

Hrvatske autoceste d.o.o.

Početak izgradnje mosta preko rijeke Drave na autocesti A5

Početak izgradnje mosta preko rijeke Drave na autocesti A5 obilježen je 11. srpnja 2011. Most je najznačajniji objekt na dionici Beli Manastir-Osijek autoceste A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj. Projektiran je kao ovješeni spregnuto čelični sklop na prijelazu preko same rijeke Drave i betonska polumontažna konstrukcija.

Dužina mosta iznosi 2.507 m, a glavna rasponska konstrukcija preko rijeke Drave dužine čak 420 m sastoji se od spregnute čelične grede, armirano betonskih pilona i zatega. Nosiva čelična greda spregnuta je s armiranobetonskom kolničkom pločom.


Pristupni mostovi preko lijeve i desne inundacije rijeke Drave dužine 2.087 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 3 km, regulaciji rijeke Vučice i mosta preko rijeke Vučice koja protječe ispod projektiranog mosta. Ovi radovi uključuju profiliranje korita i izgradnju dodatnih hidrotehničkih objekata.

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.

Radove na izgradnji mosta preko rijeke Drave izvodi Poslovna udruga koju čine: Viadukt d.d., Zagreb-vodeći partner; Osijek-Koteks d.d., Osijek; Konstruktor-inženjering d.d., Split; Skladgradnja-Grup d.o.o., Imotski i Hidroelektra niskogradnja d.d. Zagreb.

Ugovorena vrijednost radova iznosi 949.386.067,65 kuna bez PDV-a s rokom izvođenja od 30 mjeseci. Financiranje izgradnje mosta je osigurano putem kredita KfW banke. 



Početak radova na dionici Sredanci - granica Bosna i Hercegovina autoceste A5

Početak radova na dionici Sredanci - granica Bosna i Hercegovina autoceste A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj svečano je obilježen 4. rujna 2011. godine.


Dionica Sredanci - granica Bosna i Hercegovina krajnja je dionica autoceste A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj i sastavni je dio europskog prometnog koridora Vc od Budimpešte preko Sarajeva do Ploča. Predmetna dionica dužine je 3,2 km i nastavlja se na već izgrađenu dionicu Đakovo - Sredanci.

Na dionici Sredanci - granica Bosne i Hercegovine predviđena je izgradnja sljedećih objekata:

- most (Popovača),
- 2 nadožnjaka (Čvor Svilaj i Zoljani),
- čeonni cestarinski prolaz „Svilaj”,
- čvor „Svilaj” kojim se autocesta spaja na županijsku cestu Ž4210 i omogućuje vezu s naseljima Svilaj, Zoljani i Prnjavor i
- granični prijelaz „Svilaj”.

Radove na izgradnji dionice Sredanci - Granica BiH izvodi 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 186.935.756,57 HRK s rokom izvođenja radova od 2 godine (protuvrijednost tog ugovora iznosi 25.216.322,02 EUR). 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 %.


Trenutno se izvode radovi na izradi nasipa trase dionice i zemljani radovi na rampama putnog prijelaza Zoljani, a u pripremi je i rekonstrukcija dalekovoda Stružani-Zoljani. 

Hrvatske autoceste d.o.o.

Potpisivanje Ugovora o zajmu za „Projekt dovršetka koridora Vc“

Hrvatske autoceste d.o.o. su 15.09.2011. godine potpisale Ugovor o zajmu s Europskom investicijskom bankom (EIB) u iznosu od 60.000.000,00 EUR-a. Sredstva zajma koristit će se namjenski za financiranje 50 % vrijednosti Projekta dovršetka koridora Vc, koji se sastoji od izgradnje hrvatskog dijela mreže autocesta u dužini od 12,5 km uz sjevernu i

južnu granicu s Bosnom i Hercegovinom, i to :
1) Sjeverna dionica, 3,5 km – od čvora Sredanci do Svilaja (granica Bosne i Hercegovine), uključujući most preko rijeke Save;
2) Južna dionica, 9 km – od čvora Ploče do granice Bosne i Hercegovine, uključujući granični prijelaz Metković.
Zajam se ugovara na rok od 25 godina s po-

čekom od 5 godina uz promjenjivu kamatnu stopu temeljenu na šestomjesečnom EURIBOR-u, uvećanom za maržu EIB-a. Ostatak sredstava za financiranje Projekta dovršetka Vc koridora osigurano je putem kredita od Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i iz sredstava Hrvatskih autocesta d.o.o. 

Autocesta Zagreb - Macelj d.o.o.

Strateška karta buke

Porastom broja vozila na cestama povezan je i porast prometne buke.

U cilju poboljšanja stanja donesen je Zakon o zaštiti okoliša i Zakon o zaštiti od buke (isti su usklađeni sa zakonodavstvom Europske Unije), kojima je dana obveza kontinuiranog praćenja zagađenja bukom, provedba mjera sprečavanja i smanjenja razine buke, uz istodobno poboljšanje utjecaja na okoliš.

Zaštita od buke na autocesti

Zakonska regulativa:

- Zakon o zaštiti od buke (NN 30/09)
- Pravilnik o načinu izrade i sadržaja akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (NN 75/09)
- Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave (NN 145/04)
- Zakon o prostornom uređenju i gradnji (NN 76/07, bitni zahtjevi za građevinu)
- Zakon o zaštiti okoliša (NN 110/07)

Izgrađenost dionica autoceste (59,3 km):

- Dionica Jankomir - Zaprešić (7,4 km)
- istočni kolnik 1980. godine
- zapadni kolnik 2006. godine
- Dionica Zaprešić - Zabok (17 km) 1991. godine

- Dionica Zabok - Začretje (12,7 km) 1996. godine
- Dionica Začretje - Krapina (5 km) 1996. godine
- Dionica Krapina - Đurmanec (9,4 km) 2007. godine
- Dionica Đurmanec - Macelj (7,8 km) 2007. godine

Koncesijsko društvo Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. (AZM) osnovano je 2003. godine te je između ostalog imala obvezu izgraditi do tada neizgrađene dionice autoceste, i to: Jankomir - Zaprešić (zapadni kolnik), Krapina - Đurmanec i Đurmanec - Macelj. Navedene dionice projektirane su, a kasnije i izgrađene u razdoblju od 2004. do 2007. godine sukladno svim zakonskim odrednicama, među ostalim i prije spomenutoj regulativi za zaštitu od buke.


