



## HRVATSKE AUTOCESTE d.d.

### TUNEL SVETI ILIJA

Tunel Sveti Ilija pušten je u promet 8. srpnja 2013. godine. Tunel se nalazi na spojnoj cesti Zagvozd-Baška Voda, a probijen je 21. siječnja 2010. godine. Građenje tunela bilo je ugovoreno u listopadu 2007. ugovorom za građenje spojne ceste Zagvozd - Baška Voda i to s Poslovnom udrugom koju čine: Konstruktor-Inženjering d.d. Split i Hidroelektra niskogradnja d.d. Zagreb.

Tunel Sveti Ilija sastoji se od glavne i servisne tunelske cijevi međusobno povezanih prolazima za pješake i interventna vozila. Duljina glavne tunelske cijevi iznosi 4.249 m, dok je duljina servisne tunelske cijevi 4.255,62 m, a koristit će se za potrebe spašavanja i evakuacije sudionika u prometu. Glavna tunelska cijev ima dva vozna traka ukupne širine kolnika 7,7 m, a brzina vožnje kroz tunel ograničena je na 80 km/h.

Proboj tunela Sveti Ilija počeo je prvim miniranjem sa sjeverne strane 25. ožujka 2008. godine. Tunel je specifičan po tome što je to tunel s najvećim nadslojem u Hrvatskoj (1.336,60 m). Kao posljedica velikog nadsloja i visoke čvrstoće stijenske mase pri

iskopu tunela javljali su se veliki pritisci u stijenskoj masi što je rezultiralo odlamanjem blokova i tzv. listanjem stijene, a ta pojava najizraženija je bila na spojnim prolazima između glavne i servisne tunelske cijevi. Osiguranje tunela izvodilo se kombinacijom podgradnih sklopova i primjenom mikroarmiranog mlaznog betona. Pri iskopu servisne cijevi otkrivene su tri špilje promjera od 10 do 25 m te nakon istražnih radova utvrđeno je da se neke od njih spuštaju i do razine mora.



Tunel Sv. Ilija

### OBJAVLJEN NATJEČAJ ZA KONCESIJU ZA AUTOCESTE

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture 7. listopada 2013. godine objavilo je natječaj za davanje u koncesiju hrvatskih autocesta, s procijenjenom vrijednošću 22,5 milijardi kuna, a rok za dostavu prijava je 16. prosinca.

Ministarstvo je u Elektroničkom oglasniku javne nabave objavilo obavijest o namjeri davanja koncesije za javne usluge radi davanja koncesije za upravljanje i održavanje hrvatskih autocesta.

O tome je Ministarstvo izvijestilo i na svojim internetskim stranicama, uz napomenu da se dokumentacija koja se odnosi na taj postupak može, uz prethodnu registraciju, preuzeti na stranici Elektroničkog oglasnika javne nabave.

Riječ je o pregovaračkom postupku s prethodnom objavom, a kriterije za odabir ponude je najviša ponudena naknada za koncesiju.

Davatelj koncesije je hrvatska Vlada, a zainteresirani, koji žele poslati svoju ponudu/prijavu za sudjelovanje, uz ostalo trebaju

dokumentirati svoju pravnu i poslovnu sposobnost, prijave moraju dostaviti na hrvatskom i/ili engleskom jeziku, do 16. prosinca do 12 sati, kada bi ponude trebale biti i javno otvorene u sjedištu Ministarstva.















Rok trajanja koncesije je 30 godina, a dodatno se navodi da će "točno trajanje koncesijskog razdoblja biti utvrđeno u drugoj fazi pregovaračkog postupka, a procjenjuje se na 30-50 godina".

Hrvatska je Vlada na sjednici 4. srpnja prihvatila model monetizacije javnog duga Hrvatskih autocesta i Autoceste Rijeka-Zagreb kroz dodjelu koncesije za upravljanje i održavanje autocesta na rok od 30 do 50 godina.

Kako je tada rečeno, predloženi model podrazumijeva koncesiju samo na cijelu dužinu izgrađenih autocesta (1.024 kilometara), uz opciju za još 30 kilometara planiranih za izgradnju, ali nipošto se neće moći pregovarati o samo pojedinim, isplativijim dionicama.

### Visina cestarine za prolazak kroz tunel

Naplata cestarine za uporabu tunela Sv. Ilija obavlja se na sjevernoj strani tunela, na naplatnoj postaji Biokovo.

IA SKUPINA VOZILA	
 	12 kn
I SKUPINA VOZILA	
  <3,5t 	20 kn
II SKUPINA VOZILA	
  <3,5t 	30 kn
III SKUPINA VOZILA	
  >3,5t 	45 kn
IV SKUPINA VOZILA	
  	66 kn

## Pogodnosti korištenja ENC-a za prolaz kroz Tunel Sv. Ilija

Korisnici IA, I i II skupine vozila ostvaruju 60% popusta s prepaid ENC-om. Primjerice, korisnik osobnog vozila (I skupina) s prepaid ENC-om će cestarinu od 20 kuna platiti 7,83 kune. Korisnik prepaid ENC-a prvo ostvaruje popust od 21,74 posto na uplaćeni iznos, a potom nakon svakog prolaska tunelom Sv. Ilija korisnik na svoj ENC račun dobiva povrat od 50% iznosa plaćene tunelarine, što u našem primjeru korisnika osobnog vozila iznosi 10 kuna.

