FBiH je u društveno-odgovorni program stipendiranja uložilo blizu 700 hiljada KM za 300 studentskih stipendija.

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



**NAJVEĆI INVESTICIJSKI UGOVOR U POSLJEDNJIH 30 GODINA U BOSNI I HERCEGOVINI: POTPISAN UGOVOR O IZGRADNJI DIONICE AUTOCESTE MEDAKOVO – OZIMICE**

U sjedištu Javnog poduzeća Autoceste Federacije BiH u Mostaru potpisan ugovor za izgradnju autoceste na Koridoru Vc, dionica Medakovo – Ozimice, dužine 21,3 kilometra.

Ugovor su potpisali Elmedin Voloder, tadašnji direktor JP Autoceste FBiH kao investitor i u ime izvođača radova Asim Cengiz, član Uprave Cengiz in-saat Sanayi ve Ticaret A.S., te Denis Lasić, tadašnji federalni ministar prometa i komunikacija i Evren

Utku Gök, projekt menadžer turske kompanije. Vrijednost ugovorenih radova iznosi 361.753.355 eura bez PDV-a, s rokom završetka izgradnje od 30 mjeseci nakon uvođenja izvođača u posao.

Na dionici Medakovo – Ozimice, ukupne dužine 21,3 km, gradit će se pored otvorene trase, jedna petlja, dva dvostrana odmorišta, osam mostova i vijadukti, dva nadvožnjaka, petnaest podvožnjaka i jedan tunel dužine 2200 metara, a zajedno sa dionicom Putnikovo Brdo – Medakovo čija je izgradnja počela u novembru prošle godine, činit će funkcionalnu prometnu cjelinu.

Da bi se kompletirao projekat autoceste na sjeveru još se čeka završetak procedure za dionicu Ozimice – Poprikuše. Time će cijeli taj dio koridora biti u određenoj fazi gradnje.

Izgradnja dionice Medakovo – Ozimice financirat će se sredstvima osiguranim u okviru ugovora o zajmu sklopljenog s Evropskom investicijskom bankom (EIB), te bespovratnim sredstvima Evropske unije koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).



## POPISAN SPORAZUM O PRIJATELJSKOM OKRUŽENJU U SKLOPU IZGRADNJE AUTOCESTE KORIDORA Vc, DIONICA POPRIKUŠE – NEMILA

U prostorijama Općine Žepče je upriličeno potpisivanje Sporazuma iz programa prijateljskog okruženja između JP Autoceste FBiH i Općine Žepče, vezano za izgradnju autoceste dionice Poprikuše – Nemila.

Sporazum su potpisali tadašnji direktor JP Autoceste FBiH Elmedin Voloder i općinski načelnik Mato Zovko. Treća strana potpisnica Sporazuma je turska firma Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S., koja izvodi radove na izgradnji dionice Poprikuše – Nemila.

Ispred projektantske firme za izgradnju autoceste sastanku je prisustvovao Marin Nikolić, a ispred Službe za građenje i prostorno uređenje, pomoćnica općinskog načelnika Brigita Lovrić.

Cilj Sporazuma je stvaranje pozitivne atmosfere između izvođača radova i građana općine Žepče na području na kojem se izvode radovi na izgradnji autoceste dionica Poprikuše – Nemila.



Sporazumom je predviđena lista projekata prijateljskog okruženja, te realizacija programa poboljšanja i unaprijeđenja infrastrukturnih objekata koji se nalaze u neposrednoj blizini izvođenja radova ili se koriste za izgradnju autoceste.

JP Autoceste FBiH se obavezuju da će izvršiti izgradnju ili rekonstrukciju lokalne komunalne i putne infrastrukture, a koja će biti ugrožena ili pretrpjeti određena oštećenja tokom izvođenja radova. Sporazumom su obuhvaćene mjesne zajednice Donja Golubinja, Gornja Golubinja i Topčić Polje. JP Autoceste Federacije BiH pokazuju veliko razumijevanje i pažnju prema ambijentu i lokalnim zajednicama koje su obuhvaćene radovima na realizaciji projekata izgradnje Koridora Vc.



