

N a c r t p r i j e d l o g a

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Na temelju članka 21. stavka 1. Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 84/2011., 22/2013., 54/2013., 148/2013. i 92/2014.) i članka 31. stavka 2. Zakona o Vladi Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 150/2011, 119/2014, 93/2016) Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj _____ 2017. godine donijela

O D L U K U

O DONOŠENJU PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA ZA RAZDOBLJE OD 2017. DO 2020. GODINE

I.

Donosi se Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine.

Program iz stavka 1. ove točke sastavni je dio ove Odluke.

II.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja, a objavit će se u „Narodnim novinama“.

Klasa:

Urbroj:

Zagreb, _____ 2017. godine

PREDSJEDNIK

mr. sc. Andrej Plenković

O B R A Z L O Ž E N J E

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture pripremilo je tekst Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine.

Na temelju članka 31. stavka 3. Zakona o Vladi Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 150/2011, 119/2014, 93/2016) Vlada Republike Hrvatske donosi Odluke kojim se uređuju pojedina pitanja iz nadležnosti Vlade ili određuju mjere, daje suglasnost ili potvrđuju akti drugih tijela i pravnih osoba, te odlučuje o drugim pitanjima o kojima se ne donosi propis.

Nastavno na navedeno, ovom Odlukom Vlada Republike Hrvatske prihvaća predloženi tekst Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine, te se određuje da se priloženi Program, kao sastavni dio ove Odluke, mora objaviti u Narodnim novinama.

P R O G R A M

GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA ZA RAZDOBLJE OD 2017. DO 2020. GODINE

1. UVOD

Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine nastavlja niz srednjoročnih planskih dokumenata koji prepoznaju izazove i mogućnosti pred upraviteljima cestovne mreže u Republici Hrvatskoj. Četverogodišnji programi cestovnog sektora donose se u kontinuitetu od 2000. godine, a sadrže pregled ostvarenja u prethodnom programskom razdoblju i ciljeve za nadolazeće četverogodišnje razdoblje, stavljajući prošle i buduće investicije u širi kontekst razvitka cestovnog sektora u funkciji općeg gospodarskog napretka države.

Planiranje izgradnje i održavanja javnih cesta u Republici Hrvatskoj uređeno je Zakonom o cestama (u daljnjem tekstu: Zakon) i provodi se kroz tri razine:

- dugoročno, kroz Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske, koju donosi Hrvatski sabor
- srednjoročno, kroz četverogodišnji program građenja i održavanja javnih cesta koji donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva mora, prometa i infrastrukture
- godišnje, kroz planove građenja i održavanja koje donose društva koja prema Zakonu upravljaju dijelovima cestovne mreže.

Sustav strateškog planiranja i programiranja u cestovnom sektoru, ustanovljen na prijelazu stoljeća, bio je zasnovan na Strategiji prostornog uređenja iz 1997. godine, kojom su utvrđeni osnovni koridori i razvojni kriteriji. Strategija je nadopunjena i izmijenjena 2013. godine, a novi dokument, pod nazivom Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske izrađen je i upućen u proceduru donošenja. Strategija prostornog razvoja predstavlja osnovu za izradu prometnih strateških dokumenata, budući da su prometne mreže bitne sastavnice uređenja prostora.

Temeljni dokument za donošenje prvih Programa bila je Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, koju je Hrvatski sabor usvojio 1999. godine. Budući da su ciljevi ove strategije većinom ispunjeni, izrađena je nova Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine, sa zadaćom da odredi ciljeve srednjoročnog i dugoročnog razvoja povećanjem kvalitete transportnog sustava i infrastrukture. Opći cilj Strategije je definiranje mjera koje vode učinkovitijem i održivom transportnom sustavu.

Strategijom su definirani glavni strateški multimodalni ciljevi i specifični ciljevi koji pojedinačno integriraju glavne ciljeve. Strategija definira i mjere za ostvarenje glavnih ciljeva po prometnim sektorima. U cestovnom sektoru određeni su glavni prioriteti, među kojima je i povećanje održivosti cestovne mreže i to:

- reorganizacijom sektora

- povećanje učinkovitosti održavanja mreže
- smanjenjem utjecaja na okoliš (posebice smanjenjem emisije stakleničkih plinova)
- uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti
- smanjenjem sezonskih prepreka.

Dakle, Strategija definira viziju, glavne ciljeve, dugoročne investicijske planove i načela poslovanja cestovnog sektora i sektora ostalih vidova prometa, a njezine glavne smjernice usuglašene su s Europskom komisijom. Tijekom programskog razdoblja 2017. – 2020. godine provest će se revizija Strategije, kojom će se potvrditi načela poslovnog i financijskog restrukturiranja cestovnog sektora.

Za reviziju Strategije bitan je i projekt izrade Nacionalnog prometnog modela, koji je predstavljen 2016. godine i u programskom razdoblju 2017. – 2020. godine postaje operativni alat za strateške analize. Nacionalni prometni model omogućuje prikaz postojeće situacije kretanja putnika i roba u svim vidovima prometa, dajući potvrdu strateških promišljanja razvoja prometnog sustava Republike Hrvatske u budućnosti, kao i projekciju prometnih događanja u tom sustavu.

Za oblikovanje strateških i programskih dokumenata cestovnog sektora također je bitan Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. - 2020. godine („Nacionalni program“) kojeg je Vlada Republike Hrvatske donijela 2011. godine. Pitanje sigurnosti je glavni prioritet upravitelja cesta i za usklađivanje s EU regulativom koja obrađuje ovu temu predviđaju se znatna sredstva, budući da pokazatelji u Republici Hrvatskoj zaostaju za prosjecima unije.

Bitne promjene u prethodnom programskom razdoblju (2013. do 2016. godine) dogodile su se uslijed pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji na samom njegovom početku, 1. srpnja 2013. godine. Prije formalnog pristupanja uniji uloženi su značajni napor i sredstva u izgradnju i održavanje cestovne infrastrukture. Realizacija razvojnih ciljeva rezultirala je kvalitetnom mrežom cesta koje uspješno servisiraju domaće prometne potrebe, ali i daljinski transport kao značajnu sastavnicu gospodarskog napretka. Međutim, intenzivna izgradnja donijela je i izazove za programsko razdoblje koje započinje 2017. godinom, među kojima se ističe značajna zaduženost sektora i zaostatak u održavanju cesta niže razine služnosti. Stoga je naglasak aktualnog Programa na rješavanju pitanja održivog razvoja u okvirima zakonske regulative, novih strateških dokumenata i zajedničke europske politike.

Zakon o cestama, kao temeljni zakon kojim se uređuje:

- pravni status javnih i nerazvrstanih cesta
- način njihovog korištenja
- razvrstavanje javnih cesta
- planiranje građenja i održavanja javnih cesta
- upravljanje javnim cestama
- mjere za zaštitu cesta i prometa
- pitanje koncesija
- financiranje i nadzor javnih cesta

doživio je znatne izmjene tijekom prethodnog programskog razdoblja (2013. – 2016. godine). Važnu novinu predstavljaju odredbe koje su u skladu s aktima Europske unije, a kojima se, između ostalog, reguliraju bitni aspekti sigurnosti prometa i naplate cestarine.

Prometna politika Republike Hrvatske usklađuje se s politikama Europske unije, koja je razvila financijske instrumente namijenjene projektima koji doprinose zajedničkim ciljevima. Povezivanje osnovne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima jedan je od osnovnih ciljeva i važan preduvjet za ravnomjeran razvoj svih članica. Europska unija stoga kontinuirano ulaže napore da se omogući izgradnja potrebnih prometnica i integriraju nacionalne mreže prometnica u jedinstvenu Transeuropsku mrežu prometnica (Trans - European Network – Transport, TEN-T).

Smjernice razvitka TEN-T mreže definirane su Uredbom Europskog Parlamenta 1315/2013, koja opisuje pravce, te u Uredbi EU br. 1316/2013 od 11. prosinca 2013., koja daje i financijski okvir za provedbu projekata. Cilj stvaranja jedinstvene prometne mreže jest uklanjanje uskih grla na europskim prometnim pravcima, poboljšanje infrastrukture i povezivanje različitih vrsta prijevoza u multimodalni promet diljem EU. TEN-T mreža se sastoji od sveobuhvatne i osnovne mreže.

Osnovna mreža definira glavne pravce kojima prolazi većina robe i putnika dok sveobuhvatna mreža omogućuje pristup do osnovne mreže, a unutar nje prepoznati su glavni multimodalni koridori. Hrvatska se nalazi na dva koridora Osnovne prometne mreže, na Mediteranskom koridoru i na Rajna-Dunav koridoru, čime je valoriziran njezin povoljan geografsko – prometni položaj. Međutim, puni gospodarski učinak položaja može se realizirati tek podizanjem ukupne multimodalne prometne mreže na razinu na kojoj će ona konkurirati drugim pravcima. Delegiranom uredbom Komisije (EU) broj 2016/758 od 4. veljače 2016. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu prilagodbe njezina Priloga III izvršena je prilagodba indikativnog proširenja zemljovida sveobuhvatne mreže TEN-T.



Slika 1: Pregledna karta TEM cestovne mreže

Prilagodbom indikativnih zemljovida sveobuhvatne mreže, a posebno utvrđivanjem indikativne osnovne mreže EU ima namjeru lakše usmjeriti svoju suradnju sa zemljama regije koje još nisu članice EU, među ostalim i u pogledu financijske potpore. Ovakav razvoj događaja pogoduje i razvojnim projektima prometnih pravaca u Hrvatskoj, jer oni dobivaju svoj prirodni nastavak u susjednim državama. U tom smislu posebno će se poticati i vrednovati projekti međudržavnog povezivanja sa zemljama Zapadnog Balkana koje još nisu članice EU, ali su njihovi glavni prometni pravci prepoznati kao dio europske mreže.

Glavni dokument kojim se definiraju strateški projekti Republike Hrvatske predviđeni za financiranje iz EU fondova je Operativni program Konkurentnost i kohezija za razdoblje do 2020. godine (OPKK), koji se temelji na koncentraciji ulaganja u 9 tematskih ciljeva. Jedan od prioriteta je povezanost i mobilnost, u sklopu kojeg su razrađene teme koje se odnose i na cestovni sektor.

Prijedlog Europske komisije za pripremu hrvatskih programskih dokumenata isticao je neujednačenost hrvatskog prometnog sustava koji je tijekom posljednjih dvadesetak godina bio usmjeren na razvoj autocesta. Ocijenjeno je da je poboljšanje kvalitete potrebno i u svim drugim načinima prijevoza, da su ulaganja potrebna u povećanje sigurnosti na cestama, poboljšanje sustava upravljanja željezničkim prometom te interoperabilnosti, multimodalnosti i plovnosti unutarnjih vodnih putova.

OPKK promovira načela iz nacionalne prometne strategije koja su relevantna u kontekstu prometne i kohezijske politike EU. Načela uključuju ekološku održivost, dostupnost i socijalnu uključenost, promjenu oblika prijevoza, a kao dodatni prioriteti ističu se povezanost sa susjednim zemljama i međupovezivanje unutar glavne prometne mreže EU.

Na polju razvitka cestovne mreže OPKK ističe u prvi plan problem povezanost dijela teritorija Dubrovačko – neretvanske županije koji je odvojen od ostatka Hrvatske Neumskim koridorom. Ističe se potreba za osiguranjem stabilne i pristupačne veze razdvojenih dijelova teritorija. U OPKK su naznačena i indikativna sredstva namijenjena cestovnom sektoru, i to u iznosu koji otprilike odgovara sredstvima potrebnim za rješavanje problema krajnjeg juga Hrvatske kroz izvedbu mosta Pelješac i pristupnih prometnica.

Program građenja i održavanja javnih cesta daje konkretniji vremenski i financijski okvir za prioritetne projekte definirane nacionalnim dokumentima koji su usklađeni s europskim politikama, a ostvaruje se donošenjem i provedbom godišnjih planova društava zaduženih za upravljanje, gradnju i održavanje segmenata cestovne mreže. Prema Zakonu o cestama, to su:

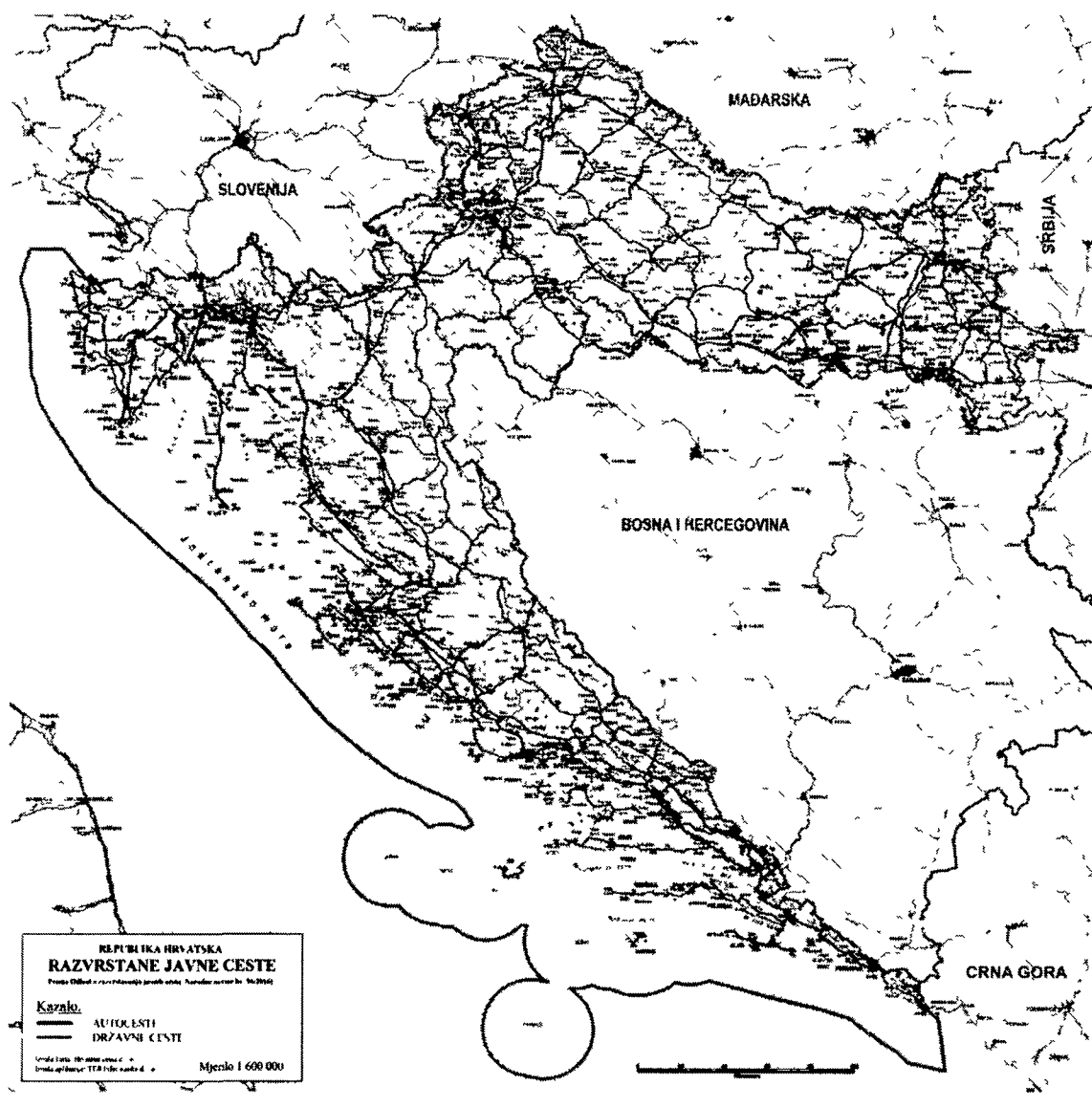
- Hrvatske autoceste d.o.o. (HAC), društvo koje upravlja svim autocestama osim onih u koncesiji
- Hrvatske ceste d.o.o. (HC), društvo koje upravlja svim državnim cestama
- Županijske uprave za ceste (20 uprava po županijama - ŽUC) koje upravljaju mrežom županijskih i lokalnih cesta.

Osim Zakonom imenovanih upravitelja, dijelom mreže javnih cesta u autocestovnom sektoru upravljaju koncesionari:

- Autocesta Rijeka - Zagreb d.d., Društvo za građenje i gospodarenje autocestom (ARZ)
- Bina-Istra d.d. (BI)
- Autocesta Zagreb Macelj d.o.o. (AZM).

Prema Odluci o razvrstavanju javnih cesta od 14. listopada 2016. godine, ukupna duljina mreže javnih cesta iznosi 26.953 km, od toga, po skupinama:

- | | |
|--------------------|-------------|
| - Autoceste | 1.419,5 km |
| - Državne ceste | 7.097,7 km |
| - Županijske ceste | 9.498,5 km |
| - Lokalne ceste | 8.937,3 km. |



Slika 2: Karta javnih cesta u Republici Hrvatskoj

Izvori financiranja javnih cesta određeni su Zakonom o cestama. Glavni izvor financiranja za upravitelje mreže autocesta, HAC i ARZ, predstavlja naplata cestarine. Na većini dionica autocesta je u primjeni zatvoreni sustav naplate, kod kojeg je cijena cestarine razmjerna prijeđenom putu. HAC se djelomično financira i iz dijela trošarina za gorivo koji se izdvaja za cestovni sektor, a veći dio tih trošarina predstavlja glavni izvor prihoda za HC. Županijske uprave za ceste većim se dijelom financiraju iz godišnje naknade za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji vozila, a manjim dijelom iz trošarina na gorivo.

Operativno poslovanje (uključujući naplatu cestarina) i redovito održavanje mreže autocesta kojom upravlja Republika Hrvatska provodi trgovačko društvo Hrvatske autoceste održavanje i naplata cestarine d.o.o. (HAC-ONC), čiji vlasnici poslovnih udjela su trgovačka društva HAC i ARZ. Hrvatske ceste d.o.o. i Županijske uprave za ceste ugovaraju usluge redovitog i izvanrednog održavanja na tržištu, putem javne nabave. Promjene i prilagodbe sustava redovitog i izvanrednog održavanja u smislu organizacije, nabave i praćenja radova jedna su od najbitnijih sastavnica procesa restrukturiranja cestovnog sektora. Glavni cilj promjena je

povećanje efikasnosti kao sredstvo kojim se postiže „veća vrijednost za novac“, tj. viša razina usluge uz iste troškove ili ista razina usluge uz manje troškove uvažavajući pri tome zahtjeve sigurnosti prometa.

Osnovni ciljevi redovitog i izvanrednog održavanja cesta definirani su Zakonom i Pravilnikom o održavanju cesta, s temeljnim ciljem sigurnog odvijanja prometa. Društva koja održavaju dijelove mreže formirala su interna pravila i smjernice ("standarde") održavanja, koji će u narednom programskom razdoblju biti ujednačeni na državnoj razini, na način da definirane kategorije prometnica dobiju ujednačen tretman, u skladu s raspoloživim sredstvima. Osnova za pravičniju razdiobu sredstava među pravcima podjednakog značaja, usporedivih tehničkih karakteristika i prometnog opterećenja je jedinstvena baza cestovnih podataka, koja se razvija prema odredbama Pravilnika o sadržaju, ustroju i načinu vođenja baze podataka o javnim cestama i objektima na njima. Baza cestovnih podataka, kategorizacija javnih cesta, standard održavanja i sustav gospodarenja cestovnom imovinom osnova su za razvitak djelatnosti održavanja i gospodarenja cestovnom imovinom u programskom razdoblju.

2. RESTRUKTURIRANJE CESTOVNOG SEKTORA

U programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine provodit će se program mjera optimizacije duga javnih trgovačkih društava u cestovnom sektoru i uspostave održivog modela financiranja kroz poslovno i financijsko restrukturiranje cestovnog sektora. Sukladno odlukama i dokumentima Vlade Republike Hrvatske uvest će se reforme u cestovni sektor, ojačati nadzor i planiranje unutar sektora, povećati operativna učinkovitost trgovačkih društava i popraviti financijska slika sektora.

Ciljevi Vlade Republike Hrvatske su:

- poboljšati strukturu financiranja dugova HC-a, HAC-a i ARZ-a i optimizirati udio duga koji sektor može otplaćivati iz vlastitih izvora
- progresivno smanjiti razinu godišnje otplate duga i time smanjiti utjecaj cestovnog sektora na javne financije i
- ograničiti razinu do koje država jamči za budući ili postojeći dug trgovačkih društava u cestovnom sektoru.

Kako bi se osigurao doprinos cestovnog sektora ukupnom gospodarstvu, pored financijske održivosti samog sektora, planirana su operativna poboljšanja u sljedećim ključnim područjima:

- upravljanje sektorom
- planiranje, financiranje i provedba investicija
- upravljanje trgovačkim društvima i njihovo poslovanje.

Glavni elementi poslovnog i financijskog restrukturiranja su:

a) u segmentu upravljanja sektorom

- revizija Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske
- uspostava jedinstvenog sustava kategorizacije i standarda održavanja javnih cesta
- jačanje uloge Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI) kao tijela odgovornog za planiranje i kontrolu poslovanja javnih trgovačkih društava u cestovnom sektoru
- reorganizacija trgovačkih društava u sektoru autocesta
- optimizacija dugova HAC-a, ARZ-a i HC-a

b) u segmentu planiranja, financiranja i provedbe investicija u cestovnom sektoru

- razvoj i implementacija sustava gospodarenja cestovnom imovinom (SGCI)
- inovacije u segmentu planiranja i financiranja investicija
- unaprjeđenje sustava naplate cestarine
- poboljšanje sigurnosti na cestama

c) u segmentu upravljanja trgovačkim društvima i njihovog poslovanja

- implementacija načela korporativnog upravljanja
- razvitak instrumenata upravljanja ljudskim resursima
- poboljšanje učinkovitosti sustava održavanja.

Jačanje uloge MMPI odnosi se na zadatke koje ono provodi kao tijelo odgovorno za planiranje i kontrolu poslovanja javnih trgovačkih društava u cestovnom sektoru. Učinkovitost države kao vlasnika i naručitelja usluga trgovačkih društava unaprijedit će se uspostavom sustava nadzora i definiranjem kriterija koji se odnose na poslovne i financijske rezultata trgovačkih društava. Za to je potrebno unaprijediti instrumente računovodstvenog i financijskog upravljanja koje se koriste u trgovačkim društvima. Ovo obuhvaća i aktivnosti jačanja vlasničke uloge unutar MMPI-a, definiranje ključnih pokazatelja uspješnosti (KPU) poslovanja trgovačkih društava, te uspostavu praćenja poslovanja od strane MMPI-a, kojim bi se omogućilo javno dostupno i transparentno izvještavanje o planovima i ostvarenjima sektora.

Optimizacija dugova HAC-a, ARZ-a i HC-a bit će provedena temeljem strategije donesene na državnoj razini, koja će biti usuglašena s predstavnicima međunarodnih financijskih institucija. Strategija optimizacije dugova može se temeljiti na:

- refinanciranju postojećih zajmova
- osiguranju dodatnih neto novčanih tokova na osnovi predloženih mjera financiranja sektora i poslovanja trgovačkih društava
- korištenju instrumenata za smanjenje rizika.

Cilj ove strategije je optimizacija duga za koji jamči Republike Hrvatska, uz istovremeno omogućavanje dugoročnog financiranja cestovnog sektora.

Upravljanje ljudskim resursima ključni je element upravljanja cestovnim sektorom, pa će se tom segmentu reformi posvetiti najveća pažnja. Usvojit će se moderni sustavi upravljanja ljudskim resursima i radom, uključujući politiku plaća te sustave za kontrolu rada, planiranje i procjenu poslova. Smanjivanje broja radnih mjesta i/ili prekvalifikacija u kontekstu poslovnog i financijskog restrukturiranja cestovnog sektora, vršit će se na učinkovit i socijalno prihvatljiv način.

3. IZVRŠENJE PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA OD 2013. DO 2016. GODINE

3.1. Opći prikaz ulaganja u javne ceste od 2013. do 2016. godine

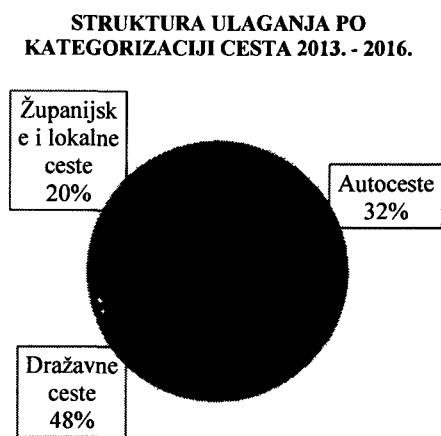
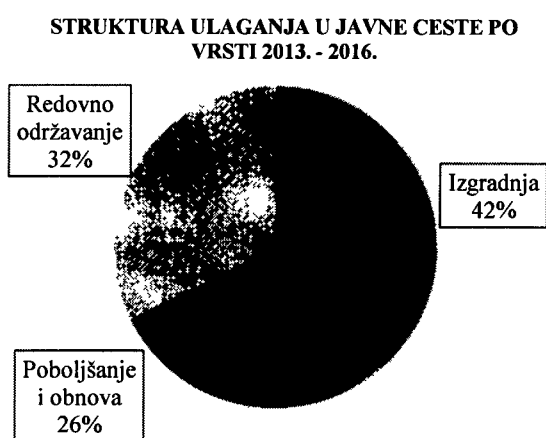
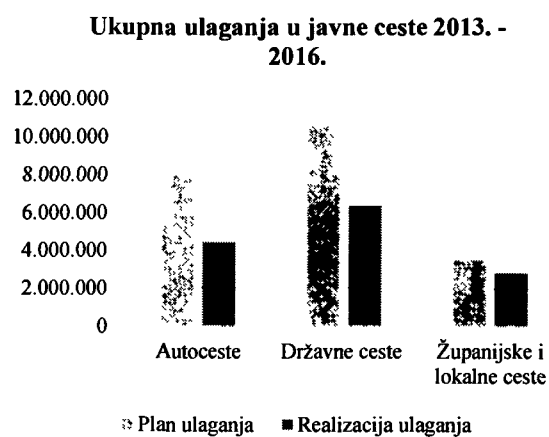
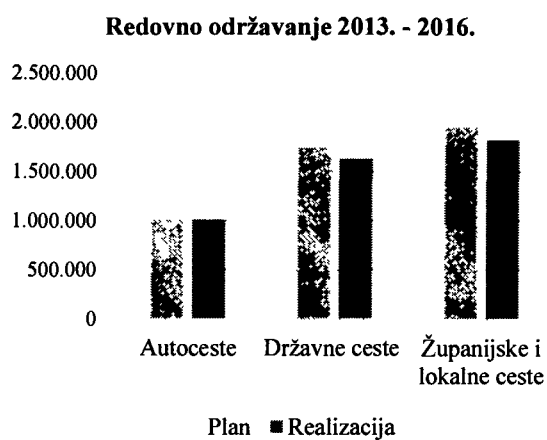
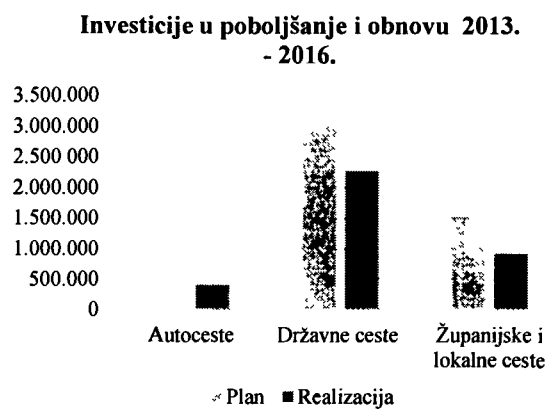
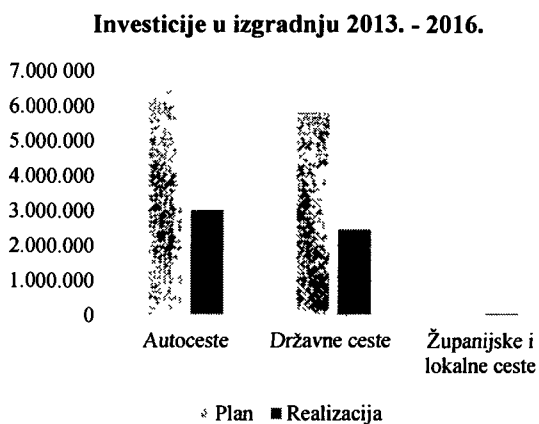
Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine usvojen je u prosincu 2013. godine, a nadopunjen krajem 2014. godine. Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine realizirani su projekti koji su započeti ranije, spojevi ranije sagrađenih poveznica s gradovima, kao i spojevi na nove granične prijelaze. Realizacija mnogih projekata je usporena ili je otkazana zbog nepovoljnih objektivnih okolnosti u gospodarstvu, koje su usporile nove investicije, pa brojevi podaci iskazuju smanjenje u odnosu na planske iznose. Može se reći da su provedene glavne aktivnosti na bitnim poveznicama cjelovite mreže javnih cesta. Na polju projektne pripreme bitno je istaknuti formiranje timova i provedbu procesa aplikacije prema EU fondovima, što znači da je uspostavljen sustav potreban za novi način financiranja i implementacije projekata u cestogradnji, iz zajedničkih sredstava unije.

Ukupna ulaganja u javne ceste u programskom razdoblju od 2013. do 2016. godine iznosila su 13,8 milijardi kuna, što je 38% manje od planiranih sredstava. U tablici 1. pregledno je prikazana usporedba plana i realizacije po kategorijama cesta i vrsti ulaganja.

U tisućama kuna

Redni broj	Opis	Plan 2013. – 2016.	Realizacija 2013. – 2016.
I.	AUTOCESTE	7.980.703	4.447.009
1.	Izgradnja	6.445.479	3.025.102
2.	Poboljšanje i obnova	529.951	409.381
3.	Redovno održavanje	1.005.273	1.012.526
II.	DRŽAVNE CESTE	10.541.222	6.543.854
1.	Izgradnja	5.807.880	2.643.324
2.	Poboljšanje i obnova	2.993.342	2.271.866
3.	Redovno održavanje	1.740.000	1.628.664
III.	ŽUPANIJSKE I LOKALNE CESTE	3.516.088	2.799.634
1.	Izgradnja	125.680	54.705
2.	Poboljšanje i obnova	1.435.300	929.975
3.	Redovno održavanje	1.955.108	1.814.954
(1+2)	UKUPNO INVESTICIJE	17.337.632	9.334.353
(1+2+3)	SVEUKUPNO JAVNE CESTE	22.038.013	13.790.498

Tablica 1: Opći prikaz ulaganja u javne ceste u razdoblju od 2013. do 2016. godine



Slika 3: Grafički prikazi ulaganja po vrsti i kategorizaciji javnih cesta u razdoblju od 2013. do 2016. godine

3.2. Realizacija programa ulaganja u autoceste

U tisućama kuna

Redni broj	Opis	Plan 2013. – 2016.	Realizacija 2013. – 2016.
I.	AUTOCESTE		
1.	Izgradnja	6.445.479	3.025.102
	HAC d.o.o.	3.738.262	3.003.287
	ARZ d.d.	1.366.434	21.815
	Bina Istra d.d.	1.340.783	0
2.	Poboljšanje i obnova	529.951	409.381
	HAC d.o.o.	233.578	152.632
	ARZ d.d.	132.063	54.740
	Bina Istra d.d.	96.253	96.592
	AZM d.o.o.	68.057	105.418
(1+2)	UKUPNO INVESTICIJSKO ULAGANJE- Autoceste	6.975.430	3.434.483
3.	Redovno održavanje	1.005.273	1.012.526
	HAC d.o.o.	507.300	445.933
	ARZ d.d.	63.788	135.987
	Bina Istra d.d.	250.645	235.487
	AZM d.o.o.	183.540	195.120
(1+2+3)	SVEUKUPNO AUTOCESTE	7.980.703	4.447.009

Tablica 2: Realizacija programa ulaganja u autoceste u razdoblju od 2013. do 2016. godine

Programom građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine u nadležnosti društva HAC planirana su ukupna ulaganja u izgradnju, izvanredno i redovno održavanje, u ukupnom iznosu od 4,479 milijardi kuna, a ostvarena su u iznosu od 3,602 milijarde kuna ili 80,4%. U istom četverogodišnjem razdoblju izgrađeno je i pušteno u promet 49,4 km autocesta i 19,8 km brzih cesta. Ukupna investicijska vrijednost izgradnje u nadležnosti društva HAC planirana je u iznosu od 3,738 milijardi kuna, a realizirana u iznosu od 3,003 milijardi kuna ili 80,3%, a što uz aktivnost građenja uključuje i aktivnosti projektiranja, otkup zemljišta, arheološka istraživanja, izmještanje instalacija i stručni nadzor.

Društvo ARZ znatno je smanjilo investicije u odnosu na planirane vrijednosti projekata za razdoblje od 2013. do 2016. godine. Realizacija je svedena na minimum neophodan za normalno i sigurno funkcioniranje ceste. Konkretno, programom za razdoblje od 2013. do 2016. godine u nadležnosti ARZ-a planirana su ukupna ulaganja u izgradnju, izvanredno i

redovito održavanje, u ukupnom iznosu od 1,562 milijardi kuna, a ostvarena su u iznosu od 213 milijuna kuna ili 13,6%.

Programom građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine na cestama u nadležnosti društva BI planirana su investicijska ulaganja i ulaganja u redovito održavanje u ukupnom iznosu od 339,6 milijuna kuna, a ostvarena su u iznosu od 332,1 milijuna kuna. Najveći dio sredstava utrošen je na radove redovnog održavanja. Djelatnosti građenja u predmetnom razdoblju nisu realizirane, ali je provedeno projektiranje značajnih dionica proširenja autoceste na puni profil, koje će se realizirati u narednom razdoblju.

Na mreži kojom gospodari HAC tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine realizirane su slijedeće aktivnosti na izgradnji:

1. Na pravcu A1 Zagreb - Split - Ploče - Dubrovnik u prosincu 2013. godine dovršena je izgradnja i u promet je puštena poddionica Vrgorac - Ploče koja uključuje spoj do čeonog cestarskog prolaza Karamatići, ukupne duljine 16,5 km te je na taj način završen projekt od iznimnog značaja za prometnu povezanost juga Hrvatske ali i stvoreni preduvjeti za daljnji razvoj cestovnog povezivanja preostalog dijela juga Hrvatske.
2. Na pravcu A10 Granica BiH - Metković - čvor Ploče radovi su započeli u toku 2011. godine, a u prosincu 2013. godine dovršeno je i pušteno u promet 8,5 km, te je na taj način Bosna i Hercegovina spojena s Republikom Hrvatskom što je naročito važno za transport roba preko luke Ploče.
3. U srpnju 2013. godine na DC76 završena je izgradnja i puštena je u promet spojna cesta Zagvozd - Baška Voda s tunelom Sveti Ilija, te je na taj način uvelike olakšan i skraćen put između dalmatinskog zaleđa i obale.
4. Na pravcu A3 Bregana - Zagreb - Lipovac u srpnju 2013. godini dovršena je izgradnja čeonog cestarskog naplate Zagreb istok, a u kolovozu 2014. godine dovršena je rekonstrukcija i dogradnja čvora Ivanja Reka koja je sufinancirana i od strane trgovačkog lanca IKEA zbog otvaranja trgovačkog centra.

Na dionici Ivanja Reka - Velika Kopanica krajem 2015. godine ugovoreni su radovi na izgradnji novog čvora Lipovljani s rokom završetka u 2018. godini. Njime se osigurava povezivanje postojeće autoceste A3 s gospodarskim zonama Općine Lipovljani, a preko industrijske ceste gospodarske zone spoj na županijsku cestu ŽC3215.

5. Na pravcu A4 Zagreb - Goričan bio je predviđen početak radova na proširenju čvora Sv. Helena, kao i ulaganja na rekonstrukciji i izgradnji čvora Goričan što nije realizirano temeljem detaljnih analiza prometnih potreba.
6. Na Vc koridoru pravca autoceste A5 Granica Republike Mađarske - Beli Manastir - Osijek - granica BiH u ožujku 2015. godine puštena je u promet dionica Sredanci - granica BiH duljine 3,2 km.

U 2016. godini ugovoreni su radovi na izgradnji mosta Svilaj preko rijeke Save, čiju izgradnju, prema međudržavnom sporazumu, u dijelu od 50% sufinancira Bosna i Hercegovina. Ovaj projekt uspješno je apliciran za sredstva iz EU fondova pa su odobrena sredstva iz CEF-a (Instrument za povezivanje Europe) u iznosu od 58% od vrijednosti

projekta. Završetak radova očekuje se 2018. godine kad bi trebala biti završena izgradnja i graničnog prijelaza Svilaj (izgradnja graničnih prijelaza je u nadležnosti Ministarstva financija).

Izgradnja autocestovnog mosta preko rijeke Drave započela je u drugoj polovici 2011. godine, a glavina radova na izgradnji mosta završena je krajem 2016. godine. Za puštanje mosta u promet potrebno je dovršiti izgradnju poddionice čvor Osijek - most Drava i poddionice od mosta Drava do Belog Manastira.

Programom građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine donesenim u prosincu 2013. godine bilo je predviđeno započeti radove i na dionici Osijek - Beli Manastir i to u dvije faze. U prvoj fazi Programom je bilo planirano graditi poluprofil autoceste, te u 2016. godini pustiti u promet poddionicu Čeminac - Osijek. Izmjenama i dopunama Programa, donesenog u prosincu 2014. godine, bilo je planirano u 2015. godini započeti izgradnju punog profila autoceste od čvora Osijek do mosta preko rijeke Drave dok je ovisno o izvorima financiranja u zadnjem kvartalu 2015. godine bio planirano i početak izgradnje I. faze (jedan kolnik za dvosmjerni promet) od mosta preko rijeke Drave do Belog Manastira, a koja bi se završila u narednom programskom razdoblju isto kao i dio od granice Republike Mađarske do Belog Manastira.

Kako su zbog općih okolnosti bile usporene aktivnosti na novim investicijama, projekt izgradnje autoceste od mosta Drava do Belog Manastira nije započeo. U 2015. godini započeli su radovi na izgradnji i opremanju poddionice od mosta Drava do čvora Osijek duljine 3,8 km.

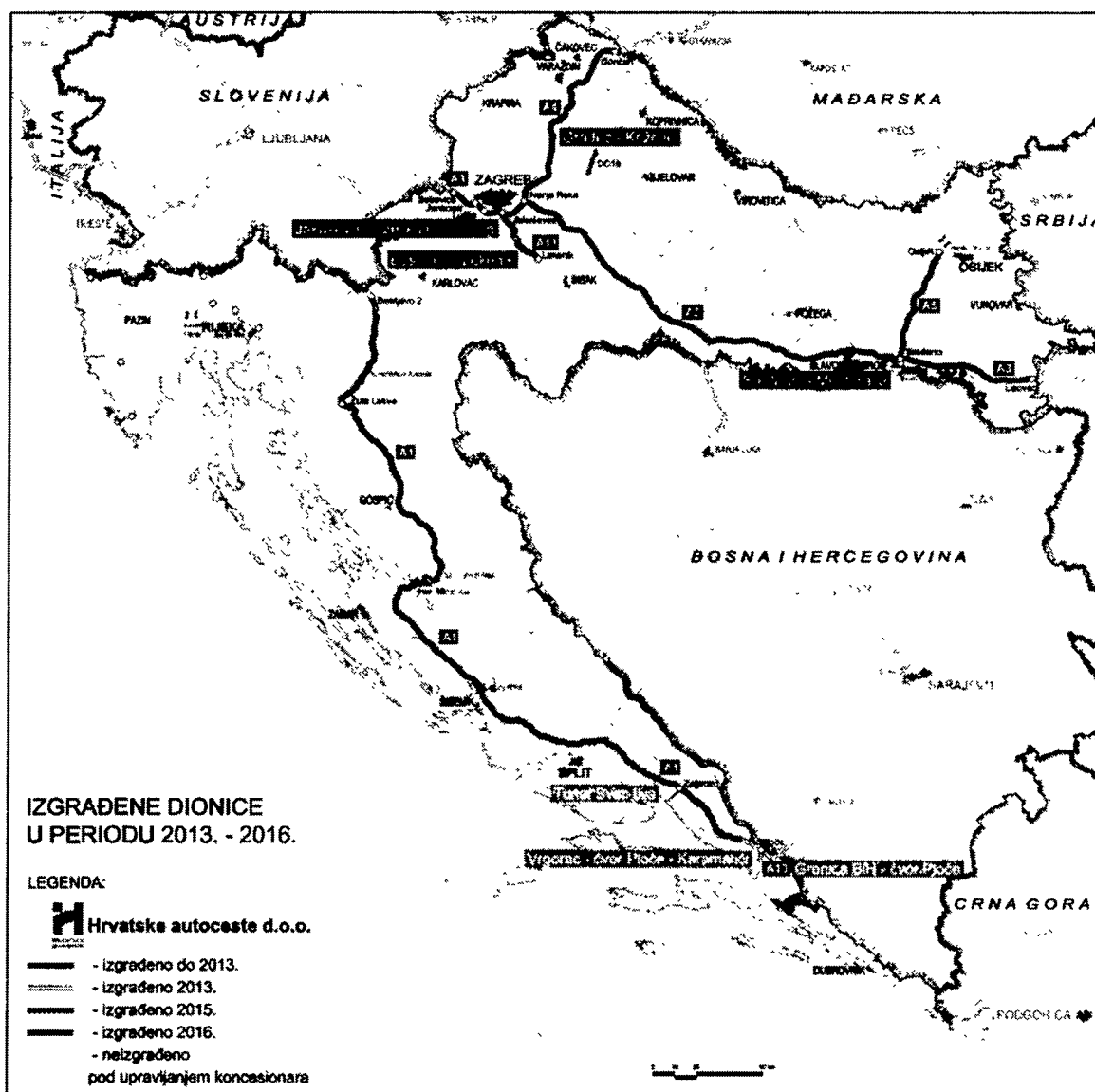
7. Na pravcu A11 Zagreb - Sisak u travnju 2015. godine dovršena je i puštena u promet poddionica Buševac - Lekenik duljine 11,2 km, a u studenome 2015. godine puštena je u promet dionica Jakuševac - Velika Gorica jug duljine 10 km. Završetkom ovih dviju dionica autoceste A11 sa spojem na A3 tehnički je završen najveći dio autoceste od Zagreba do Siska.

Na istom pravcu predstoji izgradnja novog ulaza u Grad Zagreb, koji će se realizirati preko vijadukta Ranžirni kolodvor sa spojem na Sarajevsku ulicu, preko čvora Jakuševac. Izmjenama i dopunama Programa, donesenog u prosincu 2014. godine, bilo je planirano započeti izgradnju Ranžirnog kolodvora u 2016. godini s rokom završetka od dvije i pol godine. Kako je ovo projekt koji se nalazi u zoni Grada Zagreba, ostvarenje prvenstveno ovisi o sporazumu između Grada Zagreba i Hrvatskih autocesta. Izrađeni su svi glavni projekti. Potrebno je izraditi izmjenu glavnog projekta nadvožnjaka preko ranžirnog kolodvora s obzirom da je društvo HŽ Infrastruktura d.o.o. (HŽI) dalo suglasnost na izmjenu danih posebnih uvjeta, te će se izmjenom objekta ostvariti znatne uštede u cijeni izgradnje nadvožnjaka.

8. Na Novoj obilaznici grada Zagreba realizirane su aktivnosti projektiranja.
9. Ostali projekti odnose se na aktivnosti uspostave sustava naplate cestarine na novoizgrađenim dionicama autocesta koje se puštaju u promet i na sve neophodne pripremne radnje te na nadogradnju sustava naplate postojećih dionica.

10. Pored izgradnje dionica autocesta pod upravljanjem društva HAC, u ovom razdoblju ostvarene su planske aktivnosti na izgradnji prometnica koje nisu pod upravljanjem društva HAC i to:

- Izgradnja I. faze Podravskog ipsilona u profilu brze ceste: u 2016. godini dovršena je i puštena u promet dionica brze ceste DC10 dionica Gradec - Križevci duljine 12,5 km, a u 2017. godini planira se završetak izgradnje i puštanje u promet dionice Vrbovec - Farkaševac duljine 10,6 km na DC12.
- Za projekt izgradnje ulaza u luku Ploče potpisan je u rujnu 2015. godine Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture iz Operativnog programa Promet 2007. - 2013. godina koji sufinancira Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj, čija izgradnja je završena u 2016. godini.
- Provedene su određene aktivnosti projektiranja na dionicama od Rijeke do Žute Lokve, spojnoj cesti čvor Nikolac - DC8, Spojnoj cesti A1-DC8 (Ravča - Drvenik).
- Na dijelu Istarskog ipsilona planirane su i realizirane aktivnosti koje predstavljaju obvezu prema koncesionaru, koji gradi puni profil autoceste, a društvo Hrvatske autoceste d.o.o. provode dodatni otkup zemljišta i izmještanje instalacija.



Slika 4: Prostorni prikaz projekata ulaganja u izgradnju na autocestama pod upravom HAC-a za razdoblje od 2013. do 2016. godine

Na mreži kojom gospodari ARZ tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine provedeni su manji zahvati na opremanju autoceste, sufinancirani iz EU programa CIP ECO-INNOVATION i LIFE+ Nature:

- Izvedeni su zidovi za zaštitu od buke kod naplatnih kućica za most Krk izrađeni po prvoj aplikacija inovativnog i ekološkog projekta osmišljenog u Hrvatskoj "RUCONBAR" i
- U sklopu projekta LIFE+ "Upravljanje i zaštita populacije smeđih medvjeda u sjevernim Dinaridima i Alpama" ugrađena je znatna količina opreme uz autocestu s ciljem povećanje sigurnosti prometa i poboljšanje utjecaja autoceste na prirodu te sustavno rješavanje kriznih situacija sa životinjama na autocesti.

Također je izrađena strateška i studijska dokumentacija sufinancirana iz Europskog fonda za regionalni razvoj kroz Operativni program Promet 2007. – 2013. godine:

- Masterplan za razvoj prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac kao preduvjet za razvoj regije
- Studija izvodljivosti za projekt „Izmještanje državne ceste DC6, od čvora Novigrad do Lišnice“.

Na autocestama istarskog ipsilona kojim gospodari društvo BI nije bilo aktivnosti građenja, ali je dovršena projektna priprema za dogradnju dionica na pravcu A8, gdje je predviđena nadopuna na puni profil autoceste između čvora Rogovići (Pazin) i čvora Vranja, ukupne duljine 28 km. Za ovaj zahvat dobivene su građevinske dozvole u razdoblju od 2013. do 2015. godine. Za nadopunu na puni profil autoceste od čvora Vranja do portala Kvarner tunela Učka s pripadajućim popratnim objektima, također na pravcu A8, dobivene su sljedeće građevinske dozvole:

- Vranja - tunel Učka - I. faza Separator
- Vranja - tunel Učka - II. faza NN i vodosprema Kvarner
- Vranja - tunel Učka - III. faza TS Lovran
- Vranja - tunel Učka - IV. faza Druga cijev tunela
- Vranja - tunel Učka - VI. Faza Dio ceste preko portala obje tunelske cijevi.

Redovito održavanje autocesta

Društva HAC i ARZ osnovala su, sukladno Zakonu, društvo kćer po nazivom HAC–ONC s kojim od 16. travnja 2013. godine kontinuirano imaju ugovoreno pružanje usluga redovnog održavanja autocesta i naplate cestarine. Društvo BI povjerilo je poslove održavanja autocesta u koncesiji operateru – tvrtki Bina - Istra upravljanje i održavanje d.o.o.

Primjenom Standarda redovnog održavanja autocesta koji je donijelo društvo HAC osigurava se trajno očuvanje građevinske, prometne i gospodarske vrijednosti autoceste. U okviru redovitog održavanja provodi se održavanje svih sustava autoceste uključivo i sustava naplate cestarine, ispitivanje određenih dijelova autocesta u svrhu provjere, odnosno dokazivanja ispunjavanja temeljnih zahtjeva ili trajnosti, a također se vrše propisani poslovi redovitog održavanja objekata iz članka 29. Zakona o cestama koji nisu sastavni dio autoceste.

Društvo HAC planiralo je u razdoblju od 2013. do 2016. godine za redovito održavanje autocesta utrošiti ukupno 507,3 milijuna kuna, dok je realizirano 445,93 milijuna kuna, što je

87,9% planiranog iznosa. Društvo ARZ planiralo je u razdoblju od 2013. do 2016. godine za redovito održavanje autocesta utrošiti ukupno 63,8 milijuna kuna, dok je realizirano 136,0 milijuna kuna, što je 213,2% od planiranog iznosa. U navedene iznose nisu uračunate plaće radnika na održavanju, jer su one planirane u okviru troškova upravljanja. Društvo BI planiralo je u predmetnom razdoblju za redovito održavanje utrošiti 243 milijuna kuna, dok je stvarno utrošeno nešto manje – 235,5 milijuna.

Izvanredno održavanje autocesta

Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine HAC je za izvanredno održavanje autocesta planirao ukupni iznos investicija u vrijednosti od 233,58 milijuna kuna, a realizirano je 152,63 milijuna kuna ili 65,3%. Manja realizacija od planirane prvenstveno se odnosi na veće sanacije asfaltnog zastora koje nisu izvedene zbog općih okolnosti smanjenih investicija. U istom razdoblju izvršeni su sljedeći radovi izvanrednog održavanja na dionicama autocesta:

- na dijelu autoceste A3 i autoceste A4 izvršena je sanacija dotrajalog asfaltnog zastora kolnika uz stručni nadzor i kontrolna ispitivanja
- izvršene su sanacije objekata (mostova, nadvožnjaka, vijadukata i tunela) i opreme na njima. Od opsežnijih sanacija mogu se izdvojiti: sanacija nadvožnjaka u čvoru Lučko (krak 2 i krak 9), sanacija istočnog mosta u čvoru Jankomir (l=110m) i nadvožnjaka (krak 2/1) u čvoru Jankomir (l=170m)
- izvršene su sanacije usjeka na autocesti A1
- izvršene su sanacije opasnih mjesta, zamjena zaštitne odbojne ograde, te postava prometne signalizacije u tunelima na dijelovima autoceste A1
- izvršena je sanacija temelja i stupova cestovne rasvjete na autocesti A3
- u većem opsegu izvršena je sanacija zatvorenog sustava odvodnje, posebno na dionicama autoceste A1, kao i sanacija loše površinske odvodnje s kolnika autoceste
- izvršena je sanacija i zamjena većeg broja prijelaznih naprava na objektima, zamjena strojarских instalacija i opreme u zgradama, te nabava, ugradnja ili zamjena prometne opreme, SPZ-a, video nadzora, te sanacija telekomunikacijske opreme autoceste
- izvršena je sanacija betonskih staza na pojedinim naplatnim postajama na A1 i A3
- provedeni su istražni radovi, kao i izrada projektne dokumentacije kao preduvjet za izvođenje radova izvanrednog održavanja
- izvršene su sanacije sukladno Rješenjima inspekcije cestovnog prometa Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine ARZ je za izvanredno održavanje autocesta planirao ukupni iznos investicija u vrijednosti od 132,06 milijuna kuna, a realizirano je 54,74 milijuna kuna ili 41,5%.

Na području pod upravljanjem društva BI izvršeni su radovi na tunelu Učka, sanacijama kolničke konstrukcije, obnovi objekata i opreme, te na zaštiti usjeka, zasjeka i pokosa. Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. društvo BI planiralo je za izvanredno, odnosno investicijsko održavanje utrošiti 97 milijuna kuna, što je u cjelosti ostvareno.

3.3. Realizacija programa ulaganja u državne ceste

Ukupna ulaganja u državne ceste u prethodnom razdoblju od 2013. do 2016. godine iznosila su 6,54 milijarde kuna što čini 62% realizacije u odnosu na planirani iznos. Važno je naglasiti da se tijekom prethodnog razdoblja vodilo računa o razvitku nove mreže državnih cesta, investicijama u izgradnju, ali podjednako se ulagalo i u održavanje i poboljšanje postojeće mreže državnih cesta.

U tisućama kuna

Redni broj	Vrsta ulaganja	Plan 2013-2016	Realizacija 2013-2016
1.	Izgradnja	5.807.880	2.643.324
2.	Poboljšanje i obnova	2.993.342	2.271.866
3.	Redovno održavanje	1.740.000	1.628.664
(1+2+3)	UKUPNA ULAGANJA U DC	10.541.222	6.543.854

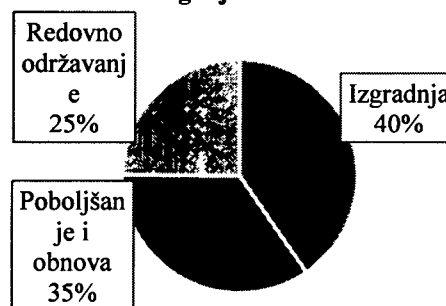
Tablica 3: Realizacija programa ulaganja u državne ceste u razdoblju od 2013. do 2016. godine

U razdoblju od 2013. do 2016. godine pušteno je u promet oko 90 kilometara novih dionica državnih cesta od kojih se tehničkim karakteristikama izdvajaju određeni strateški projekti koji su prometnu komunikaciju podigli na zavidan europski nivo.

Isti su osim zahtjevnosti pri izvođenju svojim završetkom uvelike doprinijeli ne samo bržoj povezanosti već i razvoju turizma pojedinog područja smanjenjem ljetnih gužvi, kao na primjer projekt izgradnje i

rekonstrukcije državne ceste DC1 - dogradnja drugog kolnika (lijevi - zapadni) brze ceste Solin - Klis, koji je pušten u promet u 2014. godini.

Struktura ulaganja u DC 2013. - 2016.



Slika 5: Struktura ulaganja u državne ceste u razdoblju od 2013. do 2016. godine

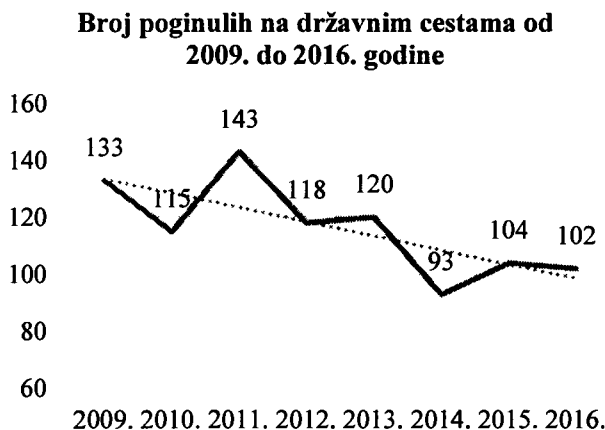
U 2015. završen je i strateški projekt južne obilaznice grada Osijeka, te denivelacija križanja u Jastrebarskom, kao i tri izgrađene dionice brze ceste Popovec – Marija Bistrica – Zabok sa spojem na Breznički Hum, koja se gradi fazno. U 2016. godini u promet je pušten podvožnjak u Slavonskom Brodu, projekt koji su Brođani čekali 30-ak godina.

Kroz navedene projekte podignuta je ukupna razina kvalitete cestovne mreže, rješavanja uskih grla, posebno u gradskim i prigradskim područjima, te je povećana sigurnost prometa i kvaliteta življenja.

Izgrađenim obilaznicama gradova, kao na primjer, projekt Obilaznice grada Našica i Osijeka omogućilo se izmještanje teretnog prometa izvan centra grada što je omogućilo smanjenje prometne gradske zagušenosti, a čime se i uvelike utjecalo na kvalitetu života u navedenim

gradovima iz razloga jer su se istim bitno smanjili štetni utjecaji buke, vibracija i zagađenja s ceste u gradskim središtima.

Završene investicije i ulaganja ne utječu samo na poboljšano i sigurnije prometovanje građana i razvoj lokalnog područja već i na opstanak krizom pogođenih građevinskih tvrtki. Velike strateške investicije te njihovo značenje za građane jednako je važno kao i konstantno poboljšanje postojećih dionica cestovne mreže putem projekata rekonstrukcije i investicijskog održavanja.



Slika 6: Grafički prikaz broja poginulih na DC u razdoblju od 2009. do 2016. godine

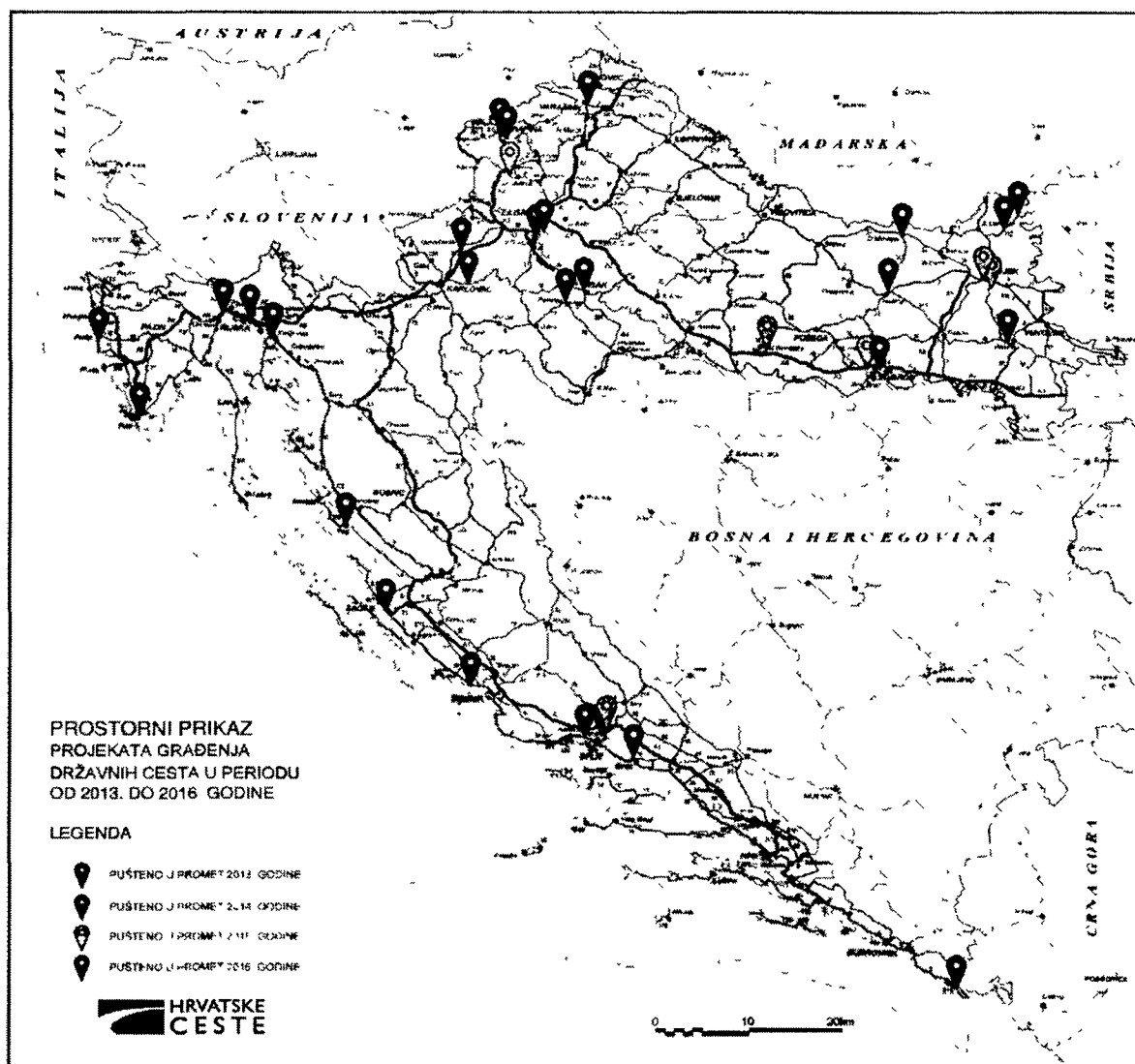
Učinkovitost investicija u izgradnju i održavanje postojeće mreže državnih cesta u kontekstu poboljšanja sigurnosti prometa razvidna je iz slike 6. gdje je prikazan broj poginulih na državnim cestama u razdoblju provedbe dvaju proteklih programa građenja (2009. – 2012. i 2013. – 2016.). U razdoblju provedbe programa 2009. - 2012. godišnje je u prosjeku pogibalo na državnim cestama 128 osoba, dok je u razdoblju 2013. – 2016. je u prosjeku pogibalo 105 osoba.

Programom obnove državnih cesta poznat pod nazivom Betterment II, koji je od početka 2007. godine obuhvatio obnovu državnih cesta ukupne dužine 668 kilometara uspješno je završen. Izvedenim radovima temeljito su obnovljeni svi cestovni elementi na način da vožnja cestom bude sigurnija i udobnija i da se poveća sigurnost stanovnika uz cestu na dijelovima koji prolaze kroz naseljena mjesta.

Na svim dionicama je napravljena temeljita obnova kolnika, uređene su bankine ili berme, obnovljen ili izgrađen novi sustav za odvodnju oborinskih voda i sanirani su svi cestovni objekti. Prometna signalizacija i oprema cesta je zamijenjena i dopunjena novom. Za naredno programsko razdoblje preostalo je izvesti neke manje radove koji se nisu mogli završiti radi loših vremenskih uvjeta.

Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine započeta je i većim dijelom provedena reorganizacija upravljanja društvom HC. Značajna promjena odnosi se na jačanje uloge i značaja šest regionalnih Poslovnih jedinica društva: Zagreb, Varaždin, Osijek, Rijeka, Zadar i Split. Prebacivanjem dijela odgovornosti za poslovanje na Poslovne jedinice započeo je proces decentralizacije upravljanja, koji će se nastaviti i u programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine.

Decentralizacija sustava, učinkovitija suradnja sa Županijskim upravama za ceste i drugačiji način ugovaranja radova redovitog održavanja državnih cesta usmjereni su ka učinkovitijem i transparentnijem trošenju proračunskih sredstava za tu namjenu, a uklapaju se i u proces restrukturiranja sektora.



Slika 7: Prostorni prikaz projekata izgradnje državnih cesta u razdoblju od 2013. do 2016. godine

3.4. Realizacija programa ulaganja u županijske i lokalne ceste

Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine u županijske i lokalne ceste bilo je planirano uložiti ukupno 3,5 milijardi kuna, a uloženo je ukupno 2,8 milijardi kuna, što čini 79% realizacije programa. Od navedenog iznosa u investicijsko održavanje (rekonstrukcije i izvanredno održavanje) uloženo je 921,7 milijuna kuna.

U tisućama kuna

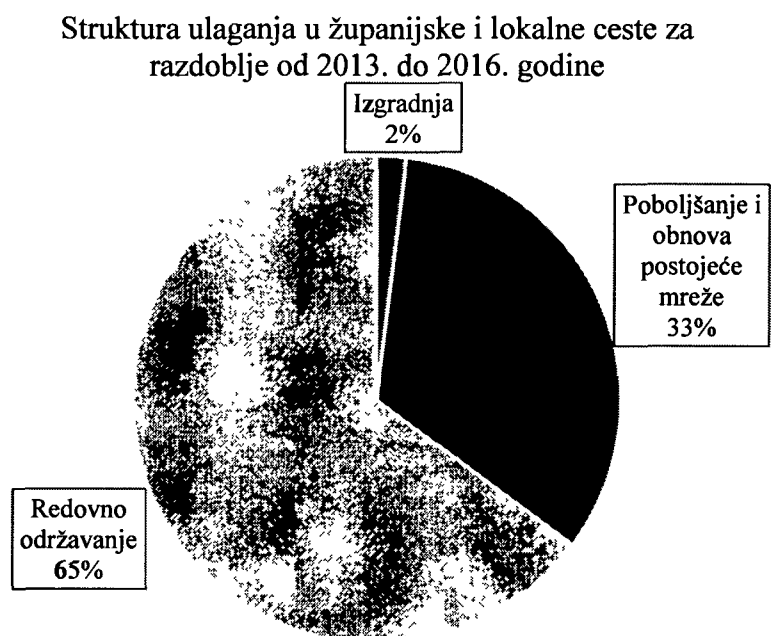
Redni broj	Vrsta ulaganja	Plan 2013. – 2016.	Realizacija 2013. – 2016.
1.	Izgradnja	125.680	54.705
2.	Poboljšanje i obnova postojeće mreže	1.453.299	929.975
3.	Redovno održavanje	1.955.108	1.814.954
(1+2+3)	Ukupno	3.516.088	2.799.634

Tablica 4: Ulaganja u županijske i lokalne ceste po vrsti u razdoblju od 2013. do 2016. godine

Redni broj	ŽUPANIJA	Plan 2013. – 2016.	Realizacija 2013. – 2016.
1.	ZAGREBAČKA	300.245	226.402
2.	KRAPINSKO-ZAGORSKA	115.158	130.345
3.	SISAČKO-MOSLAVAČKA	120.109	112.736
4.	KARLOVAČKA	104.349	97.791
5.	VARAŽDINSKA	179.953	164.243
6.	KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	126.108	78.949
7.	BJELOVARSKO-BILOGORSKA	224.324	98.040
8.	PRIMORSKO-GORANSKA	334.603	297.625
9.	LIČKO-SENJSKA	100.589	98.839
10.	VIROVITIČKO-PODRAVSKA	84.285	45.989
11.	POŽEŠKO-SLAVONSKA	61.104	41.928
12.	BRODSKO-POSAVSKA	111.020	79.564
13.	ZADARSKA	164.672	144.919
14.	OSJEČKO-BARANJSKA	334.084	227.514
15.	ŠIBENSKO-KNINSKA	75.685	70.790
16.	VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	128.878	99.267
17.	SPLITSKO-DALMATINSKA	525.475	362.989

Redni broj	ŽUPANIJA	Plan 2013. – 2016.	Realizacija 2013. – 2016.
18.	ISTARSKA	214.803	216.753
19.	DUBROVAČKO-NERETVANSKA	120.641	113.764
20.	MEĐIMURSKA	90.003	91.153
	Ukupno	3.516.088	2.799.634

Tablica 5: Ulaganja u županijske i lokalne ceste po županijama od 2013. do 2016. godine



Slika 8: Struktura ulaganja u županijske i lokalne ceste u razdoblju od 2013. do 2016. godine

4. CILJEVI PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA

Republika Hrvatska je cestama integrirana u europski prometni sustav, cestama se povezuju regije, županije i gradovi te se u pravilu integrira sveukupni prometni sustav povezivanjem cesta s drugim vidovima prometa. Izgradnjom priključnih cesta prema morskim i riječnim lukama, zračnim lukama, željezničkim kolodvorima i robnim terminalima formira se multimodalni transportni sustav. Ceste pozitivno utječu na demografsku i gospodarsku sliku društva, pomažu razvoju nerazvijenih krajeva i otoka te čine pretpostavku decentralizacije društva i dostupnosti različitih sadržaja.

Prepreke brzoj implementaciji planiranih projekata izgradnje i obnove prometnica nisu samo financijske prirode. Bitnu prepreku predstavlja sporost u rješavanju procesa izvlaštenja i provedbi upravnih postupaka. Osim toga, poteškoće u realizaciji proizlaze iz godišnjih oscilacija prometa i klimatskih uvjeta.

Tijekom provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta 2017. - 2020. godine poboljšat će se razina kvalitete održavanja postojeće mreže cesta, a izgradnja novih cesta izvodit će se sukladno utvrđenim kriterijima za prioritetna ulaganja. U prethodnim periodima provedbe programa građenja i održavanja javnih cesta primarni fokus bio je na izgradnji mreže, dok je ulaganje u održavanje iste bilo sekundarno, čime su se generirali veći zahtjevi za ulaganje u održavanje postojeće mreže cesta. Gradnja novih cesta će se u pravilu sufinancirati putem sredstava iz EU fondova.

Kvalitetnim ulaganjem u održavanje i građenje javnih cesta stvorit će se preduvjeti ispunjenja ciljeva.

Razvoj cestovne mreže treba biti održiv, tako da teži povećanju sigurnosti prometa, protočnosti prometa i što višoj razini uslužnosti ceste, uz minimalan negativan utjecaj na okoliš, zdravlje i kvalitetu života stanovništva koje živi u blizini ceste. Prema ovim prioritetnim ciljevima formuliraju se i posebne mjere u koje će se prioritetno ulagati:

- razvoj i integracija inteligentnih prometnih sustava (ITS) - razmjena prometnih informacija između upravitelja cesta u Republici Hrvatskoj te sa ostalim zemljama u Europskoj uniji, a što u konačnici rezultira višom razinom usluge cestovnog sektora za krajnje korisnike
- povećanje multimodalnosti hrvatskog prometnog sustava
- daljnja integracija cestovne mreže sa europskim prometnim tokovima i proširenje postojeće mreže Republike Hrvatske
- povećanje ekonomičnosti sustava upravljanja javnim cestama.

Kao članica Europske unije, Republika Hrvatska će provedbom mjera ovoga Programa građenja i održavanja za razdoblje od 2017. do 2020. godine u potpunosti implementirati EU direktive koje se odnose na sigurnost tunela, sigurnost cestovne infrastrukture i razvoja ITS-a.

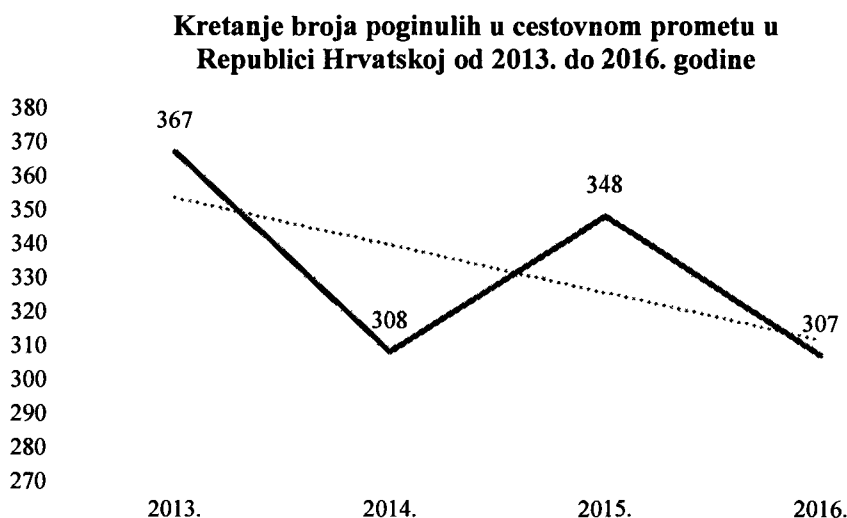
4.1. Sigurnost cestovnog prometa

Sigurnost prometa jedan je od najvećih izazova modernog društva gdje potrebe pojedinca za komunikacijom i mobilnošću nikako ne smiju biti umanjene ili ograničene nedovoljnim stupnjem sigurnosti.

Republika Hrvatska slijedila je svjetske i europske trendove, te je tako Vlada Republike Hrvatske 14. travnja 2011. godine donijela Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od deset godina, a koji se programski poklapa s okvirom za djelovanje u Desetljeću aktivnosti za sigurnost. Glavni cilj Nacionalnog programa je smanjenje broja žrtava na cestama za 50% do 2020. godine.

Stanje sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj je značajno poboljšano u posljednjih desetak godina, kada je broj poginulih smanjen za preko 50%. Smanjenju broja poginulih zasigurno je pridonijela i mreža (novo) izgrađenih cesta i autocesta. Društveni troškovi prometnih nesreća procjenjuju se na oko 2% BDP-a, odnosno oko 7 milijardi kuna, uz napomenu kako je svaki izgubljeni život tragedija za obitelj i društvo u cjelini.

U periodu provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do - 2016. godine u cestovnom prometu poginulo je 1.330 osoba, dok je na razini Europske unije ta brojka bila iznad 100.000 osoba. Iako linija trenda pokazuje pad broja poginulih i iako je 2016. godine zabilježen najmanji broj poginulih na cestama Republike Hrvatske od neovisnosti, Republika Hrvatska je i dalje iznad prosjeka u odnosu broja poginulih na milijun stanovnika usporedbom s prosjekom Europske unije, obzirom da je u Republici Hrvatskoj u periodu provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do - 2016. godine prosječno na milijun stanovnika pogibalo oko 80 osoba, dok je isti prosjek na razini zemalja Europske unije iznosio oko 50 osoba na milijun stanovnika.



Slika 9: Grafički prikaz linije trenda kretanja broja poginulih u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj u periodu od 2013. do 2016. godine (izvor: autori prema MUP, Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa 2013. - 2016.)

Mjere koje treba provoditi da bi se postigli ciljevi zacrtani Nacionalnim programom podijeljeni su u pet područja djelovanja i to:

- Promjena ponašanja sudionika u prometu
- Bolja cestovna infrastruktura
- Sigurnija vozila
- Učinkovita medicinska skrb nakon prometnih nesreća
- Ostala područja djelovanja.

Za svako područje djelovanja navode se specifični segmenti na koje se treba usmjeriti kako bi se postigli ciljevi zacrtani Nacionalnim programom.

Područje djelovanja „**Bolja cestovna infrastruktura**“ podijeljeno je na sljedeće segmente:

- Detekcija i saniranje opasnih mjesta
- Povećanje sigurnosti prometa na gradskim prometnicama
- Vožnja suprotnim (zabranjenim) smjerom na autocesti
- Sigurnost prometa u tunelima.

Trolist sigurnosti cestovnog prometa čine čovjek, vozilo i cesta. Unatoč značajnom smanjenju ukupnog broja poginulih osoba u posljednjih desetak godina, broj poginulih osoba starijih od 65 godina je konstantan. Također, u proteklih pet godina značajno se povećala i starost osobnih vozila u Hrvatskoj. Iz svega prethodno navedenog razvidno je kako je u trolistu sigurnosti cestovnog prometa (čovjek, vozilo, cesta) sve veći izazov upravo na cestama.

Provedba mjera sukladno Nacionalnom programu sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske – Hrvatske ceste d.o.o.

Društvo HC sukladno Nacionalnom programu u periodu provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do - 2016. godine poduzelo je sljedeće aktivnosti:

- **Sanacija opasnih mjesta**

U razdoblju od 2013. do 2016. godine izvršena je sanacija 53 opasna mjesta, odnosno izvođenje građevinskih zahvata s novim prometno – tehničkim rješenjima, a za što je utrošeno preko 90 milijuna kuna, uključivši i sredstva osigurana Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske.

Tijekom 2016. godine izrađena je Studija kojom je detektirano novo 41 opasno mjesto, od kojih 13 ne zahtjeva veća ulaganja pri sanaciji, dok je ostalih 28 opasnih mjesta u planu sanacije za razdoblje 2017. - 2020. godine, uz napomenu kako je u tijeku izrada projektne dokumentacije, a sama sanacija se planira sufinancirati putem EU fondova.

U razdoblju od 2013. do 2016. godine nakon provedene sanacije opasnih mjesta na istima je smanjen broj prometnih nesreća za oko 76%, broj poginulih za oko 90% te broj ozlijeđenih osoba (lakše i teže tjelesne ozljede) za oko 75%, što upućuje na opravdanost ulaganja u ovakve projekte.

- **Provođenje istraživanja relevantnih za podizanje stanja sigurnosti cestovnog prometa**

U razdoblju provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do - 2016. godine pokrenuta je i izrada nove metodologije utvrđivanja opasnih mjesta na cestama, a koja će biti usklađena s europskim regulativama i praksama drugih razvijenijih zemalja, ali i s trenutnim stanjem prometne sigurnosti u Republici Hrvatskoj.

Metodologijom će se omogućiti identifikacija lokacija na kojima se događa najveći broj prometnih nesreća na mreži cesta Republike Hrvatske.

- **Uvođenje preventivnih i represivnih uređaja nadzora na cestama**

U cilju podizanja razine sigurnosti sudionika u prometu, osobito školske djece, tijekom 2013. godine instalirano je 11 samostalnih pokazivača brzine i 10 pokazivača brzine u koordiniranom radu s LED katadiopterima instaliranim u kolnik ispred pješačkih prijelaza na ukupno 15 lokacija.

Nadalje, izrađen je projekt postavljanja pokazivača brzine na svim državnim cestama Republike Hrvatske, a koji se provodi sukladno raspoloživim financijskim sredstvima društva HC. Ukupna vrijednost uloženi sredstava u prethodnom razdoblju iznosi preko milijun kuna.

U razdoblju od 2017. do 2020. godine planira se implementacija novih preventivnih radarskih mjerača s pokazivačem brzine kretanja vozila na državnim cestama.

Sigurnost tunela

Tuneli su najrizičniji objekti na cestama te stoga imaju i velik utjecaj na sigurnost prometa. Neke od najtragičnijih prometnih nesreća dogodile su se u tunelima, stoga je donesena Direktiva 2004/54/EC Europskog Parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. godine koja se odnosi na minimalne sigurnosne zahtjeve za tunele duljine veće od 500 m i koji se nalaze na trans-europskoj mreži cesta (TEM). Direktiva kojom su obuhvaćene aktivnosti za poboljšanje sigurnosti TEM cesta, a koja se odnosi na ostalu cestovnu infrastrukturu (osim tunela), Europski Parlament i Vijeće su donijeli 19. studenoga 2008. godine, odnosno četiri godine kasnije. Važno je naglasiti da su posljedice prometnih nesreća u tunelima rizičnije nego na otvorenim dionicama cesta. U TEM mreži Republike Hrvatske nalaze se 32 cestovna tunela dulja od 500 m, s ukupnom duljinom tunelskih cijevi od 79.000 m.



Slika 10: Pregledna karta TEM tunela

Tijekom razdoblja provedbe proteklih planova građenja i održavanja javnih cesta Zakonom o cestama i provedbenim aktima stvorene su potrebne pretpostavke za provedbu Direktive 2004/54/EC. Tako je dužnost Upravnog organa (eng: Administrative Authority) u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, dok su Upravitelji tunela (eng: Tunnel Manager) društva koja gospodare pojedinim tunelom. Također, Upravitelji tunela su imenovali Dužnosnike za sigurnost (eng: Safety Officer), a dužnost pregleda, ocjene i ispitivanja provodi Jedinica za inspekciju (eng: Inspection entity), odnosno Odjel inspekcije autocesta i složenih cestovnih objekata unutar Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Za napomenuti je kako je Republika Hrvatska Pravilnikom o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele, obveze propisane Direktivom proširila na sve tunele duljine iznad 500 metara koji se nalaze na autocestama ili državnim cestama, neovisno o tome jesu li na trans-europskoj cestovnoj mreži.

Nakon donošenja Pravilnika o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele obavljeno je ocjenjivanje usklađenosti izgrađenih tunela na autocestama i državnim cestama sa zahtjevima Zakona o cestama i Pravilnika o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele te su načinjeni Planovi mjera za otklanjanje istih.

HAC je planovima mjera precizno definirao tehničke zahvate za svaki tunel i procjenu troškova realizacije vezane uz primjenu nove regulative, na 16 tunela dužih od 500 m, ARZ za 12 tunela, a HC za tri tunela.

HAC je u periodu do kraja 2016. godine izradio i dio projektne dokumentacija za uspostavljanje sigurnosnih građevinskih zahtjeva na razini idejnih rješenja (rekonstrukcija postojećih i izvedba novih hidrantskih mreža tunela) i na razini glavnih projekta (zaštita portalnih građevina tunela i prijelazi razdjelnog traka), te je ugovorena i izrada analiza rizika.

Svi upravitelji tunela u periodu provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godina planiraju potpuno usklađenje tunela s mjerama propisanim Direktivom, odnosno Pravilnikom o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele, a što je i obveza svih zemalja članica Europske unije i to do 30. travnja 2019. godine.

Sigurnost cestovne infrastrukture

Europska komisija iskazala je potrebu za ocjenjivanjem utjecaja na cestovnu sigurnost i za provođenjem kontrole sigurnosti na cestama, a u cilju definiranja i poboljšanja stanja na dionicama unutar EU koje karakterizira veliki broj prometnih nesreća. Također, zadan je cilj prema kojem bi se u desetogodišnjem razdoblju trebao prepoloviti broj poginulih u prometnim nesrećama na cestama u EU, pri čemu bi cestovna infrastruktura, kao jedan od tri čimbenika sigurnosti cestovnog prometa, u velikoj mjeri trebala pridonijeti ostvarivanju tih ciljeva. Obzirom na pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji i potrebu zakonodavne, organizacijske i institucionalne prilagodba s EU stečevinom koja se odnosi na sigurnost cestovne infrastrukture te provedbu potrebnih mjera i aktivnosti, Zakonom o cestama stvorene su pravne pretpostavke za provedbu Direktive 2008/96/EC Europskog Parlamenta i Vijeća, a kojom su obuhvaćene aktivnosti za poboljšanje sigurnosti TEM cesta, kako u fazi planiranja, projektiranja i građenja tako i u fazi eksploatacije i održavanja. Zakonom je određeno tko donosi podzakonske, odnosno provedbene akte kojima će se osigurati uspostava učinkovitog sustava za praćenje sigurnosti cestovne infrastrukture i uvođenje postupaka kojima bi se trajno uspostavila visoka razina sigurnosti na čitavoj cestovnoj mreži, pri čemu se poseban značaj pridaje cestama koje su sastavni dio TEM mreže.

U prethodnom programskom razdoblju doneseni su slijedeći podzakonski i provedbeni akti vezani uz sigurnost prometa:

- Pravilnik o reviziji cestovne sigurnosti i osposobljavanju revizora cestovne sigurnosti donesen od ministra mora, prometa i infrastrukture u siječnju 2016. godine
- Smjernice za provedbu planirane politike poboljšanja sigurnosti cesta tijekom planiranja, projektiranja i građenja ceste te tijekom njihove eksploatacije i održavanja utvrđene su zaključkom Vlade Republike Hrvatske na sjednici održanoj 20. travnja 2016. godine, i to:
 - Smjernice za razvrstavanje cestovne mreže s obzirom na sigurnost
 - Smjernice za reviziju cestovne sigurnosti
 - Smjernice za izradu procjene utjecaja ceste na sigurnost prometa

Smjernice za provedbu planirane politike poboljšanja sigurnosti cesta tijekom njihove eksploatacije i održavanja pod nazivom: Smjernice za kontrolu sigurnosti cesta utvrdit će se posebnim zaključkom Vlade Republike Hrvatske.

Da bi se u cijelosti moglo postupiti sukladno navedenoj Direktivi preostalo je provesti postupke izobrazbe i izdavanja ovlaštenja revizorima cestovne sigurnosti. U tom smislu imenovano je Povjerenstvo za reviziju cestovne sigurnosti sa zadaćom davanja prijedloga za izdavanje suglasnosti nositelju programa izobrazbe za revizore cestovne sigurnosti, davanju prijedloga za imenovanje ovlaštenih revizora i davanju konačnog mišljenja o provedenoj reviziji. U studenom 2016. godine Povjerenstvo za reviziju cestovne sigurnosti dalo je suglasnost Fakultetu prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu za provedbu Programa izobrazbe za revizore cestovne sigurnosti. U postupku davanja navedene suglasnosti odobren je i Program izobrazbe za revizore cestovne sigurnosti predložen od Fakulteta prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu.

Treba naglasiti i kako su društva HC i HAC tijekom provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do - 2016