U periodu od 1. studenog do 31. ožujka svi korisnici sezonskog ENC-a imaju pogodnost neplaćanja drugog prolaska tunelom unutar 12 sati. Izvan navedenog perioda, od 1. travnja do 31. listopada, korisnici sezonskog ENC-a za vozila IA, I i II skupine dobivaju na ENC račun povrat 50% iznosa plaćene cestarine za svaki prolazak tunelom. Naplatna postaja Biokovo prva je u potpunosti automatizirana postaja Hrvatskih autocesta i ima 6 naplatnih staza sa 3 ulaza i 3 izlaza, a po potrebi je moguće i mijenjati broj ulaz i izlaza. Cestarina na naplatnoj postaji Biokovo može se platiti ENC uređajem ili na automatskoj blagajni.

Cestarina na automatskoj blagajni može se plaćati:

1. Kreditnim karticama
2. INA karticom
3. Ubacivanjem kunskih kovanica i EURO kovanica
4. Umetanjem kunskih i EURO novčanica
5. Očitavanjem invalidske kartice

Povrat novca vrši se samo u kovanicama.

## U PROMETU NOVA NAPLATNA POSTAJA ZAGREB ISTOK

Hrvatske autoceste d.o.o. u četvrtak 4. srpnja pustile su u promet novu naplatnu postaju Zagreb istok na autocesti A3 Bregana-Zagreb-Lipovac.

Nova naplatna postaja Zagreb istok preuzela je funkciju dosadašnje naplatne postaje Ivanja Reka i smještena je 8 km istočnije u odnosu na dosadašnju postaju.

Puštanjem u rad naplatne postaje Zagreb istok ukinute su naplatne postaje Ivanja Reka i Rugvica. Korisnici koji su koristili naplatnu postaju Rugvica i dalje koriste izlaz Rugvica, ali bez naplaćivanja cestarine.

Naplatna postaja Zagreb istok ima 26 staza za obavljanje naplate cestarine, od toga je 10 ulaza i 16 izlaza (smjer Zagreb). Dvije staze predviđene su za "brzi ENC", jedan ulaz i jedan izlaz. Jedna izlazna "stani i kreni" ENC staza predviđena je samo za kamione.

Sve ostale staze opremljene su za plaćanje cestarine putem ENC-a, kreditnih kartica, invalidske SMART kartice i INA kartice te ručnog plaćanja cestarine.

Ukupna investicijska vrijednost radova na naplatnoj postaji Zagreb istok iznosi 122.330.000,00 kuna bez PDV-a.



Nova naplatna postaja Zagreb istok

## AUTOCESTA RIJEKA-ZAGREB d.d.

### PODRUŽNICA ZA ODRŽAVANJE AUTOCESTE: CENTRI ZA KONTROLU PROMETA AUTOCESTE RIJEKA-ZAGREB D.D.

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. upravlja s ukupno 182 km izgrađenih autocesta na relaciji GP Rupa – čvor Orehovica (A7), Orehovica – čvor Bosiljevo 2 (A6), Bosiljevo 2 – Lučko (A1) i državnom cestom D102 (Most Krk). Trasa autoceste u svojoj ukupnoj dužini prolazi zemljopisno i klimatološki različitim područjima, od mediteranskog krajolika i klime na dionici od GP Rupa do čvora Orehovica, čiji je sastavni dio i Riječka obilaznica, preko brdsko-planinskih predjela i klime od tunela Tuhobić do Karlovca, do u konačnici nizinskih predjela i umjerene kontinentalne klime od Karlovca do Zagreba.

Autocesta Rijeka-Zagreb zbog svog je zemljopisnog položaja i raznolikih klimatskih područja kroz koja se prostire vrlo zahtjevna po pitanju održavanja. Najveći izazov održavanju autoceste A6 predstavlja zimska služba zbog snažnog utjecaja snijega i olujnih udara vjetera, dok su autoceste A1 i A7 u vrijeme turističke sezone suočene s velikim prometnim opterećenjima i zastojevima.

Kako bi vožnju na cijeloj trasi učinili što sigurnijom i udobnijom, između ostalih aktivnosti, unutar Poslova regulacije i kontrole prometa Podružnice za održavanje autoceste, ARZ je ustrojio pet centara za kontrolu prometa s ukupno 29 operatera koji djeluju 24/7, u tri smjene. Centri kontrole prometa se nalaze unutar Tehničkih jedinica održavanja autoceste Lučko, Bosiljevo, Delnice, Čavle i Rupa.

Operater je osoba prvenstveno prometne struke, dobrog poznavanja kako zakonske regulative, tako i podzakonskih i internih akata, ali i dodatnih znanja i vještina, uz naravno, poželjno poznavanje bar engleskog jezika. Kako bi operater pravovremeno i učinkovito odgovorio na prometne situacije koje se svakodnevno pred njim podastiru, on mora biti usredotočen, dobro organiziran, a u komunikaciji jasan.



Operater u Centru za kontrolu prometa ARZ-a



Istovremeni izvanredni događaji na različitim lokacijama koje pokriva jedan centar kontrole prometa najbolje govore o složenosti poslova operatera. Operater u obavljanju svoga posla mora biti svjestan utjecaja svojih odluka i postupaka na sigurnost korisnika autoceste, njihove imovine te imovine ARZ-a. Greškama nema mjesta jer mogu biti kobne.

