


Jurica Prskalo - novi predsjednik Uprave Hrvatskih autocesta d.o.o. i novi predsjednik udruge HUKA

4. travnja 2008. godine na prijedlog Vlade Republike Hrvatske, ministar prometa i infrastrukture Božidar Kalmeta, djelujući kao Skupština, razriješio je dužnosti dosadašnjeg predsjednika Uprave Maria Crnjaka i imenovao Juricu Prskala za predsjednika Uprave Hrvatskih autocesta d.o.o.

Jurica Prskalo rođen je u Metkoviću 1962., na mjesto predsjednika Uprave Hrvatskih autocesta d.o.o. dolazi iz Autoceste Rijeka – Zagreb d.d., gdje je obnašao dužnost predsjednika Uprave. Jurica Prskalo, diplomirani je inženjer građevine, koji je u Autocestu Rijeka – Zagreb d.d. došao 2005. godine iz tvrtke Konstruktor inženjering d.d. iz Splita. Kao diplomirani inženjer građevine radio je na izgradnji autocesta u Hrvatskoj i to na dionicama: Zagreb – Goričan, Rijeka – Zagreb, Bosiljevo – Mala Kapela, Sv. Rok – Dugopolje.

Stupanjem na funkciju predsjednika Uprave HAC-a, Jurica Prskalo preuzeo je od Josipa Sapunara vođenje udruge HUKA. Na redovnoj sjednici Upravnog odbora i Skupštine Udruge, održanoj 30. travnja ove godine, Jurica Prskalo je imenovan predsjednikom Udruge. Obzirom da dobro poznaje rad Udruge jer je od prosinca 2007., kao predstavnik ARZ-a, bio njezin potpredsjednik, Jurica Prskalo će nastaviti voditi aktivnosti udruženja na domaćem i međunarodnom planu. Među glavnim domaćim aktivnostima navodimo rad triju stručnih odbora Udruge: Tehničkog odbora za promet, Tehničkog odbora za naplatu cestarine i Stručnog odbora za financije, a od međunarodnih suradnju s Europskim udruženjem koncesionara za autoceste s naplatom cestarine (ASECAP) i njezinim članicama. Kao što je već pokazao svojim radom u ARZ-u, Jurica Prskalo će nagla-



sak aktivnosti Udruge staviti na sigurnost, održivu mobilnost i odnos prema korisnicima autocesta te će se zalagati za nastavak razvoja modernog gospodarstva autocestama u Hrvatskoj. 

Zlatko Korpar, novi predsjednik Uprave Autoceste Rijeka – Zagreb d.d. i novi potpredsjednik udruge HUKA


Odlukom Nadzornog odbora ARZ-a od 3. travnja 2008., za novog predsjednika Uprave imenovan je gospodin Zlatko Korpar.

Zlatko Korpar rođen je 23. srpnja 1967. u Varaždinu gdje je završio osnovnu i srednju školu. Diplomirao je na Geotehničkom fakultetu Varaždin, Sveučilište u Zagrebu. Uz položen stručni ispit pri Ministarstvu zaštite okoliša i prostornog uređenja, položio je i stručni ispit pri Ministarstvu gospodarstva. Zlatko Korpar od 1990. do 2005. godine obavlja poslove rukovoditelja i direktora projekata na izgradnji cesta i autocesta u Republici Hrvatskoj u tvrtki Cesta Varaždin d.d.

Od 2005. do 2008. obnaša dužnost člana Uprave za tehničke poslove u tvrtki Autocesta Rijeka – Zagreb d.d.

Na dužnost predsjednika Uprave ARZ-a Zlatko Korpar je stupio 4. travnja 2008. godine. Na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu, odnosno Ekonomskom fakultetu u Splitu, 2008. stječe zvanje certificiranog člana nadzornih i upravnih odbora.

Stupanjem na funkciju predsjednika Uprave ARZ-a Zlatko Korpar je na redovnoj sjednici Upravnog odbora i Skupštine Hrvatske udruge koncesionara za autoceste s naplatom cestarine, održanoj 30. travnja ove godine, imenovan potpredsjednikom Udruge.

Oženjen je i otac dvoje djece. 



Autocesta A6, Rijeka – Zagreb


Miro Škrgatić, novi član Uprave za tehničke poslove Autoceste Rijeka – Zagreb d.d.

Odlukom Nadzornog odbora Autoceste Rijeka – Zagreb d.d. od 17. travnja 2008. godine, Miro Škrgatić imenovan je članom Uprave za tehničke poslove ARZ-a. Na novu je dužnost stupio 1. svibnja 2008. Miro Škrgatić rođen je 18. kolovoza 1959. u Karlovcu gdje je završio osnovnu i srednju školu. Diplomirao je na Arhitektonskom fakultetu u Zagrebu 1986. te stekao zvanje diplomiranog inženjera arhitekture. Program edukacije za upravljanje gradovima na International Visitor Program, Washington, SAD završio je 2000. godine.

Na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu, odnosno Ekonomskom fakultetu u Splitu, 2007. godine stječe zvanje certificiranog člana nadzornog odbora. Od 1986. do 1996. radi kao samostalni projektant, voditelj grupe za urbanizam, a zatim i direktor u Projektnom birou Urbanis. Od 1996. do 2002. zaposlen je u Gradskom poglavarstvu grada Karlovca (voditelj Odsjeka obnove; pročelnik Odje-

la stambeno-komunalnih djelatnosti i prostornog uređenja). Od 2002. do 2005. u Karlovačkoj županiji pročelnik je Upravnog odjela za obnovu, razvoj i komunalne poslove.

Miro Škrgatić na dužnosti je gradonačelnika grada Karlovca od 2005. do 2007. Na mjesto člana Uprave za tehničke poslove u ARZ-u Miro Škrgatić dolazi s dužnosti pomoćnika ministra u Ministarstvu gospodarstva, rada i poduzetništva koju je obnašao od 2007.

Miro Škrgatić vršio je dužnost zamjenika predsjednika Nadzornog odbora ARZ-a. Član je Upravnog vijeća javne ustanove HOC. 



Svečano otvoren i pušten u promet gotovo 21 km punog profila Autoceste Rijeka – Zagreb

Dana 28. lipnja 2008. godine, ministrica zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, Marina Matulović-Dropulić i ministar mora, prometa i infrastrukture, Božidar Kalmeta službeno su otvorili 20,85 kilometara punog profila Autoceste Rijeka – Zagreb, dionice Vrata – Delnice (8,92 km), Delnice – Kupjak (7,93 km) te dijela dionice Kupjak – Vrbovsko (4 km).

Prigodna svečanost održana je na samoj dionici autoceste, kod zagrebačkog portala tunela Vršek.

Radovi na izgradnji dionica Vrata – Delnice (8,92 km), Delnice – Kupjak (7,93 km) te dijela dionice Kupjak – Vrbovsko (4 km) ukupne duljine 20,85 km, započeli su u lipnju 2006. godine, a radi se o IIB fazi izgradnje Autoceste Rijeka – Zagreb, dopuna na puni profil.

Građevinske su radove izvodile poslovne udruge – Hidroelektra-Niskogradnja d.d., Konstruktor inženjering d.d., Viadukt d.d. i



Prijelaz za životinje Dedin

Strabag AG Austrija, dok je opremu na trasi izvodio Dalekovod d.d.

Nadzor je vršio IGH d.d. za građevinski dio, a Končar – institut za elektrotehniku d.d. (vodajući partner) i Zg-projekt d.o.o. za opremu. Vrijednost investicije iznosi oko 95,5 milijuna eura.

Dionica Vrata – Delnice duljine je 8,92 km, odnosno počinje u km 32 + 388,33 do km 41 + 316,97, stacionirano po desnom kolniku, od čega je glavna trasa duljine 6,71 km, objekti 2,21 km ili 25 % od ukupne duljine dionice. Objekti u trasi su: vijadukt Golubinjak (577 m); tuneli: Sleme (858 m) i Sopač (775 m); podvožnjaci: Vrata III, Podvožnjak Prolaz, Podvožnjak, Delnice, Lučice te čvor Delnice.

Dionica Delnice – Kupjak ukupne je duljine 7,93 km, odnosno počinje u km 41 + 316,97, a završava u km 49 + 245,49. Trasi pripada 5,91 km, a vijaduktima 0,58 km koji čine 7,32 % od ukupne duljine dionice. Tunelima pripada 1,44 km i čine 18,25 % ukupne duljine dionice. Objekti čine 25,57 % od ukupne duljine dionice što jasno pokazuje tehničku zahtjevnost izgradnje.

Objekti na trasi su: vijadukti Delnice (101,34 m) i Zalesina (462,83 m) te tri podvožnjaka – Petehovac, Velika Poljana i Dedin. Na trasi su izvedena dva tunela: Lučice, duljine 590 m i Vršek, duljine 859 m.

Dio dionice Kupjak – Vrbovsko duljine 4 km počinje u km 49 + 245,49, a završava u km 53




+ 250 gdje se nalazi spoj kolnika i devijacija na stari kolnik.

Objekti na trasi: čvor Ravna Gora; podvožnjaci – Žagarov most, Kupjak – Ravna Gora, Šije, Ravna Gora – Hlevci, Šerementovo.

U II fazi izgradnje, dopuna na puni profil Autoceste Rijeka – Zagreb, primijenjen je zatvoreni sustav odvodnje. Sve vode s novog, desnog kolnika, čiji je poprečni nagib prema zelenom pojasu, odvođe se kanalicama, slivnicima, pripadajućim oknima i kanalizacijom.

Puštanjem u promet gotovo 21 km autoceste, Autocesta Rijeka – Zagreb izgrađena je u punom profilu u duljini od 132 km. Preostalih 14,5 km dopune na puni profil dionice Oštrovica – Vrata te preostalog dijela dionice Kupjak – Vrbovsko, bit će dovršeno do kraja 2008.


Time će Autocesta Rijeka – Zagreb, nakon punih 36 godina, biti u potpunosti izgrađena i u prometu u punom profilu autoceste u ukupnoj duljini od 146,5 km, čime će promet njome biti znatno olakšan, a razina sigurnosti i ugodnosti putovanja podignuta na još višu razinu. 

Autocesta A3, Bregana – Zagreb – Lipovac

Pušten u promet novi čvor na autocesti A3 kod Rugvice

Čvor Rugvica, koji se nalazi između naplatnih postaja Ivanja Reka i Ivanić-Grad, pušten je u promet u petak, 28. 3. 2008. Cijena

cestarine do Zagreba iznosi 3 kune za prvu kategoriju vozila, 4 kune za drugu, 7 za treću te 10 kuna za četvrtu kategoriju vozila.

Čvor ima izuzetan prometni i gospodarski značaj za općinu Rugvica, ali i za susjedno Dugo Selo. 

Autocesta A6, Rijeka-Zagreb

Tunel Veliki Gložac na Autocesti Rijeka – Zagreb među četiri najbolja europska tunela

Program procjene sigurnosti prometa u tunelima EuroTAP proglasio je 22. travnja 2008. godine rezultate svog istraživanja koje je provedeno na 31-om tunelu u 11 zemalja Europe. Ocjene su dodjeljivane u rasponu od "vrlo dobar", preko "dobar", "prihvatljiv" do "loš", odnosno "vrlo loš".

Tunel Veliki Gložac na Autocesti Rijeka – Zagreb, dionici Vrbovsko – Bosiljevo, jedan je od četiri europska tunela s najboljim rezultatom.

Dužina sjeverne tunelske cijevi iznosi L = 1130,00 m od stac. u km 72 + 938,00 do stac. u km 74 + 068,00. Geometrija unutarnje zakrivljenosti luka tunela Veliki Gložac, zatim površina poprečnog presjeka tunelske cijevi, a time širina i visina samog tunela razlikuje se od svih ostalih tunela na Autocesti Rijeka-Zagreb zbog toga što kroz sjevernu tunelsku cijev prolazi i treći trak za spora vozila.

Dužina južne tunelske cijevi iznosi L = 1126,00 m od stac. u km 72 + 958,00 do stac. u km 74 + 084,00 (stacionaže su po osi desnog kolnika). Sjeverna cijev tunela otvorena je 2004. godine, a južna 2007. godine.


Positivni ocjenjivani parametri, ključni za dobivanje ovoga vrijednoga priznanja, su:

- dvije cijevi s križnom vezom, kao dodatni izlaz za nuždu i spašavanje, maksimalno svakih 320 m
- prometna svjetla i barijere ispred portala
- radio program-frekvencija sa stanjem u prometu, kroz cijeli tunel, preko koje operater može emitirati poruke
- potpuni video nadzor
- automatsko otkrivanje prekida prometa, kao i otkrivanje upotrebe ugibališta, SOS telefona i vatrogasnih aparata
- ugibališta u središtu tunela
- zvučno izolirani SOS telefoni i osigurani vatrogasni aparati na svakih 300 m
- evakuacijsko svjetlo rute za spašavanje koje pokazuje smjer i udaljenost do najbližeg izlaza za slučaj nužde
- dim ili vrućina ne mogu prodrijeti u vanjske rute za spašavanje, vrata su dovoljno vatrootporna
- automatski sustav dojave, u slučaju požara, požarna ventilacija se automatski aktivira i tunel zatvara



Primanje priznanja za tunel Veliki Gložac

- ventilacija je dovoljno snažna pa se može nositi s vatrom
- vozila spasilačke službe mogu prijeći na drugu stranu na portalima
- rute za spašavanje za vozila hitne službe vode do susjedne cijevi, na sredini tunela
- u centru kontrole tunela, konstantno dežuraju uvježbani djelatnici
- omogućene radijske komunikacije kroz cijeli tunel za tunelsko osoblje, policiju i vatrogasne brigade
- kompletan i ažuran plan hitne reakcije
- redoviti treninzi za tunelsko osoblje
- redovite vježbe hitne spasilačke službe.

Zlatko Korpar, predsjednik Uprave Autoceste Rijeka – Zagreb d.d., primajući visoko priznanje koje su mu, na prigodnoj svečanosti održanoj u prostorijama HAK-a, uručili Tomislav Družak, glavni tajnik HAK-a i Zvonimir Šmuk, pomoćnik glavnog tajnika, u svom je govoru istaknuo četiri cilja Društva, među kojima je i sigurnost korisnika. „Ova nam je nagrada priznanje da radimo na sigurnosti, ali ujedno i obveza provođenja istih standarda sigurnosti na svim našim tunelima“, izjavio je Zlatko Korpar, predsjednik Uprave ARZ-a. 



Bina-Istra: Intelligentni sustavi u funkciji kontrole prometa

Novi video sustav praćenja i automatskog otkrivanja prometnih nezgoda u tunelu Učka

Nakon što su u ožujku ove godine ugrađeni novi senzori u tunelu Učka koji mjere smjer i brzinu strujanja zraka, vidljivost, razinu koncentracije ugljičnog monoksida i temperaturu zraka u tunelu, Bina-Istra je polovicom lipnja pustila u funkciju i potpuno novi sustav za nadzor i praćenje prometa u tunelu Učka. Paralelno se vrši i dogradnja i modernizacija sustava daljinskog upravljanja koji signale dobivene iz raznih sustava u tunelu prenosi putem SCADA-e u centar upravljanja tunelom. U centar upravljanja ugrađeno je glavno „pametno računalo“, tzv. PLC (Programmable Logic Controller), koje upravlja svim podsustavima, preuzimajući informacije s

daljinskih stanica (DAS-ova). Sve navedene investicije dio su šireg projekta potpune automatizacije ventilacije u tunelu.

Osnovna svrha inteligentnih video sustava (sustava televizije zatvorenog kruga) na cestama je trenutno otkrivanje incidentnih situacija na cesti. Dosadašnji sustav u tunelu Učka bio je baziran na funkciji praćenja prometa, pri čemu je sustav omogućavao:

- neprekidan prijenos slike sa svih dijelova tunela i njegovih prilaza
- privremenu pohranu video zapisa s mogućnošću pregledavanja i trajne pohrane, a sada on ima i dodatne, naprednije funkcije:
- automatsko otkrivanje incidenata



Kamera na portalu tunela Učka

- proslijeđivanje alarmnih poruka sustavu daljinskog vođenja prometa.



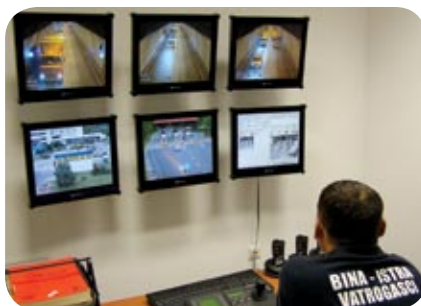
Sustav automatske detekcije incidenata (AID)

Kvaliteta video sustava čini bitan sigurnosni element tunela. Praksa je pokazala da brza i kvalitetna reakcija operatera u nadzornom centru često znači i spašavanje života prilikom prometnih nezgoda i drugih incidenata na cesti. Upravo je video sustav taj koji slikom i zvučnim signalom obavještava operatera o incidentu. Potom operater poduzima daljnje aktivnosti u cilju otklanjanja posljedica incidenta što u konačnici daje povećanu sigurnost za sve sudionike u prometu. Sustav se može programirati i tako da se u ekstremnim incidentnim situacijama utjecaj ljudskog faktora sveđe na minimum.

Novi video sustav praćenja i automatskog otkrivanja prometnih nezgoda (engleski: Automatic Incident Detection – AID) obuhvaća cjelokupnu opremu sustava, kako u tunelu tako i u nadzornom centru. U sklopu ove investicije izgrađen je i pomoćni nadzorni centar u vatrogasnoj postaji na kvarnerskoj strani tunela.

Incidenti koje AID sustav u tunelu Učka detektira i za koje prosljeđuje alarmne signale su:

- dim u tunelu
- zaustavljeno vozilo u tunelu
- prepreke na kolniku (pješač, ispali teret...)



- neočekivano male brzine kretanja vozila
- vožnja u suprotnom smjeru (pretjecanje)
- rasuti teret

Sustav se temelji na fiksnim kamerama u tunelu čiji se signal spaja na procesorske kartice s implementiranim algoritmima za analizu video signala, te kamerama s mogućnošću rotacije i zooma na portalnim površinama tunela. Instalirane su 83 kamere od kojih 2 s rotacijom i zoomom te 75 kamera s video strojnom detekcijom i 6 kamera u okretnicama tunela. Vidna polja susjednih kamera na kojima se vrši automatska detekcija incidenta se preklapaju, čime se isključuje mogućnost tzv. "mrtvih zona", odnosno područja u kojima nije moguće vršiti detekciju.

Prilikom detekcije incidentne situacije sustav automatski šalje alarmni signal s kamere koja vizualno pokriva prostor u kojem je nastao incident prema sustavu daljinskog vođenja prometa. Nakon obrade primljenog signala SDV vraća alarm na matricu koja na osnovi primljenog alarma prosljeđuje video signal kamere na predviđeni monitor te time omogućuje operateru da pravodobno i korektno reagira na nastalu incidentnu situaciju. [📄](#)

Nova horizontalna signalizacija na Istarskom ipsilonu

Termoplastične crte na Ipsilonu

Tijekom mjeseca svibnja sva je horizontalna signalizacija na Istarskom ipsilonu sukcesivno obnavljana po dionicama. Dionice od Umaga do Pule te od Kanfanara do Rogovića bile su u vrijeme radova zatvorene za promet iz sigurnosnih razloga. Jedino je posljednja dionica, ona između Rogovića i Matulja, obnavljana u uvjetima naizmjeničnog prometa zbog neadekvatnih obilaznih pravaca. Obavijesti o radovima i zaobilaznim pravcima bile su redovito objavljivane i na tvrtkinim web stranicama, s grafički prikazanim pojedinostima na interaktivnoj cestovnoj karti Istre. Za obnovu horizontalne signalizacije koristila se termoplastika koja odgovara najstrožim normama sigurnosti prometa i zaštite okoliša. Nanosi se u višestruko debljem sloju nego kod standardnih tehnologija te sadrži i veći omjer tzv. megaperli, što jamči visoku refleksiju i u najlošijim vremenskim uvjetima i noću. Usto, ona povećava koeficijent trenja između gume vozila i središnje crte na kolniku i do 40% te time daje mnogo bolji protuklizni učinak i za kišnog vremena. To je osobito značajno za sigurnost motociklista s obzirom na probleme koje imaju prilikom prelaska preko središnje crte. Korisna termoplastika je certificirani ekološki proizvod, njena primjena ne zahtijeva korištenje otapala, razrjeđivača i ostalih za okoliš štetnih sredstava koja služe za nanošenje boje. [📄](#)

Bina-Istra objavila izvješće o održivom razvoju

Početak 2007. godine Bina-Istra organizirala je interni seminar i radionicu o etič-



nom poslovanju i održivom razvoju čiji je cilj bio utvrditi kako uskladiti naše ekonomske ciljeve i odgovornost koju imamo prema društvu i okolišu. Tada je napravljena početna procjena stanja s obzirom na načela održivog razvoja, utvrđeno sedam strateških područja djelovanja, predloženi načini djelovanja te određeni pokazatelji koji će pratiti objektivno stanje.

Godinu i pol dana kasnije, objavljeno je prvo Izvješće Bine-Istre o održivom razvoju. Premda je pred tvrtkom još dalek put u smislu ostvarenih postignuća, postavljeni izazovi čine dio temeljnih operativnih ciljeva poslovanja tvrtke. Kako bi tvrtka uspješno odgovorila na postavljene izazove, redovno se prati napredak na temelju pokazatelja održivog razvoja za prioritetna strateška područja djelovanja. [📄](#)



Obnova horizontalne signalizacije

Hrvatske autoceste d.o.o.

Održana redovna godišnja vježba gašenja, spašavanja i evakuacije

U srijedu, 28. svibnja 2008. godine, Hrvatske autoceste d.o.o. održale su redovnu godišnju vježbu gašenja, spašavanja i evakuacije osoba ugroženih požarom u tunelu Vrtlinovec na autocesti A4, Zagreb – Gorican. Cilj ove vježbe je uvježbavanje, provjera operativne sposobnosti i spremnosti te usklađenosti svih čimbenika koji moraju djelovati u slučaju stvarne akcije gašenja i spašavanja u tunelu.

U realizaciji vježbe sudjelovalo je 40-tak osoba. Sudionici vježbe bili su: dežurna vatrogasna ekipa Operativnog vatrogasnog dežurstva Varaždin za tunel Vrtlinovec, djelatnici Sektora održavanja i Javna vatrogasna postrojba grada Varaždina, ekipe hitne medicinske pomoći Varaždinske županije, ekipe prometne policije PU Varaždin, HAK, a nadzor provode radnici Sektora za održavanje, te ovlaštenici samostalnog Odjela zaštite i sigurnosti na radu.

Ovu redovnu godišnju vježbu Hrvatske autoceste provode sukladno Planu i programu aktivnosti OVD Varaždin za tunel Vrtlinovec, odredbama Zakona o vatrogastvu (NN, 174/04), Zakona o zaštiti i spašavanju



(NN, 174/04), propisima donesenim na temelju zakona, te Smjernici 2004/54/EU Europskog parlamenta i vijeća o minimalnim zahtjevima za sigurnost tunela u transeuropskim mrežama cesta od 29. 04. 2004. godine. [📄](#)



U prodaji ENC paketi

Hrvatske autoceste uvele su prodaju ENC paketa, koji se mogu kupiti na svim naplatnim postajama Hrvatskih autocesta d.o.o.. ENC paket sastoji se od određene vrijednosti cestarine na koju je obračunat popust od 10 % te ENC uređaja. Prodaju se tri paketa (Paket 420, Paket 610 i Paket 1000) koji se mogu kupiti na svakoj od 51 naplatne postaje Hrvatskih autocesta od 00 do 24 sata. ENC paketi mogu se odmah koristiti za plaćanje cestarine na autocestama u nadležnosti Hrvatskih autocesta d.o.o. i Autoceste Rijeka – Zagreb d.d. Kada se plaćanjem cestarine potroši uplaćeni iznos na ENC paketu, ostaje mogućnost daljnjeg korištenja uređaja uz nadoplatu računa. Nadopлата se može izvršiti na 15 prodajnih mjesta Hrvatskih autocesta u radnom vremenu od ponedjeljka do petka te putem bezgotovinske uplate na žiro račun HAC-a (prema uputama iz paketa za postavljanje i korištenje ENC-a). [📄](#)



Uveden video sustav prepoznavanja registracijskih oznaka vozila

Hrvatske autoceste implementirale su u postojeći sustav za naplatu cestarine novi sustav za video prepoznavanje registracijskih oznaka vozila (VPR). Cilj VPR sustava je onemogućiti manipulaciju magnetskim karticama i ostalim tranzitnim medijima (smart kartica i ENC uređaj) na autocestama, tj. zlouporabu tranzitnog medija (zamjena između dva vozila) od strane korisnika i time dodatno zaštititi prihod od naplate cestarine.

To se postiže na način da sustav uspoređuje trenutnu registracijsku oznaku na izlazu s onom zabilježenu na tranzitnom mediju pri ulasku na autocestu.

Na svakoj ulaznoj stazi instalirana je video kamera koja snima sliku vozila i šalje u VPR sustav. Isti prepoznaje simbole na registracijskoj oznaci i kodira ih na tranzitni medij. Sustav također ima mogućnost naknadne provjere svake transakcije uz vizualizaciju

slika s ulaza i izlaza. Tako se uspoređuje registracijska oznaka i potvrđuje da je korisnik predao isti tranzitni medij s kojim je ušao na autocestu. U slučaju zamjene tranzitnog medija sustav alarmira blagajnika koji postupi sukladno Pravilniku o naplati cestarine i naplaćuje ugovornu kaznu u visini dvostrukog iznosa cestarine za najdužu relaciju od mjesta izlaza za korištenje pravac autoceste. [📄](#)

Natjecanje za najbolji centar za održavanje i kontrolu prometa (COKP) i najbolju naplatnu postaju (NP) za 2008.

Hrvatske autoceste su, kao i dosadašnjih godina, održale 13. lipnja 2008. godine interno natjecanje za najbolji centar za održavanje i kontrolu prometa (COKP) i najbolju naplatnu postaju (NP) za 2008. godinu. Obilazak i ocjenjivanje je provedeno od 2. do 10. lipnja 2008. godine po svim pravcima autocesta. Nagrade je uručio Predsjednik HAC-a, Jurica Prskalo.

Za najbolji centar za kontrolu prometa odabran je COKP Varaždin, treću godinu za redom, dok je za najbolju naplatnu postaju odabrana NP Pirovac.

Stručni žiri sastojao se od pet članova: pred-

stavnik Hrvatskog autokluba (HAK), predstavnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI), predstavnik Ministarstva turizma, predstavnik medija i predstavnik HAC d.o.o.

U natjecanju su sudjelovali svi centari za održavanje i kontrolu prometa, ukupno njih 19 i sve naplatne postaje, ukupno njih 51 u HAC-u. [📄](#)

Najbolji COKP u 2008. godini

1. mjesto COKP VARAŽDIN
2. mjesto COKP ŠIBENIK
3. mjesto COKP BENKOVAC



Nagrada za najbolji COKP

Najbolje NP u 2008. godini

1. mjesto NP PIROVAC
2. mjesto NP PERUŠIĆ
3. mjesto NP MASLENICA

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d.


Mobilna održivost - putovanje je doživljaj

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d., u svibnju ove godine, pokrenula je projekt Mobilna održivost – putovanje je doživljaj. Projekt je korak prema sigurnijoj, ekološki prihvatljivijoj autocesti koja pridonosi sigurnosti i doživljaju korisnika, razvoju lokalne zajednice u manjim sredinama i očuvanju i promoviranju zaštićenih područja u kraju kroz koji autocesta prolazi. Edukacijom i komunikacijom kroz povećanje razine svijesti korisnika i zaposlenika autoceste, namjera je potaknuti vozače na smireniju i sigurniju vožnju te korištenje pratećih uslužnih objekata.

Strateški ciljevi projekta su sigurnost prometa te zaštita i očuvanje prirodnih resursa. Općeniti je cilj projekta smanjiti agresivnu vožnju na autocesti te i na taj način smanjiti i broj prometnih nezgoda, kao i potrošnju goriva vozila i njihovu emisiju štetnih plinova. Također, cilj je informirati korisnike

autoceste o zaštićenim područjima kako bismo im omogućili uživanje i razumijevanje posebnih prirodnih vrijednosti i kako bismo potaknuli korisnike na bolji odnos prema prirodi i okolišu općenito.

Projektom će se poduzeti široka javna kampanja, povezana s postojećim akcijama, koja će uključiti educiranje javnosti o načinima kojima se može povećati sigurnost i smanjiti potrošnja goriva za vrijeme vožnje autocestama kao i naseljenim područjima. Namjera je, također, potaknuti ljude koji putuju da uživaju u prirodnim ljepotama i kulturnoj baštini.

Organizacije, sudionice ovoga projekta su, uz Autocestu Rijeka – Zagreb d.d., UNDP–Hrvatska, Hrvatski autoklub, Državni hidrometeorološki zavod, Fakultet prometnih znanosti i Državni zavod za zaštitu prirode. 



Bina-Istra: Računovodstveni seminar KPMG-a

IFRIC 12 ili Sporazumi o koncesiji usluga (Service Concession Arrangements) je tumačenje koje je objavio Međunarodni odbor za interpretaciju financijskog izvješćivanja (IFRIC), a na snazi je od 1. siječnja 2008. godine. Njegova primjena je obvezna i prije 2008. osim ako se dokaže da je IFRIC 12 nemoguće primijeniti za prethodne godine. Ova interpretacija međunarodnih računovodstvenih standarda (MRS) primjenjuje se na ugovorne aranžmane u kojima privatno društvo sudjeluje u razvoju, financiranju, poslovanju i održavanju infrastrukture namijenjene javnom sektoru. Ideja međunarodnog odbora za računovodstvene standarde (IASB) bila je prije svega da se odrede smjernice prikazivanja imovine koncesija u javno-privatnom partnerstvu. Budući da se radi o privatnom kapitalu uloženom u javnu infrastrukturu (autoceste, bolnice, željeznice, voda, električna energija itd.), IASB je odlučio da prikazivanje imovine tih društava ne bi trebalo biti kroz optiku materijalne imovine nego nematerijalne, financijske ili mješavine tih dviju. Pored ostalih uvjeta, glavni razlog toj interpretaciji je prijenos infrastrukture u potpuno vlasništvo javne ustanove nakon isteka ugovora o koncesiji, bilo besplatno ili uz određenu naknadu. Dakle, IFRIC 12 nastupa kao odgovor na preveliku različitost koncesija i način prikazivanja računovodstva pojedinih koncesija kroz ugovorne aranžmane Build-Operate-Transfer modela i Rehabilitate-Operate-Transfer modela. Ova interpretacija nije samo jedan


standard, nego predstavlja zajedničku interpretaciju više MRS-ova (Inpr. 7, 11, 18, 23, 32, 37, 38, 39) koja se primjenjuje na neku koncesiju za vrijeme investicije (CAPEX-i) i za vrijeme održavanja investicije (OPEX-i) Dva glavna uvjeta primjene IFRIC 12 su odgovori na pitanja: kontrolira li koncedent, odnosno javna ustanova koja dodjeljuje koncesiju, usluge koncesije i uz koju cijenu te kontrolira li koncedent, tj. dobiva li natrag, na kraju razdoblja koncesije, infrastrukturu koja je predmet koncesije. Ukoliko je odgovor na ova dva pitanja pozitivan, u tom slučaju koncesija ulazi u problematiku IFRIC-a 12. Budući da hrvatski Zakon o računovodstvu primjenjuje MRS, društva su dužna primjenjivati IFRIC interpretacije ako su realizirani uvjeti primjene.

Koncesija postaje financijska imovina ukoliko koncesionar ima neuvjetno pravo dobiti financijska sredstva od koncedenta neovisno o uporabi infrastrukture.

Ukoliko je koncesija nematerijalna imovina, onda društvo ima pravo naplaćivati klijentima prihod od uporabe infrastrukture i ima uvjetna prava za dobivanje financijskih sredstava od koncedenta.

Drugim riječima, ukoliko koncesionar direktno snosi rizik prometa bez prava na financijski doprinos koncedenta neovisno o razini prometa, u tom slučaju je nematerijalna imovina. Bitno je napomenuti da nematerijalna i financijska imovina imaju različite načine knjiženja računovodstvenih stavaka (kroz

bilancu i račun dobiti i gubitka) te se mijenja način prikazivanja imovine, amortizacije, potraživanja, marže građenja, kamate na financijsku imovinu, zadržane dobiti itd. Dok se financijska imovina knjiži kroz MRS 39, nematerijalna imovina prolazi kroz optiku MRS-a 38 i ne razlikuje se puno od materijalne.

Ukoliko koncesije, kao što su AZM, Bina Istra, ARZ, ZOV, Ingra itd., zadovolje uvjete IFRIC-a, interpretacija bi mogla imati posljedice na njihova računovodstva. Naime, iako je IFRIC 12 računovodstvena promjena, ta interpretacija može imati utjecaj na tijek novca pojedine koncesije, i to kroz: promjene računovodstvene zadržane dobiti iz koje se isplaćuje dividenda, način prikazivanja prihoda od marže investicije ukoliko postoji, amortizaciju i možda najvažniji porezni aspekt, tj. utjecaj IFRIC-a 12 na porez na dobit. Zajednički sastanak u uredima KPMG-a, na inicijativu dr. sc. Darija Silića, predsjednika Financijskog odbora HUKA-e i financijskog direktora Bine Istre d.d., upravo je imao za cilj udružiti koncesionare autocesta Bina Istra, AZM i ARZ u nalaženju odgovora u vezi primjene IFRIC-a 12, datuma primjene, poreza na dobit, korekcije prošlosti itd. Budući da porezna uprava još nema usuglašeni jedinstveni stav prema IFRIC-u 12, a ne postoje ni prethodna iskustva njegove primjene, revizija društava u 2008. će gledati kako svaki od koncesionara primjenjuje IFRIC 12. Stoga su zajednički stavovi koncesionara dobrodošli i svakako će utjecati na odluke revizora. 

ASECAP-ovi dani studija i informacija, Marrakesh 2008.

ASECAP je 36. godišnji kongres pod nazivom „ASECAP-ovi dani studija i informacija“ održao od 18. do 21. svibnja u Marrakeshu, jednom od četiri kraljevska grada Maroka uz Fez, Meknes i Rabat. Sukladno Statutu ASECAP-a, zemlje koje graniče s europskim kontinentom mogu biti pridružene članice ovog udruženja. Tako je Maroko pristupio ASECAP-u 2006. godine. Maroko ima 815 km autocesta s naplatom, a Vlada do 2010. godine planira zaokružiti mrežu na ukupno 1500 km autocesta, a do 2012. godine ukupno 1800 km autocesta koje gradi i gradit će prema koncesijskom modelu i uz naplatu cestarine.

Dan prije početka kongresa održana je redovna sjednica Upravnog odbora i Skupštine ASECAP-a na kojoj je iznesena potreba donošenja zajedničkog stava u vezi novog prijedloga Direktive o eurovinjeti.

Godišnji kongres ASECAP-a okupio je 350 delegata iz 170 tvrtki iz Europe. Tema ovogodišnjeg skupa bila je "Europska infrastruktura preko granica: tržište, konkurencija i održivi promet kao čimbenici razvoja sektora autocesta", a u središtu interesa ovogodišnjeg kongresa bile su dvije direktive EU ključne za sektor autocesta. Direktiva o interoperabilnosti i Direktiva o eurovinjeti čiji je novi prijedlog izmjena u pripremi.

Službeni početak kongresa 19. svibnja obilježen je uvodnim govorima predsjednika ASECAP-a Fabrizia Palenzona iz talijanskog AISCAT-a, Karima Ghellaba, marokanskog ministra prometa i opremanja te generalnog direktora Autocesta Maroka, Otmana Fassi Fehrija. Oni su ponovili da je naplaćivanje cestarine neminovnost. Svim zemljama najveći je izazov osigurati visoka sredstva za izgradnju infrastrukture. Sektor autocesta s naplatom cestarine nalazi se pred značajnim promjenama jer naplata cestarine, od koje se tradicionalno očekivalo da služi za financiranje građenja i održavanja infrastrukture, može dobiti i ulogu instrumenta prometne politike za regulaciju prometa, smanjenje gužvi, zagušenja i zagađenja, za promociju alternativnih vidova prometa i dr., a neke zemlje, koje su mrežu izgradile proračunskim novcem, uvode na njoj naplatu cestarine za kamione (Njemačka, Francuska na 14.000 km državnih cesta).

Prva radna sjednica nosila je naziv "Ograničenja i izazovi restrukturiranja i uvođenja zakonodavnog okvira EU za industriju naplate cestarine". U raspravi je sudjelovao Paolo Costa, predsjednik odbora za promet Europskog parlamenta i Dean Herenda, pomoćnik državnog tajnika za promet Slovenije, koja predsjedava EU-om. Obzirom na slovensku odluku o uvođenju vinjeta umjesto direktne naplate, kao privremene mjere do prelaska na

satelitski sustav za 2-3 godine, sudionici kongresa su bili vrlo zainteresirani čuti objašnjenje Herende koji je rekao da je Slovenija zaključila kako sustav s transponderima nije održiv u EU i da je Slovenija tranzitna zemlja kojoj treba jednostavan i održiv sustav naplate. Priznao je da je plan uvođenja satelitske naplate ambiciozan, ali provediv. Predsjednik Palenzona upozorio je da se svi moramo ponašati odgovorno jer smo pioniri novih tehnologija, novih sustava kao i novih politika. Treba braniti i interese koncesionara jer je naplata temelj održivosti autocesta.

Spomenuo je izmjene Direktive o eurovinjeti koja predlaže da se naplata koristi za pokrivanje troškova koje cestovni promet donosi društvu u cjelini (zagađenje, prometne nezgode i dr.). Sredstva iz poreza i cestarine moraju se koristiti za razvoj cestovnog sektora i povrat investicija, a ne za defavoriziranje cesta, zaključio je Palenzona.

Druga sjednica dala je pregled aktivnosti sektora autocesta s naplatom cestarine. Izvještavali su glavni tajnik udruženja i predsjedatelji stalnih stručnih odbora ASECAP-a za naplatu, za sigurnost i za inteligentne transportne sustave. Izvještaj je podnijelo i svjetsko udruženje autocesta i tunela s naplatom iz Washingtona.

Drugog dana kongresa održane su 4 paralelne sjednice s tehničkim izlaganjima na teme:

- **Uloga ITS-a u razvoju sigurnih autocesta**
- **Očuvanje okoliša: prevencija eksternih troškova kroz koncesijske modele**
- **Kontrola plaćanja cestarine: pravni okvir i praksa**
- **Upravljanje prometom i hitno spašavanje: najbolje prakse i suradnja**

Kad se govori o prezentacijama o naplati cestarine vodeći projekti su oni koji omogućuju slobodan protok prometa (free-flow) ili naplatu putem satelita. Takva rješenja pružaju veću protočnost prometa jer nema



Predsjednik Prskalo na sjednici UO ASECAP-a



Prva radna sjednica Kongresa

zaustavljanja prometa zbog naplate. Puno se raspravljalo i o problemu interoperabilnosti sustava naplate cestarine putem mikrovalova, koja je prvotno bila namijenjena za kamione i njihovu veću mobilnost europskim autocestama, a koja se nastoji riješiti kroz zaseban projekt CESARE IV (www.cesareiv.eu). Projekt bi do 2009. trebao pripremiti temelje za pravne, porezne, tehničke i financijske odredbe budućih međudržavnih ugovora o interoperabilnosti za kamione iznad 3,5 t. Zasad su dvije tvrtke u EU, na temelju protokola o sporazumu potpisanom u ožujku 2007., postigle prekograničnu interoperabilnost (francuska ASF-Autoroutes du Sud i španjolska BIDEGI).

Kroz tehnička izlaganja je bilo moguće dobiti uvid u najbolje prakse pri gospodarenju autocestama.

Izlaganja potražite na: www.asecap.com 



Kongresna dvorana hotela Palmeraie golf u Marrakeshu

Statistički podaci

PROMET

BROJ VOZILA U PODRUČJIMA NAPLATE

Tvrtka	do kraja lipnja 2008.		Ukupno
	Laka vozila (1. i 2. kategorija)	Teška vozila (3. i 4. kategorija)	
HAC	11.748.841	1.995.716	13.744.557
ARZ	6.818.766	1.044.196	7.862.962
BINA-ISTRA	1.839.106	222.733	2.061.839
AZM	2.600.527	384.137	2.984.664
UKUPNO	23.007.240	3.646.782	26.654.022

PRIHODI OD NAPLATE CESTARINE (BEZ PDV-a)

¹EUR = 7,5 KN

Tvrtka	do kraja lipnja 2008.		% (08/07)
	KN	EUR	
HAC	525.265.875	70.035.450	+ 5,45 ⁽¹⁾
ARZ	179.654.332	23.953.910	+ 23,00 ⁽²⁾
BINA-ISTRA	58.583.449	7.811.127	- 0,47
AZM	77.367.684	10.315.691	+ 59,00 ⁽³⁾
UKUPNO	840.871.340	112.116.178	+ 9,31 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ povećanje prihoda ne uključuje AC Rupa – Rijeka i Krčki most u 2007. jer su 01. 09. 2007. predani ARZ-u; ⁽²⁾ postotak je značajno veći zbog proširenja koncesijskog područja (Most Krk i AC Rupa – Rijeka preuzeti od HAC-a 01. 09. 2007.); ⁽³⁾ u 6. mjesecu 2007. otvorena je nova dionica Krapina – Macelj, a od 01. 01. 2008. povećana je cijena cestarine pa podaci još uvijek nisu usporedivi; ⁽⁴⁾ podatak ne uključuje AZM, a navedeni postotak povećanja treba promatrati u kontekstu iznesenih napomena.

SIGURNOST PROMETA

Broj prometnih nezgoda:	do kraja lipnja 2008.				
	HAC	ARZ	BINA-ISTRA	AZM	Ukupno RH
- s poginulima	12	6	3	3	24
- s ozlijeđenima	105	45	9	1	160
- s materijalnom štetom	611	199	75	50	935
Ukupan broj nezgoda	728	250	87	54	1119
Ukupan broj poginulih osoba u nezgodama	12	7	4	3	26



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



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

2360000-1101710267
2100247894

Jurica Prskalo, glavni i odgovorni urednik;
Brankica Bajić, tehnički urednik;
Darija Petrović, Branka Vine,
Nikola Bulić, Zrinka Jurić

grafičko oblikovanje:
fotografija na zaglavlju:
datum izdanja:

Studio Domino dizajn, Hrvoje Vražić
dijapozitivi: Damir Fabijanić, scanovi: Studio Rašić
srpanj 2008.