

Autocesta A6, Rijeka – Zagreb otvorena i puštena u promet u punom profilu

Dr. sc. Ivo Sanader, predsjednik Vlade Republike Hrvatske 22. listopada 2008. svečano je otvorio i pustio u promet Autocestu Rijeka – Zagreb u punom profilu u njezinoj ukupnoj duljini od 146,5 kilometara.

Prigodnoj svečanosti održanoj na samoj autocesti kod južnog portala tunela Tuhobić nazočili su Božidar Kalmeta, ministar mora, prometa i infrastrukture, Marina Matulović-Dropulić, ministrica zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, Božo Biškupić, ministar kulture te predstavnici graditelja, područne i lokalne samouprave uz ostale brojne uzvanike. Autocestu je blagoslovio riječki nadbiskup mons. dr. Ivan Devčić.

Izgradnjom punog profila dionica Oštrovica – Vrata (11 km) i dijela dionice Kupjak – Vrbovsko (3,6 km) dovršen je projekt izgradnje Autoceste Rijeka – Zagreb koja se gradila gotovo četiri desetljeća.

Ukupna duljina Autoceste Rijeka – Zagreb iznosi 146,5 kilometara. Izgradnja je

započela još sedamdesetih godina. Prva dionica od Orehovice do Kikovice, duljine 10,5 km otvorena je 1971. godine. Dionica od Zagreba do Karlovca, duljine 39,3 km, otvorena je 1972. godine. Naredne dionice autoceste i poluautoceste u ukupnoj duljini od 46,8 km građene su na potezu od Rijeke do Kupjaka od 1971. do 1982. i 1996./1997. godine.


Osnivanjem koncesijskog društva Autocesta Rijeka – Zagreb d.d., izgradnja Autoceste Rijeka – Zagreb, koja se odvijala u dvije faze, znatno je ubrzana.

Projekt I. faze obuhvaća izgradnju (polu)autoceste od Kupjaka do Karlovca, ukupne duljine 60,18 kilometara, a dovršen je u lipnju 2004. godine.



Projekt II. faze (IIA i IIB faza) izgradnje Autoceste Rijeka – Zagreb obuhvaća proširenje poluautoceste u autocestu punog profila, od interregionalnog čvora Bosiljevo II do čvora Kikovica, ukupne duljine 55,57 kilometara, u odnosu na 146,5 kilometara trasirane autoceste od Rijeke do Zagreba, a dovršen je u listopadu 2008.

O izuzetnoj zahtjevnosti izgradnje Autoceste Rijeka – Zagreb svjedoči podatak da je na njoj 22,1 km objekata (15 %) i 124,4 km trase (85 %). Mostova je 1,7 km, vijadukata 10,1 km, tunela 10,3 km. Ukupno je 5 mostova, 13 tunela, 24 vijadukta, 45 podvožnjaka i 26 nadvožnjaka.

Autocesta Rijeka – Zagreb sastavni je dio europskog pravca E65 te povezuje najveću i najznačajniju hrvatsku luku Rijeku sa Zagrebom i dalje na mrežu autocesta srednje i zapadne Europe. Dio je paneuropskog prometnog koridora Vb. U čvoru Bosiljevo II spaja se s Autocestom Zagreb – Split – Dubrovnik. Izgradnja Autoceste Rijeka – Zagreb pridonijet će boljoj prometnoj povezanosti sa zemljama u regiji. Time su stvoreni preduvjeti za rast trgovine, turizma, prijevoza robe i putnika što bitno utječe na gospodarstvo u cjelini. 



Otvaranje tunela Tuhobić

Počela izgradnja punog profila Istarskog ipsilona

Radovi na izgradnji punog profila svečano su započeli 6. listopada 2008. godine. Rok za dovršenje radova Faze 2A je 41 mjesec. Osim što će povećati udobnost putovanja, četvertračna autocesta značajno će povećati i razinu sigurnosti prometa.

S obzirom na brze stope rasta prometa, Bina-Istra je početkom 2007. godine, odmah po puštanju u promet zadnje dionice poluautoceste (Vodnjan – Pula), započela s radnjama koje prethode početku građenja (ugovorena je izrada glavnog projekta, tzv. Faze 2, započete su procedure ishoda građevinskih dozvola po dionicama, kao i radovi na otkupu zemljišta uz trasu te arheološka istraživanja uz trasu).

Izgradnja punog profila autoceste planirana je po fazama, kako bi cijeli posao dupliranja cestovne mreže Istarskog ipsilona bio dovršen u što je moguće kraćem roku. Odmah po izdavanju, odnosno dobivanju građevinske dozvole za pojedinu dionicu ili cestovni objekt, započinje gradnja. Tako su radovi na izgradnji punog profila počeli odmah po dobivanju pravomoćne građevinske dozvole za dionicu Vodnjan – Pula.

