

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
Zeničko-dobojski kanton
OPĆINA VAREŠ
OPĆINSKO VIJEĆE



STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNIH CESTA I ULICA U GRADU I NASELJIMA

ZA PERIOD OD 2011. DO 2021. GODINE

Vareš, april/travanj 2011. godine.

SADRŽAJ

I Uvod

II Analizu stanja lokalnih i nerazvrstanih cesta i potrebu razvoja lokalnih i nerazvrstanih cesta,

III Osnovna mjerila za građenje lokalnih i nerazvrstanih cesta, te prijedlog kriterija i prioriteta građenja,

IV Ključni principi i elementi strategije,

V Kriteriji za realizaciju strategije,

VI Akcioni plan za realizaciju strategije.

VII Nerazvrstane(nekategorisane)ceste

Na osnovu člana 22.stav 4. Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine („Službene novine FBiH, broj: 12/10) i člana 22. Statuta Općine Vareš, broj: 01-25/09 od 29.01.2009. godine, Općinsko vijeće Vareš, na 28. sjednici održanoj dana 28.04.2011. godine, d o n o s i

STRATEGIJU RAZVOJA LOKALNIH CESTA I ULICA U GRADU I NASELJIMA

ZA PERIOD OD 2011. DO 2021. GODINE

I UVOD

Zakon o cestama Federacije BiH, članom 22. je propisano da strategiju razvoja lokalnih cesta donosi Općinsko vijeće na period od 10 godina. Neophodnost postojanja ovakvog dokumenta pojačana je potrebom racionalnijeg ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu općine Vareš kao i odlučnošću Općine Vareš da se na najbrži način integriše u ekonomski i saobraćajni okvir ZE-DO kantona.

Strategijom razvoja općine Vareš za period od 2006.do 2015. godine, kod strateških pravaca razvoja općine Vareš, između ostalog je kod razvojnih programa iz oblasti infrastrukture predviđena sanacija lokalne putne mreže koja podrazumijeva kvalitetno povezivanje naseljenih mjesta sa Varešom.

Takođe je i u prostornim planom općine Vareš od 2000. godine navedeno da postojeće lokalne ceste ne zadovoljavaju projicirane kriterije ,kako po elementima trasiranja tako i po kvalitetu gornjeg stroja što je postalo jedan od ograničavajućih faktora razvoja naselja.

Strategija razvoja lokalnih cesta je dakle usaglašena sa Strategijom razvoja i prostornim planom općine Vareš

S obzirom na svoju veličinu i stanje ekonomije, Općina Vareš nije u mogućnosti da iz izvornih prihoda u većem obimu obezbjedjuje (makar ne u kratkom i srednjem roku) sredstva za infrastrukturne projekte, kao što je izgradnja i rekonstrukcija lokalnih puteva. U tom dijelu, neophodna je podrška viših nivoa vlasti kao i drugi vidovi pomoći za ove namjene.

Na operativnom nivou neophodno je obezbijediti razvoj i postavljanje sigurnosti i kvaliteta usluga u središte aktivnosti. Ono što posebno brine, jeste činjenica da je za ostvarenje pozitivnih efekata promjena u ovoj sferi potrebno dosta vremena, koje je sa stanovišta motivacije i spremnosti za promjene, najograničeniji resurs.

Strategija razvoja saobraćaja je zasnovana na realnoj slici postojećeg stanja, identifikovanim problemima, i u skladu sa tim definisanim aktivnostima koje će dovesti do rezultata. Činjenica da se radi o dokumentu koji prvi put u općini Vareš treba da odredi dugoročni razvoj, sama po sebi predstavlja pozitivan pomak u odnosu na postojeće stanje i početak kvalitativno novog posmatranja razvoja lokalne putne mreže.

Osnovni ciljevi strateškog razvoja lokalne putne mreže općine Vareš su:

1. poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti, u cilju očuvanja ljudskih života, materijalnih vrijednosti
2. povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga;
3. stimulacija ekonomskog rasta, razvoj sela i seoskog turizma;
4. minimiziranje negativnog uticaja razvoja transporta i saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo ukupno.

Općinski načelnik će biti u obavezi da svojim odlukama i aktima koje predlaže Općinskom vijeću Vareš, kao i u svom cjelokupnom radu, sprovodi aktivnosti definisane u ovoj strategiji, realizuje postavljene ciljeve i vrši konstantan monitoring i evaluaciju posljedica.

Isto tako, neophodno će biti na bazi praćenja internih i eksternih faktora koji imaju

značajan uticaj na sadržaj i realizaciju strategije, vršiti njene stalne korekcije i prilagodjavanja.

II A ANALIZA STANJA LOKALNIH CESTA

Prilikom procjene postojećeg stanja putne mreže u cjelini treba reći, da je teritorija općine uglavnom pokrivena sa oko 150 km lokalnih putnih saobraćajnicama različitog kvaliteta od čega je oko 92 km makadamskih i oko 58 km asfalnih puteva. Jedan dio asfaltnog kolovoza je rađen prije 1990.godine i sazio je za potpunu rekonstrukciju. Većina putnih pravaca na području općine Vareš rađeni su po projektima za eksploataciju šume koji zadovoljavaju kamionski transport, koji su poslužili i za najnužniji putnički saobraćaj za većinu sela na području općine.

Drugi pak postojeći putevi, većinom prilazni seoski putevi, rađeni su negdje po kompletnim projektima a najviše sa skraćenim projektima ili bez projekata.

Poslije 2005.godine urađena je projektna dokumentacija za 10 lokalnih puteva . Uvidom u projektnu dokumentaciju ponuđeno rješenje za većinu tih pravaca je uglavnom uklapanje u postojeću trasu puta bez nekih većih zahvata koji bi popravili geometrijske elemente puta u smislu smanjenja radijusa, uzdužnih nagiba itd...poboljšanja su uglavnom išla na konstruktivne elemente puta, ojačavanjem gornjeg stroja konstrukcije tamponom debljine 20-25cm, bitonosivim slojem u debljini 6-7cm, itd. Ovo je razumljivo iz razloga što konfiguracija terena ne dozvoljava racionalna rješenja koja bi bila i tehnički i ekonomski opravdana s obzirom na značaj puta.

Uz navedene karakteristike putne mreže, bez obzira o kojoj se vrsti puteva radi redovnog održavanja nema, postoje samo hitne intervencije oko popravaka pojedinih mjesta, mostova, propusta i kraćih dionica samo u slučajevima kada dodje do većih kvarova i oštećenja koja onemogućava saobraćaj. Gotovo na svim dionicama je očividno osipanje materijala sa pokosa usjeka te zatrpani jarkovi i propusti. Vrlo su česti slučajevi zatrpanih jaraka i propusta gdje voda, prilikom većih oborina direktno teče kolovozom i odnosi sitniji i krupniji materijal i postepeno ogoljava kaldrmu.

Također u slučajevima obilnih padavina imamo bujične potoke duž ceste što kod makadamskih cesta vrše eroziju tamponskog zastora, iz razloga što su uzdužni nagibi većine makadamskih cesta (preko 8%) daleko veći od poprečnog nagiba (0-4%) ceste prema kanalu .

Također zbog neodržavanja gotovo na svim dionicama putni pojas je obrastao grmljem i šibljem koje je potrebno posjeći radi preglednosti puta i bezbjednog odvijanja saobraćaja. Shodno gore navedenom potrebno je da se riješi pitanje sistematskog i najnužnijeg održavanja putnih pravaca.

Shodno odluci o izmjenama i dopunama odluke o kategorizaciji puteva broj:01-93/00 od 31.10.2000.godine -lokalni putevi na području općine su:

- 1.Pajtov Han-Budoželje**
- 2.Pajtov Han- Striježevo**
- 3.Šimin Potok-Oćevija-Mižnovići-Ligatići**
- 4.Vareš-Pržići-Brgule-Tridesti**
- 5.Zabrezje-Suhodol**
- 6.Tunel-Zaruđe-Strica**
- 7.Pogar-Duboštica**
- 8.Tisovci-Brezik**
- 9.Križ-Sastavci-Donja Borovica**
- 10.Sastavci-Gornja Borovica**
- 11. Suhodol-Daštansko-Višnjići**
- 12.Striježevo-Kokošići**
- 13.Dabravine-Luke-Kadarići**
- 14.Luke-Dragovići-Mijakovići**

- 15. Studenac-Zubeta-Ravne**
- 16. Vareš-Semizova Ponikva**
- 17. Vareš Majdan-Stupni Do**
- 18. Podtisovci-Mlakve-Diknjići**
- 19. Podtisovci-Bijelo Borje-Mir**
- 20. Vareš Majdan-Planinica-Ostrlja**
- 21. Podkadarići-Okruglica-30-ti-Ravne**

1. PAJTOV HAN-BUDOŽELJE.....L= 6.2 km

Ovaj lokalni put povezuje selo Budoželje sa regionalnim putem R444 Podlugovi-Vareš-Podkamensko. Asfaltni kolovoz čitavom dužinom dionice-cijelom dužinom puta konstatovana ulegnuća, veliki broj udarnih rupa, mrežaste naprsline. Kod ovog puta postoje karakteristične dionice:

- 1. Prva dionica do 3,75 km
- 2. Druga dionica od 3,75 – 6,20

Prva dionica puta u dužini od 3,75km prolazi izrazito planinskim terenom sa strmim padinama obraslom bjelogoričnom šumom. Visinska razlika krajnjih tačaka na ovoj dionici iznosi cca 380m, što je uz ostale topografske uslove iziskivalo izgradnju 5 serpentina, visoke zasjeke, te uzdužne nagibe nivelete do 13%. Asfaltirana 1978. godine

Druga dionica puta 3,75-6,20 prolazi talasastom visoravni sa znatno povoljnijim geomorfološkim uslovima i završava se u centru sela. Asfaltirana 1999. godine. Za ovaj putni pravac postoje glavni projekti „Šumaprojekt“ Sarajevo, 1974 i 1977 godine (bez asfaltnog kolovoza).

Kanali zatrpani i obrasli rastinjem i šibljem sto sve dodatno otežava odvodnju puta.

Za ovaj putni pravac postoje glavni projekti „Šumaprojekt“ Sarajevo, 1974 i 1977 godine

2. PAJTOV HAN – STRIJEŽEVO.....L= 3,2 km

Izgradnja puta za Striježevo odvaja se od regionalnog puta R-444 Podlugovi – Vareš-Podkamensko. Prilikom izgradnje i trasiranja ovoga puta nije postojala potpuna projektna dokumentacija nego je korištena trasa starog seoskog puta. Ovakav način izgradnje i nepovoljni terenski uslovi (Planinsko zemljište) rezultirali su izrazito nepovoljnim tehničkim elementima puta.

Asfaltni kolovoz čitavom dužinom dionice-cijelom dužinom puta konstatovana ulegnuća, veliki broj udarnih rupa, mrežaste naprsline. Put asfaltiran 1998. godine

Uzdužni nagibi nivelete kreću se od 6% do 14 % , čak i u serpentinama dostižu 10% . Radijusi serpentina iznose 8 do 10m. Zbog velike visinske razlike krajnjih tačaka koja iznosi cca 280m na trasi je izgrađeno 5 serpentina, na relativno malom međusobnom rastojanju. Širina kolovoza je 3-4m sa bankinama 2x0,5m.

Postojeći sistem odvodnje slabo održavan tako da je hidraulični profil jarkova reduciran iz razloga što je vremenom zatrpan i obrastao rastinjem.

3. ŠIMIN POTOK-OČEVIJA-MIŽNOVIĆI-LIGATIĆI.....L=14,0km

Asfaltni kolovoz u dužini 1,9 km urađen do Lovačkog doma 2008. godine. Od Lovačkog doma do Mižnovića makadamska dionica puta , te od Mižnovića do Ligatića asfaltni kolovoz urađen 2005. godine.

Makadamski dio kolovoza u lošem stanju, put izlokana, sa mnogo udarnih rupa zbog neodržavanja kako odvodnje tako i kolovoza.;

Na dionici puta gdje je makadamski kolovoz zbog neodržavanja kanali uglavnom zatrpani tako da ne služe svojoj namjeni.

Za dionicu Zvijezda(Lovački)-Očevija urađena je projektna dokumentacija od strane TZI-inženjering d.o.o Sarajevo za dužinu puta 5.730 metara predračunske vrijednosti 2.635.871 KM kao i za dionicu Očevija-Mižnovići dužine puta 3950m.i predračunske vrijednosti 725.820,85KM..

Ugovoreni radovi za asfaltiranje 4,1 km puta

4. VAREŠ-PRŽIĆI-BRGULE-TRIDESETI.....L=20km.

Značaj ovog putnog pravca je u tome što povezuje veliki dio teritorije s općinskim centrom.

Tako na ovaj put gravitiraju sljedeći lokalni putevi:

- 1)Tisovci-Brezik
- 2)Podtisovci-Mlakve-Diknjići
- 3)Podtisovci-Bijelo Borje-Mir
- 4)Suhodol-Daštansko-Višnjići
- 5)Podkadarići-Okruglica-trideseti-Ravne

Prva dionica ovoga puta polazi od regionalnog puta R444 Podlugovi-Vareš-Podkamensko,Vijaduktom prelazi na lijevu padinu doline rijeke Stavnje,te ide do skretanja za selo Daštansko gdje i završava asfaltni kolovoz.

Asfaltni kolovoz- asfaltni kolovoz do Pržića pohaban,vidljive mrežaste naprsline i povremene udarne rupe.Pored nevedenih nedostataka kolovoz kako u konstruktivnom tako i vozno-dinamičkom smislu je u dobrom stanju.

Širina kolovoza iznosi 4- 5m u pravcu,podužni nagib nivelete je do 6%..Bankine širine o,5m.Na trasi su izvedene tri serpentine.

Uzdužna odvodnja izgrađena sa usmjereni betonski rigoli i mjestimično drenaže.

Od Pržića do Daštanska put je asfaltiran 2003. i 2010. godine(preko kopa)

Druga dionica ovoga puta spaja Daštansko-Brgule.

Asfaltni kolovoz- asfaltni kolovoz gotovo uništen sa pojavama ulegnuća i izbočina tako da su otežani uslovi odvijanja saobraćaja.Oštećenost kolovoza nije moguće sanirati radovima redovnog održavanja.

Širina kolovoza iznosi 3-4m u pravcu,podužni nagib nivelete kreću se od do 4% do 13%..Bankine širine 2x0,5m.Na trasi su izvedene tri serpentine.

Uzdužna odvodnja izgrađena trapezastim kanalima koji su zbog neodržavanja uglavnom zatrpani..

Treća dionica ovoga puta spaja Brgule-tridesti.

Ova dionica je u potpunosti uništen asfaltni kolovoz koji je jako lošem stanju,udarne rupe,jarkovi zatrpani.

5.ZABREZJE-SUHODOL.....L= 3,0 km

Ova dionica puta je izgrađena prije Prvog svjetskog rata i služila je kao glavna saobraćajnica za potrebe eksploatacije šuma., odnosno izvoz drvnih masa iz gravitirajućih dijelova gospodarske jedinice Gornja Stavnja.

Godine 1962. za potrebe kamionskog prevoza izvršena je djelimično njegova rekonstrukcija, na bazi projekta po konstruktivnim elementima za šumske puteve.

Pošto je godine 1964. od Vareša probijen put dolinom potoka Stavnja kroz pećinu do Ponikve, čime je ostvarena najkraća i najpodesnija veza iz sliva rijeke Ponikve do Vareša, posmatrana dionica je izgubila svoj prvobitni značaj.

6. TUNEL – ZARUDJE-STRICA.....L= 2,7 km

Ova dionica se odvaja od glavnog putnog pravca „Vareš-Podkamensko“ na km 1,2 (ispod tunela – pećine) i prati potok uzvodno njegovom desnom stranom. Na stacionaži 1,6 km put prelazi potok armirano betonskim propustom raspona 2 m i produžava lijevom stranom potoka sve do 2,1 km. Na ovom mjestu ponovo prelazi na desnu stranu potoka i ide njome sve do prodavnice na Zarudju.

Na 2,4 km odvaja se krak za selo Strica, koji odmah na početku ima uspon preko 15%.

Prvi kilometar puta projektovan je sa konstruktivnim elementima šumskog puta, a dalje nastavlja bez projekta uz potok.

U vertikalnom protezanju put se kreće sa znatnim usponima (od 9 – 13%). Na cijeloj relaciji potrebno je očistiti jarke za odvodnju .Asfaltni kolovoz je u relativno dobrom stanju i rađen je 1998. godine

Za put kroz selo Strica urađen je projekat rekonstrukcije za dužinu od 697,00m od strane PERSPEKTIVA-INŽENJERING d.o.o Visoko.

Predračunska vrijednost za realizaciju ove dionice iznosi **91.512,00 KM.**

7.POGAR—DUBOŠTICA.....L= 10,0 km

Put je izgrađen u periodu poslije prvog svjetskog rata kao kolski put za zaprežnu vuču u prvom redu za potrebe prevoza tereta (drvo, ugljen i rudača). Pošto je teret vučen uzbrdo iz Dubošćice

na Pogar to je ova dionica puta rađena sa povoljnim konstruktivnim elementima. Drugim riječima ova put može i u sadašnjoj situaciji služiti za putnički i teretni saobraćaj, razumije se uz najnužnije popravke koje treba na njemu izvršiti.

Sadašnje stanje put je ne zadovoljavajuće pošto se ne održava tako da su odvodni jarci zatrpani i put mjestimično sužen materijalom koji se ospia sa kosina škarpe. Stanje postojećih mostova takođe ne odgovara pošto su upornjaci oštećeni, a drvena konstrukcija dobrim dijelom dotrajala.

Put je asfaltiran od R444a do Križa 1998. godine i asfalt je u lošem stanju.

8.TISOVCI-BREZIK.....L=1,6km

Asfaltni kolovoz u prilično lošem stanju, konstatovana uzdužna napuknuća i mrežaste naprsline. Rigoli začepljeni potrbno izvršiti prokres šiblja i grmlja radi preglednosti puta.

9.KRIŽ-SASTAVCI- DONJA BOROVIKA.....L=8,0km

Na križu se odvaja put za Dubošticu i Donju Borovicu. Sa ovoga mjesta prema Borovici put se produžava u usponu odnosno padu sve do mjesta zvanog jezera, odnosno do odvojka puta za lovački dom Igrišta.

Od ovog raskršća put se nastavlja u padu 2-6% sve do Donje Borovice. Da bi se put spustio u Borovički potok urađene su četiri serpentine.

Međutim ozbiljna zapreka odvijanju saobraćaja čini neodržavanje ove relacije. Jarci i propusti su zatrpani a voda razara kolovoz do te mjere da na pojedinim mjestima stvara jako lošu prohodnost puta.

Za ovaj putni pravac urađena je projektna dokumentacija u dvije odvojene dionice od strane PERSPEKTIVA-INŽENJERING d.o.o Visoko.

1) Križ-Sastavci, predračunska vrijednost ovog projekta je **960.119,18KM**.

2) Sastavci- Donja Borovica-predračunska vrijednost ovog projekta je **441.528,86KM**. (Asfaltirana dionica puta 2008. i 2009. godine a ugovoreni radovi za završetak asfaltiranja ove dionice)

10. SASTAVCI – GORNJA BOROVIKA.....L= 3,2 km

Put se odvaja od glavnog putnog pravca Vareš – Donja Borovica na km 14,25 (Sastavci). Izgrađen je 1974. godine i isti pušten u saobraćaj (autobusna linija Vareš-Gornja Borovica). Put je rađen po uproštenom projektu. Najvećim dijelom trasa je vođena seoskim putem, što je uslovalo da se usponi i padovi često mijenjaju koristeći maksimalne veličine. Radi ilustracije protezanja puta u vertikalnom smislu navodimo podatke uspon od 11-14% korišten je na šest relacija dužine 1.300 m, a pad od 16% na dužini od 80 m.

Za ovaj putni pravac urađena je projektna dokumentacija od strane PERSPEKTIVA-INŽENJERING d.o.o Visoko. Predračunska vrijednost za realizaciju ovog projekta je **379.144,00KM**

Asfaltirana dionica puta 2008. i 2009. godine a ugovoreni radovi za završetak asfaltiranja ove dionice)

Uslovi za saobraćaj ovom linijom uglavnom su nepovoljni.

11. SUHODOL – DAŠTANSKO-VIŠNJIĆI.....L=6,0 km

Izgradnjom pilane u Ponikvi izmjenjena je situacija vezana za izvoz drvnih masa iz šireg područja Okruglice. Dok je mehanička prerada drveta vršena na pilani u Varešu bio je potpuno logičan pravac prevoza drvnih masa u tom pravcu. Međutim izgradnjom pilane u Ponikvi, zadržavajući isti pravac preko Vareša, transport bi se morao vršiti zaobilaznim odnosno dužim putem do pilane u Ponikvi (pored toga što bi prevoz tereta još više opteretio saobraćaj u Varešu). Da bi se relacija prevoza u prvom redu skratila i izbjegao prevoz preko Vareša izgrađena je dionica Daštansko – Suhodol.

Uz navedeno od interesa je napomenuti da je ovom dionicom dobrim dijelom otvoreno i područje šume koje na nju gravitiraju.

Iako ova relacija ima pretežno karakter šumskog puta, ista služi i dalje može služiti za putnički saobraćaj između gravitacionog područja Okruglica i Ponikve i korištenje kraćih putnih linija prema Olovu i obratno.

Na ovom potezu asfaltni kolovoz potpuno uništen sa puno udarnih rupa tako da nije moguće sanirati mjerama redovnog održavanja.

12. STRIJEŽEVO-KOKOŠČIĆI.....L= 5,8 km

Postojeća kolovozna konstrukcija je većim dijelom makadamska(3,4 km) sa prosječnom širinom 4,00m. Dio puta kroz Kokoščiće je asfaltiran 2000-te godine i prisutna su oštećenja asfaltnog kolovoza a dio od škole u Striježevu prema Kokošćićima u dužini oko 700 m je asfaltiran 2008. i 2009. godine a kroz naselje Zazani u dužini od 900 metara 2010. godine. Obilaskom trase je uočeno da je makadamski dio trase u veoma lošem stanju sa velikim brojem udubljenja i udarnih rupa. Za ovaj putni pravac je izrađen projekat rekonstrukcije.

Ugovoreni radovi za nastavak asfaltiranja ove dionice u dužini od 900 metara.

13. DABRAVINE-LUKE-KADARIĆI.....l=8,0km

Asfaltni kolovoz u dužini cca 2,5km ostalo makadam. Makadamski dio kolovoza oštećen, udarne rupe, zatrpani kanali.

Za dionicu **Luke-Podkadarići** urađena je projektna dokumentacija. Predračunska vrijednost za realizaciju ovog projekta je **683.254,02KM**. Dužina ove dionice je **4500m**

Dio do Luku asfaltiran oko 1983. godine a dio od Luku prema Kadarićima 2008. i 2009. godine

14. LUKE-DRAGOVIĆI-MIJAKOVIĆI.....L=3,3km

Asfaltni kolovoz urađen 2004. godine. Kolovoza u relativno dobrom stanju sa vidljivim naprslinama. Na ovom putnom pravcu nema nikakvih elemenata odvodnje.

15. STUDENAC-ZUBETA-RAVNE.....L=12,0km

Asfaltni kolovoz rađen 2000. godine. Dio kolovoza cijelom dužinom, mjestimično ispucan, potrebno izvršiti prokres šiblja i grmlja radi preglednosti. Jarkovi za odvodnju zatrpani lišćem i drugim materijalom.

Makadamski dio u dužini od 980 metara, postoji urađena projektna dokumentacija predračunske vrijednosti 74.000,00 KM

16.: VAREŠ- SEMIZOVA PONIKVA.....L= 4,5 km.

Ova dionica odvaja se od glavnog putnog pravca Vareš – Pogar – Donja Borovica na km. 1,93 (IV serpentine). Asfaltni kolovoz izrađen do kamenoloma BBM-a 2004. godine. Odavde se odvaja makadamski put za Semizovu Ponikvu, u prvom dijelu razvija se prema protoku a dalje uglavnom usponom prema selu. Na ovom potezu ide potpuno novom trasom a dalje koristi seoski put do kraja dionice.

Niveleta puta je izlomljena tako da se na kraćim rastojanjima smanjuju usponi i padovi. Maksimalan pad kod škole iznosi 18%, a uspon u selu pri kraju 10% na dužini od 100 m.

17. VAREŠ MAJDAN- STUPNI DO.....L=3,0 km

Od Stupnog Dola prema Šijakovu na dužini od 1,7 km odnosno do silaska u potok, put je rađen po projektu, a dalje niz potok (0,6 km) prema željezničkoj stanici Vareš Majdan starim seoskim putem.

Na projektovanom dijelu puta usponi se kreću od 10% (izuzev dvije kraće dionice od 12-14%). Na tom dijelu su ubačene i dvije serpentine.

Na dijelu trase koja ide starim putem nagib nivelete se kreće od 4 – 15%.

Cjelom dužinom asfaltnog kolovoza konstatovana uzdužna napuknuća i mrežaste naprslina. Na pojedinim potezima kanali potpuno zatrpani. Asfaltiranje puta urađeno 2004. godine

18. PODTISOVCI-MLAKVE- DIKNJIĆI.....L=2,8km

Osnovna trasa puta je ukupne dužine oko 2800m. Put prolazi kroz naseljena mjesta te povezuje sela PodtISOVCI, Mlakve i Dikniće. Lokalni put je makadamski kolovoz sa udarnim rupama koje je potrebno sanirati. Uzdužni nagib se kreće od 1 do 26% sa promljenjivim usponima i padovima trase. Odvodnja sa kolovozne konstrukcije je putem otvorenih kanala koji su uglavnom zatrpani.

Za ovaj putni pravac urađena je projektna dokumentacija.

Predračunska vrijednost radova iznosi: **535,488,50 KM**.

19. PODTISOVCI-BIJELO BORJE-MIR.....L=3,5km

Osnovna trasa je u pravcu, sa blagim krivinama, usponom od 1% do 8% zavisno od dijelova dionice.

Na ovoj dionici nema serpentina. Postojeća kolovozna konstrukcija je većim dijelom makadamskog tipa, sa udarnim rupama. Nosivost donjeg stroja je zadovoljavajuća. Lokalni put se proteže padinom planine i cijelom svojom dužinom je gotovo u zasjeku. Asfaltirana dionica kroz Mir 2008. godine.

Za ovaj putni pravac je urađena projektna dokumentacija
Predračunska vrijednost radova iznosi **670.000KM**.

20. VAREŠ MAJDAN – PLANINICA –OSTRLJAL= 8,0 km

Za ovu putnu relaciju karakteristična su dva dijela, prvi na dužini 4,4 km, koji je rađen po projektu sa zadatkom da savlada iz Vareš Majdana do platoa Planinica i drugi koji je rađen bez projekta i koji slijedi uglavnom postojeći seoski put.

Treba napomenuti da ni prvi dio nije rađen potpuno po projektu. Od projekta je odstupljeno odmah od početne tačke, mjesto da se odvoji od prve serpentine. Ovakvo odvajanje oje nije bilo predviđeno projektom a koje je uslijedilo iz razloga izbjegavanja privatnog zemljišta, uslovalo se na relaciji od 0,5 -0,8 km korištenje uspona od 15%. Ovaj dio puta je asfaltni kolovoz rađen 1978. godine sa prisutnim udarnim rupama.

U daljem protezanju do kraja projektovane dužine odnosno do izlaska na plato Planinica, trasa koristi različite uspone od 3- 14,5%.

Daljnje protezanje trase od km 4,4 je makadamski kolovoz koji ide uglavnom seoskim putem za selo Ostrlju.

21. PODKADARIĆI-OKRUGLICA-TRIDESTI-RAVNE.....L=15km

Za dionicu Podkadarići-Okruglica l=5180m urađena projektna dokumentacija. Predračunska vrijednost radova iznosi 854.306,50KM.

**III OSNOVNA MJERILA ZA GRAĐENJE LOKALNIH CESTA ,TE PRIJEDLOG
KRITERIJA I PRIORITETA GRAĐENJA**

III MJERILA ZA GRAĐENJE LOKALNIH CESTA

Ovdje se mogu uzeti tri uvjeta:

- 1) Saobraćajno opterećenje
- 2) Propusna moć putnog pravca
- 3) Nivo usluge

- 1) Saobraćajno opterećenje

Lokalnim putevima na teritoriju općine Vareš saobraća sljedeća struktura vozila u saobraćaju:

1. Motocikli
2. Putnička vozila sa i bez prikolice
3. Autobusi
4. Teretna vozila svih kategorija

Obzirom da je općina Vareš jedna od najšumovitijih općina na prostoru države BiH tj 77% općine Vareš otpada na šume i šumsko zemljište, te u vrijeme intenzivne sječe i odvoza šume ukoliko se prilikom izrade projektne dokumentacije kao i prilikom građenja nebi vodilo računa može doći do znatnih oštećenja kako postojećih tako i novoprojektovanih kolovoznih konstrukcija.

Dakle pri samom projektovanju kao i građenju potrebno je uzeti relevantno saobraćajno opterećenje za dati putni pravac.

- 2) Propusna moć putnog pravca

Lokalni putevi na općini Vareš uglavnom služe za povezivanje mjesnih zajednica sa urbanim centrom grada Vareša, a kako broj stanovnika bilo koje mjesne zajednice ne premašuje 1000 stanovnika to je za ovu propusnu moć dovoljna kolovozna konstrukcija sa jednom saobraćajnom trakom sa dovoljnim brojem proširenja za mimoilaženje osim u slučajevima kada dotični lokalni put povezuje susjedni teritorij općine. Te je u tom smislu dovoljna kolovozna traka širine 3m, sa bankinama min 0,5m te ostalim potrebnim elementima koji čine javnu cestu shodno zakonu o cestama.

3) Nivo usluge

Nivo usluge predstavlja društveno definisanu određenu vrijednost, koja odražava saobraćajnu funkciju i aspekt ekonomičnosti putnog transporta.

Kako je općina Vareš smještena u brdsko planinskom području to se često pri projektovanju i građenju ne uzimaju vozno-dinamički zahtjevi iz razloga ekonomičnosti (veći široki iskopi, nasipi, izrada vijadukta) te se rade saobraćajnice sa uvjetom saobraćajne prevoznosti.

Pa tako zbog konfiguracije terena prosječne brzine kretanja ne premašuju 50km/h na svim lokalnim putevima. Poboljšavanjem makadamskih puteva asfaltnim kolovozom zbog uslovljenih geometrijskih elemenata trase nemože se znatno povećati prosječna brzina kretanja.

Prijedlog razvoja buduće lokalne mreže

U izradi prijedloga buduće osnovne lokalne mreže na području općine Vareš mogući su tri pristupa:

- da se zanemari raspoloživost materijalnih sredstava i predloži lokalna mreža koja će biti blizu poželjnom nego ostvarivom stanju,
- da se procijeni iznos vjerovatno raspoloživih sredstava i u skladu s tim predloži buduća lokalna mreža,
- da se za različite iznose raspoloživih sredstava izrade različite varijante cestovne mreže.

Od tri spomenuta pristupa, za naše potrebe najpovoljniji se čini drugi pristup. Stoga je taj pristup, uz stanovite preinake i dopune, korišten u izradi prijedloga buduće lokalne mreže na području općine Vareš.

U tu su svrhu osvrnućemo se na opće kriterije koji su uobičajeni za projekte izgradnje cestovnih mreža:

Kriterijumi selekcije uvijek su predmet dogovora zainteresovanih strana, odnosno aktera koji od realizacije projekata izvlače korist. Iskustva EU u dizajniranju cesta i njenom redizajniranju, kao i iskustva u određivanju prioriteta na pojedinim saobraćajnim pravcima u okvirima Sekretarijata, pa ni regionalne konferencije koje se bave selekcijom prioriteta, ne daju univerzalne kriterijume već su oni uvijek specifično definisani za svaki proces i često se od njih manje ili više odstupa.

Nadalje, svaka zemlja ima u svojoj politici definisane svoje kriterijume, koje nadležni organi sa manjom ili većom dosljednošću poštuju. Međutim, svi ti kriterijumi se mogu klasifikovati u nekoliko grupa.

1. Regionalni značaj projekta

Ovaj kriterijum je prisutan kod svih procesa odlučivanja i reflektuje ukupan značaj za najširi broj učesnika u procesu odlučivanja, odnosno iskazani interes što veće regije ili što većeg broja učesnika.

2. Ekonomski i razvojni kriterijum

Ovaj se kriterijum pojavljuje kao mjera direktnog uticaja projekta na ekonomiju i razvoj područja, odnosno njegov doprinos ukupnom društvenom razvoju područja. Pojavljuje se u obliku:

- a) Ekonomske izvodljivosti,
- b) Razvojnog uticaja,
- c) Pristup, odnosno približavanje tržišta jedno drugom, odnosno segmenata tržišta.

3. Finansijski kriterijum

Ovaj kriterijum osvjetljava projekat u finansijskom smislu od izvora finansiranja do samih investicionih kriterijuma. Pojavljuje se u najraznovrsnijim oblicima kao što su:

- a) Visina investicije,
- b) Finansijska održivost (period povraćaja uloženi sredstava, unutrašnja stopa rentabilnosti, neto sadašnja vrijednost),
- c) Cost-benefit analiza,
- d) Step en obezbijedjenosti sredstava,
- e) Mogućnost učešća privatnog kapitala u investiciji.

4. Kriterijum uticaja na životnu sredinu i sociološki uticaj

Kriterijum zahtijeva eliminisanje svih negativnih uticaja na životnu sredinu, kao i poboljšanje socijalne integritetnosti i napretka. Pojavljuje se u raznim oblicima kao:

- a) Procjena uticaja na životnu sredinu,
- b) Promocija održive mobilnosti,
- c) Sociološki uticaj,

5. Tehnički kriterijumi

Tehnički kriterijumi se bave standardom projekta u tehničkom smislu, kao i primijenjenom tehnologijom i kvalitetom saobraćajne usluge koji se projektom nudi. Pojavljuje se u obliku:

- a) Tehničke izvodljivosti,
- b) Nivoa utvrđenih tehničkih standarda.

6. Specifični kriterijumi

Sagledavajući gore pomenute opće kriterije teško da bi se moglo indikativno primjeniti za bilo koji lokalni pravac na području općine Vareš.

Obzirom da je osnovna svrha lokalnih cesta na području općine Vareš povezivanje ruralnih područja (sela) sa urbanim centrom Varešom te ćemo na bazi toga usvojiti parametre za određivanje prioriteta prilikom razvoja lokalne mreže.

Stoga ćemo za naše razvojne kapacitete, uvjete i okolnosti dati prijedlog kriterija lokalnog karaktera za određivanje prioriteta pravaca za građenje, rekonstrukciju i održavanje cesta.

III LOKALNE CESTE -KRITERIJUMI

Kriteriji za izgradnju i održavanje bi bili sljedeći:

I. Broj stanovništva koji gravitira datim putnim pravcem

- 1. 0-50 stanovnika.....1 bod
- 2. 50-150 stanovnika.....2 bod
- 3. 150-500 stanovnika.....3 bod
- 4. 500-1000 stanovnika.....4 bod

II. Step en obrade projektne dokumentacije za dati putni pravac

- 1. Nema urađen projekat..... 1 bod
- 2. Urađen idejni projekat.....2 bod
- 3. Urađen glavni projekat.....3 bod

III. Stanje kolovoza

- 1. Asfaltni kolovoz u dobrom stanju, moguće obezbjeđenje prevoznosti uz mjere redovnog održavanja.....1 bod
- 2. Asfaltni kolovoz u lošem stanju, sa mrežastim naprslinama i ulegućima preko 30% površine kolovoza, potrebna rekonstrukcija kolovoza.....2 bod
- 3. Makadamski kolovoz.....3 bod

IV. Prisustvo redovnog linijskog prevoza za radnike, đake i putnike

- 1. Nema redovnog prevoza.....1 bod
- 2. Redovan linijski prevoz.....2 bod

V. Područje predviđeno prostornim planom za turističku djelatnost (ili područja zaštite prirodnog i kulturno-historijskog nasljeđa te postojanje objekata za turističke i zdravstvene djelatnosti)

- 1. Nije predviđeno područje.....1 bod
- 2. Predviđeno područje.....2 bod

Prioriteti su:

- I. 13 i 14 bodova
- II. 11 i 12 bodova
- III. 9 i 10 bodova
- IV. 7 i 8 bodova

Shodno sljedećoj tabeli imamo:

R.b	NAZIV LOKALNOG PUTA	KRITERIJUM					Ukupan broj bodova	Prioriteti
		I	II	III	IV	V		
1.	PAJTOV HAN-BUDOŽELJE	4	1	2	2	2	11	2
2.	PAJTOV HAN STRIJEŽEVO	4	1	2	2	1	10	3
3.	ŠIMIN POTOK-OČEVIJA-MIŽNOVIĆI-LIGATIĆI-dionica (Lovački-Očevija-Mižnovići-Ligatići)	4	3	3	2	2	14	1
4.	VAREŠ-PRŽIĆI-BRGULE-TRIDESETI							
4.1.	dionica Vareš-Daštansko	3	1	2	2	1	9	3
4.2.	dionica Daštansko-Trideseti	1	1	3	1	2	8	4
5.	ZABREZJE-SUHODOL	1	1	3	2	2	9	3
6.	TUNEL-ZARUĐE-STRICA	2	3	3	2	2	12	2
7.	POGAR-DUBOŠTICA	2	3	3	2	2	12	2
8.	TISOVCI-BREZIK	2	1	2	1	1	7	4
9.	KRIŽ-SASTAVCI-DONJA BOROVIKA	2	3	3	2	2	12	2
10.	SASTAVCI-GORNJA BOROVIKA	2	3	3	2	2	12	2
11.	SUHODOL-DAŠTANSKO-VIŠNJIĆI							
11.1.	Dionica Suhodol-Daštansko	1	1	3	1	2	8	4
11.2.	Dionica Daštansko-Višnjići	2	3	3	1	1	10	3
12.	STRIJEŽEVO-KOKOŠČIĆI	4	3	3	2	1	13	1
13.	DABRAVINE-LUKE-KADARIĆI	3	3	3	2	1	12	2
14.	LUKE-DRAGOVIĆI-MIJAKOVIĆI	3	1	2	2	2	10	3
15.	STUDENAC-ZUBETA-RAVNE	3	3	2	2	2	12	2
16.	VAREŠ-SEMIZOVA PONIKVA	1	1	3	1	2	8	4
17.	VAREŠ MAJDAN-STUPNI DO	2	1	2	2	1	8	4
18.	PODTISOVCI-MLAKVE-DIKNJIĆI	1	3	3	1	1	9	3
19.	PODTISOVCI-BIJELO BORJE-MIR	2	3	3	1	2	11	2
20.	VAREŠ MAJDAN-PLANINICA-OSTRLJA	1	1	3	1	2	8	4
21.	PODKADARIĆI-OKRUGLICA-30-ti-RAVNE							
21.1.	dionica Podkadarići-Okruglica	1	3	3	1	2	10	3
21.2.	dionica Okruglica-30-ti-Ravne	1	1	3	1	2	8	4

Putni pravci prioriteta I :

- 1)Šimin potok-Očevija-Mižnovići-Ligatići
- 2) Striježevo-Kokošćići

Putni pravci prioriteta II :

- 1)Pajtov Han-Budoželje
- 2)Strica-Zaruđe
- 3)Pogar-Duboštica
- 4)Križ-Sastavci-Donja Borovica
- 5)Sastavci-Donja Borovica

- 6) Dabravine-Luke-Kadarići
- 7) Studenac-Zubeta-Ravne
- 8) Podtisoenci-Bijelo Borje-Mir

Putni pravci prioriteta III :

- 1) Pajtov Han-Striježevo
- 2) Dionica Vareš-Daštansko
- 3) Zabrezje-Suhodol
- 4) Daštansko-Višnjići
- 5) Luke-Dragovići-Mijakovići
- 6) Podtisoenci-Mlakve-Diknjići
- 7) Podkadarići-Okruglica

Putni pravci prioriteta IV :

- 1) Dionica Daštansko-Trideseti
- 2) Tisoenci-Brezik
- 3) Suhodol-Daštansko
- 4) Vareš-Semizova Ponikva
- 5) Vareš Majdan-Stupni Do
- 6) Vareš Majdan-Planinica-Ostrlja
- 7) Okruglica-30-ti-Ravne

Realizacija strategije za lokalne ceste u narednih deset godina bi se odvijala u pravcu da se izgrade putevi prioriteta 1 i 2 te putevi sa makadamskim kolovozom prioriteta 3 a da se pripremi i izradi projektna dokumentacija za puteve 3. i 4. prioriteta.

Na osnovu Strategije će se raditi srednjoročni(4 godine) i godišnji programi održavanja i zaštite kao i programi rekonstrukcije, izgradnje i obnove lokalnih cesta

IV KLJUČNI PRINCIPI I ELEMENTI STRATEGIJE(STRATEŠKI DIO)

Okvir za oblikovanje Strategije razvoja lokalne putne mreže općine Vareš omeđen je po više osnova.

- Prostorno posmatrano, cjelokupna Strategija po logici stvari obuhvata okvir, cjelokupni prostor općine koje tvore Mjesne zajednice , uključujući sve resurse i sposobnosti koje posjeduju Mjesne zajednice, odnosno sama općina Vareš.
- Usaglašenost strategije sa **Strategijom razvoje općine Vareš** kao i važećim **prostorno planskim dokumentima**,
- Naredni okvir za oblikovanje strategije logikom sistemskog pristupa određen je činjenicom da je općina “sistem” koji funkcioniše unutar većeg broj “sistema višeg reda”.

“Sistemi višeg reda” koji determiniraju općinu kao “sistem nižeg reda” mogu se identificirati logikom cikličnih krugova na sljedeće tri nivoa:

Prvi nivo:Zeničko-dobojski kanton

Drugi nivo:Federacija BiH

Treći nivo:Bosna i Hercegovina kao država(cjelina)

Strategija razvoja lokalne putne mreže je zasnovana na realnoj slici postojećeg stanja, identifikovanim problemima, analizi rješenja i u skladu sa tim definisanim aktivnostima koje će dovesti do rezultata. Činjenica da se radi o dokumentu koji prvi put u općini Vareš treba da odredi dugoročni razvoj, sama po sebi predstavlja pozitivan pomak u odnosu na postojeće stanje i početak kvalitativno novog posmatranja razvoja saobraćaja i posebno saobraćajne infrastrukture.

Budući da moderan transport nameće potrebu održivosti sa ekonomskog, socijalnog i ekološkog stanovišta, on podrazumijeva infrastrukturu i tehnologije koje su izuzetno skupe,tako da se moraju izbjeći sve greške koje bi se mogle pojaviti u procesima strateškog odlučivanja.

Važan element u razvojnim planovima predstavlja jačanje institucija i administrativnih kapaciteta kako bi se u oblasti transporta obezbijedilo sprovođenje planiranih aktivnosti.

Strategija daje smjernice kako da se iskoriste potencijali geostrateškog položaja općine Vareš i usklade direktne investicije sa javnim interesom, cijeneći ekonomsku opravdanost i uticaj na životnu sredinu. Osim toga, posebno treba voditi računa da planovi budu realno izvodljivi i sa finansijskog i institucionalnog aspekta.

Osnovni ciljevi strateškog razvoja lokalne putne mreže na području općine Vareš:

1. Poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti, u cilju očuvanja ljudskih života i materijalnih vrijednosti;
2. Integracija lokalne putne mreže općine Vareš sa urbanim centrom grada Vareša te sa regionalnim pravcima R444 i R444a
3. Povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga;
4. Stimulacija ekonomskog rasta i razvoja seoskog turizma kroz efikasniji i jeftiniji transport;
5. Minimiziranje negativnog uticaja saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo ukupno.

Vizija

Općina Vareš će obezbijediti kvalitetanu lokalnu putnu infrastrukturu za korisnike, koja će biti sigurana, održiva i integrisana i koja će podržavati i podsticati ekonomski razvoj, razvoj sela i seoskog turizma na području općine Vareš.

Misija

Lokalna putna mreža općine Vareš će biti razvijana tako da:

- 1 Obezbjedjuje siguran i bezbjedan saobraćaj;
- 2 Obezbjedjuje kvalitetno održavanje saobraćajne infrastrukture;
- 3 Bude efikasan;
- 4 Doprinosi ekonomskom razvoju, razvoju sela i seoskog turizma
- 5 Minimizira štetne uticaje na životnu sredinu;

III.1 Strateški planovi

Strateški cilj 1: Siguran i bezbjedan saobraćaj

Lokalna putna mreža općine Vareš će biti razvijana tako da obezbjedjuje siguran i bezbjedan saobraćaj za sve učesnike, robe i okolinu.

Ovaj cilj podrazumijeva:

- kvalitetnu saobraćajnu infrastrukturu, bez slabih mjesta, u smislu izazivanja saobraćajnih incidenata ,
- organizovanu i stalnu tehničko-tehnološku kontrolu saobraćajnica i vozniha sredstava,
- jasne i precizne procedure vezane za pitanja sigurnosti i bezbjednosti,
- organizovane, opremljene i efikasne službe intervencija kod saobraćajnih incidenata

Kada je u pitanju putna infrastruktura Općinski načelnik na godišnjem i četverogodišnjem nivou donosi Plan i program održavanja i zaštite kao i program rekonstrukcije, izgradnje i obnove lokalnih cesta uz saglasnost Općinskog vijeća. Tako se, realizacijom navedenog Plana, u okviru redovnog održavanja i zaštite puteva, obezbjeduju nesmetani i kontinuirani radovi na opravci kolovoza, opravci oštećenih potpornih i potporno-obložnih zidova, sanaciji manjih oštećenja trupa puta, održavanju objekata za odvodnjavanje, uklanjanju odrona, uredjenju bermi i bankina, uredjenju kosina, usjeka, zasjeka, zamjeni oštećenih i dopuni odbojnih ograda, održavanju horizontalne i vertikalne signalizacije; dok se istim Planom, posredstvom predviđenog investicionog održavanja, realizuju radovi većeg obima koji se moraju izvoditi na osnovu tehničke dokumentacije. Stoga, radi realizacije strateškog cilja dostizanja sigurnog i bezbjednog saobraćaja, Općinski načelnik će i ubuduće ovim Planom nastojati da investicionim održavanjem saniraju što je moguće veći broj slabih mjesta na putnoj infrastrukturi. Za radove na redovnom održavanju i zaštiti mreže lokalnih puteva na području općine Vareš, zaključuje se, na osnovu

transparentne procedure četvorogodišnji ugovor sa odabranim izvodjačem radova. Do sada realizovano nekoliko projekata rehabilitacije i rekonstrukcije lokalnih puteva, kao i sanacije klizišta, mostova, asfaltnih kolovoza i sl. Ove aktivnosti će biti nastavljene i u narednom periodu, budući da je neophodno još dosta investiranja u postojeću putnu infrastrukturu, kako bi se njeno stanje još više popravilo i postigao veći stepen sigurnosti i bezbjednosti na putevima.

Aktivnosti

1. Analizirati i unaprijediti procedure koje se odnose na realizaciju infrastrukturnih projekata.
2. U saradnji sa Ministarstvom unutrašnjih poslova javne uprava će uspostaviti zajedničku statistiku saobraćaja te obezbijediti kvalitetno utvrđivanje uzroka saobraćajnih nezgoda te na taj način identifikovati kritične tačke saobraćaja.
3. Identifikovati posebne izvore finansiranja sigurnosne opreme na saobraćajnoj mreži. Jačati službe za hitne intervencije i spasavanja.
4. Uključiti osiguravajuća društva u proces poboljšanja bezbjednosti i sigurnosti u saobraćaju.
5. Unaprijediti rad organizacija koje su zadužene za obuku učesnika u saobraćaju

Strateški cilj 2: Kvalitetno održavanje saobraćajne infrastrukture

Lokalna putna mreža općine Vareš biće razvijena na način koji će pratiti kvalitetno održavanje saobraćajne infrastrukture.

Cilj 2.1: Kvalitetno i odgovorno održavanje saobraćajne infrastrukture.

Kvalitetno i odgovorno održavanje saobraćajne infrastrukture podrazumijeva:

- postojanje planiranog sistema preventivnog održavanja zasnovanog na detaljno snimljenom stanju saobraćajnica,
- efikasno organizovan sistem korektivnog održavanja,
- postojanje kvalitetnih privrednih društava koja se bave poslovima u saobraćajnom gradjevinarstvu, kao i lojalnih odnosa između Općine i tih privrednih društava.

Već je rečeno da je teško mobilisati finansijske izvore za održavanje saobraćajnica.

Obezbjedjenje finansijskih izvora za održavanje biće prije svega moguće, ukoliko se faktori degradacije saobraćajne infrastrukture, stave pod kontrolu u što kraćem vremenskom periodu.. Preopterećenost teretnih vozila pitanje je implementacije postojećih propisa.

Aktivnosti

1. Koristiti prednosti tržišta u izboru izvodjača u vezi sa radovima na saobraćajnoj infrastrukturi.
2. Dosljedno kontrolisati poštovanje ugovora i primjenjivati kaznenu politiku kod neizvršavanja ugovora od strane svih partnera koji izvode poslove u vezi sa saobraćajnom infrastrukturom.

U prethodnoj godini, služba za prostorno uređenje je pripremila analizu stanja lokalnih puteva na području općine Vareš, koja je prvi korak ka sistematskom djelovanju na putnu infrastrukturu. Naime, ovakva analiza će svakako omogućiti i olakšati preduzimanje konkretnih aktivnosti, budući da je na osnovu datih pokazatelja prikazanih u elaboratu, moguće donositi kvalitetne i realistične odluke u narednom periodu, i to kako od strane jedinica lokalne samouprave, u čijoj je nadležnosti shodno Zakonu o cestama, upravljanje lokalnim putevima, tako i sa ostalih nivoa vlasti . imajući u vidu da je moguća prisutnost pojave devastacije lokalnih puteva od strane pojedinih privrednih subjekata, u predstojećem periodu biće uloženi naponi da se devastacija javnih puteva, na samom početku iskorijeni ili svede na najmanju moguću mjeru i to prvenstveno realizacijom sljedećih aktivnosti:

- implementacijom odgovarajućeg pravnog okvira radi postizanja efikasnosti i brzine intervencije na sprječavanju dalje uzurpacije i devastacije putnog zemljišta;
- zaduživanjem službe za prostornog uređenja općine Vareš da prilikom izdavanja gradjevinskih i upotrebni dozvola insistiraju na strogoj primjeni Zakona o građenju i Zakona o putevima, u smislu neophodnosti obezbjedjenja, između ostalog, i potrebnih saobraćajnih saglasnosti kao jednog od

preduslova za izdavanje predmetnih dozvola, kako bi se spriječile uzurpacije putnog pojasa, u slučaju kada općinski put prolazi kroz naseljeno mjesto;

- jačanjem uloge komunalno-građevinskog inspektora, imajući u vidu dužinu lokalne putne mreže, potrebu za jačim preventivnim djelovanjem prilikom izgradnje u putnom i zaštitnom pojasu lokalnih puteva;

- tako što će od odabranog ponudjača biti zatražen pojačan angažman po osnovu obaveza iz Ugovora o redovnom održavanju i zaštiti puteva, pri čemu je neophodno ažurirati rad koordinatora projekta, nadzornih inženjera i drugih službi na zaštiti puta i putnog zemljišta, kao i da kod podnošenja prijava inspekciji za lokalne puteve, iste budu znatno preciznije, sa podacima neophodnim za preduzimanje upravnih radnji i mjera;

- ažuriranjem baze putnih podataka (elaborata eksproprijacije putnog zemljišta, tehničke dokumentacije puta i putnih objekata i sl.) i, tim se stvore uslovi, otpočinjanjem s poslovima vođenja evidencije o nepokretnostima koje pripadaju općinskim putevima i

- adekvatnim obilježavanjem putnog pojasa (putni biljezi i sl.), u cilju sprječavanja daljih uzurpacija i devastacije puteva.

Realizacija navedenih aktivnosti imala bi za cilj i rezultirala bi boljom zaštitom putne infrastrukture.

Strateški cilj 3: Efikasnost

Lokalna putna mreža na području općine Vareš biće razvijena tako da bude efikasana.

Cilj 3. 1: Komercijalizacija aktivnosti koje prate održavanje i izgradnju saobraćajne Infrastrukture

Službe odgovorne za upravljanje infrastrukturom moraju biti fokusirane isključivo na efikasno korišćenje sredstava i dobijanje maksimalne koristi od tih sredstava, u skladu sa svojom misijom. To ostvaruju sklapanjem kvalitetnih ugovora i praćenjem njihove realizacije, kako bi od privrednih društava izabranih putem tendera, dobili kvalitetnu uslugu izvođenja radova (izgradnju, redovno i periodično održavanje, održavanje tokom zimskog perioda, nadzor radova, izrada projekata, istraživanja).

Efikasnost privrednih društava i njihovo tehničko i tržišno disciplinovanje se može postići samo kroz efikasnu kontrolu i transparentno praćenje procedura, dosljednu primjenu potpisanih ugovora i insistiranje na odgovornosti. Na ovaj način, najbolje će se doprinijeti stvaranju tržišnih uslova u ovom segmentu, štitići novac poreskih obveznika i postići kvalitetna saobraćajna infrastruktura.

Aktivnosti

1. Kroz izbor najpovoljnijih pružaoca usluga na tržištu i sklapanje ugovora sa njima, obezbijediti izvršenje svih funkcija u pogledu prikupljanja podataka, izrade studija izvodljivosti, izrade projekta, izvođenja radova i nadzora nad istim.

2. U slučaju nedostataka, odnosno nekvalitetnog održavanja, revidirati djelimično ili u cjelosti, ugovore o održavanju lokalne putne mreže.

Cilj 3. 2: Odgovorno korišćenje saobraćajne infrastrukture

Kvalitetno i odgovorno korišćenje saobraćajne infrastrukture podrazumijeva:

- disciplinovano korišćenje infrastrukture u smislu poštovanja projektovanih standarda, što se posebno odnosi na osovinska opterećenja vozničkih sredstava, tehničku ispravnost vozničkih sredstava i u vezi sa njom oštećenja infrastrukture, presijecanju saobraćajnica vodovima, brigu o putnom pojasu oko saobraćajnica i pristupnim putevima, poštovanje raznih ograničenja itd.

- planiranju ruta značajnijih transportnih tokova, posebno za teretni saobraćaj i stimulaciju onih transportnih pravaca i lanaca koji imaju manje štetne posljedice za infrastrukturu,

Aktivnosti

1 Implementirati zakonski okvir, koji će uticati na demotivisanje prevoznika da »preopterećuju« vozila (naplata kazni).

2 Definisati mjesta za kontrolu osovinskog opterećenja

3 Pooštriti kontrolu učesnika u saobraćaju u vezi sa obezbjedjenjem tereta u transportu, čije ispadanje oštećuje infrastrukturu i zagadjuje okolinu.

4 Planiranje sezonskih režima saobraćaja.

Strateški cilj 4: Razvoj sela i seoskog turizma

Lokalna putna mreža općine Vareš razvija će se tako da doprinosi razvoju sela i seoskog turizma.

Cilj 4.1: Funkcionalna i moderna saobraćajna mreža sposobna da pruži kvalitetan nivo saobraćajnih usluga

- kvalitetna saobraćajna usluga, uslovljena je sa jedne strane zakonskim okvirom (osiguranje, tehnički standardi, poštovanje procedura, fer regulativa) i tržišnim uslovima (konkurencija), sa druge strane. -dobro poznavanje tržišta, dobra veza privrednih društava sa finansijskim organizacijama, veza sa partnerima iz šireg okruženja,

Aktivnosti

- 1 Implementirati zakonski okvir (ZJN FBiH).
- 2 Kontinuirano povećavati odnos Asfaltni kolovoz/makadamski kolovoz.

Strateški cilj 5: Životna sredina

Lokalna putna mreža na općini Vareš biće razvijana tako da minimizira negativne uticaje saobraćaja na životnu sredinu.

Cilj 5.1: Sačuvan prostor općine Vareš , zaštićena životna sredina od negativnih uticaja saobraćaja

Kroz uvođenje najviših standarda u planiranju i projektovanju saobraćajne infrastrukture, kao i u njenom korištenju, obezbijedjeni su mehanizmi zaštite prostora i životne sredine.

Ova pitanja posebno su istaknuta kod zaštite područja sa velikom osjetljivošću na zagađenja i ona koja imaju poseban značaj za razvoj općine Vareš. Takva područja su područja zaštite spomenika, prirodnog i kulturno-historijskog nasljeđa , kanjoni, planinski centri itd.

Seoski turizam, u narednom periodu, mogao bi biti jedan od bitnih faktora ekonomskog rasta. Nedostatak urbanističkog planiranja i usluga, već dovodi u pitanje ovaj potencijal, dok drugu prepreku predstavlja nerazvijena i loše održavana lokalna putna infrastruktura.

Zaštita životne sredine je oblast u kojoj treba općina Vareš biti proaktivna, u cilju očuvanja prirodnih ljepota i životne sredine. Glavno pitanje na koje se treba fokusirati je striktna primjena pravne regulative u oblasti očuvanja životne sredine, tokom izvođenja infrastrukturnih radova, kao i smanjenje njihovog negativnog direktnog i indirektnog uticaja na životnu sredinu.

Aktivnosti

1. Rehabilitovati, modernizovati i poboljšati lokalnu putnu mrežu
2. U svim fazama i aktivnostima vezanim za saobraćaj primjenjivati najviše standarde zaštite životne sredine (tehnički standard vozni sredstava, projektovanje trasa, opreme i uređaja, disciplina u transportu, mjere intervencija kod sprječavanja i ublažavanja posljedica saobraćajnih nezgoda).
3. Promovisati i podići nivo kvaliteta usluga u javnom drumskom prevozu, a popularizovati nemotorizovane načine kretanja kao što je npr. Brdski biciklizam.

V. KRITERIJI ZA REALIZACIJU STRATEGIJE

Glavni indikatori realizacije Strategije:

- dinamički plan realizacije,
- podrška lokalne mreže razvoju sela i seoskog turizma
- obim saobraćajnih usluga,
- smanjenje troškova prevoza,
- smanjenje vremena putovanja na relacijama

Monitoring procesa implementacije Strategije, promjene pretpostavki, održivost i analizu ostvarenja planiranih ciljeva, obavljaće služba za prostorno uređenje i obnovu općine Vareš. Osnov za uporedjenje predstavljace vrijednosti indikatora u fazi usvajanja Strategije.

VI AKCIONI PLAN ZA LOKALNE CESTE
Izgradnja i rekonstrukcija lokalnih puteva:

R.b	NAZIV LOKALNOG PUTA	Dužina dionice (km)	Potrpbna finansijska sredstva(KM)
1.	PAJTOV HAN-BUDOŽELJE	3,70	400.000,00
3.	ŠIMIN POTOK-OČEVIJA-MIŽNOVIĆI-LIGATIĆI-dionica (Lovački-Očevija- Mižnovići-Ligatići)	11,00	1.800.000,00
5.	ZABREZJE-SUHODOL	3,0	330.000,00
6.	STRICA-ZARUĐE	0,697	91.512,00
7.	POGAR-DUBOŠTICA	10,00	1.350.000,00
9.	KRIŽ-SASTAVCI-D.BOROVICA-G.BOROVICA	11,00	1.200.000,00
11.2	DAŠTANSKO-VIŠNJIĆI	2,285	373.793,00
12.	STRIJEŽEVO-KOKOŠČIĆI	3,60	330.000,00
13.1.	LUKE-KADARIĆI	4,50	683.254,02
15.	STUDENAC-ZUBETA-RAVNE	0,980	74.000,00
18.	PODTISOVCI -MLAKVE- DIKNJIĆI	2,80	535.488,50
19.	PODTISOVCI-BIJELO BORJE-MIR	3,72	670.000,00
21.	PODKADARIĆI-OKRUGLICA	5,18	854.306,50
	UKUPNO(KM)	57,80	8.218.354,02

Priprema i izrada projektne dokumentacije:

	NAZIV LOKALNOG PUTA	Ukupna Dužina dionice (km)	Stepen obrade projektne dokumentacije	Potrebna finansijska sredstava
	LOKALNI PUTEVI			
1.	PAJTOV HAN-BUDOŽELJE	6,2	Projekat rekonstrukcije	3.720,00
2.	PAJTOV HAN STRIJEŽEVO	3,2	Projekat rekonstrukcije	1.980,00
4.	DAŠTANSKO-BRGULE-TRIDESETI	9,5	Glavni projekat	6.900,00
5.	ZABREZJE-SUHODOL	3,0	Glavni projekat	1.800,00
8.	TISOVCI-BREZIK	1,6	Glavni projekat	960,00
11	SUHODOL-DAŠTANSKO	3,7	Glavni projekat	2.220,00
15.	STUDENAC-ZUBETA-RAVNE	12,0	Projekat rekonstrukcije	7.200,00
16.	VAREŠ-SEMIZOVA PONIKVA	4,5	Glavni projekat	2.700,00
20.	VAREŠ MAJDAN-PLANINICA-OSTRLJA	8,0	Glavni projekat	4.800,00
21.	OKRUGLICA-30-ti-RAVNE	11,0	Glavni projekat	6.600,00
	UKUPNO POTREBNA SREDSTVA ZA IZRADU PROJEKTNE DOKUMENTACIJE(KM) :	62,70		38.880,00

FINANSIJSKA KONSTRUKCIJA REALIZACIJE STRATEGIJE

Sredstva za realizaciju strategije razvoja lokalnih cesta će se najvećim dijelom obezbjeđivati od viših nivoa vlasti i drugih izvora. Obzirom da se radi u dugoročnom planiranju nije moguće precizno predvidjeti iznos sredstava kao i finansijera po godinama te se daje okvirni pregled finansiranja.

godina	Iznos finansiranja po izvorima finansiranja KM					
	Općina	Kanton	FBiH	BiH	Ostali izvori	ukupno
2011.	-	300.000	750.000	235.000	50.000	1.335.000
2012.	50.000	600.000	100.000	50.000	50.000	850.000
2013.	50.000	300.000	100.000	50.000	50.000	550.000
2014.	100.000	600.000	100.000	50.000	50.000	900.000
2015.	100.000	300.000	100.000	50.000	50.000	600.000
2016.	150.000	600.000	100.000	50.000	50.000	950.000
2017.	150.000	300.000	100.000	50.000	50.000	650.000
2018.	200.000	500.000	100.000	50.000	50.000	900.000
2019.	200.000	300.000	100.000	50.000	50.000	700.000
2020.	221.354,02	400.000	100.000	50.000	50.000	821.354,02
ukupno	1.221.354,02	4.200.000	1.650.000	685.000	500.000	8.256.354,02

VII NERAZVRSTANE (NEKATEGORISANE) CESTE

U skladu sa kriterijuma koji su se primjenjivali za lokalne ceste obrađene su i nerazvrstane ceste na području općine Vareš sa određenim prioritetima i procjenom finansijskih sredstava potrebnih da bi se ove ceste asfaltirale bez definisanja rokova i izvora finansiranja za rekonstrukciju ovih cesta zbog nemogućnosti određivanja izvora finansiranja.

ANALIZA STANJA NERAZVRSTANIH CESTA

Shodno zakonu o cestama Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine FBiH broj 12/10 nerazvrstana cesta je površina koja se koristi za saobraćaj po bilo kojoj osnovi i koja je pristupačna većem broju korisnika.

Ovim pregledom smo obuhvatili ceste koje povezuju naseljena mjesta u sastavu centara mjesnih zajednica ne uzimajući u obzir šumske puteve, puteve koji povezuju poljoprivredna imanja, industrijske puteve itd.

Prema važećem prostornom planu općina Vareš koncept prostorne organizacije se sastoji od četiri kategorije naselja:

1. Općinski centar
2. Sekundarni centar
3. Centri mjesnih zajednica
4. Centri naselja

Općinski centar-naselje Vareš ima najviši nivo centraliteta, pošto treba da obezbjeđuje zadovoljenje svih potreba stanovništva sa cijelog područja općine.

Sekundarni centri su ujedno i centri zonalnih područja. Ova naselja svojim funkcijama kako privrednih, tako i neprivrednih djelatnosti, treba da obezbjede funkcionisanje područja zone. U sekundarne centre spadaju **Ravne, Gornja Vijaka, Donja Borovica i Dabravine**.

Centri mjesnih zajednica treba da imaju sadržaje za podmirenje svakodnevnih potreba stanovništva tog područja.

U tu grupu spada: **Brezik, Daštansko, Ravne, Budoželje, Dabravine, Striježevo, Vareš Majdan, Dragovići, Donja Borovica, Vareš, Javornik, Pogar, Duboštica, Gornja Vijaka, Ligatići i Očevlje**.

Obzirom da su sekundarni centri i centri mjesnih zajednica povezani mrežom lokalnih puteva tako su naselja u sastavu centara mjesnih zajednica povezani nekategorisanim putevima. Pa tako ostala naselja po centrima mjesnih zajednica su:

-Borovičke njive, Kopalište, Sjenokos, Položac, Ljepovići, Osoje, Zvijezda, Naseoci, Donja Očevlja, Krčevine, Ivančevo, Tribija, Pobilje, Radoševići, Osredak, Jusići, Brda, Radonjići, Os trlja, Slavin, Samari, Poljanice, Kolovići, Podjavor, Seoci, Žalaj, Rokoč, Žišci, Karići, Neprivaj Orah, Hodžići, Pomenići, Draževići, Debela Međa, Čamovine, Toljenak, Letevci, Pajtovići, Čeče, Kunosići, Okruglica, Blaža, Stršljenci, Šikulje.

II PREGLED NERAZVRSTANIH (NEKATEGORISANIH) PUTEVA

Ova naselja u mrežu lokalnih puteva povezuju sljedeći nerazvrstani putevi:

1. Duboštica-Borovičke Njive
2. Kopališta-Tribija-Bare

3. Donja Vijaka –Pobilje
- 4. Jezera-Igrišta**
- 5. Pobrin Han-Sjenokos-Selakovo Zarude-Obla Glava-Zarude**
- 6. Donja Borovica –Luke**
- 7. Branić-Jusići**
- 8. Zabrezje-Ljepovići**
- 9. Ponikva-Javornik**
- 10. Krčevačke Bare-Križ-Boguni**
- 11. Put za Krčevine**
- 12. Put za Radoševiće**
- 13. Okretaljka-Patkovac-Gornja Vijaka**
- 14. Očevije-Naseoci-Donje Očevlje(granica općine)**
- 15. Planinica-Slavin**
16. Samari -Poljanice
- 18. Striježevo-Radonjići**
19. Jezero-Osredak
- 20. Kokošćići-Dabravine**
- 21. Put za Hodžiće**
- 22. Luke-Pomenići**
- 23. Neprivaj-Draževići**
- 24. Žalja-Neprivaj**
25. Okruglica-Sršljenci-Seoci
26. Put za Žalju
- 27. Didorada-Karići.**
- 28. Put za Donju Vijaku.**
- 29. Borovički put-Poločac**
- 30. Put za Pajtoviće**
- 31. Put za Čamovine**
- 32. Put za Toljenak**
- 33. Zubeta-Golo Brdo**
- 34. Budoželje-Podkadarići (Djedovo korito)**
- 35. Ravne-Crna Rijeka**
- 36. Put za Hajde i Mačak**
- 37. Stupni Do-Lipa**
- 38. Put za Borje**
- 39. Put za Kosiće**
- 40. Brgule-Kapetanovići**
41. Šikulje-Žižci
- 42. Ligatići(Stadion)-Martinovići(granica općine)**

Obzirom da u nekim gore navedenim naseljima nema stanovništva to ćemo za pregled uzeti nerazvrstane puteve prema naseljima u kojima aktivno živi stanovništvo.

2. Kopaljšta-Tribija-Bare

Dužina ovog puta je oko 11.000m i u teško prohodnom stanju. Kao i mnogi putevi ove kategorije nema osnovne elemente odvodnje (kanali, propusti). Ovaj put spaja Lokalni put Pogar-Križ-Duboštica preko Kopaljšta i Tribije sa regionalnim putem R 444 i uglavnom vodi tokom rijeke Tribije.

4. Jezera-Igrišta

Dužina ovog puta je 1500m i on povezuje lokalni put Križ-Sastavci-Donja Borovica sa „Lovačkim domom“ Igrišta. Značaj ovoga nerazvrstanog puta što se njime povezuje jedan

od rijetkih objekata na području općine Vareš koji ima prenočište koji se koristi u turističke svrhe. Kolovozna konstrukcija je makadamska.

5. Pobrín Han-Sjenokos-Selakovo Zarúde-Obla Glava-Zarúde

Ovaj put povezuje naseljena mjesta Sjenokos, Selakovo Zarúde i Zarúde sa regionalnim putem Vareš-Pogar-Kraljeva Sutjeska-Kakanj. Kolovozna konstrukcija je makadamska bez ikakvih elemenata odvodnje. Dužina ovog puta je 7000m.

6. Donja Borovica-Luke

Osnovna trasa puta je ukupne dužine 3080m. Put povezuje Donju Borovicu sa Regionalnim putem Kakanj-Kraljeva Sutjeska-Vareš-Olovo u mjestu Luke. Uzdužni nagib puta se kreće od 1-15%. Kolovoz je makadamski sa zatrpanim kanalima i cjevastim propustima. Za ovaj put je urađen projekat čija je predračunska vrijednost **639.776,90KM**. Značaj ovoga puta je što je relacija MZ Donja Borovica-Luke-Stari grad Bobovac-Kraljeva Sutjeska kraća za 18000m u odnosu na relaciju Donja Borovica-Pogar-Luke-Bobovac-Kraljeva Sutjeska.

7. Branić-Jusići

Ovaj put je ukupne dužine 800m i povezuje selo Jusiće sa lokalnim putem Luke-Dragovići-Mijakovići. Ovaj put presjeca Mijakovski potok na kojem nema nikakvog objekta za premošćavanje pa u vrijeme obilnih padavina otežano se odvija saobraćaj. Kolovozna konstrukcija makadamska bez ikakvih elemenata odvodnje.

8. Zabrezje-Ljepovići

Ova dionica puta je izgrađena prije Prvog svjetskog rata i služila je kao glavna saobraćajnica za potrebe eksploatacije šuma., odnosno izvoz drvnih masa iz gravitirajućih dijelova gospodarske jedinice Gornja Stavnja.

Godine 1962. za potrebe kamionskog prevoza izvršena je djelimično njegova rekonstrukcija, na bazi projekta po konstruktivnim elementima za šumske puteve.

Pošto je godine 1964. od Vareša probijen put dolinom potoka Stavnja kroz pećinu do Ponikve, čime je ostvarena najkraća i najpodesnija veza iz sliva rijeke Ponikve do Vareša, posmatrana dionica je izgubila svoj prvobitni značaj. Sve drvene mase iz pomenutog sliva transportuju se direktno novom cestom niz potok, a ne ovom relacijom kao do tada.

Dužina ovog puta je 2500m.

9. Ponikva-Javornik

Na ovom putu postoje 4 serpentine na kojima je potrebno izvršiti proširenje. Osnovna trasa je u pravcu sa blagim usponom od 1-8% zavisno od dijelova dionice. Ovaj put spaja selo Javornik sa Regionalnim putem Breza-Vareš-Olovo. Dužina ovog puta je 2055m. Za ovaj put je urađen projekat čija je predračunska vrijednost **326.573,29KM**

10. Šimin potok-Križ

Ovaj put spaja selo Križ sa lokalnim putem Šimin potok-Očevija-Mižnovići-Ligatići. Dužina puta je cca 1,5 km. Put je makadamski.

11. Put za Krčevine

.Dužina ove dionice od raskršća je cca 1800m. Kolovozna konstrukcija je makadamska

12. Put za Radoševiće

Dužina ovog puta od raskršća je oko 3800m. Kolovozna konstrukcija makadamska.

13. Okretaljka-Patkovac-Gornja Vijaka

Ovaj putni pravac se koristi za putnički saobraćaj dok nije uspostavljena veza za Gornju Vijaku preko Ivančeva. Put je izgrađen sa konstruktivnim elementima šumskog puta sa ciljem da se omogući transport drvnih masa iz sliva Tribije preko Očevlje u Olovu.

U prvom dijelu dužina 4,2 km od Okretaljke do Patkovca put se razvija u usponu od 1-6,5 %. Od Patkovca dalje trasa je u blagom padu prema potoku na dužini od 3,3 km, a dalje na dužini od 5,4 km slijedi potok prelazeći ga s jedne strane na drugu stranu sa osam

polustabilnih mostova raspona 3-6 m. Na ovaj put su urađeni i priključni putevi za naselja Krčevine i Radoševiče.

Širina puta iznosi 4 m (3+1) a minimalni radijus krivina 20 m. Korišten na 16 krivina.

Put je u cjelini dobro izveden a mjestimično i sa znatnim proširenjima planuma nastalim većim otkopom zemljišta.

Bez obzira na smanjenu funkciju ovog puta potrebno je isti dovesti u stanje koje odgovara minimalnim uslovima za odvijanje putničkog saobraćaja .Ukupna dužina ovog puta je 9600m.

14.Očevlje-Naseoci-Donje Očevlje(granica općine)

Ovaj putni pravac je nekad bio regionalnog karaktera gdje je jedina veza bila općine Vareša i Olova.Dužina ove dionice je oko 4800m.Kolovoz je makadamski .

15.Planinica-Slavin

Dužina ovog puta je 1200m i on povezuje selo Slavin sa lokalnim putem Vareš Majdan-Planinica-Ostrlja.

18.Striježevo-Radonjići

Dužina ovog puta je 1200m i on povezuje selo Radonjiće sa lokalnim putem Pajtov Han-Striježevo.Asfaltiran 2006. godine.

20.Kokošćići-Dabravine

Put povezuje Kokošćiće i Dabravine.Ukupna dužina puta je cca 3500m.Ovaj put je izgubio na značaju izgradnjom puta Striježevo- Kokošćići i dalje prema Brezi.Kolovozna konstrukcija je makadam u veoma lošem stanju.

21.put zaHodžiće

Ovaj put povezuje naseljeno mjesto Hodžići sa Regionalnim putem Breza-Vareš-Potkamenko-Olovo.Dužina ovoga puta je 400m.Usko grlo ovog puta bio je drveni most na rijeci Stavnji.Tokom 2010 god. Izgrađen je i pušten u promet armirano-betonski most širine 3m,ukupne dužine 12m.Kolovozna konstrukcija puta je makadamska bez ikakvih elemenata odvodnje.

22.Luke-Pomenići

Put za selo Pomeniče odvaja se od lokalnog puta Dabravine – Luke-Kadarići.Dužina ovog puta iznosi 1300m.Postoji urađena projektna dokumentacija za rekonstrukciju (asfaltiranje puta).Predračunska vrijednost rekonstrukcije iznosi 150.000,00KM.

23.Neprivaj-Draževići

Put za Draževiće odvaja se od glavnog seoskog puta Žalja – Neprivaj . Protezanje puta odvija se usponom do grebena (vododelnica) dužine 0,75 km. Na ovom dijelu korišten j edjelimično uspon od 12-18%. Sa grebena trasa se uglavnom razvija umjerenim padom do pred selo Draževići a dalje u selo nastavlja usponom.

Maksimalne uspone (12% i 18%) sa jedne i druge strane grebena moguće je ublažiti razvijanjem tarse ispod trase sadašnjeg puta koristeći prelaz na najnižoj tački grebena. Na cijeloj dužini put je probijen (zemljani radovi) nedovoljne širine planuma (2-3). Dužina puta je 2000m.

24.Žalja-Neprivaj

Osnovna trasa puta je ukupne dužine **4035m**.Put prolazi jednim dijelom kroz naseljena mjesta dok u posljednja dva kilometra je planinski put sa slabim koeficijentom izgrađenosti objekata.Ovaj put je makadamski kolovoz i isti nema sve elemente javne saobraćajnice.Postojeća kolovozna konstrukcija je sa udarnim rupama koje je potrebno sanirati.Uzdužni nagib puta se kreće od 10-15% sa blagim usponima i padovima trase.Za ovaj putni pravac je urađena projektna dokumentacija a predračunska vrijednost ovoga projekta je **493.346,70 KM**.

27.Didorada-Karići

Osnovna trasa je ukupne dužine 2550m.Put povezuje Kariće sa lokalnim putem Podkadarići-Okruglica-Tridesti-Ravne.Značaj ovog nerazvrstanog puta je što je u Karićima

smještena jedna od najstarijih Džamija na području države Bosne i Hercegovine i tu se održava svake godine „dovište“ te je taj put ujedno i od turističkog značaja.

Postojeća kolovozna konstrukcija je sa udarnim rupama koje je potrebno sanirati. Uzdužni nagib puta se kreće od 1-25% sa promljenjivim usponima i padovima.

Za ovaj put je urađen projekat. Predračunska vrijednost ovog projekta je **453.000,77KM**.

28. Put za Donju Vijaku

Ovaj put spaja selo Donja Vijaka sa Regionalnim putem Vareš-Potkamensko-Olovo. Dužina ove dionice je 1000m.

29. Borovički put-Položac

Na relaciji Borovički put-Položac trasiran je put dužine 1200m duž Crnskog potoka za potrebe eksploatacije šumskih drvenih masa. Ostali dio trase do Položca nije prosječen čija je dužina 1200m.

Ova relacija je interesantna što je važećim prostornim planom predloženo varijantno riješenje trase Regionalnog pravca Olovo-Vareš-Kraljeva Sutjeska preko Semizove Ponikve čime bi se izbjegla kanjonska trasa u ponorskoj zoni isto tako bi se skratila dionica regionalnog puta. Nekada je vršena studija trase Borovica-Borovički put-Položac-Smreka za potrebe eksploatacije i transporta rude ovom trasom.

30. Put za Pajtoviće

Ovaj put spaja selo Pajtoviće sa lokalnim putem Podkadarići-Okruglica-tridesti-Ravne. Dužina ovog puta je 500m.

31. Put za Čamovine

Također i ovaj put se veže za lokalni put Podkadarići-Okruglica-tridesti-Ravne. Dužina ovog puta je 400m.

32. Put za Toljenak

Ovaj put spaja zaseok Puškići na Toljenku sa lokalnim putem Podkadarići-Okruglica-tridesti-Ravne. Dužina ovog puta je 650m.

33. Zubeta-Golo Brdo

Ovaj put spaja naselja Zubeta i Golo Brdo sa lokalnim putem Podkadarići-Okruglica-Tridesti-Ravne.

Dužina ovog puta je 1100 m.

34. Budoželje-Podkadarići (Djedovo korito)

Ovaj put se veže na lokalni put Podkadarići-Okruglica-tridesti-Ravne. Dužina ovog puta je 3000m.

35. Ravne-Crna rijeka

Put je dužine 3460 m, a širina asfaltnog kolovoza 5m. Put je završen 2010 godine i ima sve elemente javnog puta i povezuje MZ Ravne preko Crne Rijeke, sa magistralnim putem M18 (Sarajevo-Tuzla).

36. Put za Hajde i Mačak

Ovaj put povezuje zaseoke Mačak i Hajde sa asfaltnim putem Ravne-Crna Rijeka. Dužina ovog puta iznosi cca 2,0km.

37. Stupni Do-Lipa

Za ovu dionicu Stupni Do – Lipa u dužini 559 metara postoji izrađena projektne dokumentacija čija je predračunska vrijednost 92.210 KM. Put je makadamski i povezuje lokalne puteve Vareš M-Stupni Do i Podtisovci-Bijelo Borje-Mir.

38. Put za Borje

Ovaj put povezuje zaseok Borje sa asfaltnim putem Ravne-Crna Rijeka. Dužina ovog puta iznosi cca 0,6km.

39. Put za Kosiće

Ovaj put povezuje zaseok Kosiće sa asfaltnim putem Ravne-Crna Rijeka. Dužina ovog puta iznosi cca 0,7 km.

40. Brgule-Kapetanovići

Ovaj put povezuje naselja Brgule i Kapetanoviće sa lokalnim putevima Vareš-Pržići-Brgule-Tridesti i Podkadarići-Okruglica-30-ti-Ravne. Dužina ovog puta iznosi cca 6,3 km.

42.Ligatići(Stadion)-Martinovići(granica općine)

Ovaj put povezuje Mižnoviće i Ligatiće sa regionalnim putem Olovo-Maoča-Ribnica.Dužina ovoga puta od granice općine kod stadiona do granice općine prema Martinovićima iznosi oko 3,0 km

NERAZVRSTANE CESTE –KRITERIJUMI

Kriterijumi koji su primjenjivani na lokalne ceste,primjenjeni su i na nerazvrstane ceste tj:

Prioriteti su:

- I. 11,10 i 9 bodova
- II. 8 i 7 bodova

Shodno sljedećoj tabeli imamo:

R.b	NAZIV NERAZVRSTANE CESTE	KRITERIJUM					Ukupan broj bodova	Prioriteti
		I	II	III	IV	V		
1	KOPALIŠTA-TRIBIJA-BARE	1	1	3	1	1	7	II
2	JEZERA-IGRIŠTA	1	1	3	1	2	8	II
3	POBRIN HAN-SJENOKOS-SELAKOVO ZARUĐE-OBLA GLAVA-ZARUĐE	2	1	3	1	2	9	I
4	D.BOROVICA-LUKE	2	3	3	1	1	10	I
5	BRANIĆ-JUSIĆI	1	1	3	1	1	7	II
6	ZABREZJE-LJEPOVIĆI	2	1	3	1	2	9	I
7	PONIKVA-JAVORNIK	2	3	3	1	1	10	I
8	KRČEVAČKA BARA-KRIŽ-BOGUNI	1	1	3	1	1	7	II
9	PUT ZA KRČEVINE	1	1	3	1	1	7	II
10	PUT ZA RADOŠEVIĆE	1	1	3	1	1	7	II
11	OKRETALJKA –PATKOVAC-G.VIJAKA	2	1	3	1	2	9	I
12	OČEVIJE-NASEOCI-DONJE OČEVLJE	2	1	3	1	2	9	I
13	PLANINICA-SLAVIN	1	1	3	1	1	7	II
14	STRIJEŽEVO-RADONJIĆI put asfaltiran 2007.	-	-	-	-	-	-	-
15	KOKOŠČIĆI-DABRAVINE	3	1	3	1	1	9	I
16	PUT ZA HODŽIĆE	2	1	3	1	1	8	II
17	LUKE-POMENIĆI	1	3	3	1	1	9	I
18	NEPRIVAJ-DRAŽEVIĆI	1	1	3	1	1	7	II
19	ŽALJA-NEPRIVAJ	2	3	3	1	1	10	I
20	DIDORADA-KARIĆI	1	3	3	1	2	10	I
21	PUT ZA DONJU VIJAKU	1	1	3	1	1	7	II
22	BOROVIČKI PUT-POLOŽAC	1	1	3	1	1	7	II
23	PUT ZA PAJTOVIĆE	1	1	3	1	1	7	II
24	PUT ZA ČAMOVINE	1	1	3	1	1	7	II
25	PUT ZA TOLJENAK	1	1	3	1	1	7	II
26	ZUBETA-GOLO BRDO	2	1	3	1	1	8	II
27	BUDOŽELJE-PODKADARIĆI	4	1	3	1	1	10	I
28	RAVNE-CRNA RIJEKA-put asfaltiran 2010. god	-	-	-	-	-	-	-

29	PUT ZA HAJDE I MAČAK	1	1	3	1	1	7	II
30	STUPNI DO-LIPA	3	3	3	1	1	11	I
31	PUT ZA KOSIĆE	1	1	3	1	2	8	II
32	PUT ZA BORJE	1	1	3	1	2	8	II
33	BRGULE-KAPETANOVIĆI LIGATIĆI(STADION)-MARTINOVIĆI(GRANICA	1	1	3	1	1	7	II
34	OPĆINE)	3	1	3	1	1	9	I

Putni pravci prioriteta I :

- 1.Pobrin Han-Sjenokos-Selakovo Zarude-Obla Glava-Zarude
- 2.Donja Borovica-Luke
- 3.Zabrezje-Ljepovići
- 4.Ponikva-Javornik
- 5.Okretaljka-Patkovac-G.Vijaka
- 5.Očevija –Naseoci-Donje Očevlje
6. Kokošičići-Dabravine
- 7.Luke Pomenići
- 8.Žalja(Luke)-Neprivaj
- 9.Didorada-Karići
- 10.Budoželje-Podkadarići
- 11.Stupni Do –Lipa
12. Ligatići(Stadion)-Martinovići(granica općine)

Putni pravci prioriteta II :

1. Kopališta-Tribija-Bare
2. Jezera-Igrište
3. Branić-Jusići
4. Krčevačka Bara-Križ-Boguni
5. Put za Krčevine
6. Put za Radoševiće
7. Planinica-Slavin
8. Put za Hodžiće
9. Neprivaj-Draževići
10. Put za Donju Vijaku
11. Borovički put-Položac
12. Put za Pajtoviće
13. Put za Čamovine
14. Put za Toljenak
15. Zubeta-Golo Brdo
16. Put za Hajde i Mačak
17. Put za Borje
18. Put za Kosiće
19. Brgule-Kapetanovići

**Potrebna finansijska sredstva za nerazvrstane ceste-
makadamski kolovoz-procjena**

R.b	NAZIV NERAZVRSTANOG PUTA	Dužina dionice(km)	Potrebna sredstva (KM)	
			Izgradnja (KM)	Projektovanje (KM)
1.	KOPALIŠTA-TRIBIJA-BARE	11	1.430.000,00	6.600,00
2.	JEZERA-IGRIŠTA	1,5	195.000,00	900,00
3.	POBRIN HAN-SJENOKOS-SELAKOVO ZARUĐE	7,0	910.000,00	4.200,00
4.	D.BOROVICA-LUKE	3,08	639.776,90	Ima glavni projekat
5.	BRANIĆ-JUSIĆI	0,8	104.000,00	480,00
6.	ZABREZJE-LJEPOVIĆI	2,5	325.000,00	1.500,00
7.	PONIKVA-JAVORNIK	2,055	326.573,29	Ima glavni projekat
8.	KRČEVAČKA BARA-KRIŽ-BOGUNI	1,5	195.000,00	900,00
9.	PUT ZA KRČEVINE	1,8	234.000,00	1.680,00
10.	PUT ZA RADOŠEVIĆE	3,8	494.000,00	2.280,00
11.	OKRETALJKA -PATKOVAC-G.VIJAKA	9,6	1.235.000,00	5.700,00
12.	OČEVIJE-NASEOCI-DONJE OČEVLJE	4,8	624.000,00	2.880,00
13.	PLANINIČA-SLAVIN	1,2	156.000,00	720,00
14.	KOKOŠČIĆI-DABRAVINE	3,5	520.000,00	2.400,00
15.	PUT ZA HODŽIĆE	0,4	52.000,00	240,00
16.	LUKE-POMENIĆI	1,3	150.000,00	Ima glavni projekat
17.	NEPRIVAJ-DRAŽEVIĆI	2,5	325.000,00	1.500,00
18.	ŽALJA-NEPRIVAJ	4,035	493.246,70	Ima glavni projekat
19.	DIDORADA-KARIĆI	2,55	453.000,77	Ima glavni projekat
20.	PUT ZA DONJU VIJAKU	1	130.000,00	600,00
21.	BOROVIČKI PUT-POLOŽAC		0,00	0,00
22.	PUT ZA PAJTOVIĆE	0,5	65.000,00	300,00
23.	PUT ZA ČAMOVINE	0,4	52.000,00	240,00
24.	PUT ZA TOLJENAK	0,65	84.500,00	390,00
25.	ZUBETA-GOLO BRDO	1,1	143.000,00	660,00
26.	BUDOŽELJE-PODKADARIĆI	3	390.000,00	1.800,00
27.	PUT ZA HAJDE I MAČAK	3,5	455.000,00	2.100,00
28.	STUPNI DO-LIPA	0,55	92.000,00	Ima glavni projekat
29.	PUT ZA KOSIĆE	0,60	78.000,00	360,00
30.	PUT ZA BORJE	0,70	91.000,00	420,00
31.	BRGULE-KAPETANOVIĆI	6,3	819.000,00	3.780,00
32.	LIGATIĆI(STADION)-MARTINOVIĆI(GRANICA OPĆINE)	3,0	390.000,00	1.800,00
UKUPNO		86,22	11.651.097,66	36.690,00

Predhodno su dati prioriteti kako za lokalne tako i za nerazvrstane ceste. Kako će se tokom budućeg perioda mijenjati parametri na osnovu kojih su dati prioriteti kao i kategorizacija cesta to je potrebno u skladu sa promjenama raditi reviziju Strategije kao i pretpostavljene prioritete.

Strategija stupa na snagu danom objavljivanja na oglasnoj tabli Općine Vareš a primjenjivati će se od 01.01.2011. godine.

Broj: 01- 100 /11
Vareš, 28.04.2011. godine

PREDSJEDAVAJUĆI
OPĆINSKOG VIJEĆA

Josip Malbašić

Strategija objavljena na oglasnoj tabli Općine Vareš 29.04. 2011. godine.

OPĆINSKI NAČELNIK

Hamdo Fatić

Obrazloženje

Strategije razvoja lokalnih cesta općine Vareš za period 2011. do 2021. godine

Pravni osnov za donošenje strategije razvoja lokalnih cesta općine Vareš za period 2011. do 2021. godine sadržan je u članu 22. Zakona o cestama („Službene novine FBiH, broj: 12/10 koji kaže da „Strategija razvoja i održavanja javnih cesta određuje ciljeve i osnovne zadatke pri razvoju i održavanju javnih cesta na period od 10 godina.Strategiju razvoja lokalnih cesta i ulica u gradovima i naseljima donosi općinsko,odnosno gradsko vijeće.“.

Potrebna sredstva za realizaciju Strategije za izgradnju i rekonstrukciju lokalnih puteva iznosi **8.218.354,02** KM za period od 10 godina a obezbjeđuju se manjim dijelom iz općinskog budžeta iz sredstava namijenjenih za troškove održavanja puteva i izrada projektne dokumentacije i učešće u zajedničkim projektima.Većim dijelom realizacija Strategije će se finansirati sa viših nivoa vlasti kao što su kapitalna ulaganja Vlade Ze-do kantona,iz sredstava naplaćenih od izdavanja GSM licenci Vlade FBiH,Fonda za povratak BiH kao i drugih finansijera.

Realizacija Strategije zahtijeva planiranje sredstava u budžetu narednih 10 godine na gore pomenutim pozicijama u što većem obimu.

Strategija je razmatrana na 3. sastanku komisije za obnovu i kapitalna ulaganja koja je održana 21.02.2011. godine i prihvaćena je uz sljedeće zaključke:

- da se Strategija na Općinskom vijeću razmatra u formi nacrtate da se o istoj obave javna rasprava uz učešće organa mjesnih zajednica.
- da se na sjednici OV ovlašteni predlagatelj iznese prijedloge i sugestije koje su date na komisiji te da se izvrše tehničke,terminološke greške i poboljša tekstualni dio Strategije
- da u Strategiji navede potpuno izražena i vidljiva finansijska konstrukcija

Strategija je u formi nacrtate usvojena na 26.sjednici Općinskog vijeća uz sledeći zaključak:

„Općinsko vijeće zaključuje da predloženi Nacrt Strategije razvoja lokalnih cesta općine Vareš za period 2011-2021. godine sa stavovima Komisije za kapitalna ulaganja i obnovu i stavovima vijećnika iznesenih na 26. sjednici OV, predstavlja dobru osnovu za izradu Prijedloga, i da isti ide na javnu raspravu u trajanju od 30 dana. Nosioc pripreme i provođenja javne rasprave su Općinski načelnik i nadležna služba, te da se po završetku javne rasprave na osnovu rezultata javne rasprave i rasprave sa 26. sjednice OV, utvrdi Prijedlog Strategije i podnese Izvještaj o sprovedenoj javnoj raspravi. Prijedlog dostaviti za narednu sjednicu OV.“

Izvještaj o provedenoj javnoj raspravi

Javna rasprava je održana 17.03.2011. godine uz prisustvo 17 predstavnika mjesnih zajednica. od pozvanih 21.

Od prestavnika su se primjedbe uglavnom odnosile da nedostaju pojedini putevi, te obzirom da je i od strane komisije za obnovu i kapitalna ulaganja iznesen prijedlog da se u strategiji obrade i putevi koji nisu kategorisani kao lokalni putevi to je urađeno u prijedlogu strategije.

U prijedlogu strategije su ugrađene i ostali gore navedeni zaključci od strane komisije.

Realizacija Strategije zahtijeva planiranje sredstava u budžetu Općine u narednih 10 godina za ove namjene.

PREDLAGAČ
OPĆINSKI NAČELNIK
Hamdo Fatić