Težište posla operatera je nadzor trase ARZ-a putem sustava CCTV kamera, vođenje prometa kroz upravljanje dinamičkom signalizacijom na trasi, nadzor i upravljanje sigurnosnim sustavima, komunikacija s ostalim nadležnim zaposlenicima u sustavu ARZ-a, hitnim službama (Centar 112, Prometna policija, Vatrogasci, Hitna pomoć...), partnerima u sustavu prometa (HAK, Ministarstvo prometa, mediji, strani partneri i ostali), Info centrom ARZ-a i korisnicima.

### Nadzor i upravljanje sigurnosnim sustavima

Operateru su u centru kontrole prometa na raspolaganju inteligentni sustavi upravljanja prometom: sustav upravljanja dinamičkom signalizacijom, CCTV sustav video nadzora, meteorološke stanice, sustavi praćenja stanja opreme i atmosfere u tunelima te sustavi komunikacije.

Većina sustava predefinirana je za rad u automatskom modu, međutim, složenost prometnih situacija te osjetljivost instalirane opreme operateru nalažu rad u ručnom modu, sve zbog održavanja zadovoljavajuće razine sigurnosti korisnika autoceste, operativnog osoblja autoceste – ophodara, električara i vatrogasne postrojbe te izvođača radova.



Centar za kontrolu prometa autoceste Rijeka-Zagreb

### Komunikacija

Razvoj modernih komunikacijskih i informatičkih sustava s jedne strane čini informiranje u realnom vremenu ostvarivim, ali stavlja pred operatere u centrima kontrole prometa potrebu za stalnim usavršavanjem i usvajanjem novih znanja.

### Ostalo

Svemu navedenom je potrebno pridodati obvezna znanja za korištenje instaliranih meteo prognostičkih sustava, služenje naprednom aplikacijom koja upravlja video rekorderima, ali i pouzdano korištenje PC računala i web aplikacija neophodnih za rad u centru.

Sve uočene nedostatke opreme, sustava ili postupaka operater je dužan prenijeti nadređenima kako bi se poduzele mjere za poboljšanja u svim odnosnim aspektima. U tom smislu u Poslovima regulacije i kontrole prometa ARZ-a cijeli sustav sigurnosti prometa se doživljava kao živi organizam koji se mijenja, razvija i raste.



### Budućnost

Imajući u vidu dosadašnji tijek i dinamiku promjena „opisa poslova“ operatera, za očekivati je da će se promjene u budućnosti najviše očitovati kroz daljnji razvoj i primjenu moderne informacijsko-komunikacijske tehnologije. U tu svrhu se ulažu napor na usavršavanju postojećih sustava, implementaciji modernih komunikacijskih aplikacija poput real-time interaktivnih web karata i uvođenju DATEX protokola za komunikaciju i menadžment izvanrednih događaja na razini zemalja u okruženju.

### Zaključak

Prezentirajući opis poslova i zaduženja operatera, potrebno je naglasiti i neke brojke koje opisuju karakter trase ARZ-a i stanje sigurnosti na trasi koje je rezultat rada operatera, kao i svih ostalih zaposlenika u sustavu sigurnosti prometa na autocesti.

Usporedbe radi, navodi se da u Republici Hrvatskoj od sveukupno 1.251 km autocesta tuneli čine samo 3,36% ukupne duljine ili 42 km, dok na trasi ARZ-a to izgleda kao što je prikazano u Tab1.



Centar za kontrolu prometa autoceste Rijeka-Zagreb

Tab1. Prikaz duljine i udjela objekata na trasi ARZ-a

Ukupna duljina trase ARZ (km)	Ukupna duljina tunela na trasi ARZ (km)	Udjel duljine tunela na trasi ARZ (%)	Ukupna duljina mostova / vijadukata na trasi ARZ (km)	Udjel duljine mostova / vijadukata na trasi ARZ (%)	Ukupna duljina objekata na trasi ARZ (km)	Udjel duljine objekata na trasi ARZ (%)
182	13	7,14	13	7,14	26	14,29



## Pravilnik o cestarini

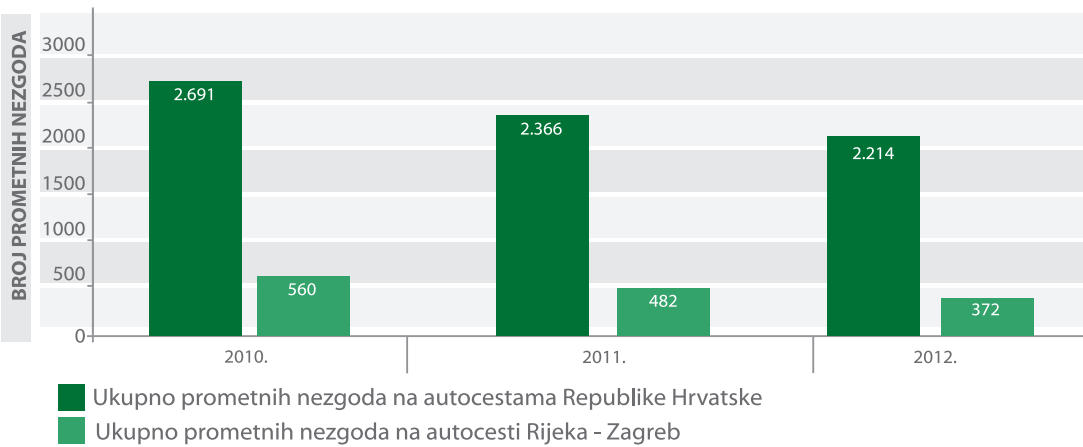
U Narodnim novinama br. 130 od 28. listopada 2013. godine objavljen je Pravilnik o cestarini kojeg na temelju članka 9. stavka 11. Zakona o cestama («Narodne novine», broj: 84/11., 22/13. i 54/13.) donosi ministar pomorstva, prometa i infrastrukture.