Na prethodno izgrađenim dionicama Jankomir - Zaprešić, istočni kolnik (1980.), Zaprešić - Zabok (1991.), Zabok - Začretje (1996.) i Začretje - Krapina (1996.) nisu bile predviđene niti provedene nikakve mjere za zaštitu od buke budući da je prvi Zakon o zaštiti od buke donesen 2003. godine.

Uvažavajući zakonsku regulativu AZM je do ožujka 2011. godine napravio Stratešku

kartu buke (temeljna karta buke namijenjena cjelovitom ocjenjivanju izloženosti stanovništva buci od različitih izvora buke) za cjelovitu autocestu Zagreb - Macelj.

Nastavno na izrađenu Stratešku kartu buke u tijeku je izrada Akcijskog plana (plan izrađen radi upravljanja bukom okoliša i njezinim štetnim učincima, uključujući mjere zaštite od buke) nakon čega slijedi provedba mjera zaštite od buke - odabir sustava zaštite od buke.

Postoje veoma različita rješenja provedbe zaštite od buke, međutim zbog terenskih uvjeta (konfiguracija terena, lokacijski uvjeti, širina zemljišnog pojasa, prometno opterećenje, učinkovitost zaštite, uklapanje u okoliš, itd.) pažnja će se pridavati odabiru zvučnih barijera izgradnjom zidova za zaštitu od buke.

Zanimljivo je spomenuti da se na tržištu pojavio novi sustav za zaštitu od buke, inovativan, ekološki i hrvatski proizvod "RUCONBAR" (Rubberised Concrete Noise Barriers - betonska barijera čiji je apsorbirajući sloj izrađen od reciklirane gume), za koji smatramo da će pridonijeti povećanju zaštite okoliša i zaštite od buke, odnosno podići kvalitetu življenja i rada uz autocestu te dodatno dati doprinos daljnjem razvitku i gospodarskom napretku područja uz samu autocestu. 



Dionica Začretje - Krapina na AC Zagreb - Macelj, bez provedbe mjera zaštite od buke



Dionica Krapina - Macelj na AC Zagreb - Macelj, provedene mjere zaštite od buke

Bina-Istra d.d.

30 godina tunela

Prije 30 godina, 27. rujna 1981. godine pušten je u promet cestovni tunel kroz Učku čime se Istra prometno povezala s ostalim dijelom Hrvatske. Do tada, Istrani su do Rijeke i ostatka Hrvatske stizali zavojitom obalnom cestom preko Opatije ili starom cestom preko Učke, što je u zimskom razdoblju bio pravi izazov. Dotadašnje loše pomorske i zrakoplove veze te nedostatak željezničkog tunela dodatno su naglasili važnost cestovnog tunela kroz Učku u povezivanju Istre s ostatkom Hrvatske. Trideset godina kasnije, 27. 09. 2011. godine, prigodnom proslavom obilježeno je 30 godina puštanja u promet cestovnog tunela kroz Učku. Uz Bina-Istru i Koordinacijski odbor za izgradnju Tunela Učka, proslavi su se pridružili i predstavnici dviju županija, Istarske i Primorsko-goranske, gradova i općina te državni tajnik za infrastrukturu Tomislav Mihotić.

Početak gradnje tunela kroz Učku


Ideja o prometnom povezivanju Istre s ostatkom Hrvatske stara je više od sto godina. Prvi put je iznesena na Sjednici Zemaljskog sabora Istre 1864. godine. Gotovo sto godina kasnije, na inicijativu zastupnika iz Istre, u rujnu 1968. godine Sabor SRH usvojio je dokument o prometnoj problematiki Istre u kojem je naglašena potreba izgradnje moderne ceste kroz središnju Istru i cestovnog tunela

kroz Učku. Nedugo nakon toga, 1970. godine predstavnici Istarskih općina dogovorili su raspisivanje narodnog zajma te je osnovan Koordinacijski odbor. Zadatak Koordinacijskog odbora bio je voditi izgradnju tunela kroz Učku te upis i uplatu zajma. 1971. godine raspisan je natječaj za izgradnju tunela te su dovozom struje i vode započeli pripremni radovi. U prvoj fazi izgrađeno je tri kilometara prilaznih cesta s elementima buduće magistrale, vijadukt Vela draga i dva kraća tunela, položeno je 3,5 kilometara vodovodnih ogranaka i 30 kilometara električnih vodova. Najveći mjesečni učinak zabilježen je u ožujku 1977. godine kada je iskopano 453 metara tunelske cijevi. Tunel kroz Učku probijen je 14. svibnja 1978. godine, manje od dvije godine nakon početka radova. Tunel Učka s prilaznim cestama svečano je pušten u promet 27. rujna 1981. godine pred više od 15.000 posjetitelja.

Nastavak gradnje Istarskog ipsilona

Tunel Učka dio je autocestovnog projekta ukupne duljine 145 km. Prva faza izgradnje Istarskog Y u profilu poluautoceste završena je 2006. godine. Druga faza, odnosno dopuna do punog profila autoceste započela je 2008. godine i do sada je pušteno u promet ukupno 80 km autoceste (Kanfanar - Pula, 2010. godine i Umag - Kanfanar 2011. godine). Do konca 2011. planirano je puštanje u promet dionice Kanfanar - Rogovići (18 km).



Dogradnja dionice Pazin - Matulji do punog profila autoceste te izgradnja druge cijevi Tunela Učka planirani su za razdoblje od 2012. do 2015. godine. Bina-Istra i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture intenzivno rade kako bi nastavak radova na ovoj dionici započeo već u ljeto 2012. godine. Usvojena je studija utjecaja na okoliš i potpisan ugovor za projektiranje dionice te dupliranje Tunela Učka. Uz to, ugovoreni su projekti izmještanja instalacija te izrada eksproprijacijskih elaborata. 



Autocesta Rijeka - Zagreb d.d.


IFRIC 12 Sporazumi o koncesijskim uslugama - tumačenja

Od 1. siječnja 2010. godine u RH je u primjeni novi standard financijskog izvještavanja koji regulira pitanje koncesija - IFRIC 12. Kako je društvo Autocesta Rijeka-Zagreb d.d., sukladno odredbama Zakona o računovodstvu, obvezno pripremiti i prezentirati svoja izvješća u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja od 1. siječnja 2010. godine primijenili smo IFRIC 12. Ovim standardom definira se računovodstveni način iskazivanja ugovora o koncesijama u knjigama koncesionara, pri čemu se značajno mijenja dosadašnji način iskazivanja efekata takvih ugovora u poslovnim knjigama koncesionara. Nadalje, ovim IFRIC Tumačenjem zahtijeva se retroaktivna primjena, zbog čega je u poslovnim knjigama Društva s danom 1. siječnja 2010. godine provedena korekcija početnih stanja, a svi kumulativni efekti priznati su u prvoj godini primjene ovoga standarda, a što je uzrokovalo promjenu oblika i sadržaja financijskih izvještaja. Prema dosadašnjem računovodstvenom

prikazivanju ugovora o koncesiji u razdoblju gradnje infrastrukture u poslovnim knjigama koncesionara priznavana je materijalna ili nematerijalna imovina u iznosu troška gradnje koja je amortizirana tijekom razdoblja trajanja koncesije.

Novi računovodstveni tretman

Infrastruktura koja se Ugovorom o koncesiji prenosi na operatera (koncesionara) ne priznaje se kao nekretnina, postrojenje i oprema operatera jer se ugovornim sporazumom na operatera (koncesionara) ne prenosi pravo na kontrolu nad upotrebom infrastrukture za javne usluge, već operater (koncesionar) ima pristup infrastrukturi samo za svrhu upravljanja njome radi pružanja javne usluge. Društvo Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. osnovano je unosom prava na upravljanje koncesijom u temeljni kapital, a koje pravo se sukladno izmijenjenim IFRIC Tumačenju više ne priznaje u knjigama koncesionara. Kao posljedica izmjene računovodstvenih propisa u

segmentu tretmana ugovora o koncesiji, prestala je računovodstvena osnova za priznavanje nematerijalne imovine koja je u obliku prava unesena u temeljni kapital Društva prilikom osnivanja. Imovina koja je unesena kao pravo u društvo bit će vraćena vlasniku po isteku koncesije, te stoga sukladno IFRIC 12 Tumačenju ovo pravo uneseno u temeljni kapital ne možemo više iskazivati kao imovinu. U skladu s navedenim računovodstvenim izmjenama Društvo je pokrenulo određene aktivnosti oko pitanja iskazivanja temeljnoga kapitala. Dok se ne riješi pitanje početnog priznavanja imovine unesene u temeljni kapital sukladno IFRIC 12, ona se iskazuje kao zasebna nematerijalna imovina odvojeno od koncesijske imovine, a amortizacije ove zasebne imovine ne iskazuje se kroz račun dobiti i gubitka već direktno na teret kapitala. Imovina koju je Društvo izgradilo u koncesijskom razdoblju prema IFRIC 12 Tumačenju priznaje se po trošku gradnje uvećano za maržu. 

Autocesta Rijeka - Zagreb d.d.

Ljetni promet na Autocesti Rijeka - Zagreb

Autocesta Rijeka – Zagreb, kao dio koridora V, okosnica je hrvatske autocestovne mreže. U srpnju i kolovozu se na autocesti ostvaruje najveći promet jer najveći broj turista u Hrvatsku dolazi cestovnom infrastrukturom koja je stalnim ulaganjima i izgradnjom dosegla visoku razinu uslužnosti.

Analizom prosječnog ljetnog prometa evi-

dentno je da ovogodišnji ljetni promet bilježi dobre rezultate na svim dionicama kojima gospodari Autocesta Rijeka-Zagreb d. d., dok u analizi povijesnih rezultata tvrtke možemo reći da je ovogodišnji ljetni promet najbolji otkad postoji Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. Najveći indeks rasta u odnosu na 2010. godinu ima dionica Bosiljevo II – Rijeka.

Indikator cestovnog prometa - prosječni ljetni promet (PLDP).

PLDP (prosječni ljetni dnevni promet) za VII - VIII 2011/2010/2009/2008 godine

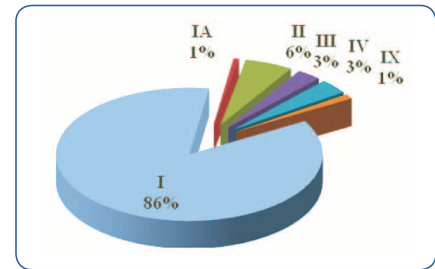
Opis	PLDP				Indeks 2/3	Indeks 2/4	Indeks 2/5
	2011	2010	2009	2008			
1	2	3	4	5	6	7	8
Zagreb - Bosiljevo II	50.736	49.578	48.650	47.890	102	104	106
Bosiljevo II - Rijeka	19.465	18.835	18.784	18.542	103	104	105
Zagreb - Rijeka	33.862	32.989	32.535	32.054	103	104	106
Rupa - Matulji	16.133	15.745	14.634	14.404	102	110	112
Most Krk	19.287	18.947	19.060	18.275	102	101	106
Ukupno	32.073	31.249	30.729	30.274	103	104	106

U analizi ljetnog prometa primjetan je rast u svim kategorijama osim III kategoriji, dok je zabilježen visoki rast IV kategorije i iznosi 12 % u odnosu na 2010. g. Kako je već navedeno na visinu ljetnog prometa utječu turistička kretanja te je stoga i najznačajniji udio I kategorije u ukupnom prometu i iznosi 86 %.

U ljetnom prometu vršni dan s najviše prolaza vozila na svim ulazima i izlazima bio je 30. 07. kad je zabilježeno 99.281 vozilo.

U razdoblju srpanj-kolovoz, dionice autoceste bile su zatvorene za sva vozila 25 sati i 43 minute i to najvećim dijelom od 16 sati i 28 minuta radi prometnih nezgo-

Udio kategorija vozila u PLDP



PLDP po kategorijama vozila za VII-VIII 2011. i 2010. godine

Kategorija vozila	PLDP		Indeks 2011/2010
	2011	2010	
1	4	5	6
I	27.484	26.823	102
IA	220	218	101
II	1.878	1.863	101
III	952	951	100
IV	1.159	1.032	112
IX	380	363	105
Ukupno	32.073	31.249	103

da. Najveći dio zatvaranja ceste radi prometne nezgode odvijao se na najprometnijoj dionici Jastrebarsko - Lučko. Uzrok ostalim zatvaranjima za autobuse na kat, kamp prikolice te motocikle bio je vjetar i to na mostu Krk u trajanju od 9 sati i 15 minuta. 📍

Izvjštavanje o društveno odgovornom poslovanju/održivosti

Opredjeljivi se za održivi razvoj i društveno odgovorno poslovanje uz pridržavanje i ispunjavanje zakonskih obveza i normi, Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. nastoji napraviti i korak više kroz sustavno razmatranje ljudskih i ekoloških aspekata poslovanja. Također, napori se poduzimaju kako bi se pomirili zahtjevi ekonomske uspješnosti s učinkom poslovanja na društvo, zajednicu i okoliš.

Dugoročna vizija koja uključuje i utjecaje na razvoj, ali i na održivost područja kroz koje prolazi oduvijek je dio plana gradnje ARZ-a. Stoga su kriteriji društveno odgovornog poslovanja ugrađeni u strategiju poslovanja čime se postiže veća otpornost na krizne trenutke, lakši pristup kapitalu te dugoročno bolje upravljanje rizicima i samim time dugoročnu održivost.

Politika razvoja ARZ-a temelji se na nekoliko osnovnih postavki:

- sigurnost prometa
- odgovorno upravljanje okolišem
- društvena odgovornost
- zaštita zdravlja i sigurnost na radu
- korisnici u centru pozornosti

- razvoj ljudskih potencijala
- naplata cestarine kao instrument održivog razvoja

U svrhu ostvarenja politike održivog razvoja, uveden je i primjenjuje se sustav upravljanja kvalitetom (ISO 9001), sustav upravljanja okolišem (ISO 14001) i sustav upravljanja zaštitom zdravlja i sigurnošću na radu (OHSAS 18001) dok je sustav upravljanja sigurnošću informacijama u pripremi.

ARZ je 2007. godine pristupila Svjetskom sporazumu UN-a (Global Compact) i od tada kao prva u branši i među prvima u Hrvatskoj općenito redovito izvještava o održivosti i društveno odgovornom poslovanju, a izvješće za 2010. godinu njihov je četvrti godišnji izvještaj. Izvršnost u poslovanju nezamisliva je bez poštivanja ljudskih i radnih prava, prava potrošača, odnosno korisnika usluga, zaštite i unaprjeđenja okoliša i dr. Društveno odgovorno poslovanje te ostvarenje poslovne ravnoteže u okviru održivog razvoja jedini su načini napredovanja i uspjeha.



Izvješće o održivom razvoju Autoceste Rijeka - Zagreb d.d. za 2010. godinu

Izvješće je široka prezentacija Društva i ostvarenih ekonomskih, okolišnih i društvenih učinaka u poslovnoj i kalendarskoj 2010. godini, a obuhvaća cjelokupni raspon djelovanja i aktivnosti poduzeća.

Izvješćem se žele pokazati postignuća te poslati poruka korisnicima, partnerima i društvenoj zajednici. Izvješće je izrađeno sukladno Smjernicama za izvještavanje o održivosti Globalne inicijative za izvještavanje (GRI). Napravljen je i kratki prikaz ispunjenja deset načela Global Compacta te se izvješće dostavlja i kao izvještaj o napredo-

vanju u primjeni i promoviranju tih načela, a koji je glavna obaveza članica.

Ekonomski učinak

Osnovne odrednice Društva su sigurnost, ekologija, uslužnost i efikasnost, a prema njima se određuju i mjere sve strategije, planovi i ciljevi. Glavni izvor prihoda Društva su prihodi od naplate cestarine. Uvedene mjere štednje postupno smanjuju rashode.

Okolišni učinak

Opći, dugoročni i stalni ciljevi upravljanja okolišem su usklađenost sa svim zakonima, provedbenim propisima i normama; smanjenje potrošnje resursa na mogući minimum; smanjenje stvaranja otpada i zagađenja zraka, voda i tla; osiguranje sigurnog i po okoliš prihvatljivog zbrinjavanja otpada; razvoj svijesti zaposlenika o potrebi zaštite okoliša;

usvajanje, kad je moguće, novih tehnologija i materijala koji omogućavaju ostvarenje navedenih ciljeva. Pri tome su najvažnije preventivne mjere, između ostalog i kontrolirani način prijevoza opasnih tvari dionicama autoceste te praćenje stanja okoliša (monitoring) koje se ostvaruje kroz nadzor rada.


Društveni učinak

Ulaganjem u razvoj ljudskih potencijala stvara se naraštaj obrazovanih, informiranih i motiviranih ljudi koji su osnova ne samo uspjeha tvrtke nego i društva u cjelini. Redovito se mjeri organizacijska klima i zadovoljstvo zaposlenika, a rezultati pokazuju da većina zaposlenika smatra da radi u dobroj tvrtki. Redovito se izdvaja novac za donacije i sponzorstva, sponzoriraju se razne sportske aktivnosti, društva i strukovna udruženja, a donacijama se pomaže financiranju

raznih djelatnosti i humanitarnih projekata.

Odgovornost za usluge

Ispitivanje i razvijanje mogućnosti primjene naplate cestarine kao alata za regulaciju prometa zajedno s ostalim zainteresiranim stranama; promocija tarifnog sustava koji bi u obzir uzeo doprinos vozila zagađenju i poticanje teretnih vozila koja koriste druge ceste da koriste autoceste, zbog sigurnosti i komfora svih te zaštite okoliša.

Uvode se poboljšanja na autocestama kojima poduzeće gospodari kako bi se podigla razina sigurnosti i udobnosti putovanja. Osnovan je i Korisnički forum i izrađena Korisnička povelja koja odražava potrebe i želje korisnika te odnos prema njima, po propisanim procedurama odgovara se na pitanja i prigovore svih korisnika. Ispitivanje zadovoljstva korisnika stalna je praksa. 

Praćenje okoliša i biološke raznolikosti na području Autoceste Rijeka - Zagreb

Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. gospodari površinom od 6.359.500 m² (u dužini 174 km). Prostor kroz koji prolazi autocesta posjeduje značajne prirodne potencijale, kao što su izražajan reljef i šumski pokrov s velikim brojem objekata zaštite prirode. Proteže se kroz tri hrvatske makroregije, te je flora i vegetacija, kao i fauna u zoni utjecaja veoma raznovrsna.

Od 2009. godine pokrenuta je znanstvena i poslovna suradnja ARZ-a sa stručnjacima s Veterinarskog, Šumarskog, Građevinskog fakulteta te Državnog zavoda za zaštitu prirode, a 2011. potpisan je i sporazum s Hrvatskim botaničkim društvom. Na taj način ostvarena je suradnja iz područja zaštite prirode i upravljanja okolišem s ciljem međusobnog zajedničkog djelovanja na istraživanju i ublažavanju utjecaja na prirodu i okoliš.

Praćenje okoliša i biološke raznolikosti

Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. u okviru mjera i programa zaštite okoliša od 2009. godine redovito provodi studije praćenja okoliša i biološke raznolikosti. Ovim studijama obuhvaćeni su tlo, vode i atmosfera te biljni i životinjski svijet.


Studija propusnosti prijelaza za životinje na

Autocesti Rijeka - Zagreb obuhvaća monitoring prelaženja životinja preko zelenog mosta Dedin i redovitu analizu stradavanja životinja na autocesti. Analizom stradavanja životinja obuhvaćene su dionice od Zagreba do čvora Bosiljevo II (A1) i od čvora Bosiljevo II do Orehovice (A6) kroz period od 15. 6. 2002. do 13. 9. 2010. godine, u kojem je zabilježeno 275 stradalih životinja. Potvrđena su očekivanja o velikom broju životinjskih vrsta koje obitavaju na područjima koja presijeca autocesta, identificirano je 16 životinjskih vrsta, od zvijeri kao što su medvjed, vuk i ris, pa srna i jelen sve do raznih vrsta ptica kao što su: škanjac, sova, fazan, labud i dr. Gledajući učestalost stradavanja na autocestama primjetne su sezonske razlike, ovisne o vrsti i lokalitetu. Nisu utvrđena posebno opasna mjesta sa signifikantno većom učestalošću gdje se događaju prometne nezgode u kojima stradavaju životinje.

Iz navedene studije proizlazi zaključak da broj stradalih životinja u prometu duž Autoceste Rijeka - Zagreb nije značajan za pojedinu populaciju, već prvenstveno predstavlja rizik sa stanovišta sigurnosti prometa. Također nameće se zaključak o relativno velikom broju jedinki divljih životinja koje obitavaju na

područjima uz autocestu, a koji je u stalnom porastu. Tome je potvrda i zamjetan porast ptica grabežljivica i velikih zvijeri (medvjed, vuk) a što se potvrđuje i kroz praćenja od strane lokalnih lovoovlaštenika.

U okviru projekta utvrđivanja biljnih vrsta od važnosti za hrvatsku floru na širem području duž Autoceste Rijeka - Zagreb, tijekom 2011. godine provedeno je florističko istraživanje svih odmorišta, u oba smjera duž Autoceste Rijeka - Zagreb (Stupnik, „orhidejski otočići“, Desinec I i II, Draganić I i II, Vukova Gorica, Ravna Gora, Lepenica, Tuhobić i Cernik - Čavle) te je detektirano 277 biljnih svojta. Od toga je 48 vrsta zakonom zaštićeno ili strogo zaštićeno kao autohtone zavičajne svojte. Osam svojta nalazi se u „Crvenoj knjizi vaskularne flore Hrvatske“. Desetak vrsta može se smatrati korovnim i potencijalno invazivnim.

Naknadno je provedeno utvrđivanje biljnih vrsta od važnosti za hrvatsku floru na širem prostoru pratećeg uslužnog objekta „Ravna Gora“. PUO Ravna Gora smješten je unutar područja Nacionalne ekološke mreže Gorski kotar, Primorje i sjeverna Lika (HR5000019). Prema nacionalnoj klasifikaciji staništa, unutar toga velikog područja iznimno su vrijedni svi stanišni tipovi travnjaka, ugroženih na europskoj i nacionalnoj razini, te cjeloviti kompleks gorskih šuma. Florističkim istraživanjem širega područja odmorišta (PUO) „Ravna Gora“ u lipnju, kolovozu i rujnu 2011. popisano je ukupno 268 biljnih svojta. Te su se vrste „provukle“ relevantnim popisima i bazama (prije svega kroz Bazu podataka hrvatske flore, Flora Croatica Database), kako bi se dobila slika svojti od važnosti za domovinsku floru koje rastu u bližoj okolici PUO „Ravna Gora“. 



Taraxacum officinale Lepenica



Orchis morio

Usvojena nova Direktiva o eurovinjeti (Directive 2011/76/EU)

12. rujna ove godine Vijeće EU prihvatilo je izmjene i dopune prijedloga Europskog Parlamenta u vezi Direktive o plaćanju cestarine za teška vozila (Direktive o eurovinjeti).

Nova Direktiva (Directive 2011/76/EU) je objavljena 14. listopada ove godine u Službenom glasniku EU (L 269), a države članice imaju dvije godine za njenu transpoziciju u nacionalna zakonodavstva.

Moduliranje cestarine

Nova Direktiva je revizija Direktive o eurovinjeti iz 1999. g. (Directive 1999/62/EC) i ima za cilj smanjenje onečišćenja okoliša zbog cestovnog teretnog prometa i bolju prometnu protočnost naplaćivanjem cestarine koja uključuje troškove onečišćenja zraka i buku (tzv. eksterni troškovi) i pomaže smanjenju prometnih gužvi. U tu svrhu, države članice mogu uz već postojeću cestarinu koja se naplaćuje kamionima za korištenje infrastrukture u cilju povrata troškova njene izgradnje, održavanja i razvoja sada primijeniti i „naplatu eksternih troškova“. Također, imaju pravo modulirati iznos cestarine na način da se u obzir uzme prometno zagušenje uz maksimalnu stopu varijacije od 175 % u vršnim razdobljima ograničenim na 5 sati dnevno.

Iznos cestarine varirat će ovisno o emisijskom razredu vozila, prijedenoj udaljenosti, lokaciji i vremenu korištenja ceste. Ova razlikovnost u naplati ima za cilj potaknuti prelazak na druge oblike prijevoza koji imaju manje negativnih utjecaja na okoliš.

Odluka je donesena bez rasprave na sastanku Vijeća općih poslova. Italija i Španjolska glasale su protiv, dok su Irska, Nizozemska i Portugal bile suzdržane.

Primjenom postojeće Direktive naplata cestarine praktički je bila ograničena na transeuropsku cestovnu mrežu, a sada ju je moguće primijeniti na sve autoceste.


Olakšice za ekološka vozila

Vozila koja udovoljavaju najstrožim emisijskim standardima bit će izuzeta od plaćanja naknade za onečišćenje okoliša na rok od četiri godine od dana primjene navedenih standarda. Tako će vozila EURO VI biti oslobođena plaćanja te naknade do 31. prosinca 2017. godine, vozila EURO V biti će oslobođena plaćanja do dana stupanja na snagu EURO VI standarda, odnosno do 31. prosinca 2013. godine. Vozila koja su još povoljnija za okoliš od onih EURO VI emisijskog razreda, to jest hibridna i električna teška vozila, oslobođena su plaćanja naknade za onečišćenje. Također,

države članice imaju pravo osloboditi plaćanja cestarine vozila ispod 12 tona ukoliko to smatraju nužnim, npr. ukoliko bi primjena cestarine prouzročila značajne nepovoljne efekte ili prekomjerne administrativne troškove. Ipak, o razlozima za takvu odluku obvezna su obavijestiti Komisiju.

Dok je u planinskim regijama pod određenim uvjetima dozvoljeno povišenje naknade za korištenje infrastrukture, naplata eksternog troška biti će umanjena za iznos tog povišenja. To se ipak neće primjenjivati za vozila koja u najvećoj mjeri onečišćuju okoliš, odnosno za vozila EURO 0, I, II i od 2015. nadalje također EURO III emisijskog razreda.

Namjena prihoda

Prihod od naplate cestarine i naplate eksternih troškova članice bi trebale, ali nisu obvezne, koristiti za prometne projekte posebice za transeuropsku prometnu mrežu. Takva namjena obavezna je kad se radi o prihodima koji su rezultat većeg iznosa naknade za korištenje infrastrukture u planinskim regijama ili prihodima koji su rezultat istovremene primjene takvog povećanja i naknade za eksterne troškove za vozila koja najviše onečišćuju okoliš. 


Naplata cestarine u Austriji i Njemačkoj moguća pomoću jednog ENC uređaja

Nova međudržavna višesistemska usluga elektroničke naplate cestarine TOLL2GO uvedena je 1. rujna ove godine. To je zajednička usluga koju pružaju austrijski operator za naplatu cestarine ASFINAG i njemački operator Toll Collect. Proizvodom TOLL2GO dvije kompanije pružaju korisnicima uslugu naplate cestarine koja se temelji na mikrovalnoj tehnologiji i satelitskom sustavu naplaćivanja cestarine. Vozačima kamiona težine 12 tona i više za plaćanje cestarine za uporabu autocesta u Austriji potreban je od sada samo jedan ENC uređaj, onaj Toll Collecta. ENC uređaj tvrtke Toll Collect, koji je u uporabi u Njemačkoj i dalje će rabiti satelitsku tehnologiju ali će također podržavati i austrijski mikrovalni sustav (Go-Box), prilagođen za korištenje na interoperabilnim ENC uređajima u kamionima. Iako se za uslugu TOLL2GO

koristi samo jedan ENC uređaj korisnik još uvijek ima ugovor s oba operatera za naplatu. Fakturiranje kao i prije vrši svaka kompanija zasebno.

Zahtjevi za korištenje TOLL2GO usluge za primati će se od 1. rujna 2011. godine putem portala SelfCare izravno u ASFINAG-u na adresi www.go-maut.at. Nakon što se uspješno izvrši registracija i provjere uvjeti koje ASFINAG traži, kompjutorski centar Toll Collecta automatski će aktivirati uslugu. Prilikom vožnje kroz naplatne točke na austrijskim autocestama ENC uređaj Toll Collecta aktivira transakciju plaćanja na potpuno isti način kao što to čini Go-Box i podatke s naplatne točke šalje na fakturiranje u kompjutorski centar ASFINAG-a. Vozila moraju imati ugrađen Toll Collectov ENC uređaj. Ukoliko vozilo koje želi aktivirati TOLL2GO uslugu već posjeduje austrijski Go-Box uređaj taj uređaj će biti objavljen nakon aktivacije

TOLL2GO 

Toll Collectovog ENC-a. Nakon toga austrijski uređaj GO-Box mora biti vraćen na prodajno mjesto GO-Boxa. 

Napomena: U travnju 2004. godine Članice EU su usvojile Direktivu o interoperabilnosti elektroničkih sustava naplate cestarine u cilju ujednačavanja naplatnih sustava u Europi i pojednostavljivanja prekograničnog prijevoza roba. Direktiva nalaže da svi novi elektronički sustavi naplate koji se uvedu moraju rabiti jednu ili više navedenih tehnologija: satelitsko pozicioniranje (GNSS); mobilne komunikacije (GSM-GPRS); mikrovalnu tehnologiju (DSRC).

HUKA u posjetu talijanskom koncesionaru Autovie Venete

U okviru priprema 5. Hrvatskog kongresa o cestama koji je ove godine održan u Cavtatu, u organizaciji Hrvatskog društva za ceste Via-Vita, HUKA je dala svoju podršku ostvarivanjem kontakta s društvima za autoceste koja su u okviru spomenutog kongresa sudjelovala na Okruglom stolu pod nazivom "Suradnja društava za ceste na Jadransko-Jonskom prostoru".

Budući da su Trst odnosno Venezia ishodišta tog priobalnog prometnog prostora najprije je ostvaren kontakt s društvom Autovie Venete. Posjetili smo ih 14. rujna u njihovom sjedištu u Palmanovi i pozvali ih na kongres što su sa zadovoljstvom prihvatili. U našoj delegaciji bili su predsjednik Via-Vite Željko Vivoda i počasni predsjednik Darko Mlinarić, Miro Škrkrgatić, predsjednik Autoceste Rijeka - Zagreb d.d. i Željko Denona, član Uprave.

Generalni direktor Autovie Venete Enrico Razzini i njegove kolege Renzo Pavan, direktor građenja te Davide Sartelli, direktor naplate, upravljanja i održavanja upoznali su nas s tvrtkom čija koncesija obuhvaća 237 km autocesta i to A4 Venecija - Trst i A23 Palmanova - Udine koje su pod naplatom i A28 Portogruaro-Conegliano i A57 Quarto d'Altino - Terraglio bez naplate. Tvrtka broji 648 zaposlenika i ima 16 naplatnih postaja.

Koncesija se nalazi na koridoru V, Kijev-Trst - Ljubljana - Budimpešta - Barcelona. Autocesta A4 Trst - Venecija je najprometnija autocesta na sjeveroistoku Italije. Sagrađena je 1968. godine i od tada promet kontinuirano

ne raste. Ovdje prometuje najveći dio vozila u tranzitu (teških vozila) iz i prema Austriji kao i iz smjera i u smjeru Slovenije. Ako se tome pribroji ljetni promet lakih vozila prema turističkim odredištima ukupni PGDP 2008. godine iznosio je 111.000 vozila dok je PLDP u 2010. dosegao 160.000 vozila.

Koncesijsko društvo AVV gradi treći prometni trak autoceste Trst - Venezia. Graditi će se ukupno 95 km u nekoliko faza. Radovi će se izvoditi uz istovremeno nesmetano odvijanje prometa pa će se izgradnja vršiti na maksimalno 2,5 km autoceste odjednom. Najbolji pokazatelj strukture korisnika autocesta u nadležnosti Autovie Venete je naplatna postaja Trst koja je interesantna i nama jer velik dio tranzitnih ili turističkih kretanja prispjeva i na naše autoceste posebice Autocestu Rijeka - Zagreb. Na NP Trst običnim danima udio lakih vozila iznosi 70 - 75 %, a teških 25 - 30 % dok se u vršnim danima udio lakih vozila penje na 90 - 91 %. To se odražava i na načine plaćanja cestarine pa je u vršnim danima najkorištenija ručna naplata sa čak 67 % udjela u ukupnoj naplati. Autovie Venete su izrazile želju da ostvare suradnju s Hrvatskom, poglavito s Autocestom Rijeka - Zagreb, u razmjeni prometnih i drugih informacija što bi bilo na obostranu korist.


Tijekom prezentacije Autoceste Rijeka - Zagreb, koju je održao predsjednik Uprave Miro Škrkrgatić, istaknuto je da PGDP na dionici Zagreb - Karlovac, izgrađenoj 1972. godine iznosi preko 30.000 vozila dok PLDP



premašuje 50.000 pa je na toj dionici također predviđena izgradnja 3. voznog traka. Slijedom iznesenih iskustava zaključeno je da dvije tvrtke imaju mnogo zajedničkih tema za suradnju.

Obišli smo i COKP Palmanova te jednu od najreprezentativnijih NP-a, onu u Latisani, koja je nalik galebu raširenih krila. Postaja ima 4 ulazna i 10 izlaznih trakova. Deset mjeseci u godini funkcionira automatski bez blagajnika dok se u ljetnim mjesecima samo 4 traka koriste za automatsku naplatu, a svi ostali za ručnu.

Prošli smo i podzemnim tunelima kojima blagajnici dolaze do svojih naplatnih kućica i kroz njih dnevni utržak donose u centralni sef. Ovakvim tunelima opremljena je većina naplatnih postaja Autovie Venete (10 od ukupno 16).

Zahvaljujemo se kolegama iz Autovie Venete na odličnoj organizaciji i dobrodošlici te se radujemo budućoj suradnji. 

Austrijski novinari na turneji hrvatskim autocestama

U sklopu trodnevne edukativne turneje koju austrijski koncesionar za autoceste ASFINAG organizira svake godine za novinare dnevnog i tjednog tiska koji se bave prometnom problematikom, desetak njih 7. i 8. rujna ove godine proputovalo je i hrvatskim autocestama. Nastavak je to uspješne suradnje HUKA-e i ASFINAG-a koja je započela još prije dvije godine i u sklopu koje su ostvareni odlični kontakti čelnih ljudi austrijskih i hrvatskih koncesionara. Turneja je započela 6. rujna u Beču obilaskom tunelskog kontrolnog centra Bruck u Štajerskoj te COKP-a Stass nakon kojeg je, krajem prvog dana, uslijedio i razgovor sa predsjednikom Uprave ASFINAG-a Klausom Schierhacklom. Slijedeće jutro uslijedio je posjet slovenskim autocestama i razgovor sa predsjednicom Uprave DARS-a Matejom Duhovnik te obilazak tamošnjeg COKP-a.


Put slovenskom autocestom A1 preko GP Dragonja/Kaštel doveo je austrijsku dele-

gaciju do novootvorenog zapadnog kraka Istarskog Y, autoceste A9 i Bina Istre, prvog domaćina u sklopu planiranog programa posjete hrvatskim autocestama. Prva točka susreta bila je NP Umag nakon čega se put Istarskim Y nastavio i po istočnom kraku do sjedišta Bine Istre upravljanje i održavanje d.o.o. na tunelu Učka. David Gabelica, generalni direktor, predstavio je povijest i strukturu društva i mrežu, a član Uprave Christian Santaleza predstavio je kontrolni centar u kome je održana i prezentacija sada već 30 godina starog tunela Učka.

Nakon Bina Iste put se nastavio do Opatije gdje je ulogu domaćina preuzela Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. Prezentaciji HUKA-e, koju je austrijskoj delegaciji navečer toga dana u hotelu Milenij predstavio predsjednik HUKA-e Aleksandar Čaklović, nazočili su i Tomislav Mihotić, državni tajnik za infrastrukturu te Miro Škrkrgatić, predsjednik Uprave ARZ-a koji su također bili dostupni i za dodatne upite novinara. Posljednji dan



susreta novinari su iskoristili za vožnju i razgled Riječke obilaznice do mosta Krk gdje je uslijedio razgled mosta i tehnički obilazak brodom nakon čega se delegacija uputila na put autocestom do Zagreba i zračne luke odakle su poletjeli natrag za Beč.

Ovim putem u ime HUKA-e zahvaljujemo svim članicama na podršci u organizaciji ovog susreta te se nadamo da je i ova suradnja rezultirala poslovnim i prijateljskim kontaktima i otvorila vrata za neke moguće zajedničke pothvate i susrete u budućnosti. 

Statistički podaci

PROMET

BROJ VOZILA U PODRUČJIMA NAPLATE

Tvrtka	do konca rujna 2010.			do konca rujna 2011.			% (11/10)
	Laka vozila (IA, I i II)	Teška vozila (III i IV)	Ukupno	Laka vozila (IA, I i II)	Teška vozila (III i IV)	Ukupno	
HAC	22.613.503	2.813.895	25.427.398	23.127.571	3.001.681	26.129.252	2,76
ARZ	13.402.212	1.270.894	14.673.106	14.010.356	1.345.487	15.355.843	4,65
BINA-ISTRA*	4.397.916	361.798	4.759.714	5.678.075	486.573	6.164.648	29,52
AZM	4.416.764	465.385	4.882.149	4.350.847	455.005	4.805.852	-1,56
UKUPNO	44.830.395	4.911.972	49.742.367	47.166.849	5.288.746	52.455.595	5,45

PRIHODI OD NAPLATE CESTARINE (BEZ PDV-a)

1EUR = 7,47 KN

Tvrtka	do konca rujna 2010.		do konca rujna 2011.		% (11/10)
	KN	EUR	KN	EUR	
HAC	983.923.604,15	131.716.680,61	1.007.895.251,26	134.925.736,45	2,44
ARZ	361.012.758,00	48.328.347,79	379.353.249,00	50.783.567,47	5,08
BINA-ISTRA**	108.090.622,86	14.469.962,90	136.177.521,00	18.229.922,49	25,98
AZM	134.421.658,09	17.994.867,21	133.340.698,99	17.850.160,51	-0,80
UKUPNO	1.587.448.643,10	212.509.858,51	1.656.766.720,25	221.789.386,91	4,37

SIGURNOST PROMETA

Broj prometnih nezgoda:	do konca rujna 2011.					do konca rujna 2010. ukupno RH	Ukupno RH % (11/10)
	HAC	ARZ	BINA-ISTRA	AZM	Ukupno RH		
- s poginulima	14	4	2	2	22	31	-29,03
- s ozlijeđenima	209	55	6	9	279	315	-11,43
- s materijalnom štetom	1.068	278	77	63	1.486	1.665	-10,75
Ukupan broj nezgoda	1.291	337	85	74	1.787	2.011	-11,14
Ukupan broj poginulih u nezgodama	16	4	2	2	24	37	-35,14

* od 14.06. 2011. godine brojanje vozila vrši se u zatvorenom sustavu naplate na cijeloj dionici Umag - Pula

** promet i prihodi u 2011. godini znatno su porasli u odnosu na isto razdoblje 2010. godine zbog otvaranja dionica Kanfanar - Pula u lipnju 2010. i Umag - Kanfanar u lipnju 2011. godine



ISSN: 1848-0675



Koturaška cesta 43, 10000 Zagreb | tel: +385 1 6515 375 | fax: +385 1 6515 377
info@huka.hr | web: www.huka.hr |

žiro-račun:
uređivački odbor:

2360000-1101710267

Aleksandar Čaklović, glavni i odgovorni urednik;
Brankica Bajić, tehnička urednica;
Diana Benković, pomoćnica tehničke urednice;
Darija Petrović, Vlatka Weiser, Tea Balde

grafičko oblikovanje:
fotografija na zaglavlju:
fotografije:
datum izdanja:

Studio Domino dizajn, Hrvoje Vražić
Damir Fabijanić
arhiva HUKA
listopad 2011.