

Autocesta A1, Zagreb – Split – Dubrovnik

27. lipnja 2007. godine za promet je otvorena dionica od Dugopolja do Šestanovca. Dionicu je svečano pustio u promet premijer Republike Hrvatske dr. sc. Ivo Sanader.

Dionica od Dugopolja do Šestanovca, duža je 37 km i prvi je dio Sektora Dugopolje - Ploče, na Autocesti Zagreb - Split - Dubrovnik. Trasa autoceste od Dugopolja do Šestanovca proteže se brdsko-planinskim terenom, što podrazumijeva

teško prohodan kamenjar i samim time ograničava vođenje trase. Tlocrtni i vertikalni elementi zadovoljavaju računsku brzinu od 120 km/h, što je uz teške terenske uvjete uvjetovalo primjenu sljedećih elemenata trase:

Računska brzina v_r (km/h)	120	
Min. radius horizontalnog zavoja R_{min} (m)	750	
Min. duljina prijelaznice L_{min} (m)	110	
Min. polumjer vertikalnog zavoja R_{min} (m)	konkavni	13000
	konveksni	20000
Max. poprečni nagib kolnika p_{max} (%)	6,6	



Poprečni presjek projektiran je s dva kolnika razdvojena razdjelnim pojasmom minimalne širine 3 m. Svaki kolnik sastoji se od dva prometna traka širine 3,75 m, te zaustavnog traka širine 2,50 m. Bankine i berme projektirane su minimalnom širinom od 1,75 m. Slobodni profil iznad autoceste je minimalne visine 4,5 m od kote kolnika.

Na dionici od Dugopolja do Šestanovca izgrađeno je 13 objekata: 1 most, 4 vijadukta, 3 umjetna tunela i 4 tunela, 1 odmorište. Ugovorena vrijednost radova iznosila je 1.587.072.617,72 kn bez PDV-a. Povezivanje dionice Dugopolje – Šestanovac na postojeću cestovnu mrežu ostvaruje se preko čvorišta Bisko, Blato na Cetini i Šestanovac. Sva čvorišta su projektirana u obliku trube, a kraći čvorišta projektirani su prema tlocrtnim elementima koji omogućavaju brzinu vožnje 60 (40) km/h.

Praćenjem propisa, standarda i stručne literature iz područja ekologije, provođenjem različitih mjera zaštite tijekom građenja te sustavnim praćenjem stanja okoliša u zoni autocesta, društvo Hrvatske autoceste planira sve mjere i aktivnosti u cilju očuvanja prirode u zoni autocesta. Kontrolom



upotrebe ekološki prihvatljivih sredstava u održavanju autocesta i primjenjivanjem materijala s minimalnim štetnim utjecajem na okoliš, unapređivanjem postojećih tehnologija održavanja autocesta, Hrvatske autoceste mogu se smatrati visokoekološki svjesnom tvrtkom.

Izgradnji dionice Dugopolje - Šestanovac prethodila su brojna zaštitna arheološka istraživanja lokaliteta koji su se našli u zoni građevinskih radova. Ministarstvo kulture - Konzervatorski odjel u Splitu od početka je sudjelovao u izradi Studije utjecaja na okoliš Jadranske autoceste; a tom su prilikom na terenu identificirani svi lokaliteti ugroženi budućom gradnjom.

Izgradnja dionice od Dugopolja do Šestanovca omogućila je stvaranje uvida u povijest Dalmatinske zagore od paleolitika do kasnoga srednjeg vijeka. Mnogi se nalazi još moraju očistiti, restaurirati, te znanstveno obraditi, tek tada ćemo imati još jasniju sliku povijesti Zagore.

Dobra suradnja između Ministarstva kulture i Hrvatskih autocesta omogućit će uspješno dovršavanje ovog projekta bez devastacije arheoloških lokaliteta i bez usporavanja građevinskih radova. Danas se može reći da je konačno stvorena svijest i zakonski okvir koji sprečavaju devastaciju kulturne baštine, što najbolje pokazuju zaštitni arheološki radovi na hrvatskim autocestama. 



Puštanje u promet novih dionica autoceste A1, od Dugopolja do Šestanovca, novi je korak prema dovršenju planirane mreže hrvatskih autocesta. Ostvaren je golem kapital, koji se ne očituje samo u vrijednosti infrastrukturnih objekata već i kao poticaj gospodarskom razvitku Dalmatinske zagore i kao značajna potpora turizmu Dalmacije.

Autocesta A2, Zagreb – Macelj

Otvorena dionica Krapina – Macelj

Prije početka turističke sezone, kao što je bilo zacrtano prije tri godine, točno u roku, otvorena je i zadnja dionica Autoceste Zagreb – Macelj.

29. lipnja 2007. premijer Ivo Sanader je u nazočnosti mnogobrojnih uzvanika svečano pustio u promet i tu zadnju dionicu. Time je

ispunjeno plan Republike Hrvatske o povezivanju sjevera i juga Hrvatske autocestovnom mrežom.

Ova dionica bila je i najzahtjevnija u stručno-tehničkom smislu obzirom na konfiguraciju terena kroz koji prolazi koridor autoceste. Brežuljkasti krajolik, geomehanički



nepovoljan za graditelje, zahtjevao je da se na samo 20 km trase izgradi 6 tunela i 9 vijadukata.

Na žalost, u zatvaranju finansijske konstrukcije nije bilo dovoljno sredstava da se cijela dionica ovoga trenutka izgradi u punom profilu pa je tako 3,7 km dionice kod Đurmanca, uključivo i najduži tunel Sveta tri kralja, izvedeno kao poluprofil autoceste.

Vjerujemo da će prometni pokazatelji uskoro tražiti iznalaženje dodatnih sredstava za izgradnju punog profila na toj relativno kratkoj, ali zahtjevnoj dionici. 

Autocesta A6, Rijeka-Zagreb

Dionicom Vrbovsko – Bosiljevo od 15. lipnja 2007. vozi se punim profilom.

Radi sigurnosnih razloga i kako se radovi ne bi provlačili kroz više turističkih sezona, Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. od samog početka radova nastojala je skratiti rokove gradnje. Uvažavajući ove razloge, izvoditelji radova uspjeli su skratiti rok, te je dionica završena 8. lipnja 2007., a ne prema prvotnom roku u rujnu 2007., dakle tri mjeseca prije roka.

Izgradnja dijela dionice Vrbovsko – Bosiljevo, ukupne duljine 8,8 km, obuhvatila

je građevinske radove dogradnje desnog (južnog) kolnika u puni profil autoceste, uključujući izgradnju tunela Veliki Gložac (1.139 m), vijadukata Zečeve drage (915 m), Severinske drage (725 m), Osojnik (435 m) i Varoš (402 m).

O zahtjevnoj izgradnji ove dionice govori podatak da je 3,62 km u objektima, što iznosi četvrtinu njezine duljine.

Dovršetkom izgradnje dionice Vrbovsko – Bosiljevo, punim je profilom cijelovito po-



vezan prometni pravac od Zagreba do vijadukta Stara Sušica, što znatno povećava sigurnost vožnje.

Vrijednost izgradnje ove dionice iznosi 394 milijuna kuna, što obuhvaća vrijednost građevinskih radova, opreme, projektiranja i izvlaštenja zemljišta.

Svečanim otvorenjem dionice Vrbovsko – Bosiljevo u punom profilu završena je II. A faza izgradnje Autoceste Rijeka – Zagreb. Time Autocesta Rijeka – Zagreb dobiva 102,37 km punog profila, 13 tunela, 26 vijadukata, 6 mostova. Preostalih 44,13 km dopune na puni profil dio je II. B faze izgradnje Autoceste Rijeka – Zagreb koja će biti dovršena do kraja 2008.

Autocestom Rijeka – Zagreb hrvatska cestovna mreža bogatija je za izuzetno važnu autocestu koja povezuje našu najvažniju luku Rijeku s glavnim gradom.



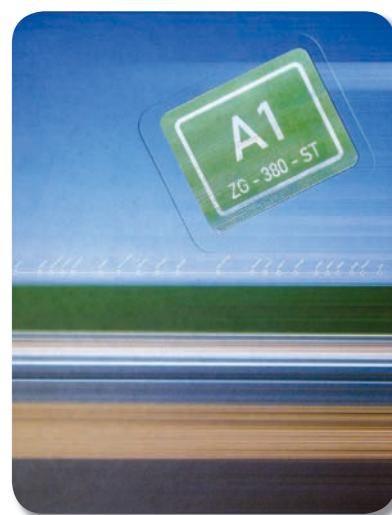
Hrvatske autoseste izdale monografiju

Hrvatske autoseste izdale su novo izmijenjeno i dopunjeno izdanje knjige A-1 ZG-380-ST.

Monografija na autorski, stručan i kreativni način dokumentira i vrednuje projekt izgradnje autoceste od Zagreba do Splita, ostavljući ga otjelovljenog u riječi i slici kao poticaj i trajno naslijede budućim pokolenjima.

Izgradnja autoseste od Zagreba do Splita jedinstven je pothvat, jedan od onih koji se ostvaruju jednom u generaciji ili stoljeću. Posljednje dionice sagrađene su brzo i učinkovito, no iza njih stoje desetljeća borbe za ostvarenje vizija, tradicija inže-

njerskog obrazovanja i uporan rad svih sudionika. Svečanim otvaranjem za promet Autoceste Zagreb – Split, duge 380 kilometara, 2005. godine i svečanim otvaranjem za promet dionice Dugopolje – Šestanovac 2007. godine, sjever i jug Hrvatske napokon su povezani brzom i modernom prometnicom. Ova knjiga svjedoči kako se ostvarivala dugogodišnja želja hrvatskoga naroda i poхvala je svim sudionicima ovog izvanrednog ostvarenja.



Održano drugo hrvatsko savjetovanje o održavanju cesta

28. i 29. svibnja 2007. u Šibeniku je održano drugo hrvatsko savjetovanje o održavanju cesta pod nazivom "Održavanje cesta 2007". Tema savjetovanja bila je "Provedba Zakona o javnim cestama".

Temeljni dokument kojim je uređeno održavanje i zaštita javnih cesta i prometa na njima je Zakon o javnim cestama pa je analiza provedbe Zakona i propisa koji proizlaze iz Zakona neophodan preduvjet za buduće aktivnosti na unapređenju održavanja radi poboljšanja stanja cesta i povećanja sigurnosti prometa te zadovoljstva korisnika.

Teme rasprave:

- pravno uređenje održavanja javnih cesta
- planiranje i provedba održavanja javnih cesta
- zaštita javnih cesta i prometa

Savjetovanje je organizirao HRVATSKI CESTAR, gospodarsko interesno udruženje u suradnji s Hrvatskim autocestama d.o.o., Hrvatskim cestama d.o.o., Autocestom Rijeka – Zagreb d.d. te Udrugom županijskih uprava za ceste Hrvatske. Pokrovitelj savjetovanja bilo je Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvijka.

Sudionike savjetovanja pozdravio je uvodnim riječima predsjednik Uprave HAC-a gospodin Mario Crnjak, a ispred HAC-a aktivno su sudjelovali:

Stjepan Klarić:

Standard redovnog održavanja autocesta

Danijel Bakliža:

Zaštita i praćenje stanja okoliša pri održavanju autocesta

Zoran Sinović:

Pravilnik o održavanju elektroenergetskih objekata i postrojenja, specijalističkih elektrosustava, uređaja i instalacija

Željko Pranić, Tin Dumbović, Tamara Martinčić:

Planiranje i praćenje radova redovnog održavanja autocesta kroz integralni informacijski sustav Hrvatskih autocesta (IISHAC)



Vesna Čleković i Dino Budimlija:
Baza cestovnih podataka u Hrvatskim autocestama.

Novi sustav radio veza u tunelu Učka i radijski savjeti za vozače na Istarskom ipsilonu

U potpunosti svjesna važnosti koju tunel Učka ima za povezivanje Istre s kontinentalnom Hrvatskom, Bina-Istra je instalirala i pustila u funkciju novi sustav radioveza u tunelu. Napredni radiosustav omogućuje učinkovitu radiovezu tijekom vožnje kroz sam tunel. To je ulaganje koje predstavlja povećanje razine sigurnosti tunela, kao i dodatnu vrijednost usluži koju Bina-Istra pruža korisnicima na Istarskom ipsilonu.

Novi sustav je od iznimne važnosti za sve interventne ekipe kao što su hitna medicinska pomoć, policija, vatrogasci ili služba gorskog spašavanja. Pri razvoju projekta, Bina-Istra je usko surađivala sa svim službama interventne pomoći te instalirala opremu potrebnu za pokrivanje svih frekvencija kojima se spomenute službe koriste. Za potrebe Ministarstva unutarnjih poslova, odnosno policije, Bina-Istra je instalirala posebnu opremu koja podržava takozvani tetra sustav radiofrekvencija.

Osim povećanja razine sigurnosti i pružanja kvalitetnije usluge korisnicima, novi sustav ima još jednu značajnu osobinu. Naime, sustav također omogućuje Bini-Istri da emitira sigurnosne poruke vozačima za vrijeme vožnje kroz tunel. Unaprijed snimljenim, tipskim porukama vozači se podsjećaju na sigurnosne mjere i osnovne prometne zakonitosti koje moraju poštivati za vrijeme vožnje tunelom.

Nadalje, zahvaljujući novom sustavu radioveza, tri radijske postaje mogu u tunelu emitirati svoj program bez prekidanja. Kako bi vozači ostali u svakom trenutku dobro informirani, radiosustav pokriva frekvencije emitiranja dvije regionalne postaje – Radio Istre i Radio Rijeke, čije slušateljstvo broji više od pola milijuna redovitih slušatelja, i jedne nacionalne radijske postaje – Hrvatskog radija II. programa koji cijelodnevno objavljuje sve prometne informacije te je referentna radijska postaja za Hrvatski autoklub.



Želeći još više i bolje informirati vozače te na taj način također djelovati na svijest vozača te posredno i na sigurnost vožnje, Bina-Istra je početkom ljeta pokrenula i niz radijskih savjeta za vozače na Istarskom ipsilonu kojima se osobito upozorava na moguće točke pojačanog ili usporenog odvijanja prometa na Istarskom ipsilonu. Savjeti za vozače objavljaju se na tri već navedene radijske postaje.

Tunel Brinje

Tunel Brinje, kojim upravljaju Hrvatske autoceste d.o.o., ovogodišnji je pobjednik EuroTAP-ovog testiranja. Od ukupno 51-og tunela testiranog diljem Europe tunel Brinje osvojio je prvo mjesto, 18 tunela ocijenjeno je vrlo dobrim, 11 dobrim, 12 prihvatljivim, a 10 tunela nije prošlo testiranje.



EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme) je jedan od ukupno osam istraživačkih projekata o sigurnosti tunela vrijedan 4,2 mil. eura, koje podupire Europska komisija s 1,5 mil. eura. U projekt EuroTAP uključeno je 11 automobilskih klubova iz 10 europskih zemalja, među kojima je i naš HAK (Hrvatski autoklub), ujedno i jedini klub izvan Europske unije.

O tunelu:

Tunel Brinje je dvocjevni tunel koji se nalazi na dionici tunel Mala Kapela - Žuta Lokva Autoceste A1 Zagreb - Split - Dubrovnik. Duljina lijeve tunelske cijevi iznosi 1542 m, a desne 1540 m. Za promet je otvoren od 2004. godine, a u funkciji su obje tunelske cijevi. Maksimalna dopuštena brzina vožnje iznosi 100 km/h. Sjeverni portal tunela nalazi se na nadmorskoj visini od 496 m, a južni na nadmorskoj visini od 495 m. U prečnom presjeku nalaze se dva vozna

traka širine 3,5 m, dva rubna traka od 0,35 m te revizijske staze 0,9 m. Tunel je građen Novom austrijskom metodom (NATM), koja se pokazala prilagodljivom za različite geološke uvjete koji se javljaju duž trase tunela. Ukupna vrijednost investicije iznosila je 270 mil. kn (36 mil. eura).

Opremanje tunela:

Tunel je opremljen najmodernijim sustavom za nadzor i upravljanje prometom. Nadzor se provodi svakodnevno 24 sata iz Centra za održavanje i kontrolu prometa (COKP) Brinje. Opremljen je video kamerama koje omogućavaju prikaz situacije na monitorima u COKP-u, a imaju i mogućnost automatske detekcije zastoja, vožnje u suprotnom smjeru, očitavanja broja vozila i vrste vozila te daju potpune podatke prometnoj centrali u cilju prevencije zastoja. Kroz sustav svjetlo-

sne promjenjive signalizacije provodi se informiranje u vidu upozorenja ili ograničenja vozačima. Korisnicima je na raspolaganju komunikacijski sustav za SOS intervencije, putem kojih se u slučaju kvara ili nezgode obavještava i poziva u pomoć operatera u COKP-u. U tunelu se nalazi 10 SOS niša opremljenih telefonskim uređajima za poziv u pomoć. U svakoj tunelskoj cijevi postoji po jedno ugibalište za vozila duljine 40 m i širine 3,5 m. Pješački prolazi za nuždu projektirani su kao veza dviju tunelskih cijevi, na svakih 240 - 300 m, a ukupno ih je 3.

Zaštita od požara:

Tunel Brinje ima automatski sustav za otkrivanje požara i vatrodojavu duž cijelog tunela, kao i ručne dojavljivače požara na portalima, opremljen je i hidrantskom mrežom te ručnim vatrogasnim aparatima.

Dežurstvo:

Osigurano je 24-satno dežurstvo vatrogasne postrojbe HAC-a, smještene na južnom portalu tunela Mala Kapela.

Obavešćivanje putnika:

Sustavom radiodifuzije osigurano je ostvarivanje radioveza između radiostanica unutar tunela i vanjskih radiostanica, kao i prijenos jednog ili više javnih radioprograma te davanje eventualnih obavijesti korisnicima, koji slušaju program unutar tunela. Putnici se izvještavaju putem radioprijamnika, i to na frekvenciji HR 1 - 102,3 MHz i HR 2 - 97,5 MHz. U tunelu je omogućeno i korištenje mobilnim telefonima.



Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. uvodi SAP, složeni poslovno-informatički sustav

Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. uvodi SAP. SAP je složeni poslovno-informacijski sustav koji će nam omogućiti učinkovito organiziranje internih poslovnih procesa integriranim rješenjima i kvalitetnom tehnologijom. Implementacija SAP sustava počela je u prosincu 2006. U planu je SAP sustav uključiti u proizvodnji rad početkom rujna 2007. Implementirat će se verzija SAP ERP 2004 ECC5.0 koja je temeljena na OS platformi Windows 2003 R2 Enterprise Edition i koristi Oracle kao relacijsku bazu podataka. Projekt obuhvaća implementaciju prema ASAP metodologiji vođenja projekata i s projektnim timom koji čine: vlasnici procesa i ključni korisnici od strane ARZ-a te SAP konzultanti iz KING ICT-a i B4B-a. Projektni tim broji oko 45 članova zajedno s Nadzornim odborom i vodstvom projekta. Naziv projekta implementacije SAP rješenja u ARZ-u je LUX.

SAP će u ARZ-u postati standardno poslovno rješenje za kompaniju. Zamijenit će nekoliko

različitih informacijskih sustava (aplikacija) koji su do tada nezavisno podržavali zahtjeve poslovanja, pa će se ovom implementacijom reducirati kompleksnost tih IT sustava i omogućiti integriranost poslovnih procesa. Dobit će se sustav s integriranim bazom podataka i software-om s vrlo brzim pristupom, tj. s podacima dostupnima odmah nakon što su održena njihova knjiženja. Sustav će omogućiti korištenje integriranog sustava za: finansije, kontroling, dugotrajnu imovinu, investicije, kadrovsко poslovanje i plaće, nabavu, materijalno knjigovodstvo, prodaju, praćenje naplate i održavanje. Također, sustav će omogućiti održavanje velikih količina matičnih podataka (npr. materijala, usluga, dobavljača, ugovora, troškovnih objekata itd.). SAP je vrlo fleksibilan sustav te zbog toga pokriva specifične zahtjeve poslovanja i osigurava izvješćivanje prema zahtjevima nadzora Društva. Projekt LUX, između ostalog, postavit će i dobre temelje za buduće poslovne procese



kroz implementaciju novih funkcionalnosti prema zahtjevima Društva.

Uključujući cjelokupno poslovanje Društva, sa svim poslovnim procesima, u ovakav sustav, očekujemo ubrzavanje poslovnih procesa što će pridonijeti većoj efikasnosti te, dugoročno gledajući, finansijskoj uštedi.

Standardizacijom poslovanja i na ovaj se način svrstavamo u vodeće tvrtke u našoj zemlji i šire koje su svjesne izuzetnog značaja informacijskih sustava kao bitnih resursa suvremenog poslovanja. ☑

Očuvanje kulturne baštine Istre

Obnova kažuna kao još jedan od društveno značajnih projekata koje Bina-Istra podržava

U suradnji s Etnografskim muzejom Istre, Ministarstvom kulture i gradom Vodnjanom, Bina-Istra podržala je i financirala očuvanje kulturne baštine južne Istre na trasi Istarskog ipsilona.

Cilj projekta je bilo očuvanje i obnova vodnjanskih kažuna, u što je Bina-Istra uložila ukupno 400.000,00 kuna (oko 55.000,00 eura). Bina-Istra započela je projekt s financiranjem "demontaže" kažuna, koji su se nalazili na trasi sada već izgrađene dionice Vodnjan – Pula, kamen po kamen,

slaganje kamenja na palete i prijevoz do grada Vodnjana koji je bio zadužen za njihovu pohranu. Isto tako, financirala je i etnografsko snimanje svih kažuna na trasi (izrađeno od strane Etnografskog muzeja Istre) pri čemu je napravljena kompletna etnografska dokumentacija za oko 200-tinjak kažuna (slike svakog pojedinog kažuna, lokacija, kote, opis). Na posljeku, direktno je financiran grad Vodnjan koji je sredstva imao namijeniti za sanaciju i obnovu kažuna na širem području grada.

Grad Vodnjan je finansijska sredstva iskoristio ne samo za obnovu, nego i za podizanje opće društvene svijesti o važnosti očuvanja etno baštine te aktivno uključivanje građana i svih ljudi dobre volje u obnovu kažuna i suhozida. Grad je organizirao vikend-radijonice obnove kažuna kamen po kamen, koje su bile otvorene za javnost. Do kraja svibnja, akcija je polučila veliki uspjeh i odaziv oko 400 sudionika kojima su dodijeljene i diplome za sudjelovanje u postignutoj obnovi 4 kažuna i desetak metara suhozida. ☑



35. dani studija i informacija ASECAP-a

Nakon prošlogodišnjeg kongresa održanog u Puli kojem je domaćin bila HUKA, Evropsko udruženje koncesionara za autoceste s naplatom cestarine (ASECAP) je ove godine svoj godišnji kongres održalo na Kreti u Grčkoj od 27. do 30. svibnja. Kongres je održan u turističkom gradiću Hersonissosu nedaleko glavnoga grada Krete, Herakliona. Na kongresu je sudjelovalo oko 360 delegata i 150 pratećih osoba.



Domaćin kongresa bilo je grčko koncesijsko društvo TEO, u većinskom vlasništvu grčke vlade. Osim tvrtke TEO autocestama u Grčkoj gospodare i privatne kompanije. Grčka ima ukupno 950 km autocesta, a cilj vlade je izgraditi ukupno 2000 km do 2015. godine. U svojoj izjavi državni tajnik za javne radove i zaštitu okoliša napomenuo je da se grčka vlada odlučila za privatno-javno partnerstvo (PPP) i koncesijski model financiranja izgradnje autocesta te je veći broj ugovora o koncesiji raspisan ili potpisana u okviru



programa pod nazivom Ceste za razvitak (Roads of Development).

UPRAVNI ODBOR I SKUPŠTINA ASECAP-a

Prije kongresa održane su sjednice Upravnog odbora i Skupštine udruženja te je Fabrizio Palenzona, predsjednik talijanskog AISCAT-a izabran za novog predsjednika ASECAP-a u narednom dvogodišnjem mandatu. Za potpredsjednike su izabrani Panagiotis Delimitos iz grčkog TEO-a, Jose Luis Feito iz španjolske ASETA-e i Henri Stouff iz francuske ASFA-e. Bivši predsjednik Joao Bento izabran je za počasnog predsjednika ASECAP-a. Talijanski AISCAT na sjednici je prezentirao novi web portal G.R.E.A.T. To je ASECAP-ov glosar koji donosi veliki broj definicija s područja cestovnog prometa. Možete ga pronaći na www.asecap.com. Na Skupštini su u punopravno članstvo primljene Poljska i Slovačka, a Kapsch je postao pridruženi član. ASECAP

iz godine u godinu broji sve veći broj članica te ih sada ima ukupno 20.

Prvog dana kongresa glavna tema je bila „Revizija Bijele knjige o prometnoj politici EU i uloga gospodarenja autocestama u ukupnom ekonomskom rastu“.

Tehničke sjednice obradivale su 3 teme „Optimizacija gospodarenja autocestama u cilju povećanja sigurnosti“, „Uloga integriranja vozilo-infrastrukture u gospodarenju autocestama: najbolje prakse i budući razvitak“ te „Odnos koncedenta i koncesionara u gradjenju, financiranju i gospodarenju europskom mrežom autocesta: indikatori kvalitete“. Hrvatske autoceste d.d. održale su prezentaciju u sklopu prve tehničke sjednice. Neke od prezentacija već su dostupne na web stranici www.asecap.com.

INTEROPERABILNOST

U zaključnom dijelu okruglog stola o europskoj usluzi elektroničke naplate cesta-



rine naglašeno je da se možda čini kako interoperabilnost elektronskih sustava naplate ne napreduje, no tome nije tako jer je bilo potrebno dosta vremena da se uspostavi nova shema buduće interoperabilnosti. Sada razgovaramo o zajedničkim pojmovima te sheme, razvili su se regionalni projekti poput PISTA, MEDIA i dr. Interoperabilnost je neminovnost, ali se ona ne postiže preko noći jer su za pregovaračkim stolom najrazličitiji sustavi naplate. Tehnički aspekt je zapravo najmanji problem. Važnije je pitanje provedbe i kontrole, način ugovaranja, preuzimanja rizika i zadataka te drugi pravni i porezni elementi. Stoga je presudno da svi sugovornici i dalje sudjeluju u dogovorima o detaljima budućeg poslovanja. Upravni odbor ASECAP-a zalaže se također za nastavak projekta CESARE IV koji bi trebao donijeti daljnja rješenja na tom području.

Naredni kongres održat će se u Maroku od 18. do 21. svibnja 2008.

Statistički podaci

PROMET

BROJ VOZILA U PODRUČJIMA NAPLATE

Tvrtka	do kraja lipnja 2007.		Ukupno
	Laka vozila (1. i 2. kategorija)	Teška vozila (3. i 4. kategorija)	
HAC	12.107.442	1.877.071	13.984.513
ARZ	5.275.067	913.853	6.188.920
BINA-ISTRA	1.849.358	216.738	2.066.096
AZM	2.559.511	350.427	2.909.938
UKUPNO	21.791.378	3.358.089	25.149.467

PRIHODI OD NAPLATE CESTARINE (BEZ PDV-a)

1EUR = 7,5 KN

Tvrtka	do kraja lipnja 2007.		% (07/06)
	KN	EUR	
HAC	522.984.542	69.731.272	16,24
ARZ	184.900.717	24.653.428	16,47
BINA-ISTRA	58.852.369	7.846.983	13,09
AZM	45.569.930	6.075.990	*
UKUPNO	812.307.558	108.307.673	15,26

* AZM je u svibnju 2007. otvorila dvije nove naplatne postaje te podaci još nisu relevantni za usporedbu.

SIGURNOST PROMETA

Broj prometnih nezgoda:	do kraja lipnja 2007.				
	HAC	ARZ	BINA-ISTRA	AZM	Ukupno RH
- s poginulima	18	6	4	1	29
- s ozlijedenima	126	30	16	6	178
- s materijalnom štetom	667	156	77	9	909
Ukupan broj nezgoda	811	192	97	16	1116
Ukupan broj poginulih osoba u nezgodama	23	8	4	1	36



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



žiro-račun kunski: 2360000-1101710267
 žiro-račun devizni: 2100247894
 uređivački odbor: Josip Sapunar, glavni i odgovorni urednik;
 Brankica Bršec, tehnički urednik;
 Darija Petrović, Branka Vine,
 Nikola Bulić, Zrinka Jurić
 grafičko oblikovanje: Studio PAR.NAS dizajn, Hrvoje Vražić
 fotografija na zagлавju: dijapo pozitivi: Damir Fabijanić, scanovi: Studio Rašić
 datum izdanja: srpanj 2007.