

Autocesta A5, Beli Manastir – Osijek – Svilaj

Hrvatske autoputevi d.o.o. u promet prvu dionicu europskog koridora Vc.

Dana 9. studenoga 2007. prvu dionicu Vc koriđora, Đakovo – Sredanci, svečano je pustio u promet premijer Republike Hrvatske dr. sc. Ivo Sanader. Dionica od Đakova do Sredanaca, duljine 23 km, početni je dio autoceste A5, Beli Manastir – Osijek – Svilaj.

Autocesta A5, Beli Manastir – Osijek – Svilaj, proteže se od granice s Republikom Mađarskom do granice s Republikom BiH u dužini od



i transparentnost prometnih pravaca cestovnog, željezničkog, riječnog i zračnog prometa direktno će utjecati na razvoj šireg i snažnijeg prometnog čvorišta za cijelu Europu i Aziju. Dio koridora Vc koji prolazi kroz Hrvatsku podijeljen je na 5 dionica u sjevernom dijelu (autocesta A5):

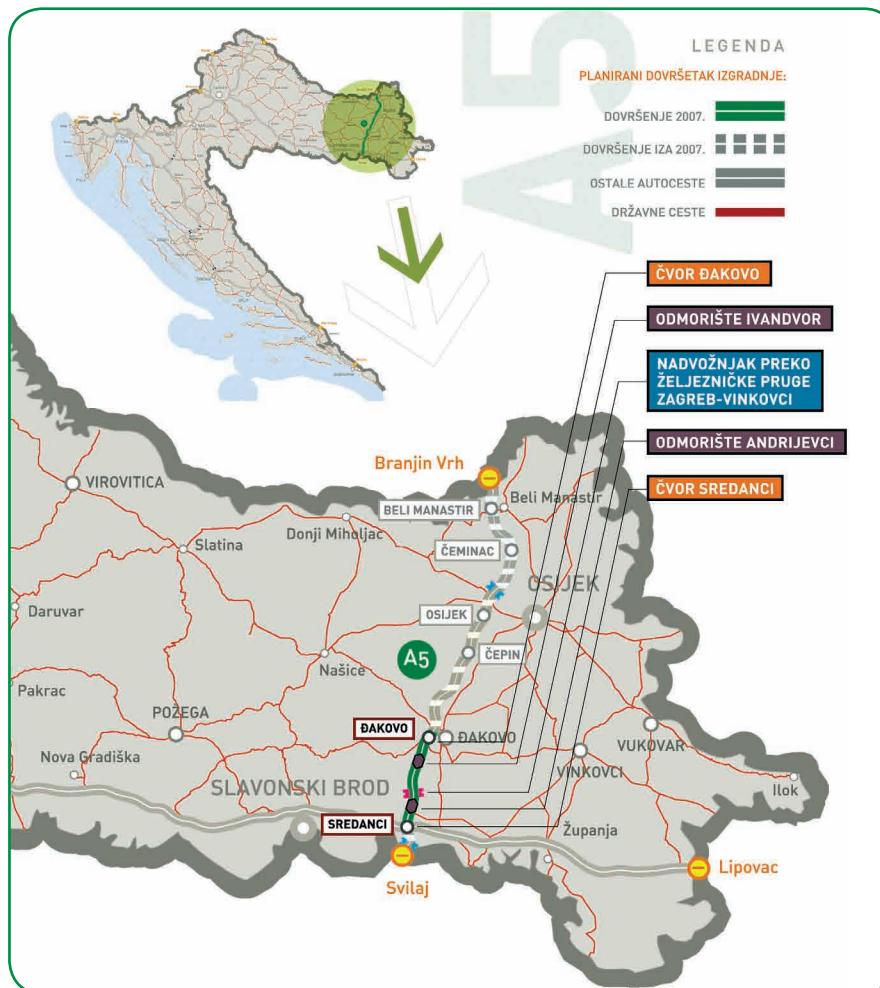
- granica Republike Mađarske – Beli Manastir, dužine 5 km
 - Beli Manastir – Osijek, dužine 24,5 km
 - Osijek – Đakovo, dužine 32,5 km
 - Đakovo – Sredanci, dužine 23 km
 - Sredanci – granica Republike BiH, dužine 3,6 km

i 3 dionice u južnom dijelu (autocesta A10):
- granica Republike BiH – Mali Prolog, du-
žina 3,1 km

- zine 8 km
 - Mali Prolog – Ploče 1, dužine 6 km (listovreno i poddionica dionice Ravča – Ploče 1 autoceste A1)
 - Ploče 1 – Luka Ploče, dužine 9 km

Planirani završetak izgradnje dionice Osijek – Đakovo je prosinac 2008. godine. U izgradnji je i 15 km autoceste od Malog Prologa do cvora Ploče 1 i luke Ploče, čije je puštanje u promet planirano također koncem 2008. godine.

Dinamika građenja preostala 33 km autoceste A5 u sjevernom dijelu i 8 kilometara autoceste A10 u južnom dijelu bit će određena novim četverogodišnjim Programom građenja Vlade Republike Hrvatske za razdoblje od 2009. do 2012.



Dionica Đakovo – Sredanci

Trasa autoceste od Đakova do Sredanaca počinje u Osječko-baranjskoj županiji, a završava u Brodsko-posavskoj županiji. Konfiguracija terena omogućuje ispruženu trasu koja je položena u ravničarskom terenu u prosjeku cca. 1,3 m iznad terena, osim na mjestima gdje trasa autoceste prelazi preko postojećih vodotoka, željezničke pruge, te autoceste A3, Zagreb – Lipovac, i prolaza za životinje. Tlocrtni i vertikalni elementi zadovoljavaju računsku brzinu od 130 km/h, što je uvjetovalo primjenu sljedećih elemenata trase:



Vijadukt Andrijevci na dionici Đakovo – Sredanci

| | | |
|---|-----------|-------|
| Računska brzina v_r (km/h) | 130 | |
| Min. radius horizontalnog zavoja R_{min} (m) | 850 | |
| Min. polumjer vertikalnog zavoja R_{min} (m) (primjenjen na dijelu trase preko AC A3 i preko HŽ-a) | konkavni | 15000 |
| | konveksni | 19000 |
| Max. poprečni nagib kolnika p_{max} (%) | 2,5 | |

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

Na dionici od Đakova do Sredanaca izgrađeno je 20 objekata na trasi (mostovi, nadvožnjaci i podvožnjaci), od kojih je najznačajniji nadvožnjak preko željezničke pruge kod Andrijevaca, čvor Đakovo i cestarinски prolaz Đakovo, čvor Sredanci, Centar

za održavanje i kontrolu prometa (COKP) Đakovo te odmorište Ivandvor i odmorište Andrijevci.

Vrijednost investicije u izgradnju navedene dionice iznosi 1,43 milijarde kn (bez PDV-a) i obuhvaća otkup zemljišta, izmještanje instalacija, arheologiju, građenje, opremanje, nadzor i ostalo.

Puštanjem u promet ove dionice autoceste A5 stvorene su pretpostavke za kvalitetnije povezivanje slavonsko-baranjskog prostora s ostatim dijelom Hrvatske. Time je ostvaren poticaj gospodarskom razvitku Slavonije i Baranje i značajnija potpora turističkim lokalitetima.

Autocesta A6, Rijeka – Zagreb

Svečano otvaranje dionice Kikovica-Oštrovica u punom profilu

Ministrica zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, gospođa Marina Matu-



lović-Dropulić, otvorila je u utorak, 20. studenoga 2007., dionicu Kikovica – Oštrovica (7,4 km) na Autocesti Rijeka – Zagreb.

Gospodin Jurica Prskalo, predsjednik Uprave Autoceste Rijeka – Zagreb d.d., u svom je govoru istaknuo da su radovi na dionici započeli 26. lipnja 2006. godine te su završeni za samo 16 mjeseci, odnosno prije roka, što pokazuje da su tvrtke još jednom pokazale da su spremne za sve izazove u izgradnji naših autocesta.

Dionicu je projektirala tvrtka IPZ. Građevinske radove izvela je Poslovna udruga tvrtki Viadukt d.d. (vodeći partner), Hidroelektra niskogradnja d.d., Konstruktor inženjering d.d., Strabag AG Austria te opremanje dionice – tvrtka Dalekovod d.d. Nadzor nad izgradnjom obavila je tvrtka IGH.

Izgradnja punog profila ove izvanredno zahtjevne dionice obuhvatila je građevinske radove dogradnje desnog (južnog) kolnika autoceste uključujući vijadukte desnog kolnika: Čičave, duljine 304 m, Veliki Srib, duljine 381 m, Mali Srib, duljine 218 m, Melnik, duljine 146 m, Bukovo, duljine 385 m te dva podvožnjaka. Na ovoj, u tehničkom smislu, vrlo zahtjevnoj dionici



sagrađeno je 1,43 km objekata što je 19,3 % sveukupne duljine.

U sklopu dogradnje punog profila ovoga dijela autoceste, a radi zaštite vodotokova, na dionici je sagrađen zatvoren sustav odvodnje s tri separatora i tri lagune.

Do kraja 2008. na dionici Kikovica – Oštrovica planirano je postavljanje burobrana kako bi se izbjegla zatvaranja zbog vjetrova koji često pogadaju ovaj dio Autoceste Rijeka – Zagreb. Vrijednost izgradnje i opreme dionice Kikovica – Oštrovica iznosi 276 milijuna kuna.

Autocesta Rijeka – Zagreb sada ima 110 km punoga profila, a preostalih 36,5 km bit će u cijelosti dovršeno i pušteno u promet do kraja 2008.

Autocesta A1, Zagreb – Split – Dubrovnik

Početak radova na izgradnji drugih cijevi tunela Mala Kapela i Sv. Rok

Hrvatske autoceste d.o.o. započele su gradnju drugih cijevi tunela Sveti Rok i tunela Mala Kapela. Radove izvode izvoditelji odborni putem javnog nadmetanja i to: za tunel Sveti Rok Poslovna udruga koju čine Hidroelektra niskogradnja d.d. i Konstruktor-inženjering d.d., a za tunel Mala Kapela Poslovna udruga koju čine Viadukt d.d. i Strabag AG. Ugovoreni radovi obuhvaćaju građevinske ra-

dove (obloga tunela i kolnička konstrukcija). Vrijednost ugovorenih radova za tunel Sveti Rok iznosi 149.944.657,80 kuna bez PDV-a, a za tunel Mala Kapela iznosi 149.865.031,00 kuna bez PDV-a. Rok dovršetka građevinskih radova na cijevima oba tunela je 18 mjeseci, nakon čega slijede radovi na opremanju tunela (ugradnja svih sustava sigurnosti i prometne signalizacije tunela). Rok dovršetka

svih radova na drugim cijevima oba tunela na autocesti A1 od Zagreba do Splita planiran je do turističke sezone 2009. godine.

Građenje lijevih cijevi tunela Sveti Rok i Mala Kapela složen je građevinski zahvat koji će se odvijati pod prometom u desnoj cijevi tunela i čija će se dinamika djelomično prilagođavati funkciranju istih kao sigurnosnih cijevi za komunikaciju svih nadležnih službi u akcidentnim situacijama.

Potreba za dovršetkom i uspostavom prometa drugim cijevima tunela, koje su iskopane, ali ne i završene, nametnula se iz sigurnosnih razloga, odnosno, značajnim povećanjem prometa, prometnim zastojima i gužvama. Prema smjernicama

Europske unije, uvjeti koji nalažu dovršenje druge cijevi tunela su dnevna gustoća prometa veća od 10 tisuća vozila po prometnom traku, sezonski promet koji značajno premašuje prosječni godišnji dnevni promet te 15 % udjela vozila težih od 3,5 t. Ostvareni prosječni godišnji dnevni promet već u 2006. godini premašio je 10 000 vozila, a ljeti je dosegnuo i 28000 vozila (prosječni ljetni dnevni promet). U 2007. ostvaren je prosječni ljetni promet od 30000 vozila, a prema prometnoj prognozi u 2009. mogao bi iznositi 39000 vozila. Prema istim prognozama u 2009. mogao bi se i prosječni godišnji dnevni promet povećati na više od 16000 vozila.



Tunel Sv. Rok, zapadi portal



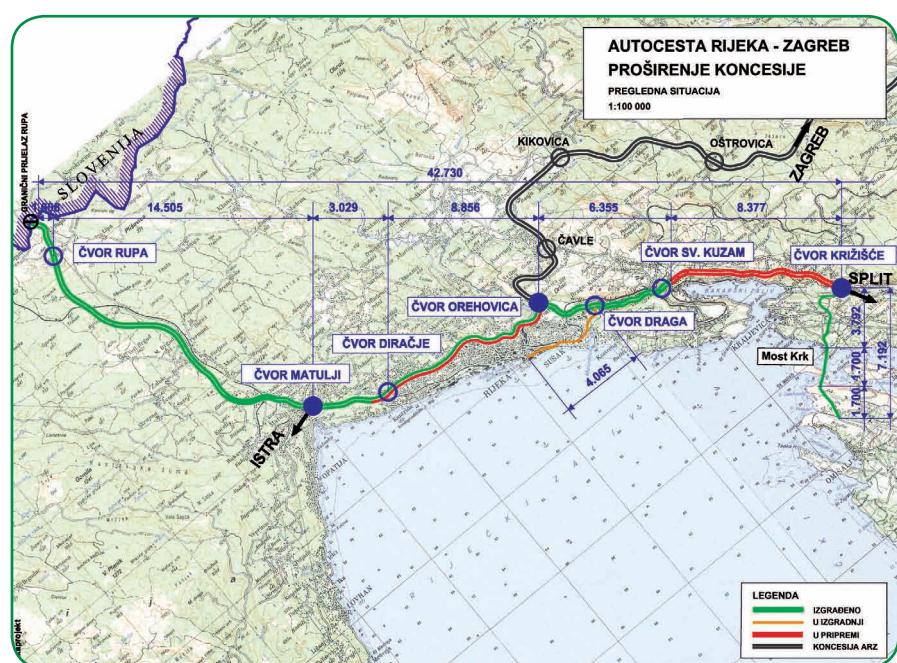
Tunel Mala Kapela, sjeverni portal

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. proširila koncesijsko područje

Ministar mora, turizma, prometa i razvijit gospodin Božidar Kalmeta u ime Vlade Republike Hrvatske i predsjednik Uprave Autoceste Rijeka – Zagreb d.d. gospodin Jurica Prskalo potpisali su 23. kolovoza 2007. godine IV. ugovor o izmjena i dopunama Ugovora o koncesiji za građenje i gospodarenje Autocestom Rijeka – Zagreb, a zapisnik o primopredaji svečano je potpisana 30. kolovoza 2007. u Centru za održavanje i kontrolu prometa u Čavlju.

Ovim se ugovorom koncesijsko područje Autoceste Rijeka – Zagreb d.d. proširilo na odsječak autoceste od čvora Orešovica do graničnog prijelaza Rupa i od čvora Orešovica do čvora Križiće uključujući pristupnu cestu od čvora Draga do grada Rijeke te pristupnu cestu od čvora Križiće do Krčkog mosta i Krčki most.

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. sada izgrađuje i gospodari sa 178,5 kilometara.



Autocesta A2, Zagreb – Macelj, novosti u naplati

Omogućen prihvat INA kartice

Koncem kolovoza ove godine INA, AZM i Splitska banka priveli su kraju zajednički projekt kojim je omogućeno plaćanje cestarine korisnicima INA kartice na jednak način kao i korisnicima svih ostalih kreditnih i debitnih kartica. Naplatni sustav korigiran je

također na način da je iz sustava omogućeno mjesечно izdvajanje R-1 računa, za svakoga korisnika posebno, koji AZM šalje na adresu imatelja INA kartice za sve transakcije obavljene na AZM-u tijekom proteklog mjeseca. Projekt je trajao 8 mjeseci od početka pre-

govora do realizacije. Iskustvo je, od početka primjene do danas, odlično i svakim danom se broj korisnika, odnosno transakcija obavljenih INA karticom, povećava. AZM se tako svrstao uz bok HAC-u i ARZ-u koji već primjenjuju ovaj vid naplate cestarine. ☐

Promidžba EXPRESS linija naplate (automatska)

Koncesijskim ugovorom predviđena je mješovita naplata cestarine, 50 % ručnim načinom i 50 % automatskim, uz očekivanje da će se 40 % naplate vršiti u automatskim linijama. Slijedom tog očekivanja koncipirana je cijela služba, broj članova osoblja i smjene naplate. Činjenica je da, od početka primjene zatvorenog sustava naplate i otvaranja zadnje dionice autoceste od Krapine do Macelja, postotak korištenja automatskih linija, na svih šest naplatnih postaja do ljeta ove godine, u prosjeku nije bio veći od 10 %.

Stoga je AZM dodatno označio automatske linije, preimenovao ih u „express“, postavio obavijesne ploče duž autoceste, tiskao letke i obavio dodatnu promidžbu putem medija. To je polučilo rezultate te je postotak korištenja do konca listopada porastao na prosječno 15 %, i pomalo raste. Obzirom na uobičajenu ljudsku opreznost prema svemu što je neobično i novo (AZM je jedini koncesionar u Hrvatskoj koji ima automatski sustav naplate) rast postotka korištenja automatskih linija ide sporo, ali budući da se tim linijama stvarno prolazi „ekspresno“, može se očekivati da će biti sve više korisnika koji će čekanje u redu zamijeniti brzim prolaskom. ☐



Autocesta A2, Zagreb – Macelj

Održavanje dionice Jankomir – Zaprešić

Stanje najranije sagrađene dionice naše autoceste (1980. godine), istočni kolnik dionice Jankomir – Zaprešić, bilo je već blizu granice sigurnosti odvijanja prometa, posebno stanje objekata, te smo jedva čekali da se dovrši i pusti u promet zapadni kolnik kako

bismo mogli kvalitetno obnoviti i kolnik i objekte te 6,5 km duge dionice. Radovima smo pristupili u proljeće ove godine i ovih dana dovršili potpunu obnovu kolnika sa zaustavnim trakom i novim odbojnim ogradama te obnovu objekata, nad-

vožnjaka Bestovje i mosta preko Save kod Zaprešića. Zbog zahtjevnih radova obnove na objektima, vremenski se nije moglo pristupiti i obnovi trećeg objekta, nadvožnjaka preko željezničke pruge, što je ostavljeno za iduću godinu. ☐

Bina-Istra d.d.

Obnova i modernizacija SOS sustava u tunelu Učka

Kako bi SOS sustav u tunelu Učka bio usklađen s evropskom direktivom 2004/54/EC, krajem listopada o.g. završeni su radovi na obnovi i modernizaciji spomenutog sustava. Između postojećih SOS uređaja koji se nalaze obostrano u nišama, na međusobnoj udaljenosti od 300 m, ugrađeni su novi, tako da su SOS uređaji u tunelu Učka sada postavljeni na svakih 150 m (Direktiva 2004/54/EC zahtijeva da udaljenost ne bude veća od 200 m). Novi SOS uređaji izvedeni su na način da osi-

guraju prigušenje buke od prometa, ventilacije i sličnih zvukova na samom mikrofonu. Ujedno omogućavaju pojačanje signala upućenog iz Centra upravljanja na slušalici SOS uređaja u tunelu.

Osim već postojećih funkcionalnosti i tehničkih karakteristika, nova centrala SOS sustava omogućuje i sveobuhvatne zapise (audio, datum, vrijeme i ime poziva te poziciju-broj SOS uređaja), uz mogućnost pretraživanja po bilo kojem kriteriju i pohranjivanja na druge medije. ☐



Hrvatske autoceste d.o.o. dobile certifikate za sustave upravljanja prema normama ISO i OHSAS

Hrvatske autoceste d.o.o. primile su 18. listopada 2007. tri certifikata za sustave upravljanja, prema normama ISO 9001:2000 za upravljanje kvalitetom, ISO 14001:2004 za upravljanje okolišem i OHSAS 18001:1999 za upravljanje zdravljem i sigurnošću. Time je završen projekt integrirane certifikacije koji je HAC pokrenuo 2005., čime je postao prva tvrtka u Hrvatskoj koja je uvela i uspješno certificirala sva tri sustava odjednom. Novac za certifikaciju i izobrazbu zaposlenika osiguran je u okviru zajma koji je RH potpisala s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj (Svjetskom bankom), a certificiranje je provele tvrtka Det Norske Veritas Adriatica.

Putem međunarodnog natječaja, prema pravilima Međunarodne banke za obnovu i razvoj, Hrvatske autoceste potpisale su, u srpnju 2006., Ugovor za usluge provođenja neovisnih unutarnjih ocjena, odnosno, internih auditova, te izobrazbe i treninga zaposlenika za interne auditore s tvrtkom Bureau Veritas Croatia. Tvrta u Hrvatskoj dio je vodeće svjetske francuske certifikacijske tvrtke sa sjedištem u Parizu s više od 25.000 zaposlenih u oko 700 ureda i laboratorija u gotovo svim zemljama svijeta.

Naziv norme ISO 9001 u stvari znači "kvalitetan upravljački sustav" čija je bit kako kvalitetnije upravljati. Cilj je uskladiti susta-

ve upravljanja na razini operativnog, taktičkog i strateškog menadžmenta s tom ISO normom, dok se u izobrazbi zaposlenika među svim zahtjevima norme ističe zahtjev za neprekidnim poboljšanjem kao bitnim zahtjevom i poslovanja i svakog čovjeka ponaosob.

Na području zaštite okoliša i do sada smo u svim odnosima s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj (IBRD), Europskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD) i Europskom investicijskom bankom (EIB) dobivali odlične ocjene za zakonom regulirani odnos prema zaštiti okoliša u izgradnji autocesta, a posebno na području sustava odvodnje. Ipak, zbog sve prisutnijeg i sve zahtjevnijeg pojma "održivog razvoja", pristupili smo uskladištenju sustava upravljanja okolišem sa zahtjevima međunarodne norme ISO 14001. Uz pridržavanje te norme lakše prepoznajemo i po proceduri utvrđujemo koji su značajni utjecaji naših djelatnosti na okoliš i kako njima upravljati. Norma nam pomaže da bolje i konkretnije utvrdimo i odredimo pojedinačne ciljeve zaštite okoliša svake naše lokacije, a onda i program zaštite.

U području zaštite zdravlja i sigurnosti i sami međunarodni auditori pohvalili su



iznimno zahtjevnu zakonsku regulativu Republike Hrvatske u tom području koja im izuzetno pomaže u provođenju audita u svim hrvatskim tvrtkama. Uz pozitivne ocjene na našim lokacijama, analize koje Hrvatske autoceste provode u području upravljanja prometom, ocijenjene su kao vrhunske. Vezano za zaštitu na radu i zaštitu od požara, zadovoljstvo nam je navesti izjavu jednog od međunarodnih auditora da je upravna zgrada u Širolinoj 4, prema njegovom iskustvu, jedna od najsigurnijih u svijetu u tom pogledu. Nadalje, međunarodna specifikacija OH-SAS pomogla nam je da uz obvezatno pridržavanje zakonskih zahtjeva unaprijedimo i sustav planiranja, određivanja ciljeva i izrade programa zaštite. To se posebno odnosi na dodatna sposobljavanja i provjere, kao i provođenja analiza i kontrole uspješnosti zaštitnih i popravnih radnji, a sve u smislu povećanja zaštite i sigurnosti naših djelatnika i korisnika naših usluga.

Nove web stranice Bine-Istre d.d.

Komunikacija s korisnicima

Modernizirane i više usmjerene na korisnika, nove web stranice mogu se pohvaliti interaktivnom kartom Istarskog ipsilon-a s mogućnošću dodavanja i oduzimanja prikaza različitih dodatnih podataka, kao što su naplatne postaje, odmorišta, čvorista, benzinske postaje, zanimljivosti nacionalne baštine, zračne luke, trajektne luke, luke, itd.

Nazivi svih čvorista na karti pojavljuju se čim se mišem prijeđe preko njih, a klikom miša na aktivni link pojavljuju se, s lijeve strane interaktivne karte, detaljnije informacije o odmorištima, udaljenostima između pojedinih dionica, naplatnim postajama, graničnim prijelazima... Ukoliko se na nekoj dionici ceste izvode radovi, na karti se također pojavljuju znakovi za radove na cesti, uz objašnjenje koji se radovi izvode.

Osim što daju sveobuhvatne informacije o cestovnoj mreži Bine-Istre, cestarinama i drugim uobičajenim činjenicama koje se mogu naći na sličnim stranicama, nove web stranice također sadržavaju čitav niz informacija o sigurnosti te mnoštvo savjeta vozačima, kao što su: kako voziti u tunelu, po kiši, snijegu ili mrazu, u uvjetima pojačanog prometa i dr.

Stranice se nalaze na adresi www.bina-istra.hr ili www.bina-istra.com, a dostupne su na hrvatskom i engleskom jeziku.

The screenshot shows the homepage of the Bina-Istra website. At the top, there's a navigation bar with links for 'Kontakt' and 'Imate pitanje?'. Below the header, there's a large map of the Istrian Ipsilon network with various locations marked. A callout box titled 'Obavijesti' provides information about roadworks planned for the Istrian Ipsilon highway. Another callout box titled 'Stanje na cesti' shows a red warning sign indicating 'Promet se odvija bez zastope' (Traffic is moving without stops). The bottom of the page features several boxes: 'Savjeti za vozače' (Driving tips), 'Stanje na cesti' (Traffic status), 'Cjenik naplate cestarina' (Toll rates), 'Info o sigurnosti u tunelu Učka' (Safety info in Učka tunnel), and 'Pitanja i prijedlozi' (Questions and suggestions). The footer contains copyright information and links to other sections like 'Bina-Istra naslovnica', 'CESTOVNA MREŽA ISTARSKOG IPSILONA', 'NAPLATA CESTARINE', 'STANJE NA CESTI', 'BINA-ISTRA INFO CENTAR', 'SIGURNOST NA CESTI', and 'DRUŠTVENA ODGOVORNOST'.

Turistička signalizacija uz Istarski ipsilon u funkciji turističke valorizacije Istre

Istarski ipsilon - prometnica koja u svom istočnom dijelu prolazi istarskim poluotokom od Matulja (Rijeke) do srca Istre (Kanfanara), a zapadnim dijelom se proteže praktički od granice s Republikom Slovenijom preko Vodnjana pa sve do Pule - ovoga je ljeto upotpunjeno dodatnom putokaznom signalizacijom. Svojim položajem Istarski ipsilon dodiruje veliki broj turističkih centara, kao i znamenitih gradića u središnjem dijelu Istre. Stoga Ipsilon, kao glavna istarska prometnica, ima značajnu funkciju u turističkoj valorizaciji Istre. U dogovoru s Turističkom zajednicom Istarske županije, koncesionar Istarskog ipsilona, tvrtka Bina-Istra, investirala je oko 260.000,00 kuna u postavljanje

nje turističke signalizacije na 31 poziciju uzduž Istarskog ipsilona. Novom signalizacijom označene su povijesno-kulturne i prirodne znamenitosti te turistička mjesta i naselja u unutrašnjosti Istre i na njenim obalama.

Tako se motorizirani turisti pozivaju na otkrivanje spomenika kulture, znamenitosti i ljepota Istre, kao što su npr. Grožnjan, Motovun, Momjan, jama Baredine, porečka bazilika, Limski kanal, Dvigrad, Sv. Petar u Šumi, Hum, Roč, pazinski Kaštela, Gračići, itd. te gradove, odnosno turistička odredišta, kao što su Tar, Vabriga, Brtonigla, Višnjan, Funtana, Fažana, Barbariga, Duga uvala, itd. 



Naš Rudolf Petrović - europski prvak!

Rudolf Petrović, zaposlen u Autocesti Rijeka – Zagreb d.d. na radnome mjestu operatera u Centru za kontrolu prometa, kao član streljačkog kluba "Paraolimpjac" iz Rijeke, novi je europski prvak u disciplini malokalibarska puška 50 m ležeći stav. Naš je Rudi za zlatno odličje pogodio 590 krugova što je ujedno i novi svjetski rekord te izborio nastup na Paraolimpijskim igrama u Pekingu 2008. godine.

Na Europskom prvenstvu u streljaštvu za osobe s invaliditetom koje se održava u Njemačkoj u disciplini R5 zračna puška ležeći, hrvatska reprezentacija u ekipnom dijelu natjecanja, u čijem je sastavu nastupio i Rudi Petrović, osvojila je brončanu medalju.

Izuzetna upornost, snalažljivost i borbenost koju, a to svi koji ga poznaju mogu posvjedočiti, posjeduje Rudi, pomogla mu je prevladati urođeni invaliditet ruku. Životne poteškoće samo su ga ojačale i formirale ga u izuzetno stabilnu i čvrstu osobu. Naša je Uprava, finansijskom podrškom Petrovićevim sportskim aktivnostima, pokazala kako ima sluha za junake koji sportom, upornošću, borbenošću, odličnim rezultatima, donose ugled i priznanje, ne samo sebi, nego i Hrvatskoj. Svakako treba spomenuti i Rudijevo djevojku Veroniku koja je i sama dijelom zasluzna za njegove sportske uspjehe, a sigurno je najzaslužnija za osmijeh na njegovu licu. 



HAK dodijelio priznanja objektima na A1

U sklopu akcije „Turistički cvijet – kvaliteta za Hrvatsku 2007.“ koja se održavala 24. i 25. rujna ove godine u Bolu na otoku Braču, Hrvatski autoklub organizirao je međunarodni stručni skup pod nazivom „Mototurizam“. Podizanje sigurnosti

prometa, bolja informiranost te udobnost putnika glavne su zadaće na kojima Hrvatske autoceste kontinuirano rade, a u proteklih nekoliko godina počeli su se vidjeti i rezultati. Zato je HAC ove godine dobio priznanje od strane Hrvatskog autokluba

(HAK-a) za izvrsnost u pružanju usluga motoriziranim turistima tijekom 2007. godine za dva odmorišta „Dobra“ i „Krka“, te tunel „Brinje“. Sva tri objekta nalaze se na autocesti A1 kojom upravljaju Hrvatske autoceste d.o.o. 



Redovna sjednica Upravnog odbora ASECAP-a održana u Beču

Redovna sjednica Upravnog odbora ASECAP-a održana je u Beču 7. listopada. Predsjednik Palenzona je izrazio zadovoljstvo postojećom organizacijom udruženja koju su zacrtali njegovi predhodnici. Predstavio je svoje viđenje budućih ciljeva, strategije i akcijskih planova ASECAP-a naglašavajući potrebu da udruženje osnaži svoju ulogu i bude referentni sugovornik institucijama Europske unije. Naglasio je da je uz postojeću suradnju s Direktoratom za promet i energiju te Direktoratom za informacijsko društvo nužno uspostaviti suradnju i s Direktoratom za tržište (DG MARKT) i Direktoratom za okoliš (DG ENVII) jer sadašnja rasprava o globalnom zagrijavanju može imati utjecaja na sektor autocaesta.

Sjednica ASECAP-a održana je samo dan prije otvaranja godišnjeg kongresa IBTTA-e, Svjetskog udruženja mostova, tunela i autocesta s naplatom cestarine. Kongres je nosio naziv „Naplata: Umijeće mogućeg“. Palenzona je podsjetio da je ASECAP 2004. godine s IBTTA-om potpisao Sporazum o suradnji te je predložio zajedničku akciju u vezi jednog važnog pitanja. To je izrada studije o tome što su temeljna načela tj. „parametri izvjesnosti“ bez kojih koncesijski ugovori (koji su, kao što je poznato, dugoročnog karaktera) ne mogu biti održivi. Ovakva studija rezultirala bi smjernicama o projektnom financiranju (PFI) i javno-privatnom partnerstvu (PPP) koje bi bile koristan alat za donositelje odluka, tj. zemlje članice EU ili druge kompetentne institucije, ali i investitore. Naime, projektno financiranje će postati sve komplikiranije u narednim godinama. Od sektora koncesija za autoceste, koji ima najviše iskustva, nikad se ne traži mišljenje i ulazne informacije. Zato je važno imati neku vrstu „vodiča za kvalitetno projektno financiranje“. ASECAP je odlučio poduzeti ove aktivnosti u okviru svog Stalnog odbora za naplatu cestarine COPER I. Svaki koncesijski projekt potpisuje se na dugo razdoblje i zahtijeva predvidivost finansijskih i pravnih parametara. Sektor autocesta s naplatom prolazi kroz fazu u kojoj nacionalni pristupi nisu jednoznačni što nosi i negativne posljedice jer svi, bili kompetentni ili ne, smatraju da o njemu imaju pravo govoriti i davati mišljenja.

Iako se smatra da su privatno-javno-partnerstvo i projektno financiranje značajni instrumenti razvoja, nema zajedničkog razumijevanja što oni zapravo znače. Promjene ugovora sklopljenih na dugo razdoblje, tvrtke ili druge subjekte dovode

u potpunu neizvjesnost, bez mogućnosti primjereno planiranja svojih aktivnosti. Vlade i institucije stoga ne smiju mijenjati pravila kojima se remete precizne obaveze i finansijski planovi tvrtki odgovornih za gospodarenje autocestama. Takvo djelovanje bez poštivanja pravila sektora autocesta s naplatom znači stvaranje problema na finansijskom tržištu, povećanje cijene kapitala, usmjeravanje kapitala u druge sektore i, u konačnici, korištenje cestarine na neučinkovit način.

Stoga je Palenzona naglasio da moramo reafirmirati središnju ulogu naših tvrtki u diskusijama o razvoju cestovne infrastrukture. Dobar bi početak bila izrada spomenute studije. Stoga će se 9. ožujka 2008. godine održati konferencija u Veneciji, gdje će se prikazati prvi rezultati analize parametara. Konferencija će biti organizirana na visokoj razini i predsjednik Europskog parlamenta g. Poettering već je potvrdio svoj dolazak. To će biti tek polazište jer sektor autocesta s naplatom predstavlja izvrsnu mogućnost razvoja kvalitetne i sigurne infrastrukture koja poštuje prostor i okoliš i koja je prije svega financirana po načelu pravičnosti, rasterećivanjem javnog sektora od tereta koje on više ne može nositi. Da bi to bilo moguće, naš se sektor mora izložiti i postati vodeća snaga te svoja uvjerenja mora reafirmirati čvrstim argumentima, zaključio je predsjednik Palenzona. Prezentacije s kongresa možete naći na www.ibtta.org.

Predsjednici Stalnih odbora ASECAP-a (COPER I, COPER II i COPER III) podnijeli su



Predsjednik ASECAP-a F. Palenzona i predsjednik HUKA-e J. Sapunar

Upravnom odboru izvješće o aktivnostima od kojih ističemo da je u izradi Direktiva o sigurnosti cestovne infrastrukture kojom će se Europska komisija baviti od konca 2007. do travnja 2008. godine te se tekst očekuje koncem 2008. Također je u pripremi dokument sa stajalištem ASECAP-a o internalizaciji eksternih troškova navedenih u Direktivi o eurovinjeti.

Voditelj projekta CESARE IV, koji se bavi definiranjem europske usluge elektroničke naplate cestarine tj. interoperabilošću na europskoj razini, potvrdio je da će projekt biti formalno predan Europskoj komisiji koncem listopada te se projekt nastavlja uz zajedničko financiranje ASECAP-a i EU.

Vrijednost projekta je 2,4 mil. eura, a trajanje projekta je 24 mjeseca.



Sjednica Upravnog odbora ASECAP-a – predsjednički stol

Statistički podaci

PROMET

BROJ VOZILA U PODRUČJIMA NAPLATE

| Tvrtka | do kraja rujna 2007. | | Ukupno |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| | Laka vozila (1. i 2. kategorija) | Teška vozila (3. i 4. kategorija) | |
| HAC | 22.864.052 | 3.017.167 | 25.881.219 |
| ARZ | 9.885.049 | 1.482.603 | 11.367.652 |
| BINA-ISTRA | 3.572.528 | 348.084 | 3.920.612 |
| AZM | 4.622.187 | 546.075 | 5.168.262 |
| UKUPNO | 40.943.816 | 5.393.929 | 46.337.745 |

PRIHODI OD NAPLATE CESTARINE (BEZ PDV-a)

1EUR = 7,5 KN

| Tvrtka | do kraja rujna 2007. | | % |
|---------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| | KN | EUR | |
| HAC | 987.075.145 | 131.610.019 | + 12,67* |
| ARZ | 319.315.028 | 42.575.337 | + 11,3 |
| BINA-ISTRA | 105.910.766 | 14.121.435 | + 10,5 |
| AZM | 97.389.120 | 12.985.216 | + 41,73** |
| UKUPNO | 1.509.690.059 | 201.292.007 | +19,05 *** |

* Od 1. rujna 2007. Autocesta Rijeka - Zagreb d.d. preuzeo je od HAC-a upravljanje i gospodarenje Autocestom Rupa - Rijeka i objektom s naplatom - Krčki most. U iskazanom postotku uključeni su prihodi s N. P. Rupa i Krčkog mosta za rujan 2006. Bez prihoda s navedenih postaja u rujnu 2006., porast prihoda u 2007., u odnosu na 2006., bio bi 13,18%.

** Povećanje prihoda od 41,73 % u 07/06, rezultat je, u većoj mjeri, otvaranja nove dionice od Krapine do Macejla dužine 19 km koja se naplaćuje od svibnja 2007.

*** Postotak povećanja ovako je visok zbog otvaranja novih dionica na AZM-u te podatak nije usporediv s prethodnom godinom, bez AZM-a povećanje iznosi 11,5%

SIGURNOST PROMETA

| Broj prometnih nezgoda: | do kraja rujna 2007. | | | | |
|--|----------------------|------------------|-------------------------|-----------------|------------------|
| | HAC (789 km)* | ARZ (146 km)* | BINA-ISTRA (145 km)* | AZM (60 km)* | RH (1140 km)* |
| - s poginulima | 33 | 16 | 4 | 1 | 54 |
| - s ozljeđenima | 228 | 73 | 16 | 21 | 338 |
| - s materijalnom štetom | 1129 | 269 | 97 | 88 | 1583 |
| Ukupan broj nezgoda | 1390 | 358 | 117 | 110 | 1975 |
| Ukupan broj poginulih osoba u nezgodama | 40 | 22 | 4 | 1 | 67 |

* broj kilometara kojima tvrtke gospodare krajem 9. mjeseca 2007.



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 Bajić, tehnički urednik;
Darija Petrović, Branka Vine, Nikola Bulić, Zrinka Jurić
Studio Domino dizajn, Hrvoje Vražić
dijapoaktivitativi: Damir Fabijanić, scanovi: Studio Rašić
studeni 2007.