Pravilnikom se propisuju:

- skupine vozila u koje se raspoređuju vozila u svrhu naplate cestarine,
- metodologija utvrđivanja i izračuna cestarine, koncesijske cestarine, troškova izgradnje i troškova financiranja, infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove koja se odnosi na troškove zaštite od buke,
- utvrđivanje najviše razine infrastrukturnih pristojbi,
- uvjeti za umanjene infrastrukturnih pristojbi za vozila koja ispunjavaju najviše ekološke standarde te radi učinkovitog korištenja autoceste i podizanja razine sigurnosti na autocesti,
- metodologija izračunavanja prosječne cestarine koja je razmjerna troškovima izgradnje, održavanja, upravljanja i razvoja mreže autoceste, a iskazana je kao ukupan prihod od cestarina u određenom vremenskom razdoblju podijeljen s brojem prevaljenih kilometara svih vozila koja su platila cestarinu na određenoj mreži autoceste,
- određeni podaci koji se radi usklađivanja infrastrukturnih pristojbi i pristojbi za vanjske troškove dostavljaju Europskoj komisiji.

Zanimljiva je i statistika broja prometnih nezgoda u posljednje tri godine koja se prikazuje u Tab2./Dijagramu.

**Tab2. Dijagram Prikaz trenda broja prometnih nezgoda na autocestama u RH i na ARZ-u**



Prikazani trend opadanja broja prometnih nezgoda na autocestama u Republici Hrvatskoj i na trasi ARZ-a je tim značajniji ako se uzme u obzir konstantno povećanje broja voznih kilometara na autocestama u Republici Hrvatskoj, prikazano niže u Tab3.

**Tab3. Porast broja voznih kilometara (10<sup>6</sup> voz km) na autocestama RH**

GODINA	2010.	2011.	2012.
BROJ VOZNIH km (10 <sup>6</sup> voz km)	5.618,5	5.810,3	6.362,3

Iz prikazanog je razvidno značajno podizanje razine sigurnosti na dionicama Autoceste Rijeka-Zagreb (ali i na nivou Republike Hrvatske), što je rezultat kako rada operatera u centrima kontrole prometa, tako i svih djelatnika angažiranih na povećanju sigurnosti i udobnosti putovanja autocestom.

## AUTOCESTA BINA-ISTRA d.d.

### ZAPOŠLJAVANJE OSOBA S INVALIDITETOM

U svom programu Održivog razvoja potičemo zapošljavanje osoba s invaliditetom te smo posebno prilagodili radno mjesto Operatera centra naplate cestarine za osobe koje se kreću u invalidskim kolicima.

Obzirom da nije jednostavno pronaći pravog kandidata, pored oglašavanja u lokalnim medijima, stupili smo u kontakt s Društvom osoba s tjelesnim invaliditetom koji su iznimno pozitivno prihvatili našu ponudu i pozdravili ovaj projekt.

Zbog pojačanog prometa tijekom ljeta, zaposlili smo dvije osobe koje se kreću u invalidskim kolicima na radnom mjestu Operatera centra naplate cestarine.

Ovim projektom htjeli smo osvijestiti i druge poslodavce o potrebi prilagodbe radnog prostora za osobe s invaliditetom kako bi se i one mogle zaposliti i biti samostalne na radnom mjestu.



Zapošljavanje osoba s invaliditetom

# HUKA - NOVOSTI

## ASECAP-OVI DANI STUDIJA I INFORMACIJA, DUBROVNIK 2013.

### Promicanje održivog rasta - Uloga autocesta s naplatom cestarine

41. ASECAP-ovi dani studija i informacija održani su u Dubrovniku u periodu od 26. do 28. svibnja 2013.

Tradicionalno uspješan skup pod okriljem teme: „**Promicanje održivog rasta – Uloga autocesta s naplatom cestarine**“ okupio je 200-tinjak stručnjaka, panelista, predstavnika operatera cestovne infrastrukture iz EU i SAD-a koji su imali priliku predstaviti svoja poduzeća, razmijeniti iskustva te upoznati se s najnovijim trendovima i praksama iz područja naplate i koncesija, cestovne sigurnosti i inteligentnih transportnih sustava.

Konferencija je ove godine po prvi puta održana u novom formatu, pa je tako prvi dan kongresa (27. svibnja, ponedjeljak) bio popraćen tehničkim sjednicama s cjelodnevnim stručnim prezentacijama, dok je drugi dan (28. svibnja, utorak), bio posvećen plenarnoj sjednici koja je za cilj imala dati odgovor na pitanje je li kriza gotova.

Uvodni pozdravni govor, uz predsjednika ASECAP-a, Klauša Schierhackla i predsjednika HUKA-e, Davida Gabelicu, održao je i zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, Zdenko Antešić, koji je izrazio veliko zadovoljstvo značajnim brojem sudionika koji reflektira ne samo značaj predstavljenih tema, već i snažnu povezanost i partnerstvo unutar prometne zajednice.

Z. Antešić u svom uvodnom govoru osvrnuo se na izrazit značaj i izazove održivog prometnog razvitka,

osobito u današnjim vremenima financijske krize.

„Iz tog razloga, zadovoljstvo je još veće vidjeti sudjelovanje i predanost ovolikog broja ljudi operacijama i razvoju koje su ekonomski učinkovitije, humanije, promoviraju socijalnu jednakost i održivosti i odražavaju poštovanje prema svijetu danas i u budućnosti“, rekao je.



Z. Antešić, zamjenik ministra prometa i D. Gabelica, predsjednik HUKA-e na uvodnoj sjednici



### Regionalno povezivanje elektroničkih sustava naplate cestarine – prvi korak prema EENC

Drugi dio završnog dana kongresa bio je posvećen predstavljanju REETS (REENC) projekta (regionalna europska elektronička naplata cestarine) kao koraka bliže ka dostizanju EETS-a (EENC-a) odnosno europske elektroničke naplate cestarine. H. Resch iz ASFINAG-a dao je kratak pregled ključnih događaja koji su doveli do REENC projekta:

- Direktiva 2004/52/EC – položila je temelje za uspostavu EENC-a
- Odluka EK 2009/750/EC iz listopada 2009. – definirala je tehničke elemente za uspostavu EENC-a
- listopad 2012. – rok do kojega je EENC usluga trebala biti dostupna za vozila iznad 3,5 t i autobuse
- kolovoz 2012. – EK predlaže „korak po korak“ rješenje odnosno regionalni pristup kao početak implementacije REENC-a
- rujan 2012. – ASFINAG (K. Schierhackl) preuzima koordinaciju izrade prijedloga za REENC projekt
- 29. studenoga 2012. – TEN-T poziv za REENC prijedlog
- 26. ožujka 2013. – podnošenje prijedloga REENC-TEN

### Suradnja europskog i američkog udruženja autocesta

Tehničkim izlaganjima prethodilo je predstavljanje i potpisivanje Memoranduma o razumijevanju između ASECAP-a i IBTTA: Zajedničke deklaracije o naplati kojom se podržavaju politike naplate diljem Europe i sjeverne Amerike, promiče mobilnost i ekonomski rast.

Predsjednik ASECAP-a i financijski direktor ASFINAG-a K. Schierhackl istaknuo je da pravilna primjena sistema naplate dopušta osiguranje kvalitete naših mreža i omogućuje pružanje usluga visoke kvalitete koju od operatera očekuju i korisnici i društvo u cijelosti.

Imajući na umu ogromne potrebe za investicijama u Europi i sjevernoj Americi, pravo je vrijeme da se otključa puni potencijal dobro uspostavljene suradnje između ASECAP-a i IBTTA: protočnost

prometa, sigurnost i održiva mobilnost trebaju biti financirani na najučinkovitiji i najpravedniji mogući način.

„Sa rastućim proračunskim deficitom i povećanim potrebama prometne infrastrukture diljem svijeta, naplata brzo postaje moćan alat za financiranje prometne infrastrukture“, rekao je Robert Horr, predsjednik IBTTA i izvršni direktor Thousand Islands Bridge Authority u New Yorku. „Ovaj zajednički sporazum demonstrira snažnu vezu između vlasnika naplatnih objekata i upravljača na dva kontinenta predanih artikuliranju i usavršavanju dobrobiti naplate. Veselimo se zajedničkoj suradnji sa svrhom podržavanja dokazane, pouzdane metode prometnog financiranja i jačanju cestovne infrastrukture diljem svijeta.“

### Prednosti naplate cestarine nad porezima

Deklaracija navodi 6 prednosti naplate cestarine nad porezima:

1. "Oskudnost" poreznih prihoda.
2. Veća održivost obzirom na pad prihoda od goriva: "Naplata cestarine obuhvaća princip „korisnik plaća“ puno učinkovitije od poreza na gorivo".
3. U mjeri do koje su ceste pod naplatom, porezni prihodi mogu ići za održavanje drugih važnih državnih potreba – edukaciju, obranu, društvenu sigurnost itd.
4. Naplata cestarine najpošteniji je i najbolji način za financiranje cesta.
5. Omogućava upravljanje prometom u gustim urbanim područjima pomoću varijabilnih tarifa.
6. Mogućnost brzog i kvalitetnog građenja.



## Neuspjeh EENC-a na razini EU

Iako je Odluka o uvođenju usluge EENC-a donesena još 2009.g. usluga se nije pomakla s nulte točke. Regulatorni odbor EK sastao se u srpnju ove godine i sve uključene strane su se složile da je glavni uzrok neuspjeha taj što do dan danas ne postoji niti jedan pružatelj usluge EENC-a u EU. Svi su podržali dogovor EK i EP da se promovira regionalni pristup i da se pokrene REENC (engl. REETS).

Projekt REENC koji je bio predan na natječaj za financiranje putem EU fondova prihvaćen je i financiranje je odobreno. Budući da je ASECAP putem svog Tehničkog odbora za naplatu cestarine (COPER I) uključen u realizaciju projekta članovi će budno pratiti daljnji tijek prijedloga EK kako bi bili sigurni da su oni u skladu s ASECAP-ovim stajalištem u vezi razvoja EENC-a. Odluka EK o financiranju projekta REENC i rezultati tog projekta biti će od velike važnosti za buduće aktivnosti ASECAP-a, njegovih članica i svih dionika ovog projekta u razdoblju od 2013.-2015. godine i nadalje.

Cijeli tekst deklaracije možete pronaći ovdje : [http://www.ibtta.org/files/2013/PDFs/ASECAP\\_IBTTA%20Joint%20Declaration.pdf](http://www.ibtta.org/files/2013/PDFs/ASECAP_IBTTA%20Joint%20Declaration.pdf)

Za vrijeme potpisivanja međunarodnog sporazuma, ASECAP i IBTTA također su predstavili i brošuru pod naslovom Informacije o naplati u SAD-u i Europi koja ističe najvažnije činjenice i brojke o tome kako naplata podržava mobilnost i ekonomski rast diljem SAD-a i Europe.

Održane su tri tehničke sjednice sa stručnim prezentacijama nakon kojih su slijedila pitanja i odgovori iz područja odgovornosti različitih ASECAP-ovih stručnih odbora (COPER-a) odnosno:

- COPER I: naplata i koncesije
- COPER II: sigurnost prometa i održivost
- COPER III: inteligentni transportni sustavi.

Hrvatsku su ove godine predstavili društva Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. i Bina Istra d.d. U sklopu tehničke sjednice br. 1: Sigurnost prometa i održivost, Tatjana Matković, glavni inženjer u Sektoru građenja i gospodarenja, predstavila je utjecaj izgradnje punog profila autoceste Rijeka-Zagreb na povećanje sigurnosti prometa, dok je Christian Santaleza, direktor Bina Istra upravljanje i održavanje d.o.o., sudjelovao u tehničkoj sjednici br. 3: Naplata i

koncesije sa predstavljanjem automatske naplate na Istarskom Ipsilonu.

Drugi dan (28. svibnja, utorak) bio je posvećen plenarnoj sjednici kojoj su, uz predstavnike ASECAP-a, K. Schierhackla (ASFINAG) i J. Mesquija (ASFA), prisustvovali i predstavnici Europske komisije, C. Economou, zamjenik direktora kopnenog prijevoza, DG MOVE i predsjednik HUKA-e i generalni direktor Bina Istra d.d. D. Gabelica koji su svi pokušali dati svoj odgovor na pitanje je li kriza gotova te svoje mišljenje o ulozi koju naplata cestarine ima kao ključni čimbenik za zelenu mobilnost i održivi rast.



Tehničko izlaganje T. Matković iz ARZ-a

## Razvoj prometnog sektora – ključ budućeg rasta

Predstavnik EIB-a koji nažalost nije bio u mogućnosti prisustvovati sjednici, preko glavnog tajnika ASECAP-a, K. Dionelisa poručio je da je za izlazak iz ekonomske krize od iznimne važnosti zajednička suradnja EIB-a i Europske komisije te da prometni sektor predstavlja ključan čimbenik za budući rast. Postojanje kvalitetne infrastrukture od ključnog je značaja pri čemu imamo mogućnost izabrati između državnog novca koji je u nestašici i korisnika. Principi korisnik plaća i zagađivač plaća dovest će nas do pravog načina kako graditi, održavati i naplaćivati infrastrukturu. EIB se u potpunosti zalaže i vjeruje u činjenicu da je potrebno daleko više inicijativa za pojavu manje rizičnih instrumenata financiranja te pažljivo planiranje i selekcija najboljih projekata. Privatni sektor mora zauzeti aktivniju ulogu što znači više javno-privatnih partnerstava, podjelu rizika između privatnog i javnog sektora, izbor investicija kojima se ostvaruje vrijednost za novac. Dugoročan

prosperitet u Europi ovisi o prometnom sustavu, stoga potreba za njegovim daljnjim razvojem i građenjem infrastrukture nije upitna. Pitanje koje ostaje je kako ga financirati.

C. Economou, DG MOVE, Europska komisija naglasio je važnu ulogu koju ASECAP ima u samom procesu razvoja europskih prometnih politika i dodao da su „naplata za korištenje infrastrukture i internalizacija eksternih transportnih troškova u skladu sa principom zagađivač plaća ključni čimbenici političkih orijentacija EU. Paket naplaćivanja cesta koji je trenutno u pripremi od strane Europske komisije ima za cilj daljnje poboljšanje EU instrumenata koji omogućavaju navedeno.“ Također je najavio i skori izlazak nove Bijele knjige prometne politike u kojoj se, između ostalog, predviđa i obveza određenog postotka prihoda od naplate koji će se morati ponovno vraćati u infrastrukturu, što demonstrira i potrebu održavanja i dovršetka mreže.

## Situacija u Hrvatskoj

D. Gabelica, predsjednik HUKA-e u svom izlaganju fokus je imao na Hrvatsku i ekonomski pregled zemlje i načina financiranja infrastrukture. Obzirom na tadašnje skoro pristupanje Hrvatske Europskoj uniji, dao je pregled makroekonomskih pokazatelja (BDP, kamatne stope, tečaj, javni dug), bankarskog sektora te kratak opis specifičnosti cestovne mreže u zemlji (mali promet na autocestama, oštar zakonodavni okvir u prošlosti, izrazito razvijena sekundarna mreža (državne i županijske ceste) što objašnjava slab promet na autocestama te objasnio trenutnu situaciju zaustavljanja razvoja infrastrukture obzirom na proračunski deficit i porast javnog duga.



ASECAP-ovi dani studija i informacija

## Francuski primjer

J. Mesqui, objašnjavajući situaciju u Francuskoj koja također bilježi pad prometa u posljednje dvije godine, sa razinom prometa teških vozila iz 2008./2009., istaknuo je da je sustav koncesija u Francuskoj izrazito snažan i solidan te da, unatoč padu prometa, nudi državi stabilan alat za nove investicije koje povećavaju zaposlenost i rast. Francuska primjenjuje ne samo princip korisnik plaća, već i zagađivač plaća te su tzv. zelene mjere izrazito povećane zadnjih godina.

U 2009. i 2010. godini u sklopu tzv. zelenog paketa državi je predloženo financiranje ekoloških investicija koje nisu uključene u ugovor o koncesiji kroz produženje koncesijskih ugovora, bez podizanja cijena cestarine. 1 milijarda eura programa investiranja implementirana je kroz period od tri godine te je pet koncesionara dobilo produženje koncesijskog ugovora za period od godine dana. Trenutno je u pripremi novi prijedlog programa, a vrijednost investicije iznosila bi 3 milijarde eura. J. Mesqui pri tome je posebno naglasio da ono što

## HUKA OPREMILA PROMETNI POLIGON KAZNIONICE LIPOVICA-POPOVAČA

### Edukacija i prevencija ključne su za podizanje razine sigurnosti prometa

Udruga obitelji osoba stradalih u prometu uputila je proljeće zamolbu za financiranje dijela pokretne opreme prometnog poligona u Kaznionici Lipovica-Popovača.

U navedenoj ustanovi zatvorsku kaznu izdržavaju počinitelji najtežih prometnih delikata sa smrtnim ishodom u prometu. Zatvorenici su obavezni ponovo proći teoretsku obuku (autoškolu), ali namjera je da se obuka proširi i na praktični dio (vožnja poligonom u raznim vremenskim uvjetima).

Budući da je HUKA u nekoliko navrata surađivala s Udrugom obitelji stradalih u prometu kroz okrugle stolove o sigurnosti prometa na autocestama, odmah je prepoznala i prihvatila ovu vrijednu inicijativu. G. Nebojša Čelica, predsjednik Udruge obitelji stradalih u prometu dostavio je popis potrebne pokretne prometne signalizacije koja će se postaviti na postojećem betonskom platou Kaznionice, pogodnom za tu namjenu. Vrijednost donacije u brojkama iznosi 35.000 kn, no njena društvena vrijednost je značajnija jer je podizanje odgovornosti vozača ključan element sigurnosti.

Udruga obitelji stradalih u prometu u okviru svojih ciljeva provodi i edukativne radionice, gdje članovi obitelji osoba stradalih u prometu odlaze zatvorenici koji su počinili prometna krivična djela, a isto tako zatvorenici dolaze u srednje škole učenicima kako bi im skrenuli pozornost na moguće posljedice nesavjesne vožnje.

Sve mjere koje se poduzimaju u cilju podizanja sigurnosti u prometu su važne, ali one neće donijeti rezultate ukoliko izostane odgovornost prema vožnji, drugim vozačima i društvu u cjelini.

Iako u sustavu sigurnosti prometa ima mnogo

koncesije čini učinkovitima je činjenica da gradnja i investicije nisu jedino što imaju za ponuditi, već je tu prije svega usluga korisnicima i sistem korisnik-zagađivač plaća u kojem se prihodi ponovno vraćaju u ulaganja u infrastrukturu i usluge.

Kongres u Dubrovniku obilježila je i primopredaja dvogodišnjeg mandata predsjedavanja Udruženjem ASECAP austrijskog predstavnika Klause Schierhackla, financijskog direktora austrijske tvrtke za autoceste ASFINAG koji je tu čast predao Jean Mesquiju, izvršnom direktoru francuskog udruženja za autoceste ASFA.

Sljedeći, 42. kongres ASECAP-a održat će se u Ateni, Grčka u periodu od 25. do 27. svibnja 2014. godine.

Sve prezentacije i govori mogu se pogledati na internetskim stranicama ASECAP Days 2013 ([www.asecapdays.com](http://www.asecapdays.com)).



### Dvije glavne faze projekta REENC

Projekt će imati dvije glavne faze; fazu analiziranja koja bi trebala završiti do kraja svibnja 2014. godine te fazu primjene koja uključuje informacijsku platformu (jedna pristupna točka za sve zainteresirane EENC Pružatelje usluge), testiranja i implementaciju, pri čemu se u posljednjoj, koja ovisi o vanjskim faktorima, odgovornost pomiče sa REENC konzorcija na subjekte za naplatu i pružatelje usluge.

REENC projekt od iznimnog je značaja obzirom da predstavlja početak primjene EENC-a u Europi. Internet stranica sa rezultatima projekta bit će otvorena za javnost te se planira i organiziranje REENC dana, razne savjetodavne grupe, seminara, radionice itd.

Europska komisija dala je veliku podršku projektu te je naglasila da napokon postoji projekt koji će pokazati određene rezultate i povećati prihvaćenost od strane javnosti budući da su korisnici ti koji su zahtijevali navedenu uslugu.





Hrvatska udruga  
koncesionara za  
autoceste s naplatom  
cestarine



## INFORMACIJE

Koturaška cesta 43  
HR-10000 Zagreb

Tel.: +385 1 65 15 375

Fax: +385 1 65 15 377

E-mail:

info@huka.hr

brankica.bajic@huka.hr

diana.benkovic@huka.hr

**DAVID GABELICA**

predsjednik

**DAVOR MIHOVIĆ**

potpredsjednik

Web: www.huka.hr

## IMPRESSUM

Izdavač:

**HUKA**

Uređivački odbor:

**David Gabelica**

glavni i odgovorni urednik

**Brankica Bajić**

tehnička urednica

**Diana Benković**

pomoćnica tehničke

urednice

Grafičko oblikovanje:

**TABITHA**

**OBLIKOVANJE d.o.o.**

Fotografije:

**Arhiva HUKA**

Tisak:

**EUROTISAK**

Datum izdanja:

**studeni 2013.**



ISSN: 1848-0233



Ukupna mreža autocesta i poluautocesta u Hrvatskoj na dan 1. 1. 2013. godine iznosi **1.250,7 km**. Autocestama u Republici Hrvatskoj upravljaju 4 tvrtke:

- **Hrvatske autoceste d.o.o.** (upravljaju autocestama A1, A3, A4, A5, A10, A11)
- **Bina- Istra d.d.** (upravlja autocestama A8 i A9, tzv. Istarskim Y)
- **Autocesta Rijeka - Zagreb d.d.** (upravlja autocestama A6, A7, dijelom A1 i mostom Krk)
- **Autocesta Zagreb - Macelj d.o.o.** (upravlja autocestom A2).

## STATISTIKA

### BROJ VOZILA U PODRUČJIMA NAPLATE

DRUŠTVO	do konca rujna 2012.			do konca rujna 2013.			
	Laka vozila (IA+I+II)	Teška vozila (III+IV)	UKUPNO	Laka vozila (1.i 2. kategorija)	Teška vozila (3.i 4. kategorija)	UKUPNO	% 13/12
HAC	22.298.213	2.969.482	25.267.695	22.341.930	3.076.212	25.418.142	0,60
ARZ	13.851.420	1.281.352	15.132.772	13.788.915	1.285.212	15.074.127	-0,39
BINA ISTRA	5.802.586	486.440	6.289.026	5.982.171	516.181	6.498.352	3,33
AZM	4.628.067	486.711	5.114.778	5.102.882	593.318	5.696.200	11,37
<b>UKUPNO</b>	<b>46.580.286</b>	<b>5.223.985</b>	<b>51.804.271</b>	<b>47.215.898</b>	<b>5.470.923</b>	<b>52.686.821</b>	<b>1,70</b>

Napomena: Uzete sve NP

### PRIHODI OD NAPLATE CESTARINE (bez PDV-a)

/1EUR=7,61 kn/

DRUŠTVO	do konca rujna 2012.		do konca rujna 2013.		% (12/11)
	KN	EUR	KN	EUR	
HAC	1.007.895.251,26	132.443.528,42	1.102.706.098,11	144.902.246,80	9,41
ARZ	379.353.249,00	49.849.309,99	400.636.797,95	52.646.096,97	5,61
BINA ISTRA	136.177.521,00	17.894.549,41	160.972.335,00	21.152.737,84	18,21
AZM	133.340.698,99	17.521.773,85	163.122.606,29	21.435.296,49	22,34
<b>UKUPNO</b>	<b>1.656.766.720,25</b>	<b>217.709.161,66</b>	<b>1.827.437.837,35</b>	<b>240.136.378,10</b>	<b>10,30</b>

### SIGURNOST PROMETA

Broj prometnih nesreća:	do konca rujna 2013.					do konca rujna 2012. ukupno RH	% (13/12)
	HAC	ARZ	BINA-ISTRA	AZM	UKUPNO RH		
<b>s poginulima</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>-4,55</b>
s ozlijeđenima	162	77	14	11	264	276	-4,35
s materijalnom štetom	1.076	337	58	79	1550	1.431	8,32
Ukupan broj nezgoda	1.255	415	72	93	1835	1.729	6,13
<b>Ukupan broj poginulih</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>34</b>	<b>-32,35</b>

### PGDP HUKA

DRUŠTVO	DULJINA MREŽE (km)	Referentna godina(2012)			Q3 2013		
		PGDP			PDP		
		Laka vozila	Teška vozila	Ukupno	Laka vozila	Teška vozila	Ukupno
HAC	868	10.235	1.614	11.849	17.867	1.951	19.818
ARZ*	182	15.277	1.768	17.045	25.931	2.104	28.035
BINA ISTRA**	141	19.185	1.711	20.896	21.912	1.891	23.803
AZM	60	16.477	1.815	18.292	10.558	1.198	11.756
<b>UKUPNO</b>	<b>1.251</b>	<b>12.277</b>	<b>1.657</b>	<b>13.934</b>	<b>19.146</b>	<b>1.930</b>	<b>21.076</b>

\* Podaci su uzeti sa dionice Lučko-Orehovica (zatvoreni sustav naplate) i odnose se samo na treći kvartal

\*\* Navedene brojke predstavljaju prosječni dnevni broj transakcija za pojedini period. Kako je Istarski ipsilon specifičan (nije jednolična cestovna mreža već se dijeli na tri kraka sa nadprosječnim brojem čvorova), PGDP ne omogućuje prikaz realnog broja korisnika.