

PRIČA DUGA 35 GODINA: RIJEKA I ZAGREB SPOJENI AUTOCESTOM

Od ukupno 146,5 km nove prometnice između Zagreba i Rijeke 90 km je u punom, a 56,5 km u profilu poluautoceste

Izgradnjom i puštanjem u promet dionice Vrbovsko-Bosiljevo 23. lipnja 2004. godine, društvo Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. završilo je priču dugu 35 godina – završena je prva faza izgradnje autoceste Rijeka-Zagreb. Od ukupno 146,5 km nove prometnice između Zagreba i Rijeke 90 km je u punom, a 56,5 km u profilu poluauto-cesta, pa su dva grada spojena na samo 80 minuta vožnje.

Izgradnja autoceste Rijeka-Zagreb započela je početkom 70-tih godina prošlog stoljeća kada je izgrađeno prvih pedesetak kilometara, pa je 10,5 km autoceste između Rijeke i Kikovice pušteno u promet 1971. godine a 39 km između Zagreba i Karlovca 1972. godine. Početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća, točnije 1982. godine u promet je puštena poluautocesta Kikovića-Oštrovica u dužini od 7,25 km. Na nastavak radova na ovom projektu trebalo je čekati punih petnaest godina. Tek u samostalnoj Hrvatskoj krajem 90-tih godina prošlog stoljeća u promet je pušteno 30-tak km poluautoceste između Oštrovice i Kupjaka. Na taj je način sveukupno bilo izgrađeno 87 kilometara što autoceste, što poluautoceste, a za gradnju je preostalo 60-tak kilometara između Kupjaka i Karlovca.

Odlukom Vlade Republike Hrvatske u prosincu 1997. godine osnovano je dioničko društvo Autocesta Rijeka-Zagreb sa zadatkom da gospodari do tada izgrađenim dionicama, ali i isto tako da nađe financijska sredstva za građenje preostalih 60-tak km između Kupjaka i Karlovca. U prvim godinama po svome osnutku za financiranje radova na dionici Karlovac-Vukova Gorica te dijela radova na dionici Kupjak - Vrbovsko Društvo se uglavnom oslanjalo na proračun Republike Hrvatske i kredite domaćih i stranih komercijalnih banaka. Stvaranje povoljnije političke klime u Hrvatskoj i približavanje Europi pomoglo je Društvu da nastavak gradnje financira kreditima europskih razvojnih banaka i to: Njemačke razvojne banke (KfW), Europske investicijske banke (EIB) i Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD). Iz tih sredstava financirani su preostali radovi na dionici Kupjak - Vrbovsko (koja je otvorena prošle godine u dužini od 17 kilometara), radovi na dionici Vukova Gorica - Bosiljevo (također otvorenoj prošle godine), kao i radovi na dionici Bosiljevo-Vrbovsko, puštenoj u promet 23. lipnja ove godine. Krediti su ugovoreni pod osobito povoljnim uvjetima, s rokom vraćanja od 18,



Drage. Ukupna duljina tih objekata je 3,9 km što iznosi 29% duljine cijele dionice.

Inače, na cijeloj autocesti između Rijeke i Zagreba izgrađeno je čak 13 tunela (ukupne duljine 10.550 metara), 5 mostova (ukupne duljine 1.458 metara), 24 vijadukta (ukupne duljine 9.886 metara), 45 podvoznjaka i 26 nadvoznjaka. Između Rijeke i Zagreba izgrađeno je 13 čvorova koji omogućuju uključivanje prometa na autocestu i silazak s nje. Ukupna vrijednost do sada izgrađene autoceste iznosi 6 milijardi kuna.

odnosno 20 godina, s početkom otplate nakon 5 godina i s kamatnom stopom od oko 2,3 posto na godišnjoj razini.

Posljednja dionica Vrbovsko-Bosiljevo duga je 13,89 km i na njoj je šest značajnih objekata: tuneli Rožman Brdo i Veliki Gložac te vijadukti Hambarišće, Zečeve Drage, Osojnik i Severinske

ZAŠTITA OKOLIŠA

Autocesta je projektirana i građena po najvišim ekološkim standardima:

- zaštita voda je riješena zatvorenim, kontroliranim i vodonepropusnim sistemom kanalizacije;
- provodi se stalna kontrola i praćenje kvalitete



zraka i meteoroloških uvjeta duž cijele trase a pogotovo na objektima;

- zaštita od buke na mjestima gdje se cesta približava naseljima;
- postupanje s otpadom;
- zaštita flore i faune;
- zaštita krajolika;
- plansko ponašanje u incidentnim situacijama.

Sve to zahtijeva pridržavanje najviših ekoloških standarda i tijekom održavanja ceste jer je jedino na taj način moguće u najvećoj mjeri zaštititi okoliš i sve ono što obitava ili se nalazi uz autocestu. S obzirom da je Društvo osnovano u cilju zatvaranja financijske konstrukcije, građenja, gospodarenja i održavanja autoceste Rijeka-Zagreb te njezinih cestovnih i pratećih uslužnih objekata na cestovnom zemljištu, namjera mu je prema ugovoru o koncesiji u

sljedećem razdoblju pristupiti pretvaranju poluautoceste u puni profil autoceste, čime će biti još više podignuta razina kvalitete usluge koju Društvo pruža svojim korisnicima. Društvo je već krenulo u izradu Studije opravdanosti dogradnje na puni profil dionica autoceste Rijeka-Zagreb, u skladu sa stabilnom financijskom situacijom te postojećim financijskim modelom.

Autocesta Zagreb – Split: sve brže do mora

Do ljeta 2005. godine ostalo je završiti tunel Mala Kapela i dionicu autoceste Pirovac-Šibenik-Vrpolje, pa će Zagreb i Split biti povezani autocestom

Autocesta Zagreb - Split ukupne je dužine 375 km. Na dijelu od Zagreba do čvora Bosiljevo 2, autocesta prolazi europskim koridorom Vb (Budimpešta - Zagreb - Rijeka), pa se taj dio preklapa s autocestom Zagreb - Rijeka. Interregionalni čvor Bosiljevo 2 služi za razdvajanje prometa dviju autocesta: autoceste Zagreb - Split i autoceste Zagreb - Rijeka. Ukupna dužina dijela autoceste od Zagreba do Bosiljeva iznosi 63 km, a nadležnost nad izgradnjom, održavanjem i upravljanjem ima trgovačko društvo Autocesta Rijeka - Zagreb d.d.

Na dijelu autoceste od Bosiljeva do Splita, u dužini od 312 km, nadležnost nad izgradnjom, održavanjem i upravljanjem ima trgovačko



društvo Hrvatske autoceste d.o.o. Taj dio autoceste može se podijeliti na dva sektora: sektor Bosiljevo - Sveti Rok i sektor Sveti Rok - Split. Dužina sektora Bosiljevo - Sveti Rok iznosi 142 km. Sektor započinje u čvoru Bosiljevo 2, završava u čvoru Sveti Rok, a podijeljen je na 6 dionica:

Bosiljevo - Josipdol,	l = 27 km
Josipdol - tunel Mala Kapela (jug),	l = 15 km
Tunel Mala Kapela (jug)	l = 20 km
- Žuta Lokva,	
Žuta Lokva - Ličko Lešće,	l = 24 km
Ličko Lešće - Lički Osik,	l = 24 km
Lički Osik - Sveti Rok,	l = 32 km

Dužina sektora čvor Sveti Rok - Dugopolje iznosi 170 km. Sektor započinje u čvoru Sveti Rok, završava u čvoru Dugopolje, a podijeljen je na 12 dionica:

Čvor Sv. Rok - tunel Sv. Rok,	l = 14,7 km
Tunel Sv. Rok,	l = 5,7 km
Tunel Sv. Rok - Maslenica,	l = 15,6 km
Maslenica - Zadar 1,	l = 12,0 km
Zadar 1 - Zadar 2,	l = 10,0 km
Zadar 2 - Benkovac,	l = 16,0 km
Benkovac - Pirovac,	l = 21,0 km
Pirovac - Škradin,	l = 10,0 km
Škradin - Šibenik,	l = 9,0 km
Šibenik - Vrpolje,	l = 14,0 km
Vrpolje - Prgomet,	l = 16,0 km
Prgomet - Dugopolje,	l = 29,0 km

Prema planu građenja Hrvatskih autocesta d.o.o. za razdoblje od 2001. do 2005. za autocestu Zagreb - Split predviđeno je ulaganje 13,8 milijardi kuna, a Zagreb i Split trebaju novom prometnicom u cjelosti biti spojeni u ljeto 2005. godine. Kako se ostvaruje plan izgradnje i puštanje u promet pojedinih dionica autoceste Zagreb - Split?

Mario Crnjak novi predsjednik Uprave HAC-a

Diplomirani inženjer građevinarstva Mario Crnjak imenovan je, slijedom odluke Vlade Republike Hrvatske na Skupštini trgovačkog društva Hrvatske autoceste d.o.o. 30. lipnja 2004. godine, predsjednikom Uprave HAC-a. Na novu dužnost dolazi iz Instituta za građevinarstvo Hrvatske.



Gospodin Crnjak se godinama bavio razvojnim cestovnim projektima, a njegova karijera je vezana poglavito uz grad Osijek. U bogatoj profesionalnoj biografiji treba posebice istaknuti funkciju direktora Poslovnog centra Instituta građevinarstva Hrvatske u Osijeku u dva mandata po 4 godine. Od 1999.-2000. bio je ravnatelj Hrvatske uprave za ceste. Mario Crnjak je autor brojnih stručnih tekstova. Rođen je 1949. godine u Trnavi Cabunskoj (Virovitica).

2003. godine planirano je i pušteno u promet sredinom godine 97 kilometara i to dionice od Bosiljeva do Male Kapele i od Gornje Ploče do Zadra 2.

2004. godine planirano je i pušteno u promet 177 kilometara i to dionice od tunela Male Kapele do Ličkog Lešća i Gornje Ploče, te Zadar 2 - Benkovac - Pirovac i Vrpolje - Prgomet - Dugopolje. Do kraja lipnja u promet su puštene sve planirane dionice osim one od Male Kapele do Ličkog Lešća na kojoj su radovi malo zakasnili najvećim dijelom zbog vremenskih neprilika.

2005. godine planirano je pustiti u promet sredinom godine preostalih 38 kilometara i to tunel Mala Kapela i dionicu Pirovac-Skradin-Šibenik-Vrpolje.

Autocesta Zagreb – Macelj

Do Macelja krajem travnja 2007. godine Autocesta Zagreb-Macelj, koja po suvremenom označavanju autoceste u Hrvatskoj nosi oznaku A2, dio je Pyhrnskog cestovnog pravca kojim su visoko razvijene zemlje sjeverne i zapadne Europe preko Bavarske, Austrije, Slovenije i Hrvatske povezane s jugoistočnom Europom i Sredozemljem, a dalje preko Grčke, Bugarske i Turske s Bliskim istokom. Ova je autocesta i dio X Paneuropskog prometnog koridora (Helsinki 1997.god) tj. njegova grana "a" Graz-Maribor-Zagreb. Dužina Pyhrnskog cestovnog pravca na području Slovenije i Hrvatske iznosi ukupno 115,697 km, od čega u Hrvatskoj, od Zagreba (Jankomir) do Macelja, ukupno 60,011 km. Zagreb je završna točka Pyhrnskog cestovnog pravca i velika raskrsnica više europskih pravaca, gdje se preko čvorišta zagrebačke obilaznice razdvaja promet u raznim smjerovima.

Od ukupno 60,011 km autoceste Zagreb-Macelj izgrađeno je i pušteno u promet 3,4 km poluautoceste (Jankomir-Zaprešić) te 33,3 km autoceste (Zaprešić-Zabok-Začretje). Uz čvorište Jankomir izgrađena su čvorišta Zaprešić, Gubaševo i Sv. Križ Začretje, prateći uslužni objekti Jakovlje i Začretje, te čeonni cestarski prolaz Zaprešić. Na izgrađenim dionicama autoceste uveden je otvoreni sustav naplate.

U nastavku izgradnje autoceste predviđa se izgradnja novih dionica, te neki radovi na već izgrađenim dionicama. Za dovršenje autoceste

potrebno je izgraditi ukupno novih 15,65 km autoceste, te 10,10 km poluautoceste, od čega oko 3,7 km nove, a 6,4 km kao druga traka na postojećoj dionici Jankomir-Zaprešić.

- Dionica A: Jankomir-Zaprešić poluautoceste u dužini od 6,4 km – rok dovršetka 11/06/2006
- Dionica B: Izgradnja objekta (naplatne postaje) na postojećoj dionici od Zaprešića do čvora Krapina - rok dovršetka 12/12/2005
- Dionica C1: Spoj dosada izgrađene autoceste do Krapine u dužini od 1,42 km uključujući i čvor Krapina - rok dovršetka 12/12/2005
- Dionica C2: Krapina-Đurmanec poluautoceste u dužini 3,7 km (približno) autoceste u dužini 5,67 km
- Dionica C3: Đurmanec-Macelj autoceste u dužini 8,56 km - rok dovršetka 27/04/2007

Na sjevernoj strani dionice C3 izgradit će se međunarodni granični prijelaz Macelj, koji će biti smješten duž zadnjih približno 760 m autoceste. Za uvođenje zatvorenog sustava naplate predviđeno je izgraditi naplatne postaje na svim izgrađenim i neizgrađenim čvorištima, jednako kao i čeonni cestarski prolaz Trakošćan.

Promet ponovno raste

Autocesta Zagreb-Macelj jedna je od važnijih prometnih poveznica Republike Hrvatske i zemalja srednje i sjeverne Europe, a granični prijelaz Macelj je uz granične prijelaze Bregana i Pasjak (Rupe) jedan od prometno najjačih graničnih prijelaza u Hrvatskoj. U razdoblju prije 1990. godine prosječni godišnji dnevni promet (PGDP) na ovom graničnom prijelazu dosegao je 8 320 vozila. Zbog ratnih zbivanja u ovom dijelu Europe promet značajno

opada tako da je u razdoblju od 1991. do 1993. god. na ovoj autocesti približno 2500 do 4350 vozila. Od 1994. godine promet postepeno raste, tako da PGDP u 2003. godini iznosi približno 12.720 vozila na dijelu Zaprešić-Krapina, odnosno približno 8600 vozila na graničnom prijelazu Macelj.

Prosječni ljetni dnevni promet (PLDP) je oko 60 posto veći na dijelu Zaprešić-Krapina, a do 90 posto veći na graničnom prijelazu Macelj, tako da je intenzitet prometa ljeti gotovo jednak cijelom dužinom autoceste.

Trećina trase tuneli i mostovi

S obzirom na nepovoljni reljef, dosta visoku naseljenost i izgrađenost područja, te visoke prometne zahtjeve neizgrađene dionice Jankomir-Zaprešić i Krapina-Macelj obiluju mostovima, vijaduktima, nadvožnjacima, podvožnjacima i nužnim prolazima jednako kao i tunelima. Ukupno gledano, objekti u trupu autoceste i tuneli protežu se na 30,14 posto duljine dionice Krapina-Macelj. Upravo takav reljef čini ove dionice jednim od najskupljih u Hrvatskoj s cijenom građenja od približno 280 milijuna eura.

Sukladno zahtjevima suvremenog prometa autocesta će biti opremljena rasvjetom u čvorištima, tunelima i pratećim uslužnim objektima, vertikalnom dinamičkom signalizacijom, telekomunikacijskim sustavom, prometno informacijskim sustavom, te odgovarajućom opremom u tunelima.

Sedam godina pripreme za nastavak

Koncesijsko društvo Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. dobilo je koncesiju za izgradnju, upravljanje i održavanje autoceste temeljem odgovarajućih

odluka Vlade Republike Hrvatske i vodit će brigu o izgradnji neizgrađenih dijelova autoceste. Evo što se sve događalo u razvitku projekta u posljednjih sedam godina:

1997. godine - Zajednička izjava bavarske i hrvatske Vlade o suradnji na području prometne infrastrukture

1997. godine - Sporazum Vlade i Walter Bau AG o izgradnji autoceste Zagreb-Macelj. U zajedničkom društvu Hrvatska ima 85 posto udjela, a Walter Bau AG 15 posto udjela.

2001. godine - Aneks Sporazuma između Vlade od 16. veljače 2001. godine. Sporazumom je odlučeno da se pristupi izgradnji autoceste na novim osnovama tj. na bazi BOT modela financiranja (built, operate transfer tj. izgraditi, koristiti, vratiti), bez direktnog financijskog jamstva Vlade, putem koncesijskog društva u kojem će Walter Bau AG sudjelovati s 51 posto, a Hrvatska 49 posto kapitala.

2001.-2002.g. - Pregovori između Vlade RH i Walter Bau AG Augsburg Njemačka, uključujući izradu prometnih analiza i studija opravdanosti izgradnje autoceste, te izradu prijedloga koncesijskog i Joint Venture ugovora.

9. prosinca 2002. g. - Vladi predan je prijedlog za donošenje odluke o osnivanju koncesijskog društva i dodjeli koncesije za autocestu Zagreb-Macelj.

27. ožujka 2003. g. - Vlada donosi odluku o osnivanju trgovačkog društva Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. i odluku o dodjeli koncesije trgovačkom društvu Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. za građenje, gospodarsko korištenje i održavanje autoceste Zagreb-Macelj.

03. srpnja 2003. g. - Vlada donosi odluku o sklapanju ugovora o zajedničkom ulaganju u društvom Walter Bau AG i društvom Walter Concession Holding GmbH.

11. srpnja 2003.g. potpisani su ugovori o zajedničkom ulaganju, te ugovor o koncesiji.

27. studenog 2003.g. potpisan je Dodatak br. 1 ugovorima u svezi promjene rokova.

20. srpnja 2004.g. potpisan je Dodatak br.2 ugovorima u svezi promjene rokova i ulaska Strabag International GmbH u društvo.

28. srpnja 2004.g. zatvorena je financijska konstrukcija za nastavak izgradnje.

29. srpnja 2004.g. došlo je do prvog povlačenja kredita i počelo je koncesijsko razdoblje.

Koncesija na 28 godina

Republika Hrvatska je po donošenju gore navedenih odluka sklopila s društvom Walter Bau AG i društvom Walter Concession Holding i društvom Strabag International GmbH Ugovor o zajedničkom ulaganju u koncesijsko društvo, te Ugovor o koncesiji. Ugovor o zajedničkom ulaganju osnovni je ugovor budućih



članova koncesijskog društva kojim se reguliraju pitanja osnivanja i unutrašnje organizacije društva te obveze i odgovornosti članova društva u realizaciji projekta, a Ugovorom o koncesiji društvu se dodjeljuje koncesija za izgradnju, financiranje, upravljanje i održavanje autoceste Zagreb-Macelj u trajanju 28 godina. U zajedničkom koncesijskom društvu Republika Hrvatska će imati 49 posto udjela, a Strabag International GmbH, Walter Bau i Walter Concession Holding 51 posto udjela. Koncesijsko društvo imat će skupštinu, nadzorni odbor od sedam članova, te upravu od dva člana. Predsjednik uprave je gospodin Wolfgang Altmann, a član uprave gospodin Aleksandar Caklović. Temeljna obveza koncesijskog društva su osiguranje

financijskih sredstava za gradnju bez državne garancije, izgradnja, te kasnije upravljanje i održavanje u razdoblju od 28 godina.

Obveze Republike Hrvatske prema koncesijskom društvu su:

- dati društvu izgrađene dionice na upravljanje i održavanje bez naknade
- izraditi glavne projekte za neizgrađene dionice
- dati društvu uporabne dozvole za izgrađene dionice
- otkupiti zemljište i izmjestiti postojeću infrastrukturu iz koridora autoceste
- po izgradnji obnoviti postojeći kolnik na dionici Jankomir-Zaprešić
- ukloniti kasnije uočene nedostatke na izgrađenim dionicama
- nadoknaditi povećane troškove građenja u odnosu na utvrđenu cijenu na slučaju promijenjenih osobina tla u tunelima i temeljima vijadukata i mostova
- dati garanciju za minimalnu razinu prometa.

Cijena građenja i financiranje

Cijena građenja (s opremom) iznosi prema prihvaćenoj i korigiranoj ponudi društva Walter Bau AG približno 280 milijuna EUR-a na bazi "ključ u ruke". Društvo Walter Motorway GmbH je i glavni izvođač radova uz obvezu povjeravanja dijela radova hrvatskim izvođačima ili dobavljačima pod uvjetom da su konkurentni po ponuđenim cijenama. Upravljanje i održavanje autoceste bit će povjereno društvu "Trans ceste" (Trans route – Francuska). Radi zatvaranja financijske konstrukcije i smanjenja troškova građenja dio dionica Krapina – Đurmanec u duljini od približno 3,75 km izgradit će se kao poluautocesta (samo jedan kolnik). U istom cilju je Republika Hrvatska pristala dati projektu financijski doprinos u koncesijskom razdoblju u visini plaćenog PDV-a na cestarinu, te garanciju za slučaj pada prometa. Tako se isključuje mogućnost da izostane povrat kredita ili bude otežano upravljanje i održavanje autoceste u slučaju smanjenog opsega prometa. Autocesta Zagreb-Macelj bit će u potpunosti dovršena do 27. travnja 2007. godine.

Autoceste su traženi proizvod na tržištu

Ovogodišnji kongres ASECAP-a organiziralo je portugalsko koncesijsko društvo BRISA, a među 400 sudionika iz svih europskih zemalja bilo je i osam predstavnika iz tri hrvatska koncesijska društva

U Vilamouri, u portugalskoj pokrajini Algarve, održani su od 23. do 36. svibnja 32. "Studijski i informativni dani" ASECAP-a. Ovogodišnji kongres organiziralo je portugalsko koncesijsko društvo BRISA u uskoj suradnji s uredom ASECAP-a u Bruxellesu, a na njemu je sudjelovalo oko 400 sudionika iz svih europskih zemalja, među kojima i 8 predstavnika iz tri hrvatska koncesijska društva.

Predsjednik ASECAP-a Rémy Chardon u pozdravnom je govoru naglasio kako se kongres održava u izuzetnom kontekstu kada se Unija proširuje za deset novih članica te hrvatskoj podnesi kandidature za ulazak u Evropu. Istaknuo je da autoceste ne poznaju granice te su članice ASECAP-a i zemlje koje se tek pridružuju Evropskoj uniji, kao što su Hrvatska, Ukrajina i Srbija. Generalni sekretar ASECAP-a prezentirao je nacionalna izvješća u kojem se i Hrvatska predstavila s Izvješćem za 2003. godinu i Statističkim biltenom.

Predsjednik je sve prisutne izvjestio o glavnim postignućima ASECAP-a u protekloj godini: usvojena je Direktiva Europske komisije o interoperabilnosti elektroničkih sustava naplate cestarine koja je uzela u obzir sve primjedbe ASECAP-a na početni tekst, Europska komisija uvažila je postojanje DSRC tehnologije, pa usvojeni tekst navodi da je DSRC tehnologija temelj europske interoperabilnosti jer se primjenjuje u gotovo svim europskim zemljama i prelazak na satelitski sustav nije obveza, na čemu je komisija prvotno inzistirala.

Glavna tema kongresa bila je financiranje infrastrukturnih projekata u proširenoj Evropi. Procjena je da će se u sljedećih 10 godina u zemljama istočne Europe izgraditi oko 6000 km autocesta. Tomas Berett iz Europske investicijske banke iznio je podatak da je kroz program TEN ta banka u posljednjih 10 godina plasirala 25 milijardi EUR te da u narednih 6 godina namjerava odobriti još 50 milijardi EUR. Ta će se sredstva, kako je naglasio, odobravati uglavnom projektima iz privatnog sektora. Europski parlament je, prema njegovim riječima, donio odluku o davanju jamstava za infrastrukturne cestovne projekte. Koliko autoceste postaju tražen proizvod na tržištu

pokazao je Manuel Preto iz banke Santander. Dok su u 90-tim godinama prošlog stoljeća u autoceste ulagali uglavnom mirovinski fondovi danas se autoceste već uvrstavaju na liste na burzama. Investitori u takvim projektima traže rast, prinos od dividendi i relativni profit.

Još je jedno pitanje o kojem Europska komisija nastoji donijeti zajedničku politiku, a koje je od presudnog značenja za ASECAP. To je Direktiva o Eurovinjeti. ASECAP je učinio sve da uvjeri Komisiju kako će novi način tarificiranja, koju nastoji definirati, voditi računa o postojećim koncesijama i sačuvati financijsku ravnotežu postojećim operaterima. Tekst prijedloga Direktive je izmijenjen i primjedbe ASECAP-a su uzete u obzir, ali Direktiva još nije usvojena na svim instancama pa ASECAP čeka nove aktivnosti.

Drugog dana kongresa govorilo se više o tehničkim pitanjima: elektronička naplata cestarine i interoperabilnosti, razvoj i održivost, kako korisnik postaje klijent, upravljanje, održavanje i sigurnost na autocestama.

Tehnička izlaganja jasno su pokazala da je tehnički napredak omogućio neslućeno poboljšanje informiranja korisnika, boljeg vođenja prometa, pružanja sve kvalitetnije usluge, ostvarenje protoka prometa bez zaustavljanja zahvaljujući sve široj primjeni elektroničke naplate cestarine. Istaknutu prezentaciju novog sustava elektroničke naplate cestarine održala je Austrija. Operateri autocesta već naširoko unutar svojih zemalja sklapaju ugovore o interoperabilnosti. Mreža autocesta također sve više pokazuje tendenciju globalizacije.

Jedno od zanimljivih izlaganja bila je anketa provedena u Italiji o zadovoljstvu korisnika autocesta i njihovoj spremnosti da prihvate povećanje cestarina. Naime, vozači su uglavnom odgovarali da bi prihvatili povećanje cestarine ukoliko bi to značilo poboljšanje kvalitete usluge. Očekivanja su se odnosila na dva aspekta: sigurnost putovanja i protočnost prometa. Za ispitane korisnike izgubljeno vrijeme također ima svoju cijenu, pa su čekaње od jednog sata preveli u novčanu vrijednost



od 30 do 50 EUR. Korisnici dakle autocestu doista shvaćaju kao uslugu, kao komercijalni proizvod i traže ravnotežu između kvalitete i cijene.

I najzad, ASECAP je u ime svih svojih članica u travnju ove godine potpisao Povelju Europske komisije o sigurnosti na cestama. Povelja nosi naziv "Spasimo 25.000 života", a cilj joj je smanjiti do 2010. godine broj poginulih na cestama za 50 posto. Tom Poveljom ASECAP se obvezao da će pri svojim članicama poticati svekolike aktivnosti koje doprinose poboljšanju sigurnosti: širenje informacija o Povelji o sigurnosti na cestama, izrada brošura s opisom sigurnosnih karakteristika europskih autocesta, tiskanje publikacija s preporukama korisnicima o tome kako voziti sigurno na autocestama, te uvažavanje prioritarnih sigurnosnih zahtjeva pri izgradnji svakog novog kilometra autocesta.

Predsjednik ASECAP-a Remy Chardon i njegov kolega iz Međunarodnog udruženja za autoceste, mostove i tunele s naplatom cestarine IBTTA Jean-Francois Poupinel, potpisali su Sporazum o suradnji u cilju svestranije suradnje u razvoju cestovnog prometa.

Članovima upravnog odbora ASECAP-a te sudionicima kongresa podijeljeno je prvo izdanje tromjesečnog biltena HUKA. U ostvarenim kontaktima za vrijeme kongresa predsjednik ASECAP-a je izrazio poticaj da Studijski i informativni dani u 2006. godini budu održani u Hrvatskoj. HUKA je nakon povratka s kongresa i formalno uputila kandidaturu za organizaciju kongresa.



ZAPADNI KRAK ISTARSKOG Y

Gradnja dobro napreduje

Projekt zapadnog kraka Istarskog Y na dionici Jadranske autoceste A9 od čvora Umag do čvora Medaki (Vrsar) obuhvaća u prvoj fazi radove u kvaliteti poluautoceste. Radovi u fazi 1B dijele se na tri dijela i obuhvaćaju:

Faza 1B1	dionica:	čvor Nova Vas - Medaki	l=29,75 km
Faza 1B2-1	dionica:	Buje - Umag	l=5,95 km
Faza 1B3	dionica:	Vodnjan - Pula	l=12,95 km

Pregled do sada učinjenih radova

Kompletna projektna dokumentacija (glavni projekt) i upravno-pravni postupak oko ishođenja građevinske dozvole kao i njezino ishođenje za fazu 1B ugovoreni su sa IGH iz Zagreba, koji je ujedno vodio i koordinirao projektiranje, a sam postupak oko ishođenja dozvole obavljala je UCKA KONZALTING iz Pazina. Pojedine dionice projektirali su i još projektiraju sljedeće projektantske kuće:

dionica :	čvor Medaki – Baderna	PB «Palmotičeva 45»
dionica :	Baderna - Višnjani	PB «Palmotičeva 45»
dionica :	Višnjani – Nova Vas	IPZ iz Zagreba
dionica :	Most «MIRNA»	GF iz Zagreba
dionica :	Nova Vas – Buje (izgrađeno)	IPZ iz Zagreba
dionica :	Buje - Umag	Rijekaprojekt
dionica :	Vodnjan – Pula	IGH Zagreb

Radovi na izgradnji dionice Nova Vas – Medaki započeli su 12. svibnja. 2003. godine, a dionice Umag – Buje gotovo godinu dana kasnije 3. svibnja 2004. godine. Evo kako su dosad obavljeni radovi:

Dionice: Radovi	Nova Vas - Višnjani	Višnjani - Baderna	Baderna - Medaki	Umag - Buje
Zemljani radovi i radovi odvodnje	95%	91%	73%	60%
Tamponski sloj: Objekti:	10%	-	-	-
	100%	100%	100%	55%

Glavni izvoditelj izvodi radove na prelaganju lokalnih i državnih cesta koje sijeku glavnu trasu, te je 50 posto cestovnih križanja ponovno uspostavljeno. Svi ostali mostovi konstrukcijski su dovršeni.

Glavni izvoditelj radova: **BOUYGUES TP – Podružnica u Hrvatskoj**
 Podizvoditelji za objekte: **VIADUKT d.d. i ISTARSKA AUTOCESTE**
 Podizvoditelj za odvodnju: **STRABAG d.o.o., ISKOP d.o.o.**

Vijadukt Mirna – "gradilište u gradilištu"



Vijadukt Mirna nalazi se na budućoj trasi Jadranske autoceste A9 na dionici Nova Vas - Višnjani, gdje prevodi prometnicu preko doline i korita rijeke Mirne. Projektom je predviđeno da kao dio zapadnog kraka Istarskog Y vijadukt bude isključivo za cestovni promet, pa se na njemu ne izvode pješačke staze. Vijadukt je najsloženiji objekt na cijeloj dionici zapadnog kraka Y, pa je kao takav "gradilište u gradilištu".

Projekat vijadukta bitno je određen potrebom da se s ukupna masa mosta što više smanji zbog iznimno nepovoljnih uvjeta temeljenja, a istodobno se nastojalo što više produljiti raspone između stupova kako bi se smanjila količina stupova i temelja. Nakon provedenih proračuna i analiza usvojena je veličina raspona od 66,5 m, dok je konačan raspored proizašao iz uvažavanja svih uvjeta temeljenja te geometrijskih uvjeta (rijeke, kanali, cesta). Donji ustroj sastoji se od 2 upornjaka i 21-og betonskog stupa u obliku slova H.

Predviđenom dinamikom izvođenja radova, vijadukt je završen 80 posto, što znači da su završeni svi stupovi s pripadajućim pilotima, kompletna čelična rasponska konstrukcija i 50 posto armirano betonske spregnute tlačne ploče - kolovozna ploča. Upornjaci su temeljeni plitko, izravno na stijeni, na trakastim temeljima različite debljine. Temelji su izvedeni stepenasto, u skladu s konfiguracijom terena. Zid obaju upornjaka debeo je 80 cm. U prostoru između zida upornjaka i kraja rasponskog sklopa ostavljen je slobodan prostor u duljini od 3,0 m radi ugradbe dinamičkih prigušivača (amortizera). Dio stupova temeljen je plitko na stijeni, na pločastim temeljima debljine 2,5 do 3 m dok su ostali stupovi, koji se nalaze u močvarnom tlu uz prisutnost podzemne vode, temeljeni na zabijenim čeličnim pilotima

Projektant: Građevinski Fakultet u Zagrebu, mr. Zlatko Šavor, dig
 Glavni izvoditelj radova: **BOUYGUES TP - Podružnica u Hrvatskoj**
 Podizvoditelj za čelične pilote: **VIIPP poduzeće iz Italije**
 Podizvoditelj za čeličnu konstrukciju: **CHIMOLAI poduzeće iz Italije**
 Nadzor nad radovima: **ARUP – UCKA KONZALTING**
 Glavni nadzorni inženjer: **Lino Stranić, dipl.ing.grad.**

Opći tehnički podaci o vijaduktu:

- ukupna duljina vijadukta u osi: 1354,86 m.
- broj polja 22, max raspon 70 m
- maksimalna visina stupa iznosi 40 m.
- ukupna širina rasponskog sklopa mosta 10,10 m. (bez istaknutih vijenaca)
- ukupna širina između ograda 9,10 m.
- poprečni nagib prometnice na mostu 2,5 % jednostrešni

Aproksimativne količine gradiva koje ugrađene u vijadukt:

- beton 11.300 m³
- armatura 1.832 tone
- čelik za rasponsku konstrukciju 2.720 tona

ukupne dužine 14.168 km. Maksimalna duljina pilota je 65 m. Po jednom stupnom mjestu predviđeno je i izvedeno 16 čeličnih pilota. Za antikorozivnu zaštitu čeličnih pilota izvedena je katodna zaštita.

Armirano betonski stupovi maksimalne visine do 40 m izvodili su se sistemom klizne oplave u segmentima duljine 3 m. Čelični rasponski sklopovi izvodili su se na lijevoj i desnoj obali na pripremljenim platoima iza upornjaka. Sistemom potiskivanja s objiju strana mosta rasponski sklop je spojen na sredini raspona. Brzina potiskivanja rasponskog nosača iznosila je oko 60 m tjedno. Rasponski sklop sastoji se od dva uzdužna čelična nosača stalne visine na razmaku od 5,50 m, koji su spregnuti s betonskom kolničkom pločom d = 25 cm i poprečnih nosača. Projektiran je kao kontinuirani nosač preko 22 polja, duljine 1354,86 m. Vijadukt se nalazi u horizontalnoj i vertikalnoj krivini, te iz te činjenice proizlazi da je izvođač prilikom naguravanja čelične konstrukcije morao riješiti niz tehničkih problema, kako bi se obje strane točno spojile u sredini objekta. Na vijaduktu će se ugraditi zatvoreni sustav odvodnje. Odvodnja s kolnika izvodi se postranim (lateralnim) otvorenim kanalima, ugrađenim u profilu rubnog traka.

Promet

Tvrtka	od 1.1.2004 - do 30.6.2004.		Ukupno
	Laka vozila (1. i 2. kategorija)	Teška vozila (3. i 4. kategorija)	
HAC	10.399.535	1.669.369	12.068.904
ARZ	4.467.990	800.845	5.268.835
BINA ISTRA	1.030.047	182.465	1.212.512
UKUPNO	15.897.572	2.652.679	18.550.251

od 1.1.2004 - do 30.6.2004.	HAC	BINA-ISTRA	ARZ	RH
Prosječan dnevni promet LAKA VOZILA	5.435	5.660	24.549	35.644
Prosječan dnevni promet TEŠKA VOZILA	905	1.003	4.400	6.308
Prosječan dnevni promet LV + TV	6.340	6.663	28.949	41.952

Prihodi od naplate cestarine (bez PDV) 1EUR = 7,6 kn

Tvrtka	od 1.1.2004 - do 30.6.2004.		%
	kn	EUR	
HAC	340.487.211	44.800.948	+30
ARZ	141.724.409	18.254.958	+ 33
BINA ISTRA	39.412.205	5.185.817	+17
UKUPNO	521.623.825	68.241.723	+ 27

Sigurnost prometa

Broj prometnih nesreća:	od 1.1.2004 - do 30.6.2004.			
	HAC	BINA-ISTRA	ARZ	RH
s poginulima	16	3	3	22
s ozljeđenima	169	8	23	200
s materijalnom štetom	481	46	232	759
UKUPNO broj nesreća	666	57	256*	979
Ukupan broj poginulih osoba u nesrećama	16	3	3	22

* u jednoj nezgodi je bilo poginulih i ozljeđenih



www.hac.hr



www.arz.hr



www.bina-istra.hr