

# BiH plaća veliku cijenu zbog loših cesta

Do sredine 2003. godine Bosna i Hercegovina (BiH) je bila jedina zemlja Jugoistočne Evrope koja nije imala niti jedan kilometer savremenog autoputa.

Do danas je izgrađeno samo 20 kilometara autoputa. Ceste u BiH, uključujući i glavni grad, među najgorima su u Evropi, zastarjele, loše održavane i dotrajale, tvrde stručnjaci Evropske Unije koji su ih detaljno analizirali prije dvije godine.

Takve kritike se ne dotiču Branka Dokića, ministra prometa i komunikacija BiH u posljednje četiri godine. On se sa tim tvrdnjama ne slaže.



Ceste u BiH među najlošijima su u Evropi: zastarjele, loše održavane i dotrajale. (Foto: CIN)

On kaže da BiH nema najgore ceste u Evropi. Tvrdi da je lošije puteve vidio u Albaniji, Makedoniji i Bugarskoj.

Međutim, veliki broj stručnjaka za saobraćaj i urbanizam sa kojima su razgovarali novinari Centra za istraživačko novinarstvo (CIN) iz Sarajeva, kažu da zapanjujući nedostatak napora i novca usmjerenih ka izgradnji autoputeva ima smrtonosne i paralizirajuće efekte:

- Broj nesreća u BiH je 10 puta veći nego u ostatku Evrope: u prvih 11 mjeseci 2006. godine dogodilo se

32,219 saobraćajnih nesreća.

- 373 osoba je smrtno stradalo, a 9.129 ih je lakše ili teže povrijeđeno.
- Saobraćajne gužve povećavaju troškove poslovanja, uzrokuju zagađenje i zagorčavaju život u gradovima.
- Loše ceste povećavaju troškova transporta i ne mogu podržati daljnji rast populacije i razvoj gradova.
- Javne institucije i kompanije zadužene za održavanje cesta godišnje potroše oko 1 milion KM za sudske troškove i naknade vozačima koji su zbog loših cesta oštetili svoja vozila.

Muhamed Bublin, profesor na Građevinskom fakultetu u Sarajevu, kaže da je izgradnja modernih puteva način da se jednim udarcem riješi više problema.

## **Stručnjaci imaju viziju bolje BIH**

Stručnjaci sa kojima smo razgovarali o utjecaju modernog cestovnog sistema imaju sliku potpuno drugačije i bolje države i glavnog grada.

Prije svega, bilo bi mnogo sigurnije, kaže Ešref Gačanin, direktor IPSA, konsultantske kompanije koja pravi studije opravdanosti i nadgleda izgradnju puteva. On kaže da bi sistem od osam transverzala u Sarajevu, predložen prije više od 40 godina, ali koji je i dalje samo dobar plan na papiru, smanjio nervozu i vrijeme potrebno za kretanje kroz najveći grad u državi.

Said Jamaković, koji je posljednjih sedam godina direktor Zavoda za planiranje Kantona Sarajevo (KS), kaže da je autoput koji će povezati BiH sa ostatkom Evrope, ni manje ni više, nego odluka 'biti ili ne biti' za cijelu naciju. Izgradnja ili odustajanje od autoputa odredit će sudbinu ove države, i odgovoriće na pitanje da li će BiH ostati provincija ili će postati dio Evrope u stvarnom i simboličkom smislu.



Eksperti kažu da bi razvijenija saobraćajna infrastruktura dovela bi do rasterećenja cesta. (Foto: CIN)

To bi bio put ka 'prosperitetu i boljoj cirkulaciji saobraćaja', kaže Jamaković.

Pavo Boban, pomoćnik za ceste u federalnom Ministarstvu prometa i komunikacija, puteve opisuje kao pokretače ekonomskog razvoja.

Oni su, kaže Boban, 'prvi elementarni uvjet da bi netko došao na ovaj prostor, po bilo kojem osnovu.' Izgradnja cesta je, prema njegovom mišljenju, siguran put ka novim investicijama uslugama i poslovnim prilikama.

'Razvijenija saobraćajna infrastruktura dovela bi do rasterećenja cesta', kaže Zoran Šteger, projektant u projektantskoj kući Conex. 'Postojeće ceste ne mogu više izdržati porast prometa, odnosno dodatno opterećenje', kaže on.

'Preopterećene ceste su smrtonosne', kaže Nermin Pećanac, poslanik u Skupštini Kantona Sarajevo.

'Toliko ljudi gine da svaka novina sve svoje listove može podrediti crnoj hronici', tvrdi on. 'Nije uvijek do neprilagođene vožnje, starih vozila. Loši putevi bitno utiču na sigurnosti saobraćaja.'

Osman Lindov, profesor sa Saobraćajnog fakulteta u Sarajevu bivši je član vladinog ekspertnog tima za gradnju autocesta i brzih cesta u BiH. On kaže: 'Izgradnjom autocesta život bi bio neuporedivo sigurniji. Prije ću doći živ na autocesti. Na njoj ću napraviti manju materijalnu štetu i za državu i ljudske

živote. Gine se i na autocesti, ali daleko manje nego na cesti sa jednom trakom.'

## **Hrvatska za primjer**

Besim Mehmedić, direktor Zavoda za izgradnju KS, kaže: 'Ljudi ne shvataju da gradnja autoputeva nije samo gradnja i famozna predizborna priča u kojoj će se zaposliti dosta ljudi, već nešto mnogo više.' Hrvatska je, prema njegovim riječima, svoju modernizaciju započela izgradnjom puteva.

Stanko Kovač, je 2001. godine postavljen za predsjednika Uprave Hrvatskih autocesta. Do 2005. godine, Uprava je potrošila 2,5 milijardi eura na izgradnju 392 kilometra novih autoputeva. Ipak, kasnije te godine, Kovač je smijenjen zato što je njegova uprava probila međurok za 15 dana.

On kaže da je njegova kazna zaslužena. Autoputevi su, tvrdi on, povećali vrijednost zemljišta u Hrvatskoj, privukli investitore, pomogli turizmu i smanjili broj poginulih u saobraćajnim nesrećama. Autoputevi su, prema njegovim riječima, od ključnog značaja za izgradnju države.

**Projekat 'Stanje cesta' je urađen uz finansijsku pomoć Fonda otvoreno društvo BiH**