ZAŠTO GRADITI PUNI PROFIL ISTARSKOG IPSILONA

Rast prometa

Promet na Istarskom ipsilonu unazad desetak godina konstantno se povećavao za oko 5 % godišnje. U ljetnim mjesecima tunelom Učka prođe i do 15 tisuća vozila dnevno, a mostom Mirna čak 19 tisuća. Zbog velike gustoće i intenziteta prometa Istarski ipsilon postao je pretijesan. Jasno je da smo zbog sigurnosti prometa morali krenuti u gradnju punog profila autoceste.

Primjerice, samo na tunelu Učka promet se od 1995. do 2008. udvostručio. Očekujemo da će promet srednjoročno i dalje rasti za oko 5 % godišnje, a po procjenama Bine-Istre promet će, nakon otvaranja punog profila, dugoročno rasti oko 2-3 % godišnje.

Sigurnost

U odnosu na cestu s dvije vozne trake (poluautocestu), razina sigurnosti prometa na autocesti s poprečnim profilom s četiri vozne trake bit će znatno veća, osobito u pogledu izbjegavanja rizika od izravnog sudara. S rastom prometa rast će i navedena prednost.

Unaprjeđenje sustava naplate cestarine

Izgradnjom punog profila autoceste uvest će se i novi tarifni sustav – zatvoreni sustav naplate. Korisnik će u tom slučaju platiti samo za onoliko dužinu autoceste koliko je proputovao.

FINANCIRANJE RADOVA

Uz suglasnost Republike Hrvatske kao koncedenta, u prosincu 2007. godine, osigurana su financijska sredstva za gradnju punog profila. Bina-Istra je potpisala ugovor o sindiciranom kreditu u vrijednosti 693,5 milijuna eura s konzorcijem triju banaka: Société Générale, The Royal Bank of Scotland i Zagrebačkom bankom d.d. Tim je kreditom refinanciran postojeći obveznički i kreditni dug iz 2003. godine (sredstva za dovršenje izgradnje Faze 1) po znatno povoljnijim kamatnim stopama, te osiguran stand-by kredit u svrhu nastavka izgradnje Istarskog ipsilona (puni profil). To je jedan od najvećih iznosa odobrenih kredita jednoj privatnoj hrvatskoj tvrtki do sada.

Danas je još uvijek u uporabi otvoreni sustav naplate, tj. samo korisnici koji prolaze kroz tunel Učku i preko mosta Mirna plaćaju cestarinu za cjelokupnu cestovnu mrežu Ipsilona.

Predviđeno je i uvođenje elektroničke naplate cestarine kompatibilne s cestovnom mrežom ostalih hrvatskih koncesionara autocesta.

Održivi razvoj

Uz već postojeće ekološke karakteristike cestovne mreže Ipsilona - ugrađen sustav



odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda, zidovi za zaštitu od buke, korištenje sunčeve energije za napajanje SOS telefona i radara za mjerenje brzine, energetski učinkovit sustav ventilacije u tunelu – s izgradnjom punog profila autoceste Istarski ipsilon još će više pridonositi održivom razvoju:

EKOLOŠKA RASVJETA – sva će čvorišta imati ugrađenu ekološku rasvjetu koja osvjetljava samo beton i asfalt, ne ugrožavajući prirodni bioritam ptica i noćnih životinja, te

OPTIMIZIRANO UKLAPANJE U PROSTOR

– Istarski ipsilon još će se bolje prilagoditi sekundarnoj mreži cesta u Istri. Naime, u sklopu izgradnje punog profila, Bina-Istra će sagraditi i dvije ceste koje nisu dijelom koncesijskog područja, na kojima neće biti naplate cestarine i koje će se nakon izgradnje predati na upravljanje Hrvatskim cestama, odnosno Županijskoj upravi za ceste, a radi se o spojnoj cesti duljine 1,5 km od čvora Umag do državne ceste D200, u smjeru graničnih prijelaza Kaštel i Plovanija te spojnoj cesti od čvora Pula (Istarski Y) do Pomera (Medulina) duljine 8 km, koja bi trebala rasteretiti promet na ulasku u grad Pulu.



Obavijest o nastavku radova

PLAN GRADNJE PUNOG PROFILA

Faza 2 (udvostručenje profila) podijeljena je na dvije podfaze: 2A i 2B. Radovi 2A faze podrazumijevaju građenje onih dionica za koje se mogu koristiti postojeće lokacijske dozvole, odnosno studije utjecaja na okoliš, a 2B faza trebala bi uslijediti kad budu ishodene lokacijske dozvole, odnosno nakon što bude izrađena studija utjecaja na okoliš.


Faza 2A:

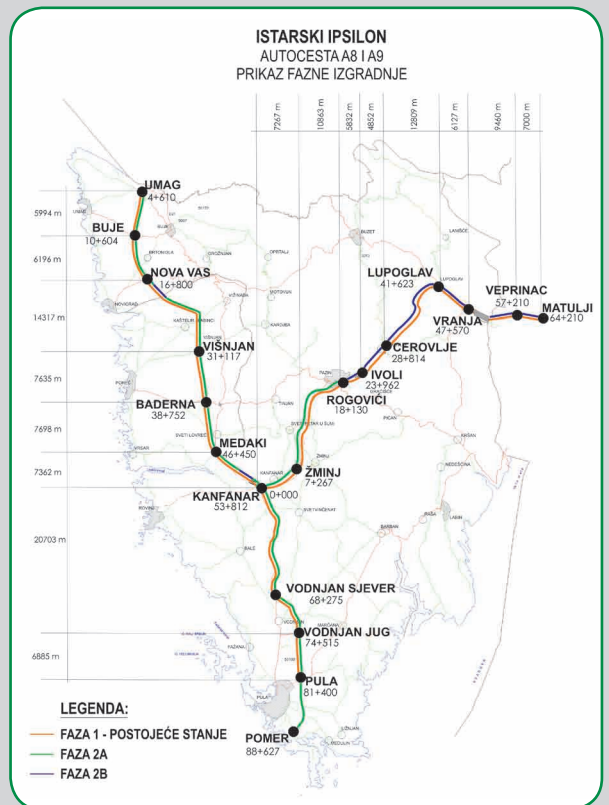
- Drugi kolnik na sljedećim dionicama:
Umag – Kanfanar, osim vijadukata Limska Draga i mosta Mirna (49,2 km)
Kanfanar – Pula uključujući i novi čvor Vodnjan sjever (27,6 km)
Kanfanar – Rogovići (18 km)

Napomena: poprečni presjek za dodatna 2 traka obuhvaća 2 traka × 3,5 m + 2,5 m zaustavnog traka.

- Uvođenje zatvorenog sustava naplate cestarine na cjelokupnoj mreži, osim na dionici Matulji – tunel Učka
- Spojna cesta južnije od Pule prema turističkim odredištima Pomer, Ližnjan, Medulin i Premantura čija je procijenjena duljina 8 km te uključuje 1 vijadukt, 4 podvožnjaka i 4 kružna toka
- Spojna cesta duljine 1,5 km od čvora Umag do državne ceste D200, u smjeru graničnih prijelaza Kaštel i Plovanija
- Treći trak na dionici između Matulja i Učke (u dužini od 2 km) zbog ubrzanja prometa usporenog teškim vozilima

Faza 2B:

- Drugi kolnik na dionici Rogovići – tunel Učka (uključujući i drugu tunelsku cijev tunela Učka) – Matulji
- Izgradnja drugog objekta vijadukta Limska Draga te mosta Mirna. 



Karta faze izgradnje punog profila Istarskog ipsilona

Autocesta A4, Zagreb – Goričan

U prometu posljednjih 1,4 km autoceste A4 i mosta Mura

Od 23. 10. 2008. godine u prometu je i posljednja dionica autoceste A4, Zagreb – Goričan, u dužini od 1,4 km, od granice Republike Mađarske do Goričana. Izgradnjom predmetne dionice povezale su se autoceste s hrvatske i mađarske strane čime se ostvarila zajednička vizija dviju država.

Na dionici od Goričana do mosta Mura izvođači radova su: Cesta Varaždin d.d. i Zagorje Tehnobeton d.d. iz Varaždina, a radove opremanja izvodio je Dalekovod d.d. iz Zagreba. Dionicu je projektirao Inženjerski projektni zavod d.d. iz Zagreba, a nadzor radova obavio je Centar za organizaciju građenja iz Zagreba. Ukupna investicijska vrijednost dionice je 50 milijuna kuna.

Kao najznačajniji objekt na toj dionici izgrađen je most Mura koji se svojim položajem nalazi i na hrvatskoj i na mađarskoj strani pa se može reći da je most spona dvaju naroda. Sporazumom između vlada Republike Hrvatske i Republike Mađarske o zajedničkoj izgradnji graničnog mosta Mura, na autocesti između Letenya i Goričana, koji je potpisan 16. prosinca 2004. godine u Budimpešti, utvrđeni su osnovni parametri i međusobni odnosi u

pripremi i realizaciji završnih graničnih dijelova autoceste te zajedničkog mosta. Radovi su započeti 2007. godine, a završeni za 15 mjeseci, 2008. godine, zajedno s priključnim dijelovima autoceste. Time je povezan hrvatski i mađarski sustav autocesta.


Most je dug 216 metara dok, s krilima upornjaka, njegova dužina iznosi 225 m. Sastoji se od dva mosta širine 15 metara između kojih je razmak 80 centimetara. Svaki most ima vlastitu konstrukciju. Projektiran je s dva kolnika u oba smjera. Svaki kolnik sastoji se od po dva vozna traka širine 3,75 metara, zaustavnog kolničkog traka iste širine te pješačke staze širine 1,5 metara.

Most su zajednički financirale hrvatska tvrtka HRVATSKE AUTOCESTE d.o.o. i mađarska tvrtka NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ Zrt. Vrijednost radova iznosila je osam milijuna eura, izvođač radova je hrvatska tvrtka Hidroelektra niskogradnja d.d., podizvođač radova i Đuro Đaković montaža d.d., a projekt za most izradila je mađarska tvrtka UVATERV Zrt.

Izgradnjom koridora Vb ostvareni su preduvjeti za kvalitetan i brz transport roba, što



će uvelike pridonijeti gospodarskom razvoju Republike Mađarske i Republike Hrvatske čime će se ostvariti bolja prometna povezanost s ostalim zemljama u regiji. Također će pridonijeti turističkom razvoju krajeva uz koridor, posebno razvoju turizma na jezeru Balaton kao jedne od glavnih turističkih destinacija u Republici Mađarskoj, i kvalitetnijoj i bržoj vezi zemalja sjeverne i srednje Europe s Jadranskim morem koje je jedna od najznačajnijih turističkih destinacija u Europi.

Ukupna dužina koridora Vb od Budimpešte do Rijeke iznosi 496,2 km, od čega se na teritoriju Republike Mađarske nalazi 232,5 km, dok se na teritoriju Republike Hrvatske nalazi 263,7 km. 

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. pokrenula je projekt rekonstrukcije NP Lučko.


Rekonstrukcija NP Lučko i izgradnja CP Demerje

Projekt, koji će biti realiziran do ljeta 2009., predviđa izgradnju CP Demerje tri kilometra prije NP Lučko iz smjera Karlovca, a bit će namijenjen bezgotovinskoj naplati cestarine dok će NP Lučko zadržati funkciju gotovinske naplate. Zona potrebne rekonstrukcije ukupne je duljine 4.557 metara. Uz postojeći kolnik autoceste (smjer Karlovac – Zagreb) predviđena je dogradnja dva vozna traka širine $2 \times 3,75$ m, zaustavni trak širine 2,50 m te bankina širine 1,50 m. Dogradnja će biti fizički odvojena od postojećeg kolnika autoceste zelenim pojasom širine 2,50 m u sklopu kojega će biti postavljena čelična distantna ograda. Plato CP Demerje sastojat će se od ukupno 10 prolaza, od čega će 2 prolaza služiti isključivo potrebama elektronske naplate cestarine (bez zaustavljanja), dok će 8 prolaza biti namijenjeno potrebama beskontaktno kartične naplate.

Postojeća NP Lučko koristit će se i nadalje za gotovinsko plaćanje cestarine, a sudionici u prometu, koji u sklopu CP Demerje obave bezgotovinsku naplatu cestarine, neometano će prometovati kroz zonu naplate Lučko i to putem dva prolaza širine 3,50 m, razmaknuta uzdignutim otokom širine 2,00 m, na kojem se trenutno nalazi naplatna kućica, a koju će biti potrebno demontirati.

Sadašnji sustav naplate na NP Lučko ima izlazni kapacitet 2.325 m.v./h. Rekonstruirana NP Lučko imat će izlazni kapacitet 1.750 m.v./h, dok će CP Demerje imati izlazni kapacitet 9.400 m.v./h.

Rekonstrukcijom NP Lučko i izgradnjom CP Demerje, izlazni kapacitet iznosit će 11.150 m.v./h što predstavlja povećanje od 4,8 puta u odnosu na sadašnje stanje.

Rekonstrukcijom NP Lučko i izgradnjom CP Demerje povećat ćemo razinu uslužnosti autoceste u smislu veće razine protočnosti vozila i udobnije vožnje, uz paralelno smanjivanje emisije štetnih plinova i buke. 



Bina-Istra d.d.

Novi pristup sigurnosti u prometu - predstavljanje "Vizije nula"

Zašto se nastavlja trend pogoršanja sigurnosti u prometu te što bi trebalo učiniti da se situacija poboljša – pitanja su na koja su odgovore pokušali dati brojni sudionici okruglog stola održanog u Puli, 2. listopada 2008. godine, u organizaciji Udruge obitelji osoba stradalih u prometu.


Na stručnom skupu o sigurnosti u prometu u Istarskoj županiji sudjelovali su predstavnici Ministarstva prometa, policije, sudstva, Saborskog odbora za promet i veze, Istarske županije i grada Pule, hrvatskih auto-škola i auto-klubova, Crvenog križa i zdravstva u Istri, kao i predstavnici Bine-Istre.

Nakon analize postojećeg stanja i poraznih statističkih podataka o sigurnosti u prometu na nacionalnoj razini, predstavljene su različite aktivnosti i mjere koje se poduzimaju u sklopu Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa, kao i pojedinačni programi koje provode auto-klubovi i Crveni križ.

Bina-Istra dala je pregled niza mjera poduzetih kako bi se povećala razina sigurnosti u prometu, te navela primjer konkretnog, mjerljivog rezultata postavljanja zvučne horizontalne signalizacije s intenzivnom retrorefleksijom na cijelom Ipsilonu koje je u 2007. godini dovelo do 50 %-tnog smanjenja prometnih nezgoda uzrokovanih opasnim pretjecanjem. Iako se na Ipsilonu u 2007. godini dogodilo tek 3,8 % prometnih nesreća od ukupnog broja nesreća na svim istarskim cestama, predstavnici Bine-Istre istakli su kako će izgradnja punog profila autoceste najviše pojedinačno utjecati na povećanje razine sigurnosti.

Predstavnici Udruge obitelji osoba stradalih u prometu zaključno su predstavili 10 koraka prema ostvarivanju cjelovitog pristupa sigurnosti u prometu, od kojih je među najzanimljivijima bilo predstavljanje norveškog modela i tzv. „Vizije nula“ kojom se teži postići nula poginulih i nula teško ozlijeđenih u cestovnom prometu. Prema



tom modelu, svaka regija, grad, pa čak i manja mjesta imaju zakonsku obvezu izraditi četverogodišnji plan sigurnosti prometa s konkretnim projektima saniranja opasnih prometnih mjesta, educiranja mladih, prevencije, smanjivanja faktora rizika i slično. Također je naglašeno kako je „Vizija nula“ nemoguće provoditi bez prepoznavanja prometne sigurnosti kao šireg društvenog problema za čije je rješavanje nužan multidisciplinarni pristup te istovremeno provođenje aktivnosti sa svim skupinama učesnika u prometu i na cjelokupnoj cestovnoj mreži. 

Autocesta A2, Zagreb – Macelj

Autocesta kao poluga razvoja gospodarstva Krapinsko-zagorske županije

Posljednjih smo godina, u ovom našem glasilu, navikli na članke o svečanom otvaranju neke nove dionice autoceste, novog tunela, novog odmorišta, novog načina naplate i sl. Autocestovna mreža u Hrvatskoj, do danas izgrađena, već je uglavnom ostvarila cilj povezivši gotovo sve dijelove zemlje.

Sada se postupno počinju sagledavati istinske prednosti ovih brzih i kvalitetnih prometnica te ubirati plodovi niza posljedičnih vrijednosti koje su se ukazale.

Svjedoci smo novog vrednovanja prostora uz autoceste te među ostalim događanjima i niza aktivnosti na izgradnji raznih novih sadržaja koji niču u tom prostoru, posebno u zoni većih pa i manjih čvorišta.

Autocesta Zagreb – Macelj očito je privukla znatan broj zainteresiranih stranih i domaćih investitora pa se, od nekad zaostalog kraja, Zagorje pomalo preoblikuje u dobro organiziranu sredinu srednjeg i jačeg poduzetništva.

Počevši od Zagreba, gdje je na početku autoceste već izgrađena i u funkciji poslov-




no-trgovačka zona Jankomir, trenutno je u izgradnji veliki Shopping City Zagreb na zapadnoj strani čvora broj 2, Zaprešić. S istočne strane urbanizmom je potvrđeno i već je u izradi lokacijska dozvola za poslovno-trgovačku zonu Bistra.

Uz sljedeći čvor broj 3, Zabok, već je u funkciji trgovački centar i poslovna zona grada Zaboka koji nadalje planira proširenje paralelne ceste od čvora Zabok do grada Zaboka dužine 3 km, kako bi se duž autoceste mogla proširiti postojeća poslovno-industrijsko-trgovačka zona.

Uz istočnu stranu čvora broj 4, Sv. Križ Začretje, otvoren je Roses Fashion Outlet s oko 70 trgovina poznatih marki, čime se dopunjuje uglavnom proizvodni sadržaj zone već izgrađene sa zapadne strane autoceste.

Uz čvor broj 5, Krapina, grad Krapina planira također poslovno-trgovačku zonu za koju je upravo dovršen urbanistički plan i provedena javna rasprava.

Dakle, poznati slogan "cesta život znači" možemo u ovom našem vremenu s pravom doraditi pa reći: autocesta život znači. 


Ustroj novog sektora u Hrvatskim autocestama d.o.o.

U Hrvatskim autocestama tijekom rujna radilo se na preustroju Sektora za građenje i Sektora za razvoj, tehničku regulativu i tehnologiju. 1. listopada 2008. formiran je novi Sektor za razvoj i projektiranje koji je nastao dijelom iz Sektora za građenje, i to Odjela za projektiranje i Sektora za razvoj, tehničku regulativu i tehnologiju. Na mjesto direktora novog Sektora, odlukom Uprave, imenovan je Miodrag Furdin, dipl. ing. građevinarstva.

Miodrag Furdin rođen 1959. u Garešnici. Diplomirao je 1985. na Fakultetu građevinarstva u Zagrebu. Radni staž započinje 1986. u poduzeću Vladimir Gortan, nakon čega 1986. prelazi u Vialdukt, gdje ostaje do 1987. Tada dolazi u Inženjerski projektni zavod u kojem je radio do 2001.

U Hrvatskim autocestama d.o.o. zaposlen je od 2001. na mjestu šefa Odjela za projektiranje. Kao šef Odjela za projektiranje bio je zadužen za projektiranje svih najvažnijih pravaca na mreži auto-



cesta građenih od 2001. do danas u Republici Hrvatskoj. 

Prvo Izvješće o održivom razvoju Autoceste Rijeka – Zagreb d.d.


U rujnu 2008., Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. objavila je prvo izvješće o održivosti i društvenoj odgovornosti. Izvješće se odnosi na ostvarene ekonomske, okolišne i društvene učinke u 2007. godini uzimajući u obzir cjelokupno djelovanje i aktivnosti Društva, a izrađeno je prema smjernicama Globalne inicijative za izvješćivanje iz 2006. godine (GRI 3).

Izvješćem o održivom razvoju Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. želi izvijestiti korisnike, partnere i širu društvenu zajednicu o postignućima na području održivosti. Radeći i ulažući u to područje, i više nego što je zakonom propisano, utječemo na povećanje standarda društvenog razvoja, zaštite okoliša te poštivanja ljudskih prava.

Osnovne odrednice Autoceste Rijeka – Za-

greb d.d. su sigurnost, ekologija, uslužnost i efikasnost, a prema njima se određuju i mjere sve strategije, planovi i ciljevi. Certificirani smo za sustav upravljanja kvalitetom prema normi ISO 9001:2000, a također i za sustav upravljanja okolišem prema normi ISO 14001:2004. Članica smo Hrvatskog poslovnog savjeta za održivi razvoj; pristupili smo Svjetskom sporazumu UN-a (Global Compact); osnovali smo Korisnički forum i izradili Korisničku povelju koja odražava potrebe i želje naših korisnika te naš odnos prema njima. Neprestano ulažemo u razvoj ljudskih potencijala, stvarajući naraštaj obrazovanih, informiranih i motiviranih ljudi koji su osnova ne samo uspjeha tvrtke nego i društva u cjelini.

Redovito pratimo napredak tvrtke u području održivog razvoja na temelju propisanih smjernica, a izvješće o aktivnostima i postignućima na tom području postat će nam praksa.

Izvješće je dostupno na našoj web stranici: www.arz.hr. 



Hrvatske autoceste d.o.o.

Zimsko održavanje i naplata autocesta

Od 1. 11. 2008. započelo je zimsko održavanje autocesta. Hrvatske autoceste prilagodile su ljudske i materijalne resurse 24-satnom režimu zimskog održavanja. Nabavljena su 3 nova teretna vozila s najmodernijom opremom za zimsko održavanje, tako da sada 19 tehničkih jedinica održavanja raspolaže voznim parkom od 98 teretnih i specijalnih vozila za čišćenje snijega.



HAC održava oko 768 km autocesta, s tim da se u prosincu otvara nova dionica od 47 km, odnosno ukupno oko 20,5 mil. m² asfaltnih površina. U najtežim uvjetima, ukoliko snježne padaline budu obilne i snijeg neprestano padao, HAC će angažirati i dodatnih 65 vozila kooperanata koji imaju svoju mehanizaciju i ljudstvo te svu opremu za čišćenje snijega.

Tijekom rujna i listopada napunjena su skladišta s oko 14 tisuća tona NaCl te 245 tona CaCl₂. HAC koristi otopinu kalcij klorida i natrij klorida koja se pokazala djelotvornom za sprečavanje nastajanja poledice i uklanjanje, odnosno otapanje, leda i snijega s kolnika, a pri temperaturama nižim od -5 °C duže se zadržava na autocesti. U slučaju izni-

mno jake i duge zime, osigurana su i dodatna financijska sredstva za još 8,3 tisuće tona NaCl te 116 tona CaCl₂.

Od Državnog hidrometeorološkog zavoda, od 1. 11. 2008., sve tehničke jedinice održavanja primaju meteorološke prognoze vremena lokalnog karaktera (8 područja duž autoceste) dva puta dnevno. Ophodarske službe 24 sata raspolažu informacijama sa 80-ak meteoroloških stanica i senzora duž trase autocesta (za mjerenje i kontrolu temperature zraka, kolnika, padalina, vidljivosti, jakosti vjetera i slično).

Podsjećamo naše korisnike da tijekom zime, u periodu od 1. 11. 2008. do 31. 3. 2009. godine, Hrvatske autoceste d.o.o. omogućuju 23,5 % popusta korisnicima ENC i SMART sezonske pretplate.

GALILEO: odabrano 11 kandidata za sljedeći krug natječaja

Europska komisija i Europska svemirska agencija su u prvom krugu natječaja za postavljanje Europskog satelitskog navigacijskog sustava Galileo, od ukupno 21 pristigle ponude, odabrale 11 industrijskih grupacija. Komisija je natječaj raspisala 1. 7. 2008. godine i u prvoj fazi natječaja zainteresirani ponuditelji su podnijeli "Zahtjev za sudjelovanje". Kandidati su u uži izbor ušli temeljem kriterija pred-selekcije i isključivanja. Pregovore s kandidatima iz užeg kruga organizirat će i voditi Europska svemirska agencija, kao ovlašteni agent natječaja, u uskoj suradnji s Europskom komisijom koja će biti potpisnik ugovora.

Europska komisija ne navodi rok potpisivanja ugovora, ali se spominjalo da je završetak planiran sredinom 2009. godine. To je kratka odgoda u odnosu na prvotno planirani rok – kraj 2008. godine.

U uži krug odabrano je 11 sljedećih kandidata:

- | | |
|----|---|
| 1. | Sistemska podrška: ThalesAleniaSpace (IT) i Logica (NL) |
| 2. | Zemaljski misijski sustav: ThalesAleniaSpace (FR) i Logica (UK) |
| 3. | Zemaljski kontrolni sustav: Astrium(UK) i grupacija G-Nav koje zastupa Lockheed Martin IS&S (UK) |
| 4. | Svemirski segment: Astrium (DE) i OHB System DE |
| 5. | Usluge lansiranja: Arianespace (FR) |
| 6. | Operacije: Nav-up grouping kojeg zastupaju Inmarsat (UK) i DLR (DE) and Telespazio (IT) |

Nove web stranice Udruge

Od osnivanja HUKA-e koncem 2003. godine primili smo brojne upite i sugestije, kako naših članica, tako i korisnika autocesta i poslovnih partnera, u vezi informacija dostupnih na web stranici naše Udruge.

Stoga smo stranicu nadopunili, obogatili kartama pojedinačnih autocestovnih pravaca s čvorištima i odmorištima te prezentirali informacije o načinima plaćanja i sustavima naplate na autocestama, unijeli novu rubriku Zakonodavstvo i dr.

Na stranicama možete pronaći i sve publikacije koje Udruga izdaje tromjesečno ili godišnje. Ukratko, pozivamo Vas da nas posjetite na staroj adresi u novom izdanju na www.huka.hr.



Direktiva o eurovinjeti – 3. izmjene

Direktiva o pristojbama koje se naplaćuju teškim teretnim vozilima za upotrebu određenih infrastruktura, skraćeno se naziva Direktiva o eurovinjeti. Prva Direktiva usvojena je 1999., a njene izmjene i dopune donesene su 2006. godine.

Direktiva omogućuje Zemljama članicama da teretnim vozilima iznad 3,5 t nosivosti naplaćuju cestarinu (u 1. Direktivi to je bilo moguće samo za kamione iznad 12 t). Cestarina, odnosno naknada za korištenje infrastrukture, može se naplaćivati na autocestama, ali i na čitavoj cestovnoj mreži (u 1. Direktivi bila je predviđena samo za autoceste). Cestarina se naplaćuje prema prijednim kilometrima.

Najveća novost Direktive iz 2006. godine je da se Zemljama članicama daje mogućnost da u cijenu cestarine uključe i vanjske troškove (zagušenje, zagađenje, buka, ugrožavanje zdravlja i okoliša i prometne nezgode). Europska komisija trebala je u roku 2 godine od donošenja 2. Direktive utvrditi metodologiju izračuna i vrednovanja takvih vanjskih troš-

kova kako bi se oni mogli ugraditi u cijenu cestarine. EK je dala svoj prijedlog, ali izvjestitelj Europskog parlamenta za reviziju Direktive ima protuprijedloge koji su mnogo stroži u pogledu internalizacije eksternih troškova.

Njegov je prijedlog da, pri izračunu cestarine za kamione, naplaćivanje troškova zaštite okoliša treba postati obavezno, dok je Komisija predlagala da to bude mogućnost. Izvjestitelj EP-a ima još nekoliko prijedloga: želi da se ukine ograničenje najvišeg iznosa takvih troškova, smatra da se troškovi emisije CO₂, troškovi prometnih nesreća i troškovi prometnih zagušenja ne smiju izostaviti pri izračunu cijene cestarine.

Procjena je da bi ovi dodatni troškovi iznosili tri do četiri posto cijene cestarine. I najzad, izvjestitelj preporuča da se sustav



vremenski ograničene cestarine ukine i zamijeni cestarinom prema prijednim kilometrima (2. Direktiva omogućuje izbor između ove dvije mogućnosti).

Imajući u vidu kompleksnost ovog pitanja te nedostatak jasne vizije EU kako će prikupljena sredstva namijeniti, oko tog pitanja slomit će se još mnoga koplja prije nego se usvoje 3. izmjene i dopune Direktive o eurovinjeti. [📄](#)

Usvojena europska Direktiva o sigurnosti cestovne infrastrukture

Vijeće ministara usvojilo je 21. listopada ove godine novu Direktivu, onu o sigurnosti cestovne infrastrukture u Europskoj uniji. Cilj ovog dokumenta je da zajamči uključivanje sigurnosti u sve faze gospodarenja, od planiranja i projektiranja do upravljanja i održavanja cestovne infrastrukture.

Razina sigurnosti na cestama EU uvelike se razlikuje od članice do članice. Štoviše, sadašnja cestovna mreža vrlo često ne zadovoljava suvremene norme sigurnosti jer je često bila projektirana za mnogo manju prometnu opterećenost od današnje. U mnogim Zemljama članicama subjekti zaduženi za izgradnju cesta moraju se suočiti s povećanim zahtjevima u pogledu sigurnosti na cestama koje su preopterećene, a sve to sa smanjenim financijskim sredstvima.

Iako je prvotni prijedlog podnesen još 2006. godine, bio je odbijen 2007. jer su zastupnici smatrali da predložene mjere ne mogu biti obvezujuće.

Direktiva i njeni aneksi tako su kompromisom postali skup smjernica i preporuka koje nisu obvezujuće za članice, ali ih one "moraju nastojati" poštovati pri upravljanju sigurnošću na cestama. Također, Direktiva se odnosi na transeuropsku cestovnu mrežu (RTE-T), a ne na sve autoceste u EU.

Direktiva definira da je uspostavljanje od-



govarajućih procedura ključno za poboljšanje sigurnosti na cestama. Usto naglašava važnost procjene utjecaja na sigurnost na cestama i revizije infrastrukturnih projekata kojima bi se detaljno pobrojali svi opasni aspekti nekog cestovnog projekta. Ističe se i važnost prometnih znakova kojima se vozače treba upozoriti na radove na cestama kao i na mjesta s većim brojem nesreća kako bi mogli prilagoditi svoj način vožnje. Naglašava

se nužnost preventivnih inspekcija sigurnosti.

Direktiva ukazuje i na važnost odmorišta jer se sprečavaju kriminalne radnje i podiže sigurnost na cestama te bi njihova izgradnja trebala biti planirana od samih početaka projekta.

Od dana stupanja Direktive na snagu Zemlje članice imat će rok od dvije godine za usklađivanje s njenim odredbama. [📄](#)

Statistički podaci

PROMET

BROJ VOZILA U PODRUČJIMA NAPLATE

Tvrtka	do kraja rujna 2008.		Ukupno
	Laka vozila (1. i 2. kategorija)	Teška vozila (3. i 4. kategorija)	
HAC	21.705.985	3.140.786	24.846.771
ARZ	11.338.841	1.378.545	12.717.386
BINA-ISTRA	3.522.187	357.024	3.879.211
AZM	4.499.532	576.313	5.075.845
UKUPNO	41.066.545	5.452.668	46.519.213

PRIHODI OD NAPLATE CESTARINE (BEZ PDV-a)

1EUR = 7,5 KN

Tvrtka	do kraja rujna 2008.		% (08/07)
	KN	EUR	
HAC	981.885.560	130.918.075	+ 3,2
ARZ	405.095.929	54.012.790	+ 18,0*
BINA-ISTRA	104.749.760	13.966.635	- 1,1**
AZM	124.769.528	16.635.936	+ 18,1***
UKUPNO	1.616.500.777	215.533.436	+ 9,5

* Razlog ovako značajnog povećanja prihoda je povećanje prometa na dionici Rijeka – Zagreb te proširenje koncesijskog područja od 01. 09. 2007. godine, a u skladu s tim i povećanje prihoda od naplate cestarine koje uključuje i most Krk i autocestu Rupa – Rijeka.

** U rujnu 2007. započeta je rekonstrukcija na županijskoj cesti Novigrad – Poreč zbog saniranja most Antenal. Stoga su svi korisnici koristili dionicu B–9 preko mosta Mirna.

*** Postotak povećanja 08/07 nije realan s obzirom da je u lipnju 2007. godine puštena u promet nova dionica Krapina – Macelj.

SIGURNOST PROMETA

Broj prometnih nezgoda:	do kraja rujna 2008.				
	HAC (780 km)	ARZ (178 km)	BINA-ISTRA (145 km)	AZM (60 km)	RH (1163 km)
- s poginulima	21	8	4	7	40
- s ozlijeđenima	193	92	17	5	307
- s materijalnom štetom	1040	341	108	90	1579
Ukupan broj nezgoda	1254	441	129	102	1926
Ukupan broj poginulih osoba u nezgodama	40	10	5	8	63



Širolina 4, 10000 Zagreb | tel: +385 1 4694 611 | fax: +385 1 4694 613
info@huka.hr | web: www.huka.hr |

žiro-račun kunski:
žiro-račun devizni:
uređivački odbor:

2360000-1101710267
2100247894

Jurica Prskalo, glavni i odgovorni urednik;
Brankica Bajić, tehnički urednik;
Darija Petrović, Branka Vine, Nikola Butić, Zrinka Jurić
Studio Domino dizajn, Hrvoje Vražić
dijapozitivni: Damir Fabijanić, scanovi: Studio Rašić
studen 2008.

grafičko oblikovanje:
fotografija na zaglavlju:
datum izdanja: