

1. BiH kongres o cestama

-zaključci-

Tokom 1. BiH kongresa o cestama (27. i 28. septembar 2007 god.) u kongresnom centru hotela Holiday Inn u Sarajevu prezentirani su različiti aspekti cesta i cestovne mreže (planiranje, projektovanje, građenje, upravljanje, sigurnost, finansiranje i zaštita okoliša) u Bosni i Hercegovini, u susjednim državama i Evropi.

Na ovom skupu, koji je imao međunarodni karakter, učestvovalo je 570 učesnika iz BiH, Španije, Mađarske, Njemačke, Austrije, Hrvatske, Slovenije, Srbije, Turske, Velike Britanije i Nizozemske. Na Kongresu su prezentirana 84 rada, a u Zborniku su objavljena ukupno 142 rada.

Na osnovu svih referata objavljenih u Zborniku i prezentiranih na Kongresu, na osnovu diskusija u sesijama, te izvještaja voditelja sesija, zaključuje se slijedeće:

1. Strategija razvoja cestovnog transportnog sistema

- Prvi zaključak radne grupe „Strategija razvoja cestovnog transportnog sistema“ upućuje da je razvoj cesta visokog nivoa usluga važan uslov brže državne i međunarodne integracije BiH i stvaranje ambijenta za brži društveno ekonomski i prostorni razvoj.
- BiH u što kraćem roku treba da donese strategiju razvoja cesta visokog ranga.
- Neophodno je razviti upravljačke instrumente koji se odnose na: formiranje baze podataka, izradu planova, programa i strategija, formiranje institucije za upravljanje cestama visokog ranga i obezbjeđenje izvornih sredstva (iz cijene goriva) za finansiranje ovih cesta.
- Neophodan je brži razvoj naučno istraživačkog rada i edukacije kadrova u oblasti cestovne transportne infrastrukture.

2. Studije i projektovanje

a) Studije

- Problematika iz tematike studija i projektovanja – dio studije, tretirana je na visokom stručnom nivou. U nekim referatima su pruženi odgovarajući metodološki doprinosi, značajni za široku lepezu stručnjaka koji se bave studijama i projektovanjem cesta, a koji se odnose na:
 - preispitivanje i utvrđivanje kapaciteta dvotračnih vangradskih cesta,
 - metod odabira optimalne raskrsnice,

- definisanje odgovarajuće metodologije u izradi saobraćajnih studija kod scenarija izgradnje cesta u etapama-dionicama,
- preispitivanje prednosti kružnih raskrsnica nad semaforiziranim raskrsnicama u slučaju BiH.

b) Geologija

- Radovi iz tematike studija i projektovanja – dio geologija, obradili su većinu aktualnih tema, sa izuzetkom osiguranja i zaštite škarpi zasjeka i usjeka. S obzirom na nepovoljnu konfiguraciju terena na koridoru Vc, od posebnog značaja će biti osiguranje zasjeka i usjeka i rješavanje klizišta. Na slijedećem kongresu o cestama trebalo bi ovaj problem izdvoji kao posebnu tematsku oblast.

c) Projektovanje

- Prikazani radovi jasno ukazuju na značajan problem nedostatka naučnog i istraživačkog rada u oblasti saobraćaja i cesta u Bosni i Hercegovini, kao i kašnjenje domaće inženjerske prakse za modernim trendovima.
- Preporučuje se započinjanje većih aktivnosti na uspostavljanju odgovarajućih kapaciteta za naučni i istraživački rad u sektoru cesta, čiju bi bazu predstavljale današnje obrazovne ustanove (fakulteti) i instituti.
- Potrebna je značajna podrška cestovne privrede i upravljača cestama, kao grupe korisnika koja bi najviše i trebalo da bude zainteresovana za unapređenje svog rada i poboljšanje stanja cestovne mreže.
- Kod projektovanja i izgradnje nove cestovne infrastrukture neophodna je veća koordinacija rada projekatara i izvođača radova sa predstavnicima lokalnih zajednica.
- Neophodno je nastaviti dalje aktivnosti na realizaciji autoceste u koridoru Vc.

d) Objekti

- Potrebno je da institucije države BiH u najkraćem mogućem roku otpočnu sa harmonizacijom i adaptacijom evropskih tehničkih standarda, kako bi se oni mogli primjenjivati u široj inženjerskoj praksi.
- Ovo se naročito odnosi na grupu normi Eurocode (EN 1990 do EN 1999), za čiju primjenu je potrebno izraditi Nacionalni dokument za primjenu (NAD – National Application Document). Nije dovoljno usvajati po automatičnosti te standarde kao nacionalne u izvornom engleskom jeziku, bez bilo kakve adaptacije na naše uslove (ovo se naročito odnosi na prirodna dejstva, kao što su vjetar, snijeg, potres i dr.).

- Kako bi što spremnije počeli koristiti standardi i norme tzv. nove generacije, potrebno je organizirati intenzivne kurseve edukativnog karaktera od strane provjerenih naučnih i visoko stručnih institucija i pojedinaca. U suprotnom ta primjena može postati stvar specijalista što nije dobro za širu inženjersku praksu.
- 1. BiH kongres o cestama, iako prvi u nazivu, nedvojbeno je pokazao, da je potrebna češća razmjena saznanja i iskustava sa stručnjacima iz evropskih zemalja, sa kojima smo tradicionalno vezani, naročito na poslovima planiranja, projektovanja i građenja modernih i skupih građevina iz oblasti saobraćajne infrastrukture, kao što su veći tuneli i mostovi. Ovo je izuzetno bitno kako sa stanovišta menadžmenta izgradnje i korištenja takvih građevina, tako i sa tehničko-sigurnosnog, ekološkog i estetskog stanovišta.

3. Finansiranje, građenje i održavanje cestovne infrastrukture

- Uspješno finansiranje, građenje i održavanje cestovne infrastrukture zahtijeva integrirane državne planove razvoja cestovne mreže, postojanje regulatornog okvira, državnih institucija i održivih izvora finansiranja.
- Gradnja autocesta nudi visoke makroekonomske, odnosno društveno-ekonomske efekte, koji često nisu praćeni i odgovarajućom tržišno-finansijskom efikasnošću projekata. Javno financiranje je nesumnjivo najprihvatljiviji način finansiranja, ako za to postoje uslovi kreditne sposobnosti države i kapacitet njenog unutarnjeg i vanjskog zaduživanja.
- Partnerstvo privatnog i javnog sektora, u kome se privlače privatni investitori, postaje, također, prihvatljiv način finansiranja. Pri tome, vlade moraju razviti atraktivan i obostrano prihvatljiv program beneficija za privatne investitore, davanje određenih garancija, unos vlastitih resursa u zajedničke projekte i dr..
- Veoma je značajno osiguranje atraktivnog makroekonomskog i poslovnog ambijenta za angažman vodećih međunarodnih finansijskih institucija u financiranja cesta (IBRD, EBRD, EIB), koje svojim prisustvom ohrabruju i privatne investitore za ulazak u različite aranžmane gradnje i eksploatacije cesta.
- U jačanju finansijskog kapaciteta vlade za finansiranje gradnje cesta, veliku ulogu ima tzv. „naftni prihod“.
- BiH treba uvesti petro-marku za gradnju autocesta u zemlji, kao značajan i stabilizirajući faktor u građenju sistema finansiranja gradnje cesta.

4. Građenje i održavanje cesta

- Uspješna izgradnja kvalitetne mreže autocesta u BiH zahtjeva pripremu, koja započinje usvajanjem strateških dokumenata Vlade BiH, a uključuje niz postupaka i procedura: od planiranja, preko projektovanja, do same gradnje.

- Autoceste su javno dobro od važnosti za državu, pa sve ove aktivnosti podliježu provjeri nadležnih državnih tijela, putem kojih se osigurava ispunjenje javnog interesa u gradnji i zaštita pojedinačnih interesa trećih osoba.
- Kod rekonstrukcije cesta preporučuje se upotreba hladne reciklaže na licu mjesta, jer pruža niz prednosti: upotreba materijala iz kolovozne konstrukcije, smanjenje negativnog uticaja na okoliš, nije potrebno pripremati i proizvoditi u kamenolonima novi material za zamijenu kolovozne konstrukcije, nisu potrebni dodatni transporti i ugrađivanje, može se izvoditi i u vremenski lošim prilikama, kraće vrijeme sanacije.
- U Bosni i Hercegovini na trasi autoceste u koridoru Vc ima oko 75 km tunela. Kako su tuneli u građevinsko-tehničkom pogledu složeni i skupi objekti, potrebno je problematiku njihove izgradnje sagledati sa svih relevantnih aspekata (istražni radovi, projektiranje, građenje, nadzor i dr.).
- Sve konstrukcije na autocestama i cestama treba da su efikasna i funkcionalna, tehnološki dosta jednostavna, vizuelno dopadljiva i okolišno uklopiva tehnička rješenja.

5. Zaštita okoliša

- Projektovanje, izvođenje i održavanje ceste, koja istovremeno zadovoljava tehničke kriterije i ima minimalne negativne utjecaje na okoliš, predstavlja izazov, s kojim se svi učesnici kojih se to tiče moraju suočiti i uspješno ga riješiti.
- Pristup "mi projektanti" i vi "okolišni stručnjaci", ili vi "javnost" vodi u začarani krug i neće dati kvalitetan rezultat.
- Zakonsku osnovu, naročito u primjeni, treba unapređivati.
- Nulto stanje okoliša (tj.njegovih komponenti) teško je odrediti - monitoring okoliša treba poboljšati i znatno bolje koordinirati.
- Uzeti u obzir "efekat razmjere" kod procjena okolišnih utjecaja.
- Procedura i rad na okolišnim aspektima projekta autoceste na koridoru Vc znatno je doprinijela podizanju svijesti javnosti o zaštiti okoliša.

6. Upravljanje cestama

- Naglašena je veoma važna uloga računarskih sistema koji služe kao podrška sveobuhvatnom sagledavanju stanja na cestama, te aplikacija koje omogućavaju pouzdano i kvalitetno upravljanje cestama i objektima na cestama.
- Prekategorizacija cesta u Bosni i Hercegovini postavlja se kao preduslov daljoj racionalnijoj izgradnji sistema za upravljanje cestama.
- Potrebno je primjenjivati savremene sisteme za upravljanje objektima i cestama, jer se njima može ostvariti efikasnije ulaganje u mrežu cesta.

- Potreban je sistemski pristup planiranju i upravljanju saobraćajem u gradskim područjima, a već razvijeni modeli mogu pomoći u pravovremenom planiranju ulaganja.

7. Bezbjednost

- Od posljedica saobraćajnih nezgoda na cestama u BiH godišnje život izgubi više od 450 ljudi, a preko 2.000 lica zadobije teške tjelesne ozljede što, pored nemjerljivih gubitaka za porodice nastradalih, prouzrokuje visoke troškove društvu u cjelini. Neprilagođene brzine su glavni uzrok nesreća na cestama.
- Evidentni su neadekvatni tehnički standardi i kapaciteti pojedinih dionica cesta, sa samo 20 km autocesta u BiH, što uz nedostatak primjene naučnih metoda u ocjeni sigurnosti dionica cesta i tunela, utiče na nivo sigurnosti na cestama u BiH.
- Nizak životni standard, uz postojeći poreski sistem i relativno nepovoljne kredite, koji ne stimulišu kupovinu novih automobila, uzrokuju da prosječna starost osobnih automobila registrovanih u BiH iznosi više od 15 godina, što takođe nepovoljno utiče na sigurnost.
- Za donošenje odluka neophodnih za poboljšanje sigurnosti na cestama u BiH, neophodan je angažman visokopozicioniranih političara ("Vijeće za sigurnost saobraćaja"), koji su u mogućnosti obezbijediti finansijsku podršku za primjenu naučnih metoda u rješavanju navedenog problema.
- Kontinuiranim provođenjem „kampanja svjesnosti”, moguće je u kratkoročnom periodu ostvariti bolje rezultate u poboljšanju sigurnosti na cestama u BiH, a efekti istih se mogu u značajnoj mjeri pojačati dosljednim sprovođenjem zakonskih odredbi.
- Neophodno je, dakle, definisati strateški okvir i pripremiti akcioni plan za poboljšanje sigurnosti na cestama u BiH, koji će podsticati programe poboljšanja cestovne infrastrukture sa aspekta sigurnosti, omogućiti povećanje broja novijih, uz istovremeno smanjenje broja tehnički neispravnih, vozila u voznom parku BiH, te unaprijediti ponašanje svih učesnika u cestovnom saobraćaju.

Predjednik UKI BiH

Prof. dr Ešref Gačanin



Sarajevo, 17.10.2007. godine