



DAVOR MIHOVIĆ, NOVI PREDsjedNIK UDRUGE



Na sjednici održanoj 17. lipnja ove godine, Skupština Hrvatske udruge koncesionara za autoceste s naplatom cestarine jednoglasno je usvojila Odluku o imenovanju Davora Mihovića novim predsjednikom Udruge.

Imenovanje je logičan slijed rotirajućeg predsjedavanja Udrugom, nakon što je BINA-ISTRI d.d istekao dvogodišnji mandat na čelu s g. Dariom Silićem.

Davor Mihović, predsjednik Uprave Hrvatskih autocesta d.o.o., preuzeo je poslovanje Udruge u razdoblju vrlo velike dinamičnosti s mnogo zacrtanih aktivnosti. Istaknuo je namjeru da se postojeća dinamičnost nastavi, a u određenim segmentima i intenzivira. Među projektima koji su aktualni ističemo projekt interoperabilnosti, pripreme za EENC, unaprjeđenja usluge za korisnike i dr.

Na navedenoj sjednici Skupštine HUKA-e također su donesene i Odluke o imenovanju Josipa Šale iz Autoceste Rijeka-Zagreb d.d. potpredsjednikom HUKA-e, Daria Silića počasnim predsjednikom HUKA-e i Slavice Grđan predstavnicom Autoceste Rijeka-Zagreb d.d. u Upravnom odboru HUKA-e.

Davor Mihović rođen je 1968. godine, po struci je diplomirani ekonomist, a diplomu Ekonomskog fakulteta u Zagrebu stekao je 1995. godine na temu iz vanjske trgovine. Prvo radno iskustvo stječe odmah po završetku srednje škole zapošljavanjem u veslačkom klubu Zagreb gdje trenira juniorski tim od 40 veslača pripremajući ih za nacionalna i međunarodna prvenstva. Nakon završenog fakulteta 1997. godine postaje prodajni predstavnik 200-tinjak maloprodajnih

dućana za tvrtku Unilever Croatia d.o.o. (od 2008. godine Prodis d.o.o.).

Od 2000. godine napreduje na mjesto pomoćnika voditelja ključnih kupaca u najvećim trgovačkim lancima u Hrvatskoj, a 2003. godine postaje voditelj ključnih kupaca te preuzima vođenje kupaca kao što su Konzum, Getro, Metro, Drogerie Markt i Mueller. Poslovni put vodio ga je kroz različite rukovodeće pozicije čime je stekao i veliko radno iskustvo u organizaciji poslovanja i rukovođenju.

Sredinom 2012. godine putem javnog natječaja zapošljava se u Hrvatskim autocestama kao direktor Sektora za naplatu cestarine, a odlukom Vlade Republike Hrvatske od 7. prosinca 2012. godine obnaša dužnost predsjednika Uprave Hrvatskih autocesta d.o.o.

Kao direktor Sektora za naplatu cestarine proveo je efikasne mjere u poslovnim procesima čiji je efekt generirao smanjenje troškova poslovanja Sektora.

U dvoipolgodisnjem mandatu predsjednika Uprave uspješno je proveo dvije faze restrukturiranja Hrvatskih autocesta. Prva faza restrukturiranja započela je odmah nakon imenovanja s osnovnim ciljem povećanja efikasnosti upravljačke funkcije i smanjivanja troškova upravljanja.

U ovu svrhu početkom 2013. godine iz Hrvatskih autocesta izdvojeni su poslovi održavanja i naplate cestarine u novu tvrtku kćer HAC ONC. U 2014. godini završena je i druga faza restrukturiranja u tvrtki matici čime su smanjeni troškovi poslovanja.

Paralelno s provođenjem restrukturiranja u mandatu gospodina Mihovića dovršeni su i neki vrlo značajni infrastrukturni projekti: izgradnja tunela Sveti Ilija, rekonstrukcija čvora Ivanja Reka i NP Zagreb istok, izgradnja i puštanje u promet novih dionica na autocesti A1 do Ploča, na A10 dionica Granica BiH-interregionalni čvor Metković te dovršetak izgradnje dionice do Lekenika na autocesti Zagreb-Sisak.

HRVATSKE AUTOCESTE d.o.o.

DIONICA SREDANCI - GRANICA BIH NA AUTOCESTI A5 BELI MANASTIR-OSIJEK-SVILAJ PUŠTENA U PROMET

Hrvatske autoceste 2. ožujka 2015. godine, pustile su u promet dionicu Sredanci - granica Bosne i Hercegovine od čvora Sredanci do čvora Svilaj. Predmetna dionica u duljini od 3,2 km nastavlja se na već izgrađenu dionicu Đakovo - Sredanci i krajnja je dionica autoceste A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj na europskom prometnom koridoru Vc, koji se pruža od Budimpešte preko Sarajeva do Ploča.

Na dionici Sredanci - granica BiH izgrađeni su slijedeći objekti:

most (Popovača), 2 nadvožnjaka (Čvor Svilaj i Zoljani), čeonni cestarski prolaz „Svilaj“, čvor „Svilaj“ i prometne površine graničnog prijelaza „Svilaj“. Čeonni cestarski prolaz „Svilaj“ ima ukupno 16 prolaza, od čega su 4 za elektronsku naplatu cestarine, a 2 su za vangabaritna vozila (po jedan prolaz za svaki smjer).

6 je ulaznih staza (od kojih je jedna staza za brzi ENC prolaz) + 1 vangabaritni prolaz i 8 izlaznih staza (od kojih također je jedna staza za brzi ENC prolaz) + 1 vangabaritni prolaz. Sve staze opremljene su ENC antenama i mogu se koristiti kao ENC prolazi.

Radove na izgradnji dionice Sredanci - Granica BiH izvodila je Poslovna udruga koju čine: Osijek-Koteks d.d. Osijek - vodeći partner i Ingra d.d. Zagreb - partner. Ukupna investicijska vrijednost radova na dionici Sredanci - Granica BiH, iznosi 188.000.000,00 kuna. Financiranje izgradnje dionice Sredanci - granica BiH osigurano je putem kredita Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i Europske investicijske banke (EIB) u kojem svaka sudjeluju sa 50%. Visina cestarine osobna vozila na dionici Osijek-Svilaj iznosi 26 kuna, a od Zagreba do Svilaja iznosi 81 kunu.



DIONICA BUŠEVEC-LEKENIK NA AUTOCESTI A11 ZAGREB-SISAK PUŠTENA U PROMET

Hrvatske autoceste pustile su u promet 22. travnja 2015. godine dionicu Buševac-Lekenik na autocesti A11 Zagreb-Sisak. Puštanju dionice u promet nazočio je i predsjednik Vlade Republike Hrvatske Zoran Milanović. Uz predsjednika Vlade bio je i ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić.

Dionica Buševac-Lekenik ukupne duljine 11,2 km nastavlja se na dionicu Velika Gorica jug – Buševac (9,0 km) koja je puštena u promet 2009. godine.

Izgradnja dionice Buševac-Lekenik započela je 2010. godine.

Na ovoj dionici izgrađeno je 20 objekata, od toga 2 mosta, 1 prolaz za životinje, 1 vijadukt, 1 ekodukt (prijelaz za životinje), 1 putni prolaz, 6 putnih prijelaza i 8 propusta.

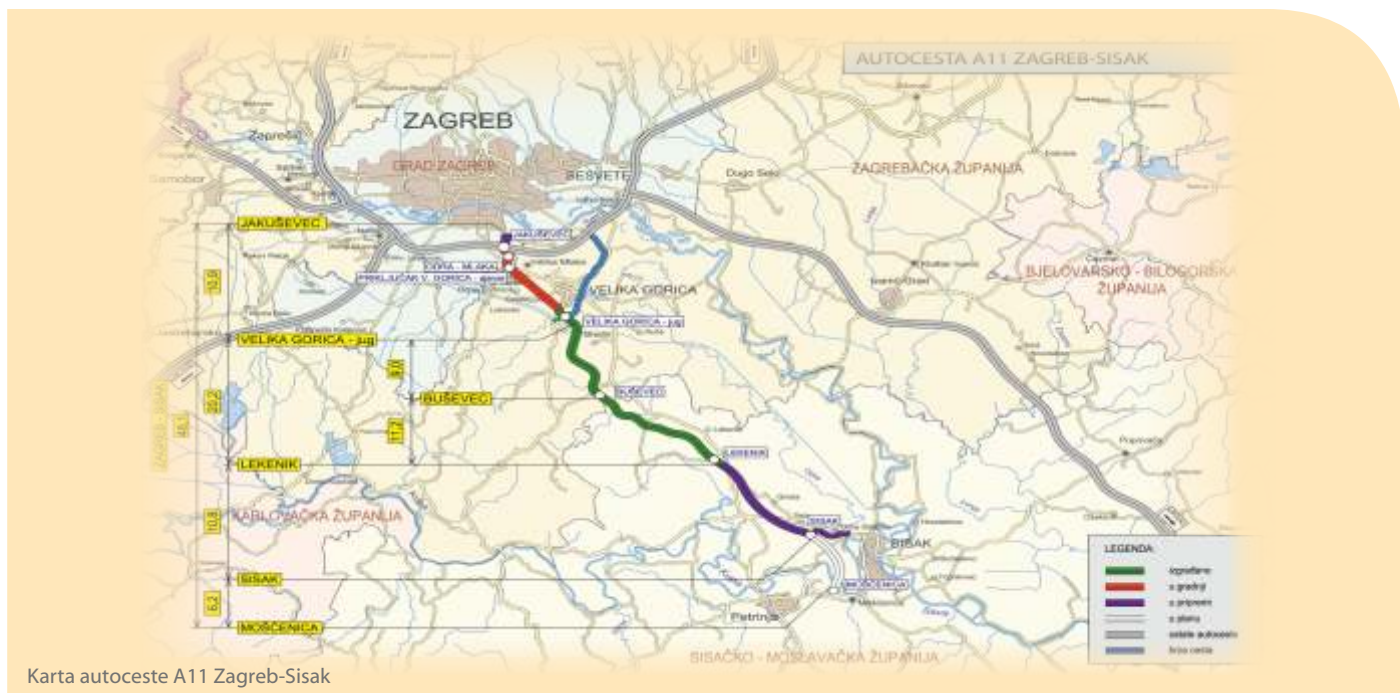
Također su izgrađeni i čvor Lekenik s pripadajućim nadvožnjakom, cestarski prolaz Lekenik i projektom planiran prateći uslužni objekt Peščenica.

Radove na izgradnji dionice izvodila je Poslovna udruga koju čine: Konstruktor-inženjering d.d., Split, Hidroelektra niskogradnja d.d. Zagreb i Osijek-Koteks d.d., Osijek. Projektiranje i nadzor dionice vršio je Institut IGH d.d. Zagreb, a opremanje Dalekovod d.d. Zagreb.

Ukupna investicijska vrijednost radova na dionici Buševac-Lekenik iznosi 700 milijuna kuna (bez PDV-a), a uključuje projektiranje, izmještanje instalacija, arheologiju, izvlaštenje zemljišta, izgradnju trase i objekata te nadzor i opremanje dionice.

Završetkom ove dionice u prometu je 22 km od ukupno 48,1 km autoceste A11 Zagreb-Sisak. Također, puštanjem u promet ove dionice Buševac-Lekenik ostvaren je i spoj na autocestu A3 (Zagrebačka obilaznica) brzom cestom čvor Kosnica-čvor Velika Gorica jug, a dio od naplatne postaje Lekenik bit će povezan spojnom cestom na državnu cestu D30.

Cijena cestarine za osobno vozilo od Velike Gorice (Mraclin) do Lekenika iznosi 9 kuna.



Karta autoceste A11 Zagreb-Sisak

RADOVI NA MOSTU DRAVA

Most preko rijeke Drave najznačajniji je objekt na dionici Beli Manastir-Osijek autoceste A5 Beli Manastir-Osijek-Svilaj.

Most je projektiran kao ovješeni spregnuto čelični sklop na prijelazu preko same rijeke Drave i betonska polumontažna konstrukcija. Ukupna duljina mosta iznosi 2485 m, a glavna rasponska konstrukcija preko rijeke Drave dužine čak 420 m sastoji se od spregnute čelične grede, amirano betonskih pilona i zatega.

Nosiva čelična greda spregnuta je s armiranobetonskom kolničkom pločom. Pristupni mostovi preko lijeve i desne inundacije rijeke Drave dužine 2065 m, projektirani su kao dva odvojena mosta sa rasponima od 35 m osim u zonama upornjaka.

U sklopu izgradnje mosta izvest će se radovi na regulaciji rijeke Drave u dužini 2,5 km, regulacije rijeke Vučice i mosta preko rijeke Vučice koja protječe ispod projektiranog mosta.

Ovi radovi uključuju profiliranje korita i izgradnju dodatnih hidrotehničkih objekata.



Izgradnja mosta Drava



Na projektiranje ovog vrlo zahtjevnog građevinskog objekta utjecalo je niz elemenata u prostoru: uvjeti plovidbe i plovni profil rijeke Drave, širina inundacije rijeke Drave, korito rijeke Vučice, obrambeni nasip za zaštitu od poplave te uvjeti zaštite prirode u Dravskim ritovima.

Na obje strane mosta, baranjskoj i slavonskoj, završeni su armiranobetonski piloni oblika A i visine 75 metara. Također je završena i izrada čelične rasponske konstrukcije na koju je izlivena betonska ploča.

U tijeku su radovi na postavljanju zatega-užadi koja će nositi most.

Ukupno će biti postavljeno 40 pari užadi, po 20 pari na svakoj strani mosta.

Zatega se sastoji od zaštitne cijevi unutar koje je užad od visokovrijednog čelika, različitih dužina, a kreću se od 116 metara do 49 metara. Zatege se spajaju na vrhu pilona, a kada most bude pred samim završetkom uslijedit će i finalno zatezanje i time će u potpunosti preuzeti nosivu ulogu.

Zatege imaju i estetsku funkciju jer će mostu dati konačan izgled. Na postavljanju zatega radi stotinjak radnika. S obzirom na činjenicu da je za postavljanje jedne zatege potrebno nekoliko dana, sve zatege će biti postavljene u iduća tri mjeseca.

Planirani rok završetka svih radova na mostu je prva polovica 2016. godine.

AUTOCESTA RIJEKA-ZAGREB d.d.

MJERENJE BRZINE U TUNELU TUHOBIĆ

Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. je sredinom siječnja 2015. godine u tunelu Tuhobić (južna tunelska cijev – smjer Zagreb) instalirala kameru za mjerenje brzine i raspoznavanje registarskih oznaka s ciljem analize karakteristika prometnog toka. Kamerom su se prikupljali podaci s obje prometne trake, a podaci su prikupljeni do početka ožujka, kada je kamera deinstalirana.

Na preko 100.000 prikupljenih podataka, prosječna brzina prometnog toka u tunelu iznosila je oko 100 km/h, što je ujedno i ograničenje brzine u tunelu Tuhobić postavljeno stalnim prometnim znakom. Oko 84 % vozila kretalo se desnom (voznom) prometnom trakom, dok se 14 % vozila kretalo lijevom (pretjecajnom) prometnom trakom.

Ograničenje brzine postavljeno stalnim prometnim znakom od 100 km/h poštivalo je oko 53 % vozača, dok se njih 47% kretalo brzinom većom od 100 km/h. Obzirom da se u Republici Hrvatskoj za izmjerenu brzinu iznad 100 km/h tolerira 10 %, te da je za ceste izvan naselja prva kažnjiva kategorija od 10 do 30 km/h iznad ograničenja brzine, slijedi da su brzine (u ovom slučaju) do 100 km/h propisne, od 100 do 122 km/h nepropisne (ali i dalje nisu u zoni kažnjivih) te da su kažnjive brzine tek od 123 km/h.

Takvih vozača, koji su se kretali brzinom većom od 122 km/h bilo je oko 10%.

Međutim, kako se tunel Tuhobić nalazi na autocesti A6 između čvorišta Delnice i Kikovica, gdje su zbog vjetrova i snijega česta ograničenja prometa kako za pojedine skupne vozila, tako i za sav promet, te samim time i česta smanjenja ograničenja brzine putem svjetlosnih prometnih znakova (SPZ-a), i u tunelu je neophodno putem SPZ-a smanjivati ograničenje brzine s ciljem sprečavanja ulaska vozila u zimske uvjete ili uvjete orkansko vjetrova s brzinom neprilagođenom uvjetima na cesti.

Tipičan takav dan bio je i petak, 30. siječnja 2015. godine, kada su na dionici od Bosiljeva do Kikovice bili zimski uvjeti, a od Tuhobića do Kikovice i olujni udari vjetrova. Stoga su i ograničenja brzine u tunelu tijekom dana bila 80, 60 pa čak i 40 km/h. Međutim, i u ovim uvjetima je prosječna brzina prometnog toka iznosila čak 93 km/h, a ograničenje od 40 km/h su poštivala svega 2 vozača!

Alarmantan je podatak da je tijekom perioda prikupljanja podataka zabilježeno nekoliko brzina iznad 190 km/h, a rekorder se kretao brzinom od čak 196 km/h.

POSJET STUDENATA FAKULTETA PROMETNIH ZNANOSTI AUTOCESTI RIJEKA-ZAGREB D.D.

Zavod za cestovni promet Fakulteta prometnih znanosti na čelu s predstojnicom prof.dr.sc. Dubravkom Hozjan, dana 30. siječnja 2015. godine organizirao je terensku nastavu u sklopu koje su studenti cestovnog smjera posjetili koncesijsko područje Autoceste Rijeka-Zagreb d.d. i to: tehničku jedinicu održavanja „Delnice“ (TJO Delnice), centar kontrole prometa „Delnice“ (CKP Delnice) te Krčki most. Domaćini ispred Autoceste Rijeka-Zagreb d.d. su bili Sanjin-Velebit Pešut i Slaviša Babić.

U uvodnom govoru Sanjin-Velebit Pešut studentima je prezentirao koncesijsko područje kojim gospodari Autocesta Rijeka-Zagreb d.d., povijest izgradnje autocesta, zahtjeva održavanja i posebnosti objekata na autocesti.

U TJO „Delnice“ studente je pozdravio voditelj TJO „Delnice“ Valentin Crljenko koji je prezentirao rad tehničke jedinice, mehanizaciju kojom raspolaže TJO „Delnice“ i način rada zimske službe. Nakon toga studenti su posjetili Centar kontrole prometa gdje su im Slaviša Babić i operateri centra kontrole prometa prezentirali sustav upravljanja sigurnošću prometa i način upravljanja prometnim tokovima na dionici autoceste A6 kojom upravlja centar kontrole prometa „Delnice“. Završetkom posjeta TJO i CKP „Delnice“ nastavljen je put prema Krčkom mostu.

U tehničkoj jedinici održavanja „Most Krk“ studente je pozdravio voditelj tehničke jedinice održavanja Boris Pavković koji je studente upoznao s povijesti izgradnje Krčkog mosta te zahtjevima održavanja i upravljanja prometom koji su specifični zbog iznimno jakih udara vjetrova u zimskim periodima i značajnog volumena prometnog toka tijekom turističke sezone u ljetnim mjesecima.

Posjet Krčkom mostu, a time i terenska nastava, završena je obilaskom mosta.



Posjet studenata Fakulteta prometnih znanosti



HUKA - NOVOSTI

RADNA SKUPINA ZA SIGURNOST TUNELA

Europsko udruženje autocesta ASECAP, u okviru svog Tehničkog odbora za sigurnost i promet (COPER II), osnovalo je Radnu skupinu za sigurnost u tunelima te zatražilo imenovanje predstavnika pojedinačnih zemalja članica. Tako je osnovana radna skupina HUKA-e za sigurnost u tunelima te je predstavnikom u Radnoj skupini ASECAP-a imenovan dr.sc. Zvonimir Deković, dipl.ing.rud. iz koncesijskog društva Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o., a njegovim zamjenikom Hrvoje Perković, dipl.ing.rud. iz tvrtke Hrvatske autoceste d.o.o.

Na inicijalnom sastanku Radne skupine za sigurnost u tunelima, održanom 5. veljače 2015. godine u Parizu s osnovnom temom izmjena i dopuna predmetne Direktive 2004/54/EC, predstavnici HUKA-e sudjelovali su zajedno s predstavnicima članica iz Austrije, Danske, Francuske i Italije.

Glavni ciljevi sastanka bili su razmjena informacija te izrada službenog stajališta ASECAP-a o trenutnom procesu revizije minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele, koje će biti prezentirano europskim institucijama.

Naime, unutar Europske komisije, Opće uprave za mobilnost i promet, postoji trenutni stav o mogućem spajanju EU direktiva 2008/96/EC (sigurnost cestovne infrastrukture) i 2004/54/EC (minimalni zahtjevi za tunele). U vezi spajanja navedenih dviju direktiva, DG Move trenutno čeka završne rezultate studije o procjeni utjecaja Direktive 2004/54/EC (studiju izrađuje TRT) te se očekuje da će Komisija zauzeti stav nakon analize rezultata studije kao i ostalih unutarnjih sagledavanja u drugom kvartalu 2015. godine.

Na sastanku je razmatrano i PIARC-ovo (Svjetska cestovna udruga) mišljenje i preporuka u vezi spajanja navedenih direktiva iz kojeg proizlazi da direktive trebaju ostati odvojene, što je i stajalište ASECAP-a.

Na sastanku se raspravljalo i o postizanju sukladnosti postojećih tunela s direktivom 2004/54/EC do 30. travnja 2019. godine. Izložena je trenutna situacija u vezi primjene direktive po pojedinim zemljama članicama ASECAP-a. Proizlazi da sukladnost postojećih tunela s direktivom 2004/54/EC do 30. travnja 2019. godine ima dva temeljna pravca, a to su ishođenje potrebne dokumentacije i dozvola (pitanje izmjene postojećih dozvola) za ispunjenje sukladnosti kao i pitanje mogućnosti izvedivosti obzirom na trenutnu gospodarsku situaciju. Postavlja se pitanje hoće li uslijediti penali za neispunjenje sukladnosti do zadanog roka 30. travnja 2019. godine.

Uz navedeno, raspravljalo se o definiciji nesreće i incidenta prema članku 5.3. direktive 2004/54/EC.

Iskazala se potreba harmonizacije definicija izraza događaja (npr. nesreće, incidenti, ozljede i sl.) kao i klasifikacije događaja te vremenski rok izvještavanja o nesreći/incidentu.

Članovi HUKA-ine radne skupine za sigurnost tunela su već raspravili glavne teme te pripremili prijedlog klasifikacije događaja za sljedeći sastanak ASECAP-a.

Potrebno je istaknuti da se direktiva 2004/54/EC primjenjuje na sve tunele dužine veće od 500 m, a koji se nalaze u transeuropskoj cestovnoj mreži bilo da su u prometu (korištenju, eksploataciji), u izgradnji ili u fazi planiranja (projektiranja).

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju u potpunosti je preuzeta direktiva 2004/54/EC što je primarno naznačeno u Zakonu o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14) te Pravilniku o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele (NN 96/13).

U RH trenutno su ukupno 32 tunela u uporabi čija je dužina veća od 500 m (izvor: Odluka o imenovanju upravitelja tunelima na TEM cestama, NN 24/14) od kojih se 30 nalazi na autocestama, a dva (2) na državnim cestama.

Od 30 tunela dužine veće od 500 m koji se nalaze na autocestama, njih 27 su dvocijevni (svaka cijev služi za jednosmjerni promet) dok su tri (3) tunela jednocijevni (jedna cijev služi za dvosmjerni promet). Sva tri jednocijevna tunela nalaze se na dva infrastrukturna projekta javnog privatnog partnerstva (JPP): Autocesta Zagreb-Macelj (2 tunela, koncesionar Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o.) i Istarski ipsilon (1 tunel, koncesionar Bina Istra d.d.).



Unutrašnjost tunela Sveti Rok

2. ASECAP-OVA RADIONICA O MARKETINGU ODRŽANA U PARIZU

Nakon što je u studenom 2013. u Lisabonu organizirana prva radionica na temu marketinga među članicama ASECAP-a, dobar odaziv i aktivno sudjelovanje članica, potaknulo je organizaciju druge radionice koja se održala u veljači ove godine u Parizu. Radionica je održana u sjedištu francuskog udruženja autocesta ASFA-e uz gotovo 30-tak sudionika iz 10 različitih zemalja. Domaćini i moderatori bili su Kallistratos Dionelis, glavni tajnik ASECAP-a i Malika Seddi, iz Francuske ASFA-e, koji su kroz cijelu radionicu vodili i poticali sudionike na raspravu i razmjenu ideja i iskustva.

Teme prvog dijela radionice bile su novi pristupi u marketingu i korištenje aplikacija u cilju pružanja bolje usluge korisnicima. Prema iskustvima koje su predstavili portugalska Brisa, francuski Vinci-Autoroutes, nizozemski Westerscheldetunnel, slovenski DARS te KAPSCH, proizlazi zaključak da su nove tehnologije korisne zbog brze interakcije s korisnicima dok u pojedinim slučajevima, prekomjerna dostupnost informacija, izaziva suprotnu reakciju od očekivane. U svakom slučaju, koncesionari koji se bave naplatom cestarine, moraju kontinuirano raditi na poboljšanju i napretku svoje usluge.

Drugi dio radionice bio je posvećen odmoristima i njihovim sadržajima. Članice ASECAP-a iz Francuske, Španjolske i Italije, predstavile su svoja postignuća u pružanju bolje i kvalitetnije usluge na odmoristima duž njihovih mreža autocesta. Obzirom na aktivno sudjelovanje svih sudionika i želji za razmjenom iskustva,

2. ASECAP-ova radionica o marketingu završila je najavom iduće radionice u Rimu sljedeće godine.



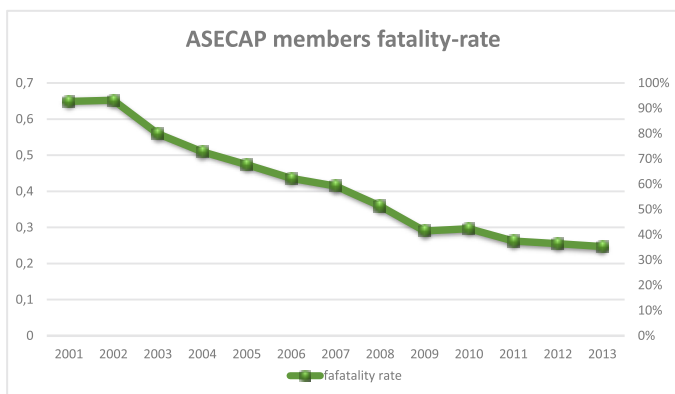
HAC ENC mobilna aplikacija - suvremeni kanal komunikacije s korisnicima

8. ASECAP-OVA KONFERENCIJA O SIGURNOSTI PROMETA NA AUTOCESTAMA

Na inicijativu ASECAP-ovog stručnog odbora za sigurnost prometa COPER II i u suradnji s austrijskim ASFINAG-om kao domaćinom događanja u Beču je 3. ožujka 2015. godine održana 8. godišnja konferencija o sigurnosti prometa na autocestama.

Konferenciju su otvorili dr. Eva-Maria Eichinger-Vill, predstavnica austrijskog Ministarstva prometa, tehnologije i inovacija i Attila Erdoghi, predstavnik EK, odjela za sigurnost prometa u Glavnoj upravi za Mobilnost (DG MOVE).

Glavni tajnik ASECAP-a Dionelis podsjetio je na odlične rezultate koje su na području povećanja sigurnosti postigle autoceste u koncesiji. Zahvaljujući kontinuiranim ulaganjima, poboljšanom upravljanju prometom, boljem održavanju autocesta stopa prometnih nesreća sa smrtno stradalima smanjena je u proteklih deset godina za 62 %.



Konferencija koja je nosila naziv Sigurnost i mobilnost na autocestama u budućnosti usredotočila se na tipičan međuzavisan trokut sigurnosti kojeg čine cesta, vozač i vozilo.

Predsjednik ASECAP-a Oyvind Halleraker je istaknuo da je u suvremenoj eri mobilnosti trokut suočen s novim izazovima, budući da je dnevni prioritet operatera autocesta kako upravljati zapaljivom mješavinom autocesta s vrlo gustim prometom, brzim automobilima i vozačima koji su bombardirani mnoštvom različitih informacija (što dovodi do rastresenosti vozača).

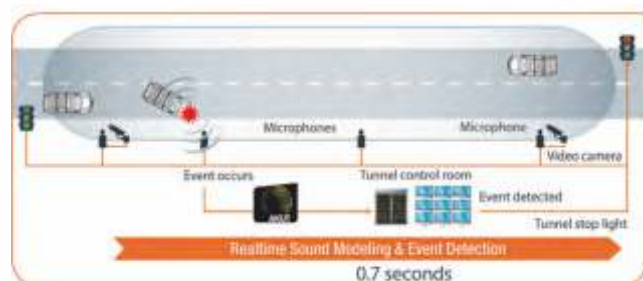
Izvršni direktor ASFINAG-a, Klaus Schierhackl, istaknuo je da je ključni ASECAP-ov instrument za postizanje višeg standarda sigurnosti korištenje tehnologija koje su primjenjive.

U suvremenom svijetu pametnih automobila, inteligentne autoceste žele postići jasan cilj: ne stvarati rastresene vozače tj. iznenađene vozače na svojim autocestama.

Autoceste su, zahvaljujući ulaganju prihoda dobivenih od cestarine, izgrađene, unaprijeđene, održavane i upravljane kako bi postigle visoku razinu sigurnosti prometa i kako bi istovremeno reakcija na određenu incidentnu situaciju trajala minimalno, a promet u što kraćem vremenu bio vraćen u prvobitno normalno stanje u slučaju nastanka neke nezgode.



TUTOR - Talijanski projekt nadzora brzine na autocestama



Projekt AKUT - detekcija anomalija zvukova u tunelu

Novost ovogodišnje konferencije je bilo sudjelovanje proizvođača automobila iz Volva i Audia koji su pokazali do koje mjere proizvođači automobila nastoje automatizirati sigurnost vožnje primjenom raznih tehnologija u samom vozilu. Predstavnik Audia Dominic Seibert izjavio je: « Znam da vozači neće rado čuti sljedeću istinu, ali 93,5 % nesreća može se pripisati ljudskom čimbeniku. » Sudjelovao je i Austrijski autoklub, koji je istaknuo da je razvoj i primjena informacijskih i interaktivnih sustava u vozilima dobra stvar, ali da je nužno izbjeći ometanje vozača mnoštvom informacija.

Na sjednici pod nazivom Kontrola sigurnosti na autocestama talijanski predstavnik iz Europske mreže prometne policije Paolo Cestra iznio je primjer dobre suradnje između talijanskog udruženja autocesta AISCAT i talijanske Prometne policije kroz proteklo desetljeće te prezentirao doprinos tehnologije u podizanju stupnja sigurnosti.

Projekt TUTOR provodi se već više godina primjenom video nadzora brzine vožnje na autocestama kao i mjerenja prosječne brzine vožnje. Giuseppe Cossiga iz Autstrade Technica prezentirao je tehnički aspekt projekta koji je na početku imao dosta oponentata koji su tražili izgovor u zaštiti osobnih podataka, ali je to ipak riješeno na dobrobit sigurnosti prometa.

Članice iz raznih zemalja održale su tehnička izlaganja s konkretnim primjerima poduzetih mjera i inovativnih rješenja u cilju povećanja sigurnosti. Naročito je bio zanimljiv projekt AKUT, austrijskog ASFINAG-a. Radi se o projektu detekcije anomalija zvukova putem mikrofona u 30 tunela u Austriji pri čemu se vrši selekcija zvukova kako bi se u realnom vremenu otkrilo incidentne situacije, požar, sudar i dr. te se u realnom vremenu otkrilo mjesto događaja i ubrzala intervencija.

Sve prezentacije dostupne su u na stanici www.asecap.com

Predsjednik ASECAP-a konferenciju je zatvorio uz sljedeće zaključke:

“Pametna vozila postala su norma u Europi, vozači su svjesniji prometnih propisa i bolje educirani, a autoceste postaju sve inteligentnije. Karika koja nedostaje da bi se postigla realna “vizija 0 prometnih nesreća” bez poginulih na autocestama je učinkovitija međusobna suradnja. Potrebni su nam hrabri i inteligentni donositelji politika koji će donijeti inteligentne odluke: osnovati Agenciju za sigurnost prometa na autocestama koja će javne institucije o privatne operatore dovesti za isti stol s istim ciljem, da se poveća razina sigurnosti prometa.”

ASECAP-ove ključne brojke o sigurnosti prometa

522 poginulih manje od 2001. do 2013.

62% manje poginulih na ASECAP-ovoj mreži autocesta od 2001. do 2013.

49 života sačuvano svake godine tijekom posljednjeg desetljeća



U BRUXELLESU ODRŽANA ASECAP-OVA KONFERENCIJA O KONCESIJAMA

ASECAP je 30. ožujka 2015. godine u Bruxellesu održao konferenciju na visokoj razini kako bi prezentirao rezultate studije o koncesijama čiju je izradu povjerio Price WaterhouseCoopers. Studija pod nazivom Procjena i budućnost autocesta s naplatom cestarine prezentira koncesijski model i njegovu primjenu i provedbu širom Europe.

Naime, početkom 2015. godine, nakon parlamentarnih izbora u EU, imenovani su novi dužnosnici raznih tijela i institucija EU, od Komisije do Generalnih uprava te novi zastupnici u EP-u. Stoga je ASECAP smatrao nužnim organizirati konferenciju koja bi pokazala da je koncesijski model učinkovit i fleksibilan model i alat za gospodarenje autocestama. Posebice je to moguće u vrijeme ekonomske krize i smanjenih proračunskih kapaciteta.

Predsjednik TEN odjela Europskog ekonomskog i socijalnog odbora, Stephane Buffetaut ukazao je na krivu predodžbu kako samo javni sektor može ostvariti velike ciljeve i investicije. Smatra da je potrebno razbiti takvu zabludu.

Koliko poznajemo koncesijski model

Na njega se nadovezao Jean Mesqui, dugogodišnji predsjedavatelj ASECAP-ovog odbora za naplatu cestarine COPER I, vrsni poznavatelj raznih modela gospodarenja autocestama diljem Europe. Ponovio je da su koncesijski ugovori dugoročni te da se radi o riziku koji koncesionar preuzima na 30-40 godina. Smatra da donositelji odluka ne poznaju model u dovoljnoj mjeri. Dodaje također da sve više ljudi u Europi ne želi plaćati cestarinu i pitaju se zašto plaćati jer bi autoceste trebale biti besplatne. Opasno je što i političari slijede takvu ideju koja je neprovediva stoga se koncesijska društva moraju snažnije zalagati za koncesijski model. Sektor autocesta s naplatom ima ogroman potencijal za razvoj, ali kroz 30-40 godina trajanja koncesije neophodno je pokazati fleksibilnost i mogućnost prilagodbe okolini koja je promjenjiva.

Pierre Delsaux, zamjenik glavnog direktora Generalne uprave za unutarnje tržište, industriju i poduzetništvo potvrdio je da je sektor koncesija izuzetno važan svim zemljama članicama, te da je savršen kada su nedostatna proračunska sredstva. Slaže se da je za uspješnost koncesijskog modela presudna pravna sigurnost i izvjesnost.



ASECAP-ova Studija o koncesijama

Rezultati i ciljevi studije

Rezultati studije pokazuju da je uloga cestovne mreže u EU vodeća. Uprkos svim naporima da se potakne druge vidove prometa cestovni promet je i dalje najkorišteniji pri prijevozu ljudi i roba u Europi: 72% putnika i 45% tereta prevozi se cestom.

Ipak, cestovna mreža još uvijek zahtijeva velika i hitna ulaganja. Dovršetak i održavanje mreže cesta od najveće je važnosti za integriranje svih dijelova Europe i poticanje ekonomskog rasta.

Autoceste su najsigurnije i najprotočnije prometnice i one mogu osigurati bolji i brži promet u usporedbi s ostalim cestama, ali su skuplje i kompliciranije za upravljanje (npr. naplaćivanje cestarine, kontrola prometa itd.). Kod tipične i „čiste“ koncesijske sheme upravljanja autocestama specijalizirani operater (koncesionar) je

zadužen za financiranje, izgradnju, održavanje i upravljanje autoceste, a zauzvrat dobiva pravo naplaćivanja cestarine korisnicima. Međutim, ovisno o nacionalnoj politici i ciljevima, razni drugi oblici financiranja isprobani su i primijenjeni širom Europe. Neki od njih pokazali su se uspješnima dok su drugi napušteni zbog neadekvatnosti (npr. shadow tolling).



Dario Silić, predsjednik HUKA-e na konferenciji o koncesijama

Više slučajeva iz studije pokazuje da nema jedinstvenog financijskog modela koji bi odgovarao svakoj situaciji već specifične okolnosti dovode do određenih načina financiranja. U kontekstu gdje se članice EU bore pronaći financijska sredstva za sve infrastrukturne projekte, gdje EU planira poduzeti veliki broj inicijativa koje bi mogle utjecati na koncesijske sheme naplate cestarine te u svjetlu prijetnji koje dolaze s ulaskom na tržište kompanija koje nisu iz EU i koje igraju po pravilima nereguliranog tržišta, cilj studije je sljedeći:

- da pojasni što je koncesijski model autocesta s naplatom,
- da razjasni pitanja vezana uz taj model kao i otvorena pitanja koja priječe razvoj cestovnih infrastrukturnih projekata,
- da istakne dobrobiti koncesijskog modela i uvjete koji mogu osigurati njihovu pravilnu primjenu u Europi.

Zaključci i preporuke

Potreba za investicijama u dovršetak cestovne infrastrukture dolazi u vrijeme smanjenih državnih izvora financiranja. Koncesijski model je snažan alternativni instrument koji može pomoći izgradnji i održavanju europskih autocesta bez korištenja državnih proračuna.

No, europski operateri autocesta žele fleksibilniji pristup ugovorima o održavanju i upravljanju (npr. povećanje cestarine, produženje trajanja koncesije itd.) kako bi se financirale nove investicije i dogradila postojeća mreža u skladu s europskim propisima.

Žele uvođenje, u okviru koncesijskog ugovora, odredbe koja bi dopustila reviziju opće sheme podjele rizika, dopustila modulaciju rizika kroz vrijeme zahvaljujući razvoju mreže i mogućnosti oslanjanja na vladine subvencije u nekim slučajevima (npr. značajan pad prometa).

Općenito, sektor koncesija za autoceste s naplatom u Europi treba više inovativnih ugovornih alata koji bi podržavali ekonomsku i financijsku ravnotežu koncesionara i privukli privatne investitore. Naročito je potrebno poboljšati zakonsku sigurnost i predvidivost koncesijskih shema, što je nezaobilazan preduvjet uključivanja privatnih investitora.

Novi koncesijski ugovori i revizija postojećih trebali bi također imati za cilj jasno identificirati slučajeve koji impliciraju ekonomski rebalans koncesijskog ugovora, olakšati povećanje cijena cestarine ili produljenje razdoblja trajanja koncesije da bi se postigao ekonomski rebalans i dopustiti uvođenje minimuma zagarantiranih prihoda. Operateri autocesta spremni su podijeliti svoja saznanja i preporuke sa svim važnim dionicima u cilju stvaranja zajedničke i usuglašene vizije ovog važnog instrumenta financiranja autocesta.

ASECAP-OVI DANI STUDIJA I INFORMACIJA LISABON 2015.

43. ASECAP-ovi dani studija i informacija održani su od 27. do 29. svibnja 2015. godine u Lisabonu. Tijekom dvodnevnog najvažnijeg godišnjeg skupa društava za autoceste razmatrana je ključna uloga autocesta s naplatom cestarine u stvaranju realističnog i održivog multimodalnog sustava.

Predsjednik ASECAP-a Oyvind Halleraker podsjetio je da usluga korištenja autoceste podrazumijeva paket raznih servisa koji čine proizvod što ga prodajemo korisnicima. Korisnik je u središtu interesa operatera za autoceste. Cilj je da korisnik ne bude zagažen informacijama, a za to je potrebna suradnja, koordinacija i dinamika između koncesionara, tijela državne uprave, vozača ali i autoindustrije. Javier Rodriguez, predsjednik Svjetskog udruženja autocesta IBTTA naglasio je da nema razvoja autocesta bez naplate cestarine.

Predstavnik Centra za ekspertizu PPP-a pri EIB-u, koji pomaže javnim institucijama da bolje provode PPP projekte, iznio je činjenicu da financiranje projekata nije problem, već je problem povrata sredstava i volje građana EU da nešto plate. Također je iznio činjenicu da od 2008. godine na ovamo, dakle od krize u EU, sve manje autocestovnih projekata se financira privatnim novcem i kroz PPP model dok su u porastu projekti koje plaćaju vlade, ali nisu značajno zainteresirane investirati u autoceste.

Predsjednik grčkog udruženja autocesta Hellastron spomenuo je tzv. Junkersov plan koji bi za EU trebao postati Marshallov plan jer je zamišljen kao fond za ceste. Bill Halkias naglasio je da bi EU trebala razmisliti i o osnivanju Banke za razvoj infrastrukturnih projekata kao što postoji u SAD-u.

Nova rješenja za putnike koji putuju na posao

Svjetska tvrtka VINCI prezentirala je primjere kombiniranja više vrsta prometa u Parizu i Madridu. Prijevoz uključuje ekspresne autobusne linije za korisnike koji putuju na posao, a udaljeni su 30-50 km od autoceste. Do određenih stanica na autocestama dolaze brzim vlakovima, metroom ili vlastitim automobilom jer na stajalištima za autobuse postoje i parkirališta, a potom presjedaju na ekspresne autobuse koji voze autocestom. U vršnim satima autobusi voze svakih 5 minuta. 80% korisnika su radni ljudi koji putuju na posao, a 20% đaci i studenti. Na 7 autocesta oko Madrida na 60 linija dnevno prometuje 2500 autobusa koji prevezu ukupno 50.000 korisnika.

Uspješne priče iz EU i SAD-a

Članovi Svjetskog udruženja autocesta IBTTA podijelili su s prisutnima neka iskustva iz SAD-a. Predstavnik prometne konzultantske tvrtke koja je radila na uvođenju cestarine prema prijednim kilometrima u Oregonu prezentirao je primjer kako je ta država uvela naplatu cestarine i kojim je argumentima razjasnila korisnicima koliko novaca već plaćaju za autoceste te da će na taj način biti oslobođeni plaćanja trošarine na benzin i da neće biti dvostrukog oporezivanja.

Vlada Oregona donijela je Zakon kojim se uvodi cestarina po cijeni od 1.5 centa po km, a od 1.7.2015. godine 5,000 dobrovoljaca instalirati će u svoja osobna vozila uređaj kojim biraju operatera koji će za njih vršiti obračun prijednih kilometara.

Uređaj obračunava prijedne kilometre i kupljeno gorivo i informaciju dostavlja privatnom operateru za obračun. Operater šalje korisniku obračun prijednih kilometara umanjen za plaćenu trošarinu na kupljeno gorivo. Vozač operateru uplaćuje cestarinu za prijedne kilometre, a operater uplaćeni iznos šalje vladi Oregonu.

Druga uspješna priča je ona iz portugalske tvrtke BRISA koja je dobila koncesiju u Northwest Parkway u Coloradu u SAD-u. Ta država je 2008.g. odlučila unaprijediti postojeći sustav naplate cestarine, a BRISA je donijela potpuno inovativna rješenja u vezi naplate, uvela free-flow sustav isključivo elektroničke naplate cestarine s učinkovitim tehnologijom očitavanja vozila, omogućila fleksibilnost i modulaciju tarifa te nove mogućnosti plaćanja, a optimizirala je i troškove održavanja. Kreiran je i novi proizvod GO PASS.

Robert Nowak, predsjednik koncesijskog društva AWSA II, prezentirao je uspješan poljski primjer autoceste A2, duge 106 km, koja je dio TEN koridora. U 4 godine pregovora (2004.-2008.) državni savjetnici ponudili su mnoštvo prijedloga povrata investicije, ali nijedan prihvatljiv bankama. Nakon godina neuspješnih pregovora, vremenska stiska dovela je do ubrzanja pregovora. Političari su imali hrabrosti revidirati podjelu rizika među partnerima, a uz jaku podršku EIB-a pregovori su trajali 3 mjeseca te je u lipnju 2009. zatvorena financijska konstrukcija. Bio je to najveći projekt čija je ukupna vrijednost iznosila cca. 1,5 milijardu EUR. Snažna opredijeljenost koncesionara i povjerenje u projekt te fleksibilnost vlade u blagoj promjeni profila rizika kao i timski rad na uspjehu projekta doveli su do toga da je projekt realiziran 6 mjeseci prije roka, u okviru zacrtanog budžeta i bez bankrota građevinskih tvrtki koje su izvodile radove.

Drugog dana ASECAP-ovog kongresa održane su brojne tehničke prezentacije s područja ITS, sigurnosti i naplate cestarine. Prikazani su inovativni načini naplate cestarine, tzv. mobility pricing, naplata naknade za mobilnost prema principu plati kako se voziš, s mnogim parametrima koji definiraju način, vrijeme, vrstu vozila, način vožnje i druge elemente koji određuju cijenu cestarine. Izlaganja su dostupna na www.asecap.com



Sjednica o akcijskim prometnim planovima EU i SAD

HUKA OBJAVILA NACIONALNO IZVJEŠĆE O AUTOCESTAMA ZA 2014. GODINU



U travnju ove godine objavljeno je novo izdanje Nacionalnog izvješća HUKA-e za 2014. godinu. Publikacija donosi godišnji pregled podataka o izgradnji autocesta, puštanju u promet novih dionica, statističke podatke o prihodima, prometu i prometnih nezgodama svih društava za autoceste te kratkoročne i dugoročne planove društava koja gospodare autocestama.

Izdanje je dostupno u tiskanom obliku te na internet stranici www.huka.hr na hrvatskom i engleskom jeziku.

Ukupna mreža autocesta u Hrvatskoj na dan 31. prosinca 2014. godine iznosila je 1.289,4 km.

Autocestama upravljaju 4 tvrtke:

- Hrvatske autoceste d.o.o. (upravljaju autocestama A1, A3, A4, A5, A10, A11 i tunel Sv. Ilija)
- BINA-ISTRAN d.d. (upravlja autocestama A8 i A9, tzv. Istarskim Y),
- Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. (upravlja autocestama A6, A7, dijelom A1 i Krčkim mostom)
- Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. (upravlja autocestom A2).



Hrvatska udruga
koncesionara za
autoceste s naplatom
cestarine



INFORMACIJE

Koturaška cesta 43
HR-10000 Zagreb

Tel.: +385 1 65 15 375
E-mail:
info@huka.hr
brankica.bajic@huka.hr

DAVOR MIHOVIĆ
predsjednik

JOSIP ŠALA
potpredsjednik

Web: www.huka.hr

IMPRESSUM

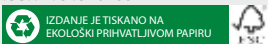
Izdavač:
HUKA

Uređivački odbor:
Davor Mihović
glavni i odgovorni urednik
Brankica Bajić
tehnička urednica

Grafičko oblikovanje:
TABITHA
OBLIKOVANJE d.o.o.
Fotografije:
Arhiva HUKA
Tisak:
EUROTISAK
Datum izdanja:
srpanj 2015.



ISSN: 1848-0233



HUKA OBJAVILA KLJUČNE BROJKE O AUTOCESTAMA ZA 2014. GODINU



Kratko, džepno izdanje s ključnim informacijama i podacima o poslovanju društava za gospodarenje autocestama u Hrvatskoj, pod nazivom Ključne brojke 2014., objavljeno je u svibnju i dostupno je na web stranicama udruge HUKA www.huka.hr/publikacije.

Podaci se odnose na razvoj mreže, naplatu cestarine, prihode, investicije, promet, sigurnost izasplesne.

STATISTIKA

BROJ VOZILA U PODRUČJIMA NAPLATE

DRUŠTVO	do konca ožujka 2014.			do konca ožujka 2015.			% 15/14
	Laka vozila (IA+I+II)	Teška vozila (III+IV)	UKUPNO	Laka vozila (IA+I+II)	Teška vozila (III+IV)	UKUPNO	
HAC	4.684.926	926.312	5.611.238	4.860.276	967.667	5.827.943	3,86
ARZ	2.461.084	364.313	2.825.397	2.484.055	381.555	2.865.610	1,42
BINA ISTRRA	1.078.182	127.847	1.206.029	1.118.436	133.792	1.252.228	3,83
AZM	914.548	150.692	1.065.240	941.639	151.002	1.092.641	2,57
UKUPNO	9.138.740	1.569.164	10.707.904	9.404.406	1.634.016	11.038.422	3,09

PRIHODI OD NAPLATE CESTARINE (bez PDV-a)

/1EUR=7,63 kn/

DRUŠTVO	do konca ožujka 2014.		do konca ožujka 2015.		% (15/14)
	KN	EUR	KN	EUR	
HAC	218.858.000,51	28.683.879,49	225.982.592,58	29.617.639,92	3,26
ARZ	77.613.727,43	10.172.179,22	80.219.019,00	10.513.632,90	3,36
BINA ISTRRA	23.791.584,00	3.118.163,04	25.273.044,00	3.312.325,56	6,23
AZM	31.362.913,51	4.110.473,59	32.154.440,95	4.214.212,44	2,52
UKUPNO	351.626.225,45	46.084.695,34	363.629.096,53	47.657.810,82	3,41

SIGURNOST PROMETA

Broj prometnih nesreća:	do konca ožujka 2015.					do konca ožujka 2014. ukupno RH	% (15/14)
	HAC	ARZ	BINA-ISTRRA	AZM	UKUPNO RH		
s poginulima	1	1	1	0	3	8	-62,50
s ozlijeđenima	29	5	1	5	40	42	-4,76
s materijalnom štetom	301	6	13	18	338	369	-8,40
Ukupan broj nezgoda	331	67	15	23	436	419	4,06
Ukupan broj poginulih	1	1	1	0	3	11	-72,73