

PRIJEDLOG

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
HERCEGOVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA/KANTON
MINISTARSTVO PROMETA I VEZA
MOSTAR

STRATEGIJA RAZVITKA JAVNIH CESTA
NA PODRUČJU HNŽ/K
2020. – 2030.

Mostar, 2020.



PRIJEDLOG

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
HERCEGOVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA/KANTON
MINISTARSTVO PROMETA I VEZA
M O S T A R

STRATEGIJA RAZVITKA JAVNIH CESTA
NA PODRUČJU HNŽ/K
2020. – 2030.

Mostar, 2020.

SADRŽAJ:

Prvi dio: STRATEGIJA RAZVITKA JAVNIH CESTA NA PODRUČJU HNŽ/K 2020. – 2030.

- 1. UVOD**
- 2. METODOLOGIJA**
- 3. ANALIZA CILJEVA TRANSPORTNE STRATEGIJE FEDERACIJE BiH**
- 4. CILJEVI STRATEGIJE U HNŽ/K**
- 5. AKCIJSKI PLANOWI (OPERATIVNI PROGRAMI)**
- 6. MJERE ZA REALIZACIJU**

Drugi dio: PROSTORNO-PROMETNA STUDIJA CESTOVNE MREŽE HNŽ/K 2020. – 2030.

- 1. UVOD**
- 2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA**
 - 2.1 Opis cestovne mreže**
 - 2.2 Dosadašnje aktivnosti**
 - 2.3 Intenzitet prometa**
 - 2.4. Ciljevi razvitka mreže javnih cesta prema Transportnoj strategiji FBiH 2016. 2030.**
 - 2.5 Utjecaj definiranih ciljeva u Transportnoj strategiji FBiH na postojeću i planiranu mrežu cesta na području HNK.**
- 3. KONCEPCIJA RAZVITKA CESTOVNE MREŽE NA PODRUČJU HNŽ/K**
 - 3.1 Formulacija i analiza scenarija**
 - 3.2 Konceptcija razvitka**
- 4. ZAKLJUČNO**

**Prvi dio: STRATEGIJA RAZVITKA JAVNIH CESTA
NA PODRUČJU HNŽ/K 2020. – 2030.**

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

1. UVOD

Skupština Hercegovačko-neretvanske županije/kantona je svojom Odlukom broj: 02-01-XXI-132/06 od 26. listopada 2006. godine usvojila Strategiju razvitka javnih cesta na području HNŽ/K za razdoblje 2006. – 2020. godine. Izradi Strategije prethodila je izrada Prostorno-prometne studije cestovne mreže HNŽ/K za isto razdoblje kao stručna podloga. Obzirom da je ciljna godina planskog razdoblja 2020. ukazuje se potreba ažuriranja Prostorno prometne studije i temeljem toga izrade Strategije razvitka javnih cesta na području HNŽ/K za novo plansko razdoblje 2020. – 2030. Vlada Hercegovačko-neretvanske županije-kantona je donijela Odluku o pristupanju izradi Strategije razvitka javnih cesta na području HNŽ/K za razdoblje 2020. - 2030. godine na 113. sjednici održanoj 20. prosinca 2019. broj: 01-1-02-2889/19.

1.1 Prometni položaj HNŽ/K

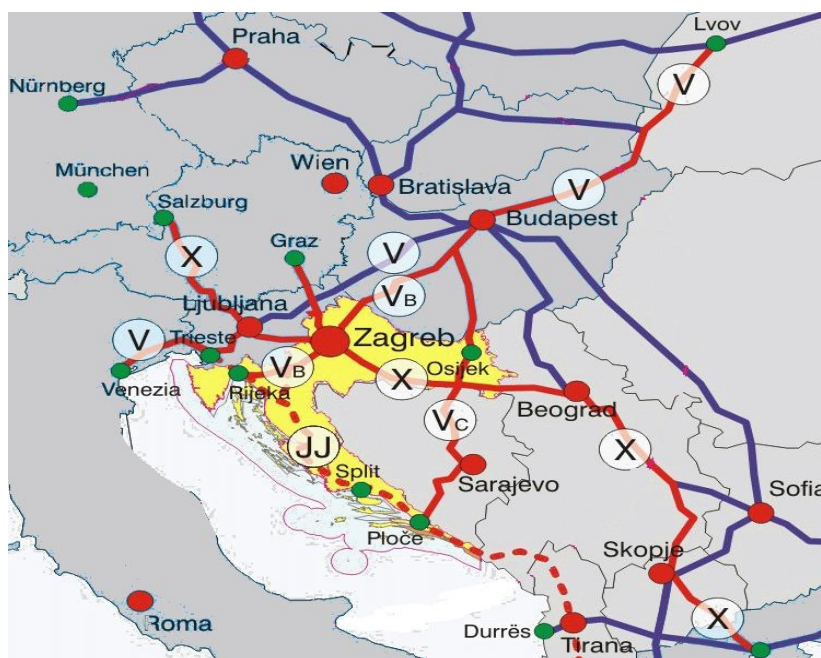
Hercegovina, položajno smještena na jugu BiH, graniči s Republikom Hrvatskom i Crnom Gorom. Bez obzira što se radi o 3 države, njihova južna područja čine prirodnu i prometnu cjelinu (regiju) nekada zvana regija Južnog Jadrana. Prometno povezivanje je jedino moguće riješiti promatrajući ovaj prostor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

Razvoj prometne infrastrukture je indikator i preduvjet gospodarskog razvoja, ali i pokretač općeg društveno-ekonomskog interesa uopće, pa tako i na području HNŽ-K. Ovo se posebno odnosi na prometnu infrastrukturu visoke razine uslužnosti. Pri tom se treba voditi računa o održivom i uravnoteženom razvoju svih prostora.

Europska unija definirala je politiku razvitka Transeuropske mreže za prijevoz, energetiku i promet (TEN)¹, te je kasnijim odlukama (1692/96/EC i 1346/2001/EC) zacrtala ciljeve i prioritete u integriranju nacionalnih transportnih mreža u jedinstvenu Transeuropsku mrežu. Helsinškom deklaracijom iz 1997. godine Bosna i Hercegovina uključena je u Paneuropsku transportnu mrežu proširenjem transportnog Koridora V granom C, koja iz luke Ploče kroz

Bosnu i Hercegovinu i preko Osijeka u Hrvatskoj vodi do Budimpešte u Mađarskoj i spaja se s Paneuropskim koridorom V. Koridor Vc svojim prolaskom kroz Hrvatsku povezuje se sa koridorom X na dionici Zagreb-Beograd.

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



Slika 1.1: Položaj (pan)europskih prometnih koridora.

Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu (SEETO) je regionalna prometna organizacija uspostavljena Memorandumom o suglasnosti (2004.) za razvoj Osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe od strane vlada Hrvatske, Albanije, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Crne Gore, Srbije i privremene administrativne misije ujedinjenih nacija na Kosovu (UNMIK) te Europske komisije.

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

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

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

Najvažniji koridor u HNŽ-K je prometni Koridor Vc koji obuhvaća cestovni, željeznički, zračni i vodni promet. U cestovnom smislu on je definiran Odlukom o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na Koridoru Vc za razdoblje od 20 godina („Službene novine Federacije BiH“ broj: 100/17 od 25. 12. 2017.) na razini BiH, a na razini Europe kao ogranak Koridora V koji spaja Budimpeštu s Lukom Ploče.

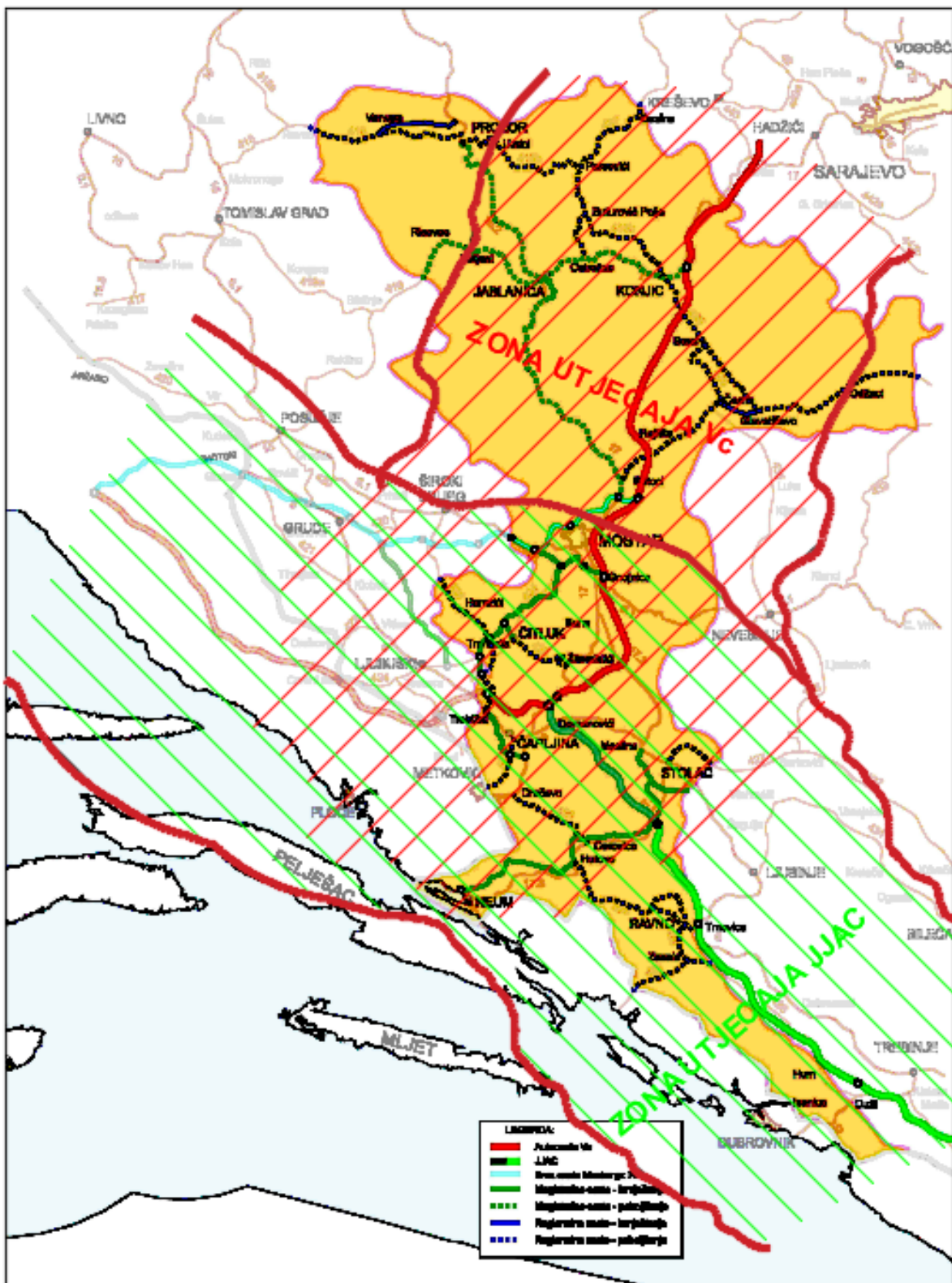
Sljedeći po hijerarhiji prometni pravac (potencijalni koridor: cestovni, željeznički, energetski) je Jadransko-jonska autocesta koja se s autocestom na Koridoru Vc spaja u interregionalnom čvoru Počitelj te nastavlja Popovim poljem do granice s Crnom Gorom. Ova dionica JJAC-a kroz BiH duljine cca 100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

Treći pravac iz ranga cesta visoke razine usluge je brza cesta čiji je početak na autocesti na koridoru Vc u čvoru Mostar sjever (definirano u ranije navedenom Prostornom planu), a završetak u općini Grude na granici RH odnosno na autocesti A1 u RH (čvor Zagvozd).

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

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

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



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

1.2 Strateški dokumenti i odluke viših razina vlasti

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

- Okvirna transportna politika BiH 2015. - 2030. definirala je opće ciljeve za prometni sektor na razini BiH koji se odnose na integraciju s EU, povezivanje sa susjednim zemljama i EU, podršku ekonomskom rastu i sedam posebnih ciljeva za postizanje krajnjeg cilja održivog razvitka prometnog sustava.
- Okvirna strategija prometa BiH 2016. - 2030. dalje razrađuje navedene ciljeve u specifične ciljeve u skladu s potrebama BiH, F BiH, RS i Brčko distrikta (točka 3.2).
- Transportna strategija Federacije BiH za razdoblje 2016 .- 2030. godine i zaključci koji su sastavni dio Transportne Strategije Federacije BiH za razdoblje 2016.-2030. godine („Službene novine Federacije BiH“ broj: 22/17 od 24.3.2017. godine) u daljnjem tekstu Transportna strategija Federacije BiH. Ovaj dokument praktično predstavlja dio Okvirne strategije prometa BiH i navodi 38 strateških akcija kojima će se postići zadani ciljevi za sve vidove prometa, vrijeme provedbe (kratki, srednji i dugi rok), organe odgovorne za provođenje akcije (npr. Ministarstvo, upravljač infrastrukturom, itd.) te instrumente koji će se koristiti za provođenje akcije (npr. financijski instrumenti, promjene zakona, itd.).
- Odluka o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH „Autocesta na Koridoru Vc za razdoblje od 20 godina“ („Službene novine Federacije BiH“ broj: 100/17 od 25. 12. 2017.godine).
- Odluka o razvrstavanju regionalne ceste R424 Mostar – Čitluk – Ljubuški u magistralnu cestu M17.4 („Službene novine Federacije BiH“ broj: 97 od 18. 12. 2015. godine).
- Odluku o razvrstavanju regionalnih cesta R419 Jablanica – Posušje i R 420 Posušje – Grude – Privalj u magistralnu cestu M-17.5 („Službene novine Federacije BiH“ broj: 16 od 15.03.2019. godine).

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

Prvi dio: Prijedlog Strategije razvitka cestovne mreže na području HNŽ/K 2020. – 2030.

Drugi dio: Prostorno prometna studija cestovne mreže HNŽ/K za razdoblje 2020.- 2030.

2. METODOLOGIJA

Kao što je u uvodu rečeno Županija je prvi put ima neophodne strateške dokumente viših razina vlasti kao jednu od temeljnih pretpostavki za izradu Strategije razvitka javnih cesta na području županije HNŽ/K.

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

Dakle metodološki pristup je:

- Ažuriranje Prostorno-prometne studije cestovne mreže HNŽ/K iz 2006. kao stručne podloge koja daje odgovore o postojećoj i budućoj prometnoj potražnji koju mora uslužiti postojeća i planirana cestovna mreža. Koristeći temeljne postavke prometnog modela iz prethodne studije radi se nova formulacija scenarija utemeljena na:
 - Analizi postojećeg stanja cestovne mreže i prometne potražnje.
 - Analizi ciljeva, mjera i aktivnosti definiranih u Transportnoj strategiji Federacije BiH 2016. – 2030.

- Analizom rezultata pojedinih scenarija dobivaju se ulazni podaci za definiranje koncepta razvitka cestovne mreže vodeći računa o definiranim ciljevima u Transportnoj strategiji Federacije BiH i njihovoj implikaciji na području HNŽ/K.
- Izrada prijedloga Strategije razvitka javnih cesta u HNŽ/K kroz definiranje ciljeva, mjera i aktivnosti koji će dovesti do krajnjeg cilja uspostave funkcionalnog i održivog sustava cestovne mreže za razdoblje 2020. – 2030.

Strategija je utemeljena:

- na detaljnoj analizi ciljeva i akcijskog plana Transportne strategije F BiH 2016.-2030. te njihovoj implikaciji na prostor Županije i
- koncepciji razvitka cestovne mreže dobivene u Ažuriranoj studiji.

3. ANALIZA CILJEVA TRANSPORTNE STRATEGIJE FEDERACIJE BiH

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

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



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

3.1 Dijagnoza postojećeg stanja cesta u TSFBiH

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

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

- **Infrastruktura**
 - Autoceste: izgrađeno 92 km od potrebnih 285 km i zahtijevaju nove modele i cikluse investicija
 - Magistralne ceste: nastavak programa modernizacije 2016. – 2020. i realizacija drugih strateških projekata 2021 -2030
 - Regionalne ceste: neophodno je uspostaviti određeni program investiranja
 - Administrativne procedure i studije u cilju utvrđivanja novih cesta koje će se dodati na osnovnu TEN-T mrežu u FBiH.
- **Usluge**
 - Nezadovoljavajuća razina usluge zbog neadekvatnog stanja mreže, izazvanog nedovoljnim ulaganjima (osim izgrađenih autocesta)
 - Male brzine, uska grla i crne točke
 - Problem sigurnosti: broj nesreća znatno veći od prosjeka EU
- **ICT perspektiva**
 - Neophodno unaprijediti ICT perspektivu/tehnologiju u sektoru cesta
- **Regulativa**
 - Neophodno poboljšati smjernice (nepotpune i neprilagođene za BiH)

3.2 Ciljevi Transportne strategije F BiH koji se odnose na ceste

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

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

Transportna politika BiH definirala je šest ciljeva za postizanje sveukupnog cilja održivog razvoja transportnog sustava:

- zadovoljenje socijalne i ekonomske potražnje,
- pružanje najviše razine usluge po najnižim mogućim troškovima,
- ispunjavanje zahtjeva u pogledu sigurnosti i informacija
- financijska održivost i na temelju glavnih izvora financiranja u rasponu od korisničkih naknada, proračunskih sredstava i uključivanja privatnog sektora u zadovoljenju potreba održavanja, poboljšanja i razvitka prometne infrastrukture,
- usklađenje s EU standardima i regulativom,
- minimalni utjecaj na okoliš.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tablica 3.3: Akcijski plan za ceste (izvor: Transportna strategija Federacije BiH)

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

Tablica 3.3: Akcijski plan za ceste (izvor: Transportna strategija Federacije BiH)-nastavak

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

4. CILJEVI STRATEGIJE U HNŽ/K

Sukladno ranije navedenom, ciljevi se mogu podijeliti u dvije skupine:

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

U nastavku se navode ciljevi direktno vezani za područje Županije, u formi iz Transportne strategije FBiH, obrađeni sukladno prethodno definiranim skupinama ciljeva (tablica 4.1.)

Tablica 4.1. : Strateški i specifični ciljevi direktno vezani za područje HNŽ/K

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

		5	Izrada novog ciklusa planiranja investicija na mreži autocesta HNŽ/K: Za nerealizirane dionice autoceste na koridoru Vc		x	FMPiK uz konzultativnu potporu Ministarstva prometa i veza HNŽ/K ili Vlade HNŽ/K	Master planiranje/studije , Prostorno planiranje	
		6	Izgradnja obilaznica u glavnim gradovima prema specifičnim programima HNŽ/K: Izrada specifičnih programa	x	x	JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo prometa i veza HNŽ/K u suradnji s gradovima	Upravljanje projektima, tenderske procedure	
	Završetak autoceste na Koridoru Vc	7	Završetak autoceste na Koridoru Vc HNŽ/K: Završetak neizgrađenih dionica na području županije HNŽ/K	x	x	x	JP Autoceste FBiH uz konzultativnu potporu Ministarstva prometa i veza HNŽ/K ili Vlade HNŽ/K	Upravljanje projektima, tenderske procedure
	Završetak plana modernizacije cesta 2016. 2020. i realizacija drugih strateških projekata 2020. – 2030.	8	Finaliziranje modernizacije magistralnih cesta uključenih u plan 2016. - 2020. (kratkoročnom i srednjoročnom programu) HNŽ/K: Završetak ceste Neum Stolac i Južne obilaznice Mostara	x			JP Ceste FBiH uz konzultativnu potporu Ministarstva prometa i veza HNŽ/K ili Vlade HNŽ/K	Upravljanje projektima, tenderske procedure
9		Definiranje i realizacija strateških projekata na magistralnim cestama poslije 2020. HNŽ/K: Definiranje prioritenih dionica na području HNŽ/K za slijedeći investicijski ciklus		x	x	JP Ceste FBiH uz konzultativnu potporu Ministarstva prometa i veza HNŽ/K ili Vlade HNŽ/K	Upravljanje projektima, tenderske procedure	
	Razvoj regionalne cestovne mreže	10	Definirati plan investicija za regionalne ceste HNŽ/K: Izrada studija kao podloge za definiranje investicijskog programa za regionalne ceste	x	x	x	Ministarstvo prometa i veza HNŽ/K ili Vlada HNŽ/K u suradnji s FMPiK	Master planiranje/studije upravljanje projektima, tenderske procedure
Osiguranje najviše razine usluge	Poboljšanje kvalitete magistralne i regionalne mreže cesta		Aktivnosti 5, 6, 7, 8, 9, 10 HNŽ/K: Sudjelovanje u aktivnostima 5,6,7,8,9. Samostalna realizacija aktivnosti 10 u suradnji s FMPiK.				FMPiK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo prometa i veza HNŽ/K ili Vlada HNŽ/K	Master planiranje/studije upravljanje projektima, tenderske procedure
	Smanjenje gužve u gradskom prometu		Aktivnost 6 HNŽ/K:Sudjelovanje u aktivnosti 6 vezano za magistralne ceste, a za regionalne realizacija u	x	x		JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo prometa i veza HNŽ/K ili Vlada HNŽ/K	Upravljanje projektima, tenderske procedure

			suradnji s gradovima.					
Ispunjenje zahtjeva u pogledu informatijskog sustava i sigurnosti	Poboljšanje ICT (informatijske i komunikacijske tehnologije) u sektoru transporta	11	Kompletno uvođenje sustava upravljanja cestovnog prometa, komunikacijske objekte (npr. SOS mreže na autocestama)	x			FMPiK, JP Autoceste FBiH	
		12	Razvoj informatijskog sustava za putnike i putne prijevoznike na autocestama	x			FMPiK, JP Autoceste FBiH	
	Smanjenje prometnih nesreća	13	Implementacija strategije sigurnosti na cestama. HNŽ/K: Implementacija strategije sigurnosti na regionalnim cestama	x			FMPiK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo prometa i veza HNŽ/K ili Vlada HNŽ/K	Usvajanje strategije za sigurnost na cestama
		14	Unaprijediti odmorišta na autocestama i brzim cestama	x			FMPiK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH	Upravljanje projektima, tenderske procedure
		15	Revizija sigurnosti na cestama RSA (Road Safety Audit i RSI (Road Safety Inspection) HNŽ/K: Implementacija RSI i RSA na regionalnim cestama	x			FMPiK, JP Autoceste i JP Ceste FBiH, Ministarstvo prometa i veza HNŽ/K ili Vlada HNŽ/K	Upravljanje projektima, tenderske procedure
			Akcije 5,6,7,8,9,10 HNŽ/K: Sudjelovanje u aktivnostima 5,6,7,8,9. Samostalana realizacija aktivnosti 10 u suradnji s FMPiK.					
Minimalni utjecaj na okoliš	Podsticanje na promjenu vida transporta	16	Definirati sheme podsticanja za intermodalni transport.				FMPiK	Zakonodavne intervencije i sheme podsticaja
	Praćenje emisije štetnih plinova	17	Stimulirati uvoz novih i više ekoloških vozila HNŽ/K: podrška implementaciji	x	x		FMPiK uz konzultativnu potporu Ministarstva prometa i veza HNŽ/K ili Vlade HNŽ/K	Revizija postojećih naknada (uvoz, registracije, cestarine itd.)

5. AKCIJSKI PLANovi (OPERATIVNI PROGRAMI)

Sukladno prethodno postavljenim ciljevima, aktivnostima izdvajaju se ključne aktivnosti:

- Definiranje investicijskog ciklusa modernizacije regionalnih cesta po fazama:
 - o Faza 1: 2020. -2025.
 - o Faza 2: 2025. -2030.
- Izrada programa implementacije strategije sigurnosti na cestama za regionalne ceste
- Implementacija RSI i RSA na regionalnim cestama
- Izrada specifičnih programa za obilaznice gradova gdje su obilaznice dio regionalnih cesta

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

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

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

Brza cesta: Čvor autoceste Mostar Sjever – Polog (Sjeverna obilaznica Mostara) – Široki Brijeg – čvor Podledinac – Grude – granica RH: U izradi generalni projekt. U nastavku izrade dokumentacije voditi računa o prioritetnim dionicama i njih početi graditi sukladno pokazanoj izvodljivosti i poboljšanju postojeće mreže.

Obzirom na prometne probleme grada Mostara posebno je zanimljiva dionica koja predstavlja Sjevernu obilaznicu Mostara kako je definirano u Odluci o donošenju Prostornog plana područja posebnih obilježja od značaja za Federaciju BiH "Autocesta na Koridoru Vc" za razdoblje od 20 godina („Službene novine Federacije BiH“ broj: 100/17 od 25.12.2017.godine). Sjeverna obilaznica zajedno s Južnom obilaznicom grada Mostara i dionicom autoceste između čvorova Mostar jug - Mostar sjever čini Mostarski prsten koji je još 2000. definiran u Transportnom master planu BiH.

Magistralne ceste:

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

Regionalne ceste:

Prema podacima iz tablice 5.1 ukupna duljina regionalnih cesta (R419 prekategoriрана u M17.5) iznosi 333,95 km od čega je 85,6 km (25,63 %) makadamskih cesta i to najviše u općini Konjic zbog teških terenskih uvjeta. S druge strane postoji značajna razlika u prometnom opterećenju pojedinih dionica. Ovo bi trebala biti 2 ključna kriterija za izradu

neophodnih dokumenata kao priprema dokumentacije za sljedeća 2 investicijska ciklusa koji se odnosi na regionalne ceste.

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

Tablica 5.1: Rekonstrukcija, sanacija ili rehabilitacija regionalnih cesta

Oznaka ceste	Naziv cestovnog pravca	Stanje kolnika (km)			Opis aktivnosti
		Asfalt	Makadam	Svega	
R418	Prozor - Mokronoge	24,67	0	24,67	Rehabilitacija
R418b	Prozor - Konjic	30,31	32,30	62,61	Rekonstrukcija/sanacija
R425	Žitomislići - Čitluk Tromeđa - Hamzići	23,56	0	23,56	Rehabilitacija
R425a	Tromeđa - Gabela	18,95	0	18,95	Rehabilitacija
R426	Dračevo - Zavala	43,93	0	43,93	Rehabilitacija
R427	Stolac - Berkovići	6,52	0	6,52	Rehabilitacija
R428	Zavala – Orahov Do	17,68	0	17,68	Rehabilitacija
R435	Konjic - Borci	17,68	15,88	33,56	Rekonstrukcija/sanacija
R435a	Česim - Potoci	13,71	10,29	24,00	Rekonstrukcija/sanacija
R436	Borci - Glavatičevo - Argud	35,27	10,39	45,66	Rekonstrukcija/sanacija
R437	Ostržac - Fojnica	16,07	16,74	32,81	Rekonstrukcija/sanacija
Ukupno (km)		248,35	85,60	333,95	
Ukupno (%)		74,37%	25,63%	100,00%	

Napomena: Pri rekonstrukciji/sanaciji dionica regionalne ceste R418b Prozor – Konjic koja se većim dijelom nalazi u brdsko-planinskom području i čiji su PGDP i PLDP manji od 500 voz/dan za 2017. godinu radovi se trebaju izvoditi fazno. I. faza – izgradnja jednog asfaltnog voznog traka s betonskim ojačanjima na krajevima asfalta te izrada makadamske bankine tako da ukupna širina bude min. 5m. II. faza – kada bude ekonomski opravdano i osigurana financijska sredstva izvodit će se radovi na drugom voznom traku sa svim elementima dvotračne ceste (rigoli, rubnjaci, odbojne ograde i dr.).

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

Postojeće stanje regionalnih cesta uvjetovano je: vremenom njihove izgradnje, dugim vremenskim razdobljem eksploatacije bez značajnijih ulaganja nakon njihove izgradnje,

dugotrajnim korištenjem od strane izvandimenzionalnih vojnih vozila, neodgovarajućim i neplanskim održavanjem u neposrednom poslijeratnom razdoblju, nepostojanjem dodatnih izvora financiranja (u prvom redu nedostupnost kreditnim sredstvima i grantovima viših razina vlasti), nedovoljnim iznosom namjenskih sredstava za ceste itd. Zbog svega navedenog potrebno je u narednom razdoblju značajnije poboljšanje mreže regionalnih cesta podizanjem elemenata regionalnih cesta i objekata na njima na višu tehničku razinu s krajnjim ciljem povećanja sigurnosti svih sudionika u prometu. Namjenska sredstva (registracije vozila, nafta i naftni derivati i dr.) dostatna su za održavanje i dijelom za rehabilitaciju. Značajnije investicije u mrežu regionalnih cesta vezane su za pristup kreditnim sredstvima, grantovima, europskim fondovima i drugim financijskim izvorima.

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



Slika 5.1 Grafički prikaz koncepcije razvitka javnih cesta

6. Mjere za realizaciju

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

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

U najznačajnije mjere za realizaciju budućeg razvitka spadaju:

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

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

**PROSTORNO-PROMETNA STUDIJA
CESTOVNE MREŽE
NA PODRUČJU HERCEGOVAČKO-NERETVANSKE
ŽUPANIJE/KANTONA
2020. – 2030.**

PROSTORNO-PROMETNA STUDIJA CESTOVNE MREŽE NA PODRUČJU HERCEGOVAČKO-NERETVANSKE ŽUPANIJE/KANTONA 2020. – 2030.

B/ SADRŽAJ:

1. UVOD

2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

2.1 Opis cestovne mreže

2.2 Dosadašnje aktivnosti

2.3 Intenzitet prometa

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

2.5 Utjecaj definiranih ciljeva u Transportnoj strategiji FBiH na postojeću i planiranu mrežu cesta na području HNK.

3. KONCEPCIJA RAZVITKA CESTOVNE MREŽE NA PODRUČJU HNŽ/K

3.1 Formulacija i analiza scenarija

3.2 Konceptcija razvitka

4. ZAKLJUČNO

POPIS KORIŠTENE DOKUMENTACIJE

1. UVOD

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

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

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

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

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

Prema Zakonu o javnim cestama Hercegovačko-neretvanske županije/kantona, „Narodne novine HNŽ/K“ broj: 1/02 redoslijed aktivnosti je sljedeći:

- Strategiju razvoja javnih cesta na području Županije donosi Skupština na prijedlog Vlade.
- Srednjoročni program građenja i održavanja javnih cesta na prijedlog Ministarstva donosi Vlada.
- Izgradnja, rekonstrukcija i održavanje javnih cesta utvrđuje se godišnjim planom.

S obzirom na navedene činjenice u ovom radu se vrši ažuriranje Prostorno-prometne studije iz 2006. te daje prijedlog strateških ciljeva za cestovnu mrežu u HNŽ/K usuglašenih s ranije navedenim dokumentima viših razina.

2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

2.1 Opis cestovne mreže

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

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

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

² Agencija za statistiku BiH, Tematski bilten TRANSPORT 2018.

³ Federalni zavod za statistiku, Statistički godišnjak 2018.

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

2.2 Dosadašnje aktivnosti

Poduzete aktivnosti Ministarstva prometa i veza HNŽ-K u dosadašnjem razdoblju:

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

2.3 Intenzitet prometa

U tablici 2.1. dana je raspodjela dionica regionalnih cesta prema veličini prometa, koje su rezultat automatskog brojenja prometa u 2017. godini. Grafički prikaz (karta) PGDP-a prikazan je na slici 2.1. za 2016. godinu iz razloga što u vremenu tiskanja publikacije nisu bili dostupni podaci za magistralne ceste za 2017. koje objavljuje JP Ceste F BiH. Detaljniji

podaci se mogu naći u publikaciji *Intenzitet prometa na mreži regionalnih cesta na području Hercegovačko-neretvanske županije kantona u 2017. godini* i u svim prethodnim publikacijama.

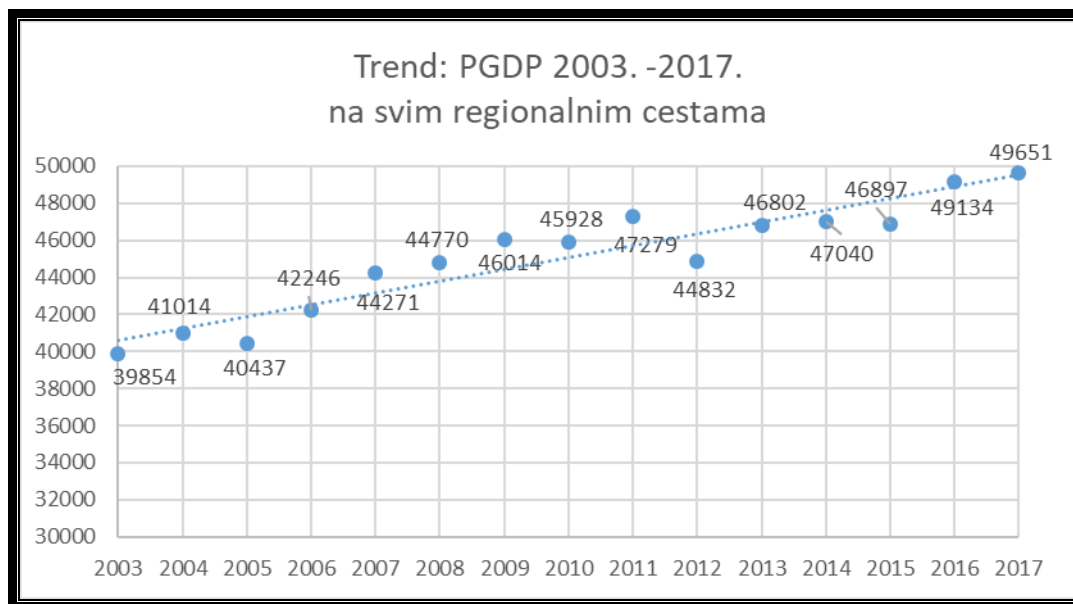
Tablica 2.1 Prikaz dionica regionalnih cesta s brojačkim mjestima i veličini PGDP-a

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

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



Slika 2.1: Intenzitet prometa na mreži magistralnih i regionalnih cesta u HNŽ/K u 2016.



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

Na grafikonu (slika 2.2.) su prikazani podaci zbroja vrijednosti PGDP-a na svim dionicama regionalnih cesta koje imaju podatke u kontinuitetu od 2003. do 2017. Vidljivo je da je porast bio značajniji u razdoblju do 2009., zatim stagnacija do 2015. te potom opet rast u zadnje dvije godine prikazanih rezultata. Prosječni godišnji rast prometa na regionalnim cestama u navedenom razdoblju je 1,5%.

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

Tablica 2.2: Pregled osnovnih elemenata regionalnih cesta prema bazi podataka*

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

* Baza podataka rađena 2004. godine iz kreditnih sredstava za cijelu BiH (vozilo Aran) o stanju kolnika svih magistralnih i regionalnih cesta – u predstojećem razdoblju podatke potrebno ažurirati.

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

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

** Odluka o razvrstavanju regionalne ceste R419 Jablanica – Posušje u magistralnu cestu M-17.5, Službene novine Federacije BiH broj 16 od 15.03.2019. godine.

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

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

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

CESTA	DIONICA	POČETAK STACIONAŽE	KRAJ STACIONAŽE	DULJINA DIONICE (m)	ŠIRINA KOLNIKA (m)	PROS.NAGIB (%) / DULJINA (m) (STACIONAŽA)
R 435a	Česim - Potoci	0	10290	10290	makadam	8,75 / 11396 (10290 - 21600)
		10290	10741	451	5,50 - 5,99	
		10741	15989	5248	6,00 - 6,49	
		15989	16353	364	5,50 - 5,99	4,34 / 1404 (21800 - 23204)
		16353	20216	3863	4,00 - 4,99	
		20216	23878	3662	4,00 - 4,99	
		23878	24000	122	5,00 - 5,49	
					24000	
R 436	Borci - Glavatičevo (gran. Županije)	0	4510	4510	4,00 - 4,99	-8,25 / 4000 (1000 - 5000)
		4510	14530	10020	5,50 - 5,99	
		14530	14755	225	5,00 - 5,49	
		14755	24352	9597	5,50 - 5,99	-8,86 / 2000 (7000 - 9000)
		24352	24944	592	4,00 - 4,99	
		24944	26145	1201	6,00 - 6,49	7,50 / 7000 (20800 - 27800)
		26145	27012	867	5,00 - 5,49	
		27012	28311	1299	5,50 - 5,99	6,83 / 800 (31600 - 32400)
		28311	33018	4707	5,00 - 5,49	
		33018	34032	1014	4,00 - 4,99	6,52 / 1200 (33400 - 34600)
		34032	35269	1237	5,00 - 5,49	
		34032	44424	10392	makadam	
					45661	
R 437	Dusina - Bilići	8116	24856	16740	makadam	-
		24856	27962	3106	5,50 - 5,99	< 3
	Bilići - Buturović Polje	0	2580	2580	< 4,00	5,25 / 800 (1934 - 2734)
		2580	3254	674	5,50 - 5,99	
		3254	5343	2089	< 4,00	
	Buturović Polje - Ostrožac	0	2999	2999	4,00 - 4,99	7,43 / 800 (1801 - 2601)
		2999	6390	3391	5,00 - 5,49	-6,27 / 600 (3001 - 3601)
		6390	6659	269	4,00 - 4,99	5,67 / 600 (4401 - 5001)
		6659	7621	962	< 4,00	
					32810	

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

Ciljevi razvitka cestovne mreže županije su podići razinu razvijenosti ukupne cestovne mreže na razinu koje su dostigle zemlje Europe, te tako omogućiti razvitak prometnog sustava Županije i uključivanje u prometni sustav BiH, okruženja i Europe. Time se zadovoljavaju i prometni zahtjevi za neophodno ostvarenje brzog gospodarskog razvitka.

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

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

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

- definirati stabilne izvore za financiranje cesta (akcize, cestarina, porez na gorivo)
- osigurati minimalan utjecaj na okoliš (Procjenu utjecaja na okoliš i emisiju štetnih plinova uskladiti sa standardima EU)
- ispunjavati zahtjeve u pogledu informacijskog sustava i sigurnosti (smanjenje broja nesreća zbog toga što je BiH iznad EU prosjeka)

U smislu cestovne infrastrukture, usluga i tehnologije strateški ciljevi su definirani na sljedeći način:

- Ispunjavanje socijalnih i ekonomskih zahtjeva. Osigurati interne kohezije FBiH kroz razvoj sigurne i brže prometne mreže, povezujući autocestu smjer sjever – jug i brze ceste pravac istok – zapad. Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova, integracijom infrastrukture FBiH u evropske prometne koridore (završetak autoceste i administrativne procedure/studije u cilju utvrđivanja novih cesta koje će se dodati na osnovnu mrežu).

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

2.5 Utjecaj infrastrukturnih ciljeva definiranih u Transportnoj strategiji F BiH na postojeću i planiranu mrežu cesta na području HNŽ-K

Autocesta na Koridoru Vc

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

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

Jadransko-jonska autocesta

Trasa Jadransko-jonske autoceste JJAC, povezuje autocestu na koridoru Vc (BiH, RH, Mađarska), autocestu A1 u RH (Split, Zagreb) te prema jugu vodi u Crnu Goru, Albaniju i Grčku. Bosna i Hercegovina i Crna Gora (predstavnici resornih ministarstava) potpisali su u travnju 2011. godine u Trebinju protokol o suradnji na izradi dokumentacije za izgradnju

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

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

Brza cesta čvor Mostar Sjever – granica RH

Brza cesta s početkom u čvoru autoceste Mostar Sjever – Polog (Sjeverna obilaznica Mostara) – Široki Brijeg – čvor Podledinac – Grude – granica RH povezuje Mostar i veći dio Zapadnohercegovačke županije s autocestom A1 u RH, a u čvoru Podledinac otvara novu vezu prema Hercegbosanskoj županiji. Ona predstavlja dobro rješenje izmještanja postojećih dionica magistralne ceste M6.1 na potezu Mostar - Široki Brijeg, a u području Gruda izmještanje magistralne ceste M.6. Ukupna duljina prema generalnom projektu je 61 km od čega se prvih 22 km nalaze u Hercegovačko-neretvanskoj županiji. Ovaj potez brze ceste ima dvojnou funkciju. Osim prethodno navedenog povezivanja ima i funkciju

Sjeverne obilaznice Mostara te zajedno s Južnom obilaznicom i dionicom autoceste Mostar Jug – Mostar Sjever čini Mostarski prsten. Kako bi ova obilaznica pored tranzitnog služila i unutarnjem-vanjskom prometu grada Mostara između priključnog čvora na autocestu Mostar Sjever i čvora Polog predviđeni su i sljedeći čvorovi: čvor na M17 i čvor Vihovići. U nastavku izrade dokumentacije voditi će se računa o prioritetnim dionicama i njih početi graditi sukladno pokazanoj izvodljivosti i poboljšanju postojeće mreže. Obzirom na prometne probleme grada Mostara posebno je zanimljiva prva dionica koja predstavlja Sjevernu obilaznicu Mostara.

Izmještanje i poboljšanje postojećih cesta

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

3. KONCEPCIJA RAZVITKA CESTOVNE MREŽE

3.1 Formulacija i analiza scenarija

S obzirom da se radi o ažuriranju Prostorno-prometne studije cestovne mreže na području HNŽ/K 2006. 2020. korišteni su metodologija i prometni model iz navedene studije koji nije potrebno ponovno opisivati. U ovom kontekstu prethodnu studiju je potrebno tretirati kao anex ove dokumentacije.

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

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

- Scenarij 0: „ne raditi ništa“ - postojeća mreža u razdoblju 2015. - 2030.
- Scenarij 1: 2020. godina
 - izgrađena magistralna cesta Stolac – Neum,
 - izgrađena Južna obilaznica Mostara.
- Scenarij 2: 2025. godina
 - završetak gradnje koridora Vc na području Hercegovine,
 - završena prva dionica brze ceste Mostar- Široki Brijeg – RH (Sjeverna obilaznica Mostara do Pologa),
 - Izmještanje dionica magistralne ceste M17.4 (Miletina – Bingo),
 - Realizirane rehabilitacije regionalnih cesta Faza I (temeljem studije HDM-4 modela iz 2015. i novog plana investicijskog ciklusa).
- Scenarij 3: 2030. godina
 - izgrađena brza cesta do granice RH,
 - izgrađena JJAC do spoja na cestu Stolac – Neum (cca 22 km),

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

Na slici 3.1 grafički su prikazani prethodno definirani scenariji.

Rezultati dodjele prometa u prometnom modelu na postojeću i planiranu mrežu cesta prema navedenim scenarijima prikazani su na slikama 3.2 do 3.10.



Slika 3.1: Grafički prikaz scenarija korištenih u prometnom modelu



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



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



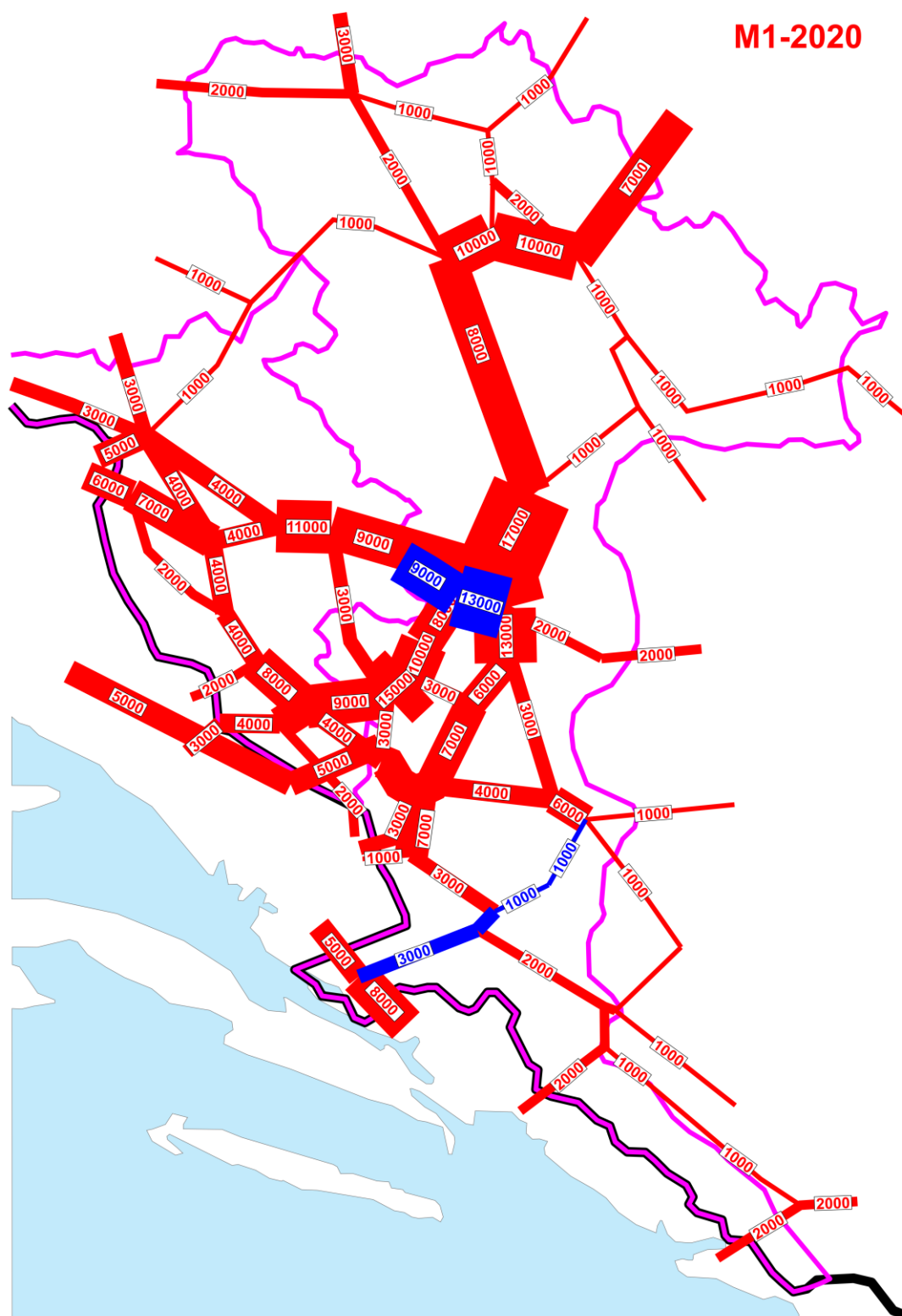
Slika 3.4: Dodjela prometa na postojeću mrežu u 2025. godini



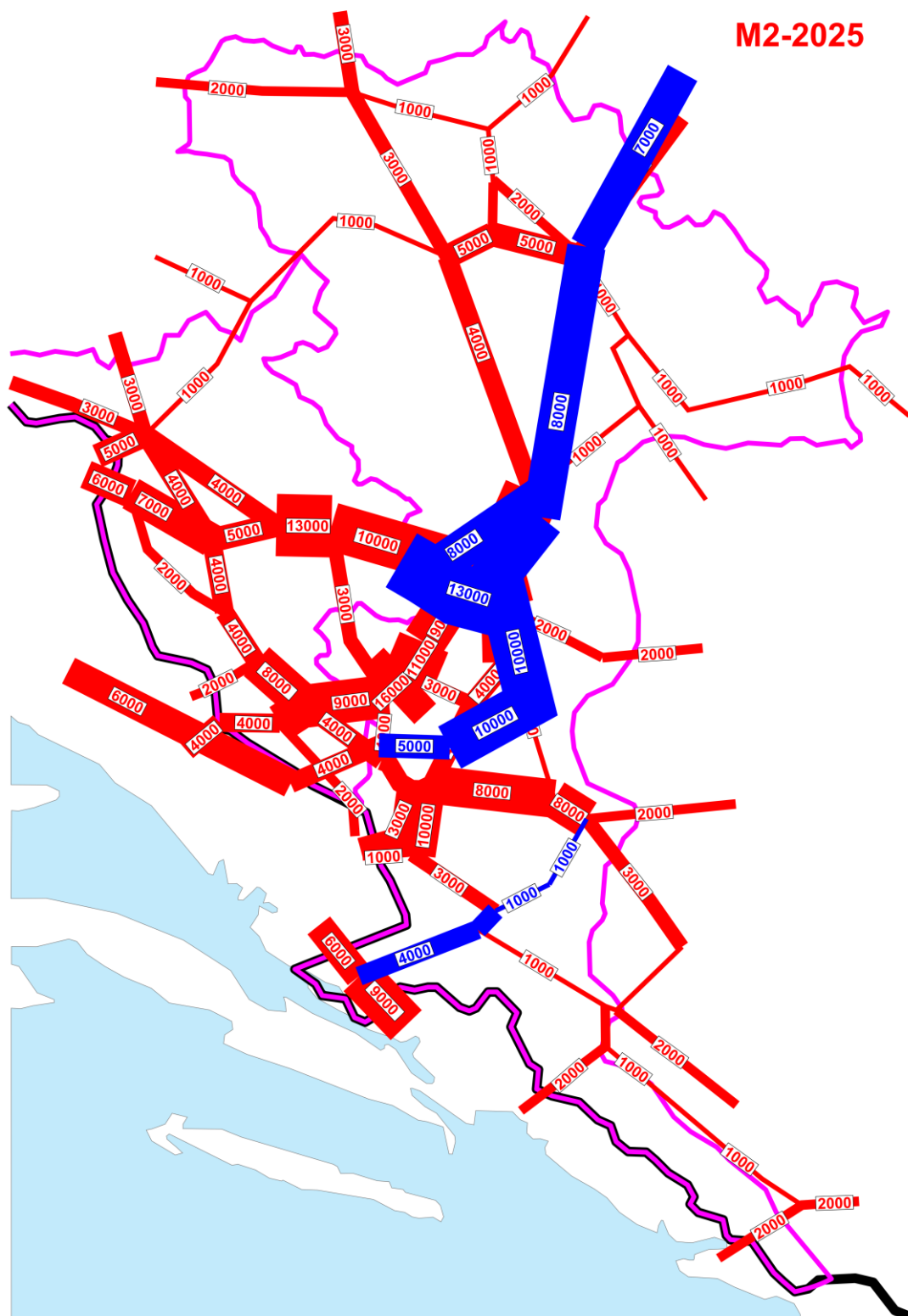
Slika 3.5: Dodjela prometa na postojeću mrežu u 2030. godini



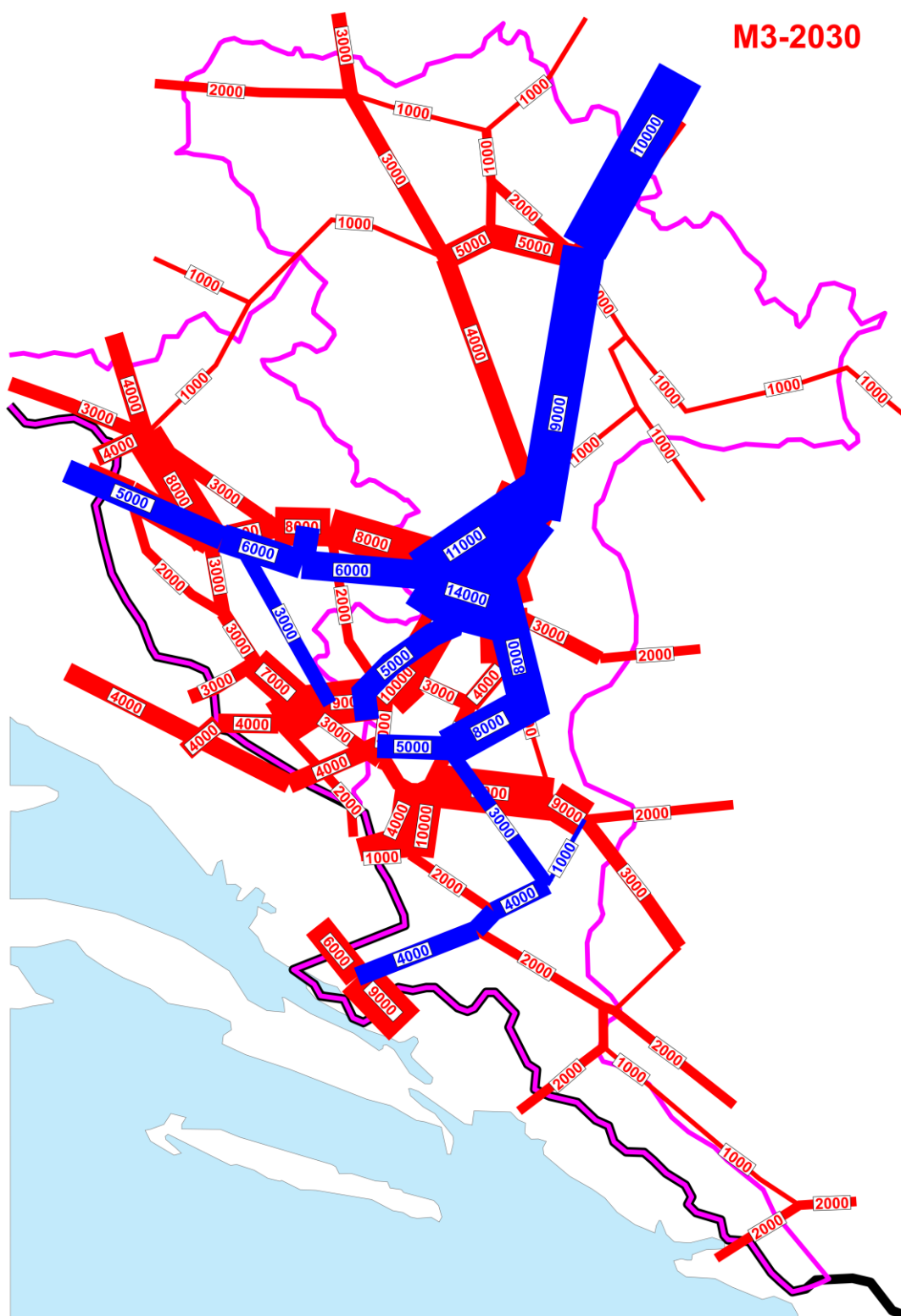
Slika 3.6: Dodjela prometa na postojeću mrežu u 2040. godini



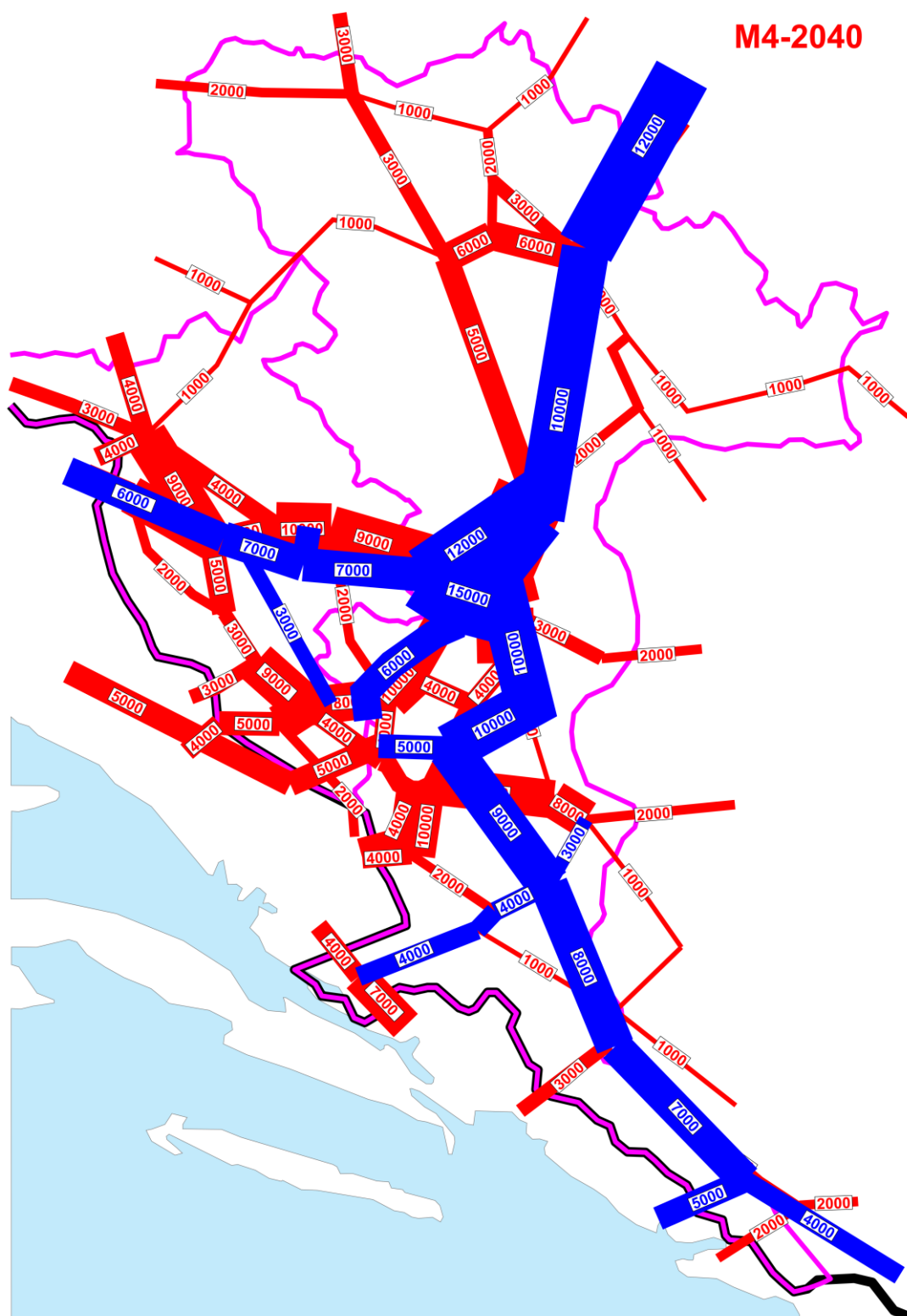
Slika 3.7: Dodjela prometa na postojeću i planiranu mrežu prema scenariju 1 u 2020.



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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dionice s PGDP-om manjim od 1000 voz/dan

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

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

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

3.2 Konceptija razvitka

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

- Prometni kriteriji: intenzitet i struktura prometa, kapacitet i razina usluge, vrijeme putovanja i sigurnost prometa.
- Razvojni kriteriji: razvitak prioriternih gospodarskih grana (turizam, poljoprivreda, industrija, promet ...), uravnotežen razvitak svih područja Županije (slabo naseljena područja) te uključivanje županije u prometni sustav BiH i šire.
- Gospodarski kriteriji: neposredne gospodarske koristi (troškovi vozila, ušteda vremena, ušteda uslijed smanjenja prometnih nezgoda), posredne koristi (utjecaj na razvitak gospodarstva, porast nacionalnog dohotka, turizam, zaposlenost), podobnost za inozemna ulaganja (cestarine, krediti, koncesije).
- Ekološki kriteriji: kriteriji za utvrđivanje svih negativnih utjecaja na okoliš (zaštita površinskih i podzemnih voda, buka, zrak, vegetacija, fauna, pedologija, naselja, kulturna baština), mjere zaštite od negativnih utjecaja.

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

Autoceste:

- koridor Vc od Tarčina do graničnog prijelaza Bijača (granica RH). Izgrađeno i u funkciji dvije poddionice GP Bijača – čvor Zvirici – čvor Zvirovići. U fazi izgradnje poddionice čvor Zvirovići – Čvor Počitelj i početnih 7 km dionice Čvor Počitelj – Čvor Mostar Jug. Ostale dionice zahtijevaju investicijsko rješenje i početak gradnje.
- Jadransko-jonska autocesta (JJAC). Urađen generalni projekt. Nakon što je utvrđen koridor trase u generalnom projektu nastaviti izradu dokumentacije po dionicama. Imajući u vidu prometne probleme na GP

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

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

Magistralne ceste:

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

- M17.4 Blatnica – Varda
- rehabilitacija magistralne ceste M16.2, dionica Prozor – Jablanica
- rehabilitacija magistralne ceste M17 na području županije

Regionalne ceste:

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

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

Tablica 3.1: Rekonstrukcija, sanacija ili rehabilitacija regionalnih cesta

Oznaka ceste	Naziv cestovnog pravca	Stanje kolnika (km)			Opis aktivnosti
		Asfalt	Makadam	Svega	
R418	Prozor - Mokronoge	24,67	0	24,67	Rehabilitacija
R418b	Prozor - Konjic	30,31	32,30	62,61	Rekonstrukcija/sanacija
R425	Žitomislići - Čitluk Tromeđa - Hamzići	23,56	0	23,56	Rehabilitacija
R425a	Tromeđa - Gabela	18,95	0	18,95	Rehabilitacija
R426	Dračevo - Zavala	43,93	0	43,93	Rehabilitacija
R427	Stolac - Berkovići	6,52	0	6,52	Rehabilitacija
R428	Zavala – Orahov Do	17,68	0	17,68	Rehabilitacija
R435	Konjic - Borci	17,68	15,88	33,56	Rekonstrukcija/sanacija
R435a	Česim - Potoci	13,71	10,29	24,00	Rekonstrukcija/sanacija
R436	Borci - Glavatičevo - Argud	35,27	10,39	45,66	Rekonstrukcija/sanacija
R437	Ostržac - Fojnica	16,07	16,74	32,81	Rekonstrukcija/sanacija
Ukupno (km)		248,35	85,60	333,95	
Ukupno (%)		74,37%	25,63%	100,00%	

Napomena: Pri rekonstrukciji/sanaciji dionica regionalne ceste R418b Prozor – Konjic koja se većim dijelom nalazi u brdsko-planinskom području i čiji su PGDP i PLDP manji od 500 voz/dan za 2017. godinu radovi se trebaju izvoditi fazno. I. faza – izgradnja jednog asfaltnog voznog traka s betonskim ojačanjima na krajevima asfalta te izrada makadamske bankine tako da ukupna širina bude min. 5m.

II. faza – kada bude ekonomski opravdano i osigurana financijska sredstva izvodit će se radovi na drugom voznom traku sa svim elementima dvotračne ceste (rigoli, rubnjaci, odbojne ograde i dr.).

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

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

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



Slika 3.11: Grafički prikaz koncepcije razvitka mreže cesta

4. ZAKLJUČNO

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

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

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

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

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

POPIS KORIŠTENE DOKUMENTACIJE

Prostorni planovi

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

Strategije, studije, publikacije i projekti

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

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

Zakonska regulativa (BiH, F BiH, HNŽ-K)