

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



NACRT

STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNIH CESTA I ULICA U GRADU I NASELJIMA

ZA PERIOD OD 2021. DO 2031. GODINE

Vareš, novembar/studeni 2021.godine.

SADRŽAJ

I Uvod

II Analizu stanja lokalnih cesta i potrebu razvoja lokalnih cesta,

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

IV Ključni principi i elementi strategije,

V Kriteriji za realizaciju strategije,

VI Akcioni plan za lokalne ceste.

VII Ulice na gradskom području

VIII Akcioni plan za ulice

IX Finansijska konstrukcija realizacije strategije

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 (prečišćeni tekst), broj: 01-162/12 od 11.09.2012. godine, Općinsko vijeće Vareš, na ____ sjednici održanoj dana ____ .2021. godine, d o n o s i

STRATEGIJU RAZVOJA LOKALNIH CESTA I ULICA U GRADU I NASELJIMA ZA PERIOD OD 2021. DO 2031. 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 2017.do 2026. godine, kod strateških pravaca razvoja općine Vareš, između ostalog je kod programa, projekata i mjera iz oblasti infrastrukture predviđena i sanacija lokalne putne mreže koja podrazumijeva kvalitetno povezivanje naseljenih mjesta sa Varešom.

Takođe je i u prostornim planom općine Vareš 2018-2038 koji je prošao fazu nacrt, predviđena modernizacija lokalne putne mreže.

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 obezbjeđuje (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 ANALIZA STANJA LOKALNIH CESTA I POTREBA RAZVOJA 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 71 km makadamskih i oko 79 km asfalnih puteva. Jedan dio asfaltnog kolovoza je rađen prije 1990. godine i sazrio 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 12 dionica 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 očevidno 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-Očevija-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-Kokošćići**
- 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. U periodu 2011.-2012. godine urađena je projektna dokumentacija za rekonstrukciju puta i to: Rekonstrukcija lokalnog puta Pajtov Han-Hajrino Greblje i Rekonstrukcija lokalnog puta Hajrino Greblje-Hrid od strane Društva za projektovanje, inženjering i konsalting „Perspektiva-inženjering“ d.o.o. Visoko.

Kod ovog puta postoje karakteristične dionice:

1.Prva dionica do 3,75 km

2.Druga dionica od 3,75 – 6,20 km

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 380 m,što je uz ostale topografske uslove iziskivalo izgradnju 5 serpentina, visoke zasjeka, te uzdužne nagibe nivelete do 13%. Ova dionica je asfaltirana 1978. godine a 2016. i 2017. izvršena je detaljna rekonstrukcija dijela ove dionice puta sa postavljanjem novog asfalta u dužini od l=2,7 km koji je oštećen usljed elementarnih nepogoda 2016. godine.Ostatak trase puta je se prisutnim mrežastim pukotinama. Odvodnja je riješena betonskim rigolama, sa drenažnim cijevima i propustima koji se povremeno čiste.

Druga dionica puta 3,75-6,20 km prolazi talasastom visoravni sa znatno povoljnijim geomorfološkim uslovima i završava se u centru sela.Ova dionica je asfaltirana 1999. godine i prisutna su ulegnuća te mrežaste naprsline-paukova mreža Kanali zatrpani što sve dodatno otežava odvodnju puta.

U 2021. godini sanirane zu udarne rupe na starom dijelu asfaltnog kolovoza.

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-paukova mreža kao i pojava klizišta

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 280 m na trasi je izgrađeno 5 serpentina, na relativno malom međusobnom rastojanju. Širina kolovoza je 3-4 m sa bankinama 2x0,5 m.

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

3. ŠIMIN POTOK-OČEVLJA-MIŽNOVIĆI-LIGATIĆI..... L=11,0km

Ovaj put je izgrađen kao šumski put prema glavnom projektu izrađenom od strane „Šumaprojekt“ Sarajevo, šifra projekta: M-86/73-d,1973.godine (put je pušten u saobraćaj 1978.godine), a osnovna namjena mu je:

- izvoz drvenih masa iz gravitirajućih šumskih revira.
- povezivanje gravitirajućih sela i zaseoka sa Varešom i Olovom.