## STRUČNI SKUP 'TUNELGRADNJA U BIH – KORIDOR Vc' OKUPIO EMINENTNE STRUČNJAKE

U organizaciji Udruženja inženjera geotehničara u BiH, a u saradnji s JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar održan je stručni skup "Tunelogradnja u BiH – Koridor Vc".

Cilj stručnog skupa je okupljanje eminentnih inženjera i stručnjaka koji su aktivno učestvovali i još uvijek učestvuju u projektovanju i izgradnji tunela na Koridoru Vc kroz Bosnu i Hercegovinu, a koji će govoriti o izazovima s kojima su se susretali, te znanjima i iskustvima koja su stekli tokom rada na ovim projektima.

Na trasi Koridora Vc, čija dužina kroz Bosnu i Hercegovinu iznosi oko 320 km, trenutno je planirana izgradnja 51 tunela, odnosno 52 ukoliko se uzme u obzir nedavno najavljena izgradnja tunela u Nemili. Ukupna planirana dužina tunela na trasi Koridora Vc iznosi preko 60 km, što najbolje ukazuje na kompleksnost projekta izgradnje Koridora Vc kroz Bosnu i Hercegovinu, kao i na važnost segmenta tunelogradnje. Ukupno je izgrađeno 14 tunela dužine oko 13 km, u izgradnji je 7 tunela dužine oko 11 km, dok su ostali tuneli u fazi tenderisanja ili projektovanja.

Generacijski projekat na Koridoru Vc svakako predstavlja izgradnja tunela Prenj, planirane dužine oko 10,9 km, što ga svrstava među deset najdužih cestovnih tunela u Evropi. Izgradnja tunela Prenj će biti finansirana iz kreditnih sredstava međunarodnih finansijskih institucija Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i Evropske investicijske banke (EIB), bespovratnih sredstava Evropske unije te vlastitih sredstava JP Autoceste FBiH.

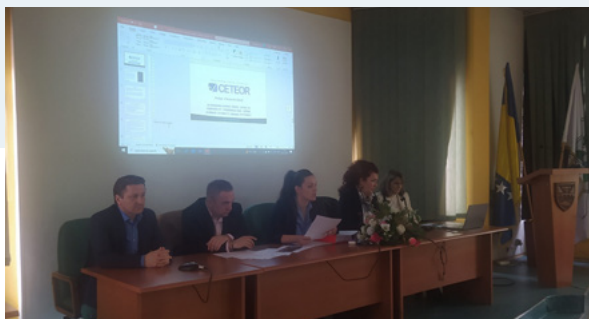
Stručni skup je podržan bespovratnim sredstvima Evropske unije koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).

**ODRŽANA JAVNA RASPRAVA U POSTUPKU  
OCJENE STUDIJE UTJECAJA NA OKOLIŠ ZA  
PROJEKT IZGRADNJE AUTOCESTE NA DIONICI  
TARČIN – KONJIC, PODDIONICA IVAN – OVČARI**

U organizaciji Federalnog ministarstva okoliša i turizma održana je javna rasprava u postupku ocjene Studije utjecaja na okoliš za projekt izgradnje autoceste na Koridoru Vc za dionicu Tarčin – Konjic, poddionica Ivan – Ovčari.

Javna rasprava je održana u prostorijama Grada Konjica.

Poddionica Ivan -Ovčari nalazi se u Hercegovačko-neretvanskom kantonu. Trasa počinje odmah nakon južnog portala tunela Ivan i nastavlja se prema Konjicu, spuštajući se blizu lokaliteta Bradina i Zukići prema petlji Ovčari, gdje trasa završava. Ukupna dužina poddionice je 10.27 km. Projekt se nalazi na području sa izrazito nepovoljnim ge-

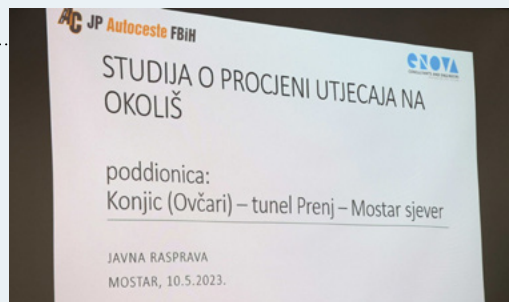


**RASPISAN TENDER ZA POSLJEDNJU DIONICU  
KORIDORA VC NA SJEVERU**

JP Autoceste FBiH su objavile međunarodni tender za izgradnju posljednje dionice autoceste na sjevernom dijelu Koridoru Vc. Radi se o dionici Ozimice – Poprikuše dužine 12 kilometara. Procijenjena vrijednost nabavke radova iznosi 300 miliona eura. Na dionici Ozimice – Poprikuše predviđena je izgradnja devet mostova ukupne dužine 4.333 metara, a veći i zahtjevniji objekti su projektirani preko korita rijeke Bosne, magistralne ceste i željezničke pruge. Trasa uključuje i izgradnju pet tunela ukupne dužine 5.677 metara.

Predviđeni rok izgradnje je 24 mjeseca.

Dionica Ozimice – Poprikuše finansirat će se iz sredstava osiguranih putem Europske investicijske banke (EIB) te bespovratnim sredstvima Europske unije koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).



omorfološkim uvjetima. Teren je brdovit i planinski s vrlo strmim padinama što znači da se većina dionice mora graditi u tunelima ili na vijaduktima/mostovima. Cijela dionica je predstavljena degradirajućom skalom, spuštajući se s 800 m na 400 m nadmorske visine s nagibima do 4%.

Vlada Federacije BiH je u jedanaestom mjesecu 2022. godine donijela Odluku o proglašenju javnog interesa za izgradnju dionice autoceste Ivan – Ovčari.

Obzirom da je poddionica Ivan – Ovčari uvrštena u Program javnih investicija Federacije za period 2021. – 2023. stvoren je preduvjet za pokretanje procedure zaduženja kod međunarodnih finansijskih institucija. Europska investicijska banka (EIB) je dostavila Pismo namjere za financiranje ove poddionice.

**IZABRAN PROJEKTANT ZA IZRADU IDEJNOG  
PROJEKTA BRZE CESTE MOSTAR – ŠIROKI BRIJEG  
– GRANICA HR DIONICA I MOSTAR SJEVER –  
POLOG**

Nakon provedene tenderske procedure JP Autoceste FBiH izabralo je projektanta za izradu idejnog projekta brze ceste Mostar – Široki Brijeg – granica HR, dionica i Mostar Sjever – Polog, ukupne dužine 20,3 kilometara.

Za projektanta navedenog dijela brze ceste odabrana je grupa ponuđača, koju čine IGH d.o.o. za projektiranje, nadzor i kontrolu kvalitete u graditeljstvu Mostar i IPSA Institut d.o.o. Sarajevo.

Rok za izradu projektne dokumentacije je osamnaest mjeseci.

Ukupna vrijednost ovog ugovora je 1.493.890,00 KM bez PDV-a, a finansijska sredstva su osigurana u budžetu Vlade FBiH u okviru Programa utroška sredstava „Kapitalni transferi javnim preduzećima – Transfer za izgradnju autocesta i brzih cesta”.

Mostar sjever – Polog ujedno je i Sjeverna obilaznica grada Mostara. Počinje u naselju Kutilivač, odnosno od petlje Mostar sjever na Koridoru Vc i završava u zoni naselja Polog, gdje se spaja s južnom obilaznicom. Na ovoj dionici predviđena je iz-



gradnja pored otvorene trase i osam mostova, kao i tri tunela.

Brza cesta Mostar sjever – Široki Brijeg – granica RH ukupne je dužine 60,7 kilometara. Prva dionica Mostar sjever – Polog je dužine 20,3 kilometra, dok je druga dionica Polog – granica Republike Hrvatske duga 40,4 kilometra.

Održana javna rasprava za Projekt izgradnje poddionice na Koridoru Vc Konjic (Ovčari) – tunel Prenj – Mostar sjever

U organizaciji Federalnog ministarstva okoliša i turizma u Mostaru i Konjicu održane su javne rasprave u postupku ocjene Studije o utjecaju na okoliš za projekt izgradnje autoceste na Koridoru Vc za poddionicu Konjic(Ovčari) – tunel Prenj – Mostar sjever.

Ukupna dužina poddionice od Konjica (Ovčari) do Mostara sjever iznosi 35,26 km. Navedena poddionica podijeljena je na tri dijela: Konjic (Ovčari) – tunel Prenj (L=11,50 km), Tunel Prenj (L=10,16 km) + 1,20 km trase prije tunela i Tunel Prenj – Mostar sjever (L=12,40 km). Uz ove poddionice biti će izgrađen i južni priključak na magistralni put M17, tj. Obilaznica Konjic (L=2,50 km) kao i sjeverni i južni pristupni put tunelu Prenj, ukupne dužine 12,62 km.

Na poddionici Konjic (Ovčari) – tunel Prenj – Mostar sjever biti će izgrađene dvije petlje, deset vijadukta, pet tunela, uključujući i tunel Prenj, najkompleksniji objekt na cijelom Koridoru, te dva odmarališta.



### **ORGANIZIRAN SASTANAK I OBILAZAK TERENA SA ZINTERESIRANIM KOMPANIJAMA ZA IZGRADNJU DIONICE OZIMICE – POPRIKUŠE**

U operativnom uredu JP Autoceste FBiH u Sarajevu održan je sastanak sa predstavnicima zainteresiranih kompanija s ciljem pojašnjenja tenderske dokumentacije, a u okviru pripreme za realizaciju projekta izgradnje dionice Ozimice – Poprikuše. Osim sastanka na kojemu su prezentirani tehnički detalji, organiziran je i obilazak buduće trase autoceste na dionici Ozimice – Poprikuše.

Dionica Ozimice – Poprikuše posljednja je dionica autoceste na sjevernom dijelu Koridora Vc za koju je objavljen tender. Međunarodni tender za izgradnju navedene dionice objavljen je 12. aprila/travnja, dok je rok za dostavljanje ponuda 12 juna/lipnja. Upravo je raspisivanjem tendera za ovu dionicu koja se proteže od Maglaja do Žepča zaokružena izgradnja autoceste na sjeveru Koridora Vc.

Završetak radova na ovom dijelu Koridora se planira do sredine 2026. godine te bi time sjeverni dio Koridora, od Sarajeva do Save, bio u potpunosti izgrađen.

Na dionici Ozimice – Poprikuše, ukupne dužine 11,9 km, predviđena je izgradnja devet mostova ukupne dužine 4.333 metara, a veći i zahtjevniji objekti su projektirani preko korita rijeke Bosne, magistralne ceste i željezničke pruge. Trasa uključuje i izgradnju pet tunela ukupne dužine 5.677 metara. Početak dionice se nastavlja na završetak dionice Medakovo – Ozimice, a kraj dionice predstavlja priključak na most Golubinja 1.

Procijenjena vrijednost nabavke radova za izgradnju dionice Ozimice – Poprikuše iznosi 300 milijuna eura. Sredstva su osigurana putem Europske investicijske banke (EIB) te bespovratnim sredstvima Europske unije koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF).

**DOGOVORENO UVEZIVANJE ELEKTRONSKE NAPLATE CESTARINE IZMEĐU JP AUTOCESTE FBiH I HRVATSKIH AUTOCESTA**

S ciljem realizacije pogodnosti za korisnike autoceste u Zagrebu je održan sastanak između predstavnika JP Autoceste FBiH i predstavnika Hrvatskih autocesta d.o.o. na kojem je postignut dogovor oko uvezivanja elektronske naplate cestarine s ciljem unaprjeđenja kvalitete usluga na zadovoljstvo krajnjih korisnika.

Jedna od važnih novina jeste mogućnost prolazaka korisnika s ACC TAG/ENC uređajima kroz naplatne postaje koje se nalaze na području spomenutih zemalja bez zaustavljanja i plaćanjem cestarine beskontaktno korištenjem ACC TAG/ENC uređaja. Naime, to znači da će se naknade za korištenje dionica autoceste u Federaciji BiH, koje su pod upravljanjem JP Autoceste FBiH d.o.o., na naplatnim postajama iste moći platiti ENC uređajem, isto kao što će se naknade za korištenje dionica autoceste u Republici Hrvatskoj, koje su pod upravljanjem Hrvatske autoceste d.o.o, moći platiti ACC TAG uređajem.

Troškovi za korisnike će ostati isti jer se radi o TAG-ovima iste vrste, samo što će korisnici, uz prethodnu registraciju na naplatnom mjestu, imati instalirana dva računala na jednom TAG/ENC uređaju gdje će jedan od njih biti namijenjen za registraciju prolaza na dijelu Federacije BiH, a drugi na dijelu Republike Hrvatske, pri čemu će se vršiti automatsko naplaćivanje u korist jednog ili drugog javnog poduzeća.

Uvođenjem spomenutih mogućnosti povećat će se sigurnost prometa i smanjiti gužve na autocestama jer nema zaustavljanja zbog naplate što posljedično rezultira povećanjem protočnosti i smanjenjem štetnih emisija uzrokovanih prometnim zastojsima i kolonama.

.....

**SPOJEN MOST POČITELJ, NAJVEĆI MOST NA KORIDORU VC**

Završnim spajanjem rasponske konstrukcije u poljima 6 i 7 spojen je most Počitelj. Visinom od preko 100 metara i duljinom od skoro jedan kilometar, most Počitelj je jedan od najviših mostova u regionu što ga čini i jednim od najkompleksnijih objekata na cijelom Koridoru.

Most Počitelj je projektiran kao kontinuirani prednapeti gredni most s glavnim rasponom od 147 m, promjenjivog sandučastog poprečnog presjeka i jedinstvenom konstrukcijom za oba kolovoza, te





---

stupovima monolitno povezanim s rasponskom konstrukcijom koja se izvodi slobodno konzolnom gradnjom.

Ukupna količina materijala ugrađena u most je 38 000 m<sup>3</sup> betona, 9 000 tona armature i 1 500 tona kablova za prednaprezanje, dok će u narednom periodu biti ugrađeno i 20 000 m<sup>2</sup> asfalta i hidroizolacije. Izvođač radova na mostu koji se nalazi nedaleko od povijesnog naselja Počitelj po kojem je i dobio ime je Konzorcij koji čine: Azvirt Limited Liability Company (Azerbejdžan), Sinohydro Corporation Limited (Kina) i Powerchina Roadbridge Group Co. Ltd. (Kina).

Izgradnja mosta Počitelj, mosta kojim se premošćava magistralna cesta M-17, rijeka Neretva i željeznička pruga Sarajevo – Ploče, financira se iz sredstava osiguranih u okviru Ugovora o zajmu sklopljenog sa Europskom investicijskom bankom (EIB) i bespovratnim sredstvima Europske unije koja su osigurana u okviru Agende za povezivanje preko Investicijskog okvira za Zapadni Balkan (WBIF), a ukupna vrijednost radova za izgradnju mosta Počitelj je 28.114.889,53 € bez PDV-a.

Završetak gradnje mosta Počitelj očekuje se na jesen ove godine.





## ODRŽAN RADNI SASTANAK S PREDSTAVNICIMA EUROPSKE BANKE ZA OBNOVU I RAZVOJ (EBRD)



Delegacija JP Autoceste FBiH predvođena v.d. direktorom Denisom Lasićem održala je radni sastanak u sjedištu JP Autoceste FBiH u Mostaru sa predstavnicima Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD).

Predstavnici Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) nalaze se u monitoring posjeti Koridoru Vc u Bosni i Hercegovini s ciljem praćenja implementacije projekata koji financira EBRD. Prije posjete Mostaru i sjedištu JP Autoceste FBiH predstavnici EBRD-a obišli su aktivno gradilište autoceste na Koridoru Vc na dionici Putnikovo brdo – Medakovo. Obzirom da su sudionici sastanka ispred EBRD-a članovi odjela za Okoliš i socijalna pitanja teme sastanka su bile usmjerene u pravcu ekoloških i društvenih zahtjeva EBRD-a, a koji su vezani za projekte koje financira Banka. Osim navedenoga na sastanku se još razgovaralo i o najboljem načinu koordinacije između JP Autoceste i EBRD-a kada je u pitanju praćenje i izvještavanje o projektima. Poseban značaj na sastanku je stavljen na uspješno i brzo rješavanje pritužbi na dionicama, a u skladu s politikama EBRD-a za što će se JP Autoceste FBiH dodatno zauzeti.

### SASTANAK INVESTITORA, PROJEKTANTA, NADZORNOG ORGANA I IZVOĐAČA, MOST POČITELJ NIJE UGROŽEN

Most Počitelj, jedan od najznačajnijih projekata na Koridoru Vc, ima neupitnu mehaničku otpornost i globalnu stabilnost, zaključak je sastanka koji su održali predstavnici investitora, Javnog preduzeća Autoceste FBiH sa predstavnicima drugih subjekata uključenih u izgradnju ovog kolosalnog projekta. JP Autoceste FBiH kao investitor je potpisalo ugovor o građenju sa konzorcijem pomenutih kompanija koji bi, nakon što je most Počitelj u dužini od 980 m spojen rasponskom konstrukcijom početkom jula, trebao biti završen i pušten u promet do kraja godine.

Tokom izvođenja radova na mostu Počitelj došlo je do oštećenja (pojave pukotine) na donjoj ploči segmenta 15 mosta između stubova S3 i S4, prilikom izvođenja radova na prednaprezanju 2. faze polja 4. Tehničkim rječnikom, prema izvršenim analizama, pokazuje se da manje promjene u geometriji kablova mogu dovesti do značajnih povećanja napona zatezanja u betonu. Nepravilnosti u pozicioniranju cijevi za kablove tokom izgradnje stvaraju radijalne skretne sile koje mogu dovesti do problema ili pojave naprslina lokalnog karaktera.

“Uzimajući u obzir da je izvođenje glavnih radova na mostu Počitelj još uvijek u toku, pojava ovakvih nedostataka nije neuobičajna imajući u vidu veli-





činu i kompleksnost projekta. Nadzorni inženjer može odrediti izvođaču da ukloni i ponovo izvede bilo koje radove koji nisu u skladu s Ugovorom. U tom slučaju, izvođač će izvesti i dovršiti radove u skladu s Ugovorom i u skladu s uputama nadzornog inženjera, odnosno otkloniti sve eventualne nedostatke na radovima. U skladu sa Ugovorom

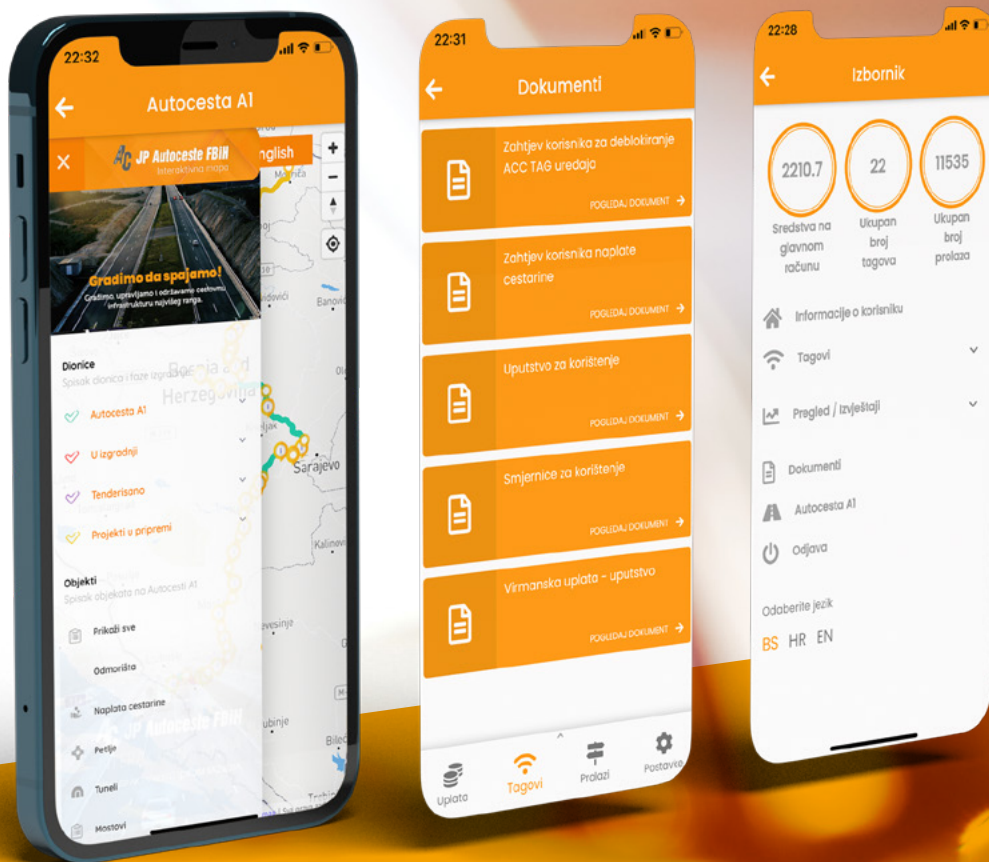
izvođač radova je odgovoran za primjerenost, stabilnost i sigurnost svih aktivnosti na gradilištu i svih metoda građenja. JP Autoceste FBiH će nakon tehničkog prijema preuzeti projekat sa isključivo ispravno i kvalitetno izvedenim radovima u skladu sa svim pravilima struke”, izjavio je v.d. direktor, Denis Lasić.

## ODRŽAN RADNI SASTANAK S PREDSTAVNICIMA OPĆINE USORA

U prostorijama Općine Usora održan radni sastanak v.d. direktora JP Autoceste FBiH Denisa Lasića, v.d. izvršnog direktora za upravljanje i održavanje JP Autoceste FBiH Mirka Rogića i federalne ministricе prometa i komunikacija Andrijane Katić s načelnikom Općine Usora Zvonimirom Anđelićem i predsjedavajućim Općinskog vijeća Antom Matićem. Na sastanku se razgovaralo o gradnji autoceste na području Općine Usora, potrebama lokalne zajednice koje će biti obuhvaćene Sporazumom o prijateljskom okruženju koji će se zaključiti između Općine Usora i JP Autoceste FBiH. Nazočni su razgovarali i o arheološkom nalazištu, koje je otkriveno prilikom izvođenja radova na području Općine Usora, te načinu istraživanja i zaštite nalazišta s ciljem očuvanja navedenog područja i buduće pre-



zentacije istog. Direktor Lasić i ministrica Katić su iskazali podršku Općini Usora u realizaciji projekata koji će se realizirati u suradnji s JP Autoceste kroz izgradnju prometnica kroz ovu općinu, koja je zasigurno od velikog značaja za sve žitelje Bosne i Hercegovine.



## Jednostavan pristup pogodnostima uz korištenje aplikacije JP Autocesta FBiH:

- online dopuna korisničkog računa
- upravljanje TAG-ovima
- vršenje kontrole i uvida u kretanje vozila
- pregled uplata



Kupovina  
ACC TAG uređaja  
je dostupna na  
svim naplatnim  
mjestima



Preuzmite svoju  
aplikaciju već  
danas!



# Vozi bez zaustavljanja...

## ACC TAG uređaj kupi i dodatni bonus prikupi!

### PREDNOSTI

- Ušteda novca, bonus od 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 ACC TAG uređaja na jednom računu

### KAKO POSTATI KORISNIK?

- Kupovinom ACC TAG uređaja na svim naplatnim mjestima 0/24h

Za više informacija posjetite  
[www.jpautoceste.ba](http://www.jpautoceste.ba) ili nas kontaktirajte na  
080 02 03 06 besplatni info telefon 0/24h  
[help.desk@jpautoceste.ba](mailto:help.desk@jpautoceste.ba)  
[acc@jpautoceste.ba](mailto:acc@jpautoceste.ba)







**Acc**<sup>'''</sup>

**...jer je vrijeme  
dragocjeno!**







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 sedmog broja AC INFO, biltena JP Autoceste FBiH.