Za dionicu Zvijezda(Lovački dom)-Očevija urađena je projektna dokumentacija od strane „TZI-inženjering“ d.o.o. Sarajevo za dužinu puta 5.730 metara, kao i za dionicu Očevija-Mižnovići dužine puta 3950 m. U periodu od 2011.-2019. godine izvršena je rekonstrukcija većeg dijela lokalnog puta i to dionice Lovački-Očevija-Mižnovići u dužini od l=7,38 km. Ostalo je još neasfaltirano oko 2,3 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. Navedeni kolovoz u konstruktivnom i vozno-dinamičkom smislu je u dobrom stanju. Širina kolovoza iznosi 4- 5m u pravcu, podužni nagib nivelete je do 6%, a bankine širine 0,5m. Na trasi su izvedene tri serpentine. Uzdužna odvodnja izgrađena sa usmjereni betonski rigoli i mjestimično drenaže. U maju 2020. godine izvršena je sanacija udarnih rupa u površini od 1630 m².

Druga dionica ovoga puta spaja Daštansko-Brgule.

Širina kolovoza iznosi 3-4m u pravcu, podužni nagib nivelete kreću se od do 4% do 13%, a bankine su širine 2x0,5 m. Na trasi su izvedene tri serpentine. Uzdužna odvodnja izgrađena trapezastim kanalima koji su zbog neodržavanja uglavnom zatrpani.

Na ovoj dionici su prisutni i ostaci asfaltnog kolovoza iz ranijeg perioda koji je uglavnom uništen te se može reći da se uglavnom radi o makadamskom putu

Treća dionica ovoga puta spaja Brgule-Tridesti.

Ova dionica je uglavnom makadamski kolovoz sa ostacima asfaltnog kolovoza koji je uništen i koja je u jako lošem stanju, sa izraženim udarnim rupama i zatrpanim jarkovima.

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. Širina kolovoza iznosi 3-4 m, a dionica je makadamska.

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

Ova dionica se odvaja od glavnog putnog pravca „Vareš-Podkamensko“ prije tunel 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 Zarudu.

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 koji je u relativno dobrom stanju.

Godine 2013. izvršeno je asfaltiranje dijela puta u dužini od l=1180 m prema Strici.

Za put u naselju o Zarude urađen je projekat rekonstrukcije za dužinu od 1.263,00 m od strane Društva za projektovanje, inženjering i konsalting „PERSPEKTIVA-inženjering“ d.o.o. Visoko 2018. godine te je za dionicu puta u dužini 900 metara potpisan i ugovor za izvođenje radova.

Na asfaltnom kolovozu na potezu Tunnel- dom Zarude prisutan veći broj udarni rupa i mrežastih pukotina.

7. POGAR (KRIŽ)—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 Duboštica na Pogar to je ova dionica puta rađena sa povoljnim konstruktivnim elementima. Drugim riječima ovaj put može i u sadašnjoj situaciji služiti za putnički i teretni saobraćaj, uz najnužnije popravke koje treba na njemu izvršiti. Sadašnje stanje puta je nezadovoljavajuće pošto se ne održava tako da su odvodni jarci zatrpani i put mjestimično sužen materijalom koji se osipa sa kosina škarpe. Stanje postojećih mostova ne odgovara pošto su upornjaci oštećeni, a drvena konstrukcija dobrim dijelom dotrajala. U aprilu 2011. godine izrađen je projekat dijela lokalnog puta kroz naselje Duboštica u dužini od l=1.172 m, a iste godine je asfaltirano 200 metara puta od Križa prema Duboštici U maju 2020. godine izvršena je sanacija udarnih rupa kroz naselje Pogar ukupne površine 1.496,52 m².

8. TISOVCI-BREZIK..... L=1,2 km

Asfaltni kolovoz u prilično lošem stanju, konstatovana uzdužna napuknuća i mrežaste naprsline. Rigoli začepljeni potrebno 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 Društva za projektovanje, inženjering i konsalting „PERSPEKTIVA-INŽENJERING“ d.o.o Visoko i to:

1)Križ-Sastavci – dužina dionice l=6,05 km, asfaltirano oko 3,3 km dionice,

2)Sastavci- Donja Borovica (Asfaltirano 2010. godine)

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 iste 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 Društva za projektovanje, inženjering i konsalting „PERSPEKTIVA-INŽENJERING“ d.o.o. Visoko, te je asfaltiranje ove dionice puta završeno 2010. godine.

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

Izgradnjom pilane u Ponikvi izmijenjena 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 koje nije moguće sanirati mjerama redovnog održavanja. 2012. godine izvršeno je asfaltiranje dijela lokalnog puta Daštansko-Višnjići u dužini 1.950 metara.

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

Postojeća kolovozna konstrukcija je prosječne širine 4,00m. Dio puta kroz Kokoščiće je asfaltiran 2000. godine i prisutna su oštećenja asfaltnog kolovoza, a dio od škole u Striježevu prema Kokoščićima u dužini oko 5,00 km je asfaltiran po dionicama u periodu 2008-2020. godina.

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

Širina kolovoza je 3-4 m, asfaltni kolovoz u dužini od cca 2,5 km, a na ostaloj dionici je makadam. Makadamski dio kolovoza oštećen, prisutne su udarne rupe i zatrpani kanali. Za dionicu Luke-Podkadarići urađena je projektna dokumentacija, a dužina ove dionice je l=4500 m.

14. LUKE-DRAGOVIĆI-MIJAKOVIĆI..... L=3,5km

Širina kolovoza iznosi 3 m, a vrsta kolovoza: asfaltni, koji je u relativno dobrom stanju sa vidljivim mrežastim naprslinama i prisustvom manjih udarnih rupa. Na ovom putnom pravcu nema nikakvih elemenata odvodnje, te su na većem broju mjesta uočena ulegnuća kolovoza u dužinama od cca 10-50 m.

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

Asfaltni kolovoz većim dijelom, dio kolovoza cijelom dužinom, mjestimično ispucan, potrebno je izvršiti prokres šiblja i grmlja radi preglednosti. Jarkovi za odvodnju zatrpani lišćem i drugim materijalom. Za makadamski dio u dužini od 980 metara(prema školi), postoji urađena projektna dokumentacija i asfaltirano je 620 m ove dionice puta.

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

Ova dionica odvaja se od regionalnog puta R444aVareš – Bobovac – Kraljeva Sutjeska na km 1,93 (IV serpentine). Asfaltni kolovoz izrađen do kamenoloma BBM. Odavde se odvaja makadamski put za Semizovu Ponikvu, u prvom dijelu razvija se prema potoku 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 bivše škole iznosi 18%, a uspon u selu pri kraju 10% na dužini od 100 m.

17. VAREŠ MAJDAN- STUPNI DO..... L=3,20 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%. Cijelom dužinom je asfaltni kolovoz širine 3,0 m asfaltiran 2004. godine, a 2016. godine izvršena je sanacija ovog lokalnog puta koji je oštećen usljed elementarnih nepogoda

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

Osnovna trasa puta je ukupne dužine oko 2.800.m, a širina kolovoza je 3,0 m. Put prolazi kroz naseljena mjesta te povezuje sela PodtISOVCI, Mlakve i Diknjiće. Lokalni put je makadamski kolovoz sa udarnim rupama koje je potrebno sanirati. Uzdužni nagib se kreće od 1 do 26% sa promjenljivim usponima i padovima trase. Odvodnja sa kolovozne konstrukcije je putem otvorenih kanala koji su uglavnom zatrpani. Za ovaj putni pravac urađena je projektna dokumentacija.

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 makadamskog tipa, sa udarnim rupama. Nosivost donjeg stroja je zadovoljavajuća. Lokalni put se proteže padinom planine i cijelom svojom dužinom je gotovo u zasjeku. Za ovaj putni pravac je urađena projektna dokumentacija.

Asfaltirano je oko 500 metara puta 2008. godine.

20. VAREŠ MAJDAN – PLANINICA –OSTRLJA L= 8,0 km

Za ovu putnu relaciju karakteristična su dva dijela, prvi na dužini od 4,4 km, koji je rađen po projektu sa zadatkom da savlada pravac 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 koje nije bilo predviđeno projektom, a koje je uslijedilo iz razloga izbjegavanja privatnog zemljišta, uslovalo je na relaciji od 0,5-0,8 km korištenjem uspona od 15%. Ovaj dio puta je asfaltni kolovoz 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

Na dionici Podkadarići-Okruglica-Trideseti-Ravne u pitanju je makadamski kolovoz, širine 4-5 m. koju uglavnom za svoje potrebe održava JP ŠPD d.o.o Zavidovići. Za dionicu Podkadarići-Okruglica u dužini od l=5180 m urađena je projektna dokumentacija.

POTREBA RAZVOJA LOKALNIH CESTA

Razvoj lokalnih cesta na području općine treba da se odvija u pravcu modernizacije lokalne putne mreže te nastojali da svi lokalni putevi budu asfaltirani, čime se povećava sigurnost u odvijanju saobraćaja te kvalitetniji uslovi življenja i bolja putna povezanost na području općine Vareš.

Time bi se stvorili bolji preduslovi i za ostanak mladih na selima te pospješuje razvoj sela.

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

Putni pravci prioriteta I :

- 1) Pajtov Han-Budoželje
- 2) Šimin potok-Očevija-Mižnovići-Ligatići
- 3) Pogar-Duboštica
- 4) Dabravine- Luke-Kadarići

Putni pravci prioriteta II :

- 1) Pajtov Han-Striježevo
- 2) Tunel-Zaruđe-Strica

- 3)Križ-Sastavci-Donja Borovica
- 4)Sastavci-Donja Borovica
- 5) Striježevo- Kokošćići
- 6) Studenac-Zubeta-Ravne
- 7)Podtisovci-Bijelo Borje-Mir

Putni pravci prioriteta III :

- 1)Luke-Dragovići-Mijakovići
- 2)Podtisovci-Mlakve-Diknjići
- 3)Suhodol-Daštansko
- 4) Podkadarići-Okruglica

Putni pravci prioriteta IV :

- 1) Vareš-Daštansko
- 2) Daštansko-Trideseti
- 3)Zabrezje-Suhodol
- 4)Tisovci-Brezik
- 5) Sastavci-Gornja Borovica
- 6)Vareš-Semizova Ponikva
- 7)Vareš Majdan-Stupni Do
- 8)Vareš Majdan-Planinica-Ostrlja
- 9) Okruglica-30-ti-Ravne

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

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

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 funkcioniра unutar većeg broja “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 treba da odredi dugoročni razvoj, sama po sebi predstavlja pozitivan pomak u planiranju 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 sigurna, 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 lokalna putna infrastruktura Općinski načelnik na godišnjem i četverogodišnjem nivou donosi Program rekonstrukcije, izgradnje i obnove lokalnih cesta i ulica u gradovima uz saglasnost Općinskog vijeća.

U proteklom periodu je realizovano dosta 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 javna 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: Efikasnost

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

Cilj 2. 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, štititi 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 2. 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 zagađuje okolinu.
- 4 Planiranje sezonskih režima saobraćaja.

Strateški cilj 3: Razvoj sela i seoskog turizma

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

Cilj 3.1: 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 4: Životna sredina

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

Cilj 4.1: Sačuvan prostor općine Vareš , zaštićena životna sredina od negativnih uticaja saobraćaja

Kroz uvodjenje 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 zagadjenja 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 predstavljaće 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)	Potrebna finansijska sredstva(KM)
1.	PAJTOV HAN-BUDOŽELJE	3,50	525.000,00
3.	ŠIMIN POTOK-OČEVIJA-MIŽNOVIĆI-LIGATIĆI-dionica (Lovački-Očevija- Mižnovići- Ligatići)	2,00	300.000,00
5.	ZABREZJE-SUHODOL	3,0	330.000,00
6.	TUNEL-ZARUĐE-STRICA	0,90	135.000,00
7.	POGAR-DUBOŠTICA	10,00	1.500.000,00
9.	KRIŽ-SASTAVCI-D.BOROVICA	2,75	412.500,00
11.2	PAJTOV HAN-STRIJEŽEVO	3,2	480.000,00
13.1.	DABRAVINE-LUKE-KADARIĆI	4,50	675.000,00
15.	STUDENAC-ZUBETA-RAVNE	0,360	54.000,00
18.	PODTISOVCI -MLAKVE- DIKNJIĆI	2,80	420.000,00
19.	PODTISOVCI-BIJELO BORJE-MIR	3,70	555.000,00
21.	PODKADARIĆI-OKRUGLICA	5,18	777.000,00
	UKUPNO(KM)	45,49	6.163.500,00

Priprema i izrada projektne dokumentacije:

	NAZIV LOKALNOG PUTA	Ukupna Dužina dionice (km)	Stepen obrade projektne dokumentacije	Potrebna finansijska sredstava
1.	PAJTOV HAN STRIJEŽEVO	3,2	Projekat rekonstrukcije	3.200,00
2.	DAŠTANSKO-BRGULE-TRIDESETI	9,5	Projekat rekonstrukcije	9.500,00
3.	ZABREZJE-SUHODOL	3,0	Projekat rekonstrukcije	3.000,00
	POGAR-DUBOŠTICA	10,00	Projekat rekonstrukcije	10.000,00
4.	TISOVCI-BREZIK	1,6	Projekat rekonstrukcije	1.600,00
5	SUHODOL-DAŠTANSKO	3,7	Projekat rekonstrukcije	3.700,00
6.	VAREŠ-SEMIZOVA PONIKVA	4,5	Projekat rekonstrukcije	4.500,00
7.	VAREŠ MAJDAN-PLANINICA-OSTRLJA	8,0	Projekat rekonstrukcije	8.000,00
8.	OKRUGLICA-30-ti-RAVNE	11,0	Projekat rekonstrukcije	11.000,00
	UKUPNO POTREBNA SREDSTVA ZA IZRADU DOKUMENTACIJE	44,5		54.500,00

VII ULICE NA GRADSKOM PODRUČJU

Odlukom o nazivima ulica u naseljenim mjestima gradskog područja općine Vareš broj:01-18/02 od 30.01.2002. godine su utvrđeni nazivi ulica sa opisom područja koje pripada određenoj ulici.

Prioriteti su određeni prema stanju kolovozne konstrukcije.

Stanje tih ulica sa aspekta stanja kolovozne konstrukcije je prikazano u sljedećoj tabeli:

RB	NAZIV ULICE	VRSTA KOLOVOZA	STANJE KOLOVOZA	PRIORITET	NAPOMENA
1.	Ljepovići	makadam/asfalt	loše	I	
2.	Novakovići	asfalt	bez oštećenja	IV	Dio u nadležnosti Direkcije za ceste Ze-do kantona- rekonstrukcija rađena 2013. godine
3.	Jušići	asfalt	bez oštećenja		rekonstrukcija rađena 2013. godine
4.	Matijevići	asfalt	loše	II	
5.	Benići	asfalt	loše	II	
6.	Nikovac	Asfalt/makadam	bez oštećenja asfaltni dio	I	Dio u nadležnosti Direkcije za ceste Ze-do kantona
7.	Selište	asfalt	zadovoljavajuće	III	
8.	Pruga	asfalt	bez oštećenja	IV	
9.	Zvijezda	asfalt	bez oštećenja		nadležnost Direkcije za ceste Ze-do kantona
10.	Tirići	asfalt	bez oštećenja	IV	
11.	Put mira	asfalt	manje udarne rupe	IV	rekonstrukcija rađena 2008. godine
12.	Čaršija	asfalt	Oštećenje asfalta na prostoru pijace	II	
13.	Franjići	asfalt	udarne rupe, ispucao asfalt , udubljenja	I	
14.	Stojkovići	asfalt	bez oštećenja	IV	rekonstrukcija rađena 2013. godine
15.	Glavica		bez oštećenja	IV	rekonstrukcija rađena 2013. godine
16.	Zukići		bez oštećenja	IV	rekonstrukcija rađena 2008. godine
17.	Rudarska	Asfalt/makadam	Oštećeni dio prema Alma Rasu, Makadamski dio prema Smreci	I	Dio u nadležnost Direkcije za ceste Ze-do kantona
18.	Korovinjići	asfalt	bez oštećenja	IV	rekonstrukcija rađena 2013. godine

19.	Kota	asfalt	bez oštećenja	IV	rekonstrukcija rađena 2014. godine
20.	Rajčevac	asfalt	bez oštećenja	IV	rekonstrukcija rađena 2013. godine
21.	Metalska		bez oštećenja		nadležnost Direkcije za ceste Ze-do kantona
22.	Majdanska		bez oštećenja		nadležnost Direkcije za ceste Ze-do kantona
23.	Čamilov potok	asfalt	udarne rupe površine 6 m ²	IV	rekonstrukcija rađena 2013. godine
24.	Perunska	asfalt	udarne rupe površine 7 m ²	IV	rekonstrukcija rađena 2013. godine
25.	Planinarska	asfalt	bez oštećenja	IV	
26.	Ljevarska	asfalt	udarne rupe površine 4 m ²	IV	
27.	Industrijska		bez oštećenja		Sastavni dio lokalnog puta
28.	Kusača		Oštećen asfaltni kolovoz	II	
29.	Zagarski potok		bez oštećenja		Sastavni dio lokalnog puta

Realizacija strategije za ulice u narednih deset godina bi se odvijala u pravcu da se rekonstruišu sve ulice ili dijelovi ulica koji nisu rekonstruisane u prošlom periodu u skladu sa navedenim redoslijedom prioriteta.

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

VIII AKCIONI PLAN ZA ULICE

Izgradnja i rekonstrukcija gradskih ulica:

R.b	NAZIV ULICE	Dužina dionice (metara)	Potrebna finansijska sredstva(KM)
1.	Ljepovići	800,00	80.000,00
2.	Matijevići	100,00	10.000,00
3.	Benići	100,00	10.000,00
4.	Nikovac	150,00	15.000,00
5.	Selište	200,00	20.000,00
7.	Čaršija	200,00(plato pijace)	20.000,00
8.	Franjići	100,00	10.000,00
9.	Rudarska	250,00	25.000,00
10.	Rajčevac	150,00	150.000
11.	Perunska	50,00	5.000,00
12.	Planinarska	200,00	20.000,00

13.	Kusača	100,00	10.000,00
	UKUPNO	2.400,00	240.000,00

X FINANSIJSKA KONSTRUKCIJA REALIZACIJE STRATEGIJE

Sredstva za realizaciju strategije razvoja lokalnih cesta i ulica će se najvećim dijelom obezbjeđivati iz općinskog budžeta te sa 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
2021.	30.000	-	-	-	130.000	160.000
2022.	100.000	50.000	200.000	50.000	300.000	700.000
2023.	200.000	50.000	100.000	50.000	100.000	500.000
2024.	200.000	50.000	100.000	50.000	100.000	500.000
2025.	300.000	50.000	100.000	50.000	50.000	550.000
2026.	300.000	50.000	100.000	50.000	50.000	550.000
2027.	400.000	50.000	100.000	50.000	50.000	650.000
2028.	600.000	50.000	100.000	50.000	50.000	850.000
2029.	600.000	50.000	100.000	50.000	50.000	850.000
2030.	898.000	50.000	100.000	50.000	50.000	1.148.000
ukupno	3.628.000	450.000	1.000.000	450.000	930.000	6.458.000

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 predpostavljene prioritete.

Strategija stupa na snagu danom objavljivanja na oglasnoj tabli Općine Vareš a primjenjivati će se od 01.01.2021. godine

Broj: 01- /21
Vareš, 2021. godine

PREDSJEDAVAJUĆA
OPĆINSKOG VIJEĆA

Mahira Brkić

Strategija objavljena na oglasnoj tabli Općine Vareš _____ 2021. godine.

OPĆINSKI NAČELNIK

Zdravko Marošević

Obrazloženje

Strategije razvoja lokalnih cesta općine Vareš za period 2021. do 2031. godine

Pravni osnov za donošenje strategije razvoja lokalnih cesta općine Vareš za period 2021. do 2031. 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 i ulica iznosi **6.458.000,00** KM za period od 10 godina a obezbjeđuju se većim dijelom dijelom iz općinskog budžeta iz sredstava namijenjenih za „Učešće u zajedničkim projektima i izrada projektne dokumentacije. Realizacija Strategije se planira (kanton,FBiH, BiH) kao i drugih finansijera.

Realizacija Strategije zahtijeva planiranje sredstava u budžetu narednih 10 godine na gore pomenutoj ili nekoj drugoj poziciji u planiranom ili većem obimu

U prošlomom periodu 2011 do 2021. godina realizacija strategije za taj period od 10 godina je izgledao ovako

AKCIONI PLAN ZA LOKALNE CESTE za period 2011-2021

Izgradnja i rekonstrukcija lokalnih puteva:

R.b	NAZIV LOKALNOG PUTA	Planirano za period 2011-2021		Realizovano u periodu 2011-2020	
		dužina dionice (km)	Potrebna finansijska sredstva (KM)	dužina dionice (km)	vrijednost (KM)
1.	PAJTOV HAN-BUDOŽELJE	3,70	400.000,00	2,7	312.436,70
2.	ŠIMIN POTOK-OČEVIJA-MIŽNOVIĆI-LIGATIĆI-dionica (Lovački-Očevija-Mižnovići)	11,00	1.800.000,00	7,38	859.833,92
3.	ZABREZJE-SUHODOL	3,0	330.000,00		
4.	STRICA-ZARUĐE	0,697	91.512,00	1,180	165.858,47
5.	POGAR-DUBOŠTICA	10,00	1.350.000,00	0,20	23.645,70
6.	KRIŽ-SASTAVCI-D.BOROVICA-G.BOROVICA	11,00	1.200.000,00	6,70	489.810,26
7.	DAŠTANSKO-VIŠNJIĆI	2,285	373.793,00	2,285	221.083,22
8.	STRIJEŽEVO-KOKOŠČIĆI	3,60	330.000,00	3,60	455.227,03
9..	LUKE-KADARIĆI	4,50	683.254,02		
10.	STUDENAC-ZUBETA-RAVNE	0,980	74.000,00	0,620	81.273,88

11.	PODTISOVCI - MLAKVE- DIKNJIĆI	2,80	535.488,50		
12.	PODTISOVCI- BIJELO BORJE-MIR	3,72	670.000,00		
13.	PODKADARIĆI- OKRUGLICA	5,18	854.306,50		
	UKUPNO	62,462	8.692.354,02	24.665	2.609.169,20
	UKUPNO(%)	100	100		
	Ukupno 2011- 2020.	24,665 km(39,49%)			

Iz naprijed navedenog može se zaključiti da je u periodu 2011-2020, urađeno 24,665 km lokalnih puteva od planiranih 62,462 km što iznosi 39,49 % realizacije strategije

Razlog velikog smanjenja obima realizacije Strategije u odnosu planirani obim su što u 2015.i,2018. godini nije bilo investicija u lokalnu putnu mrežu te manjeg obima u 2016., 2017. 2019. i 2020. godini od planiranog,

Za bolju realizaciju Strategije potrebna je znatno veća pomoć od viših nivoa vlasti kao i drugih izvora.

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

PREDLAGAČ
OPĆINSKI NAČELNIK

Zdravko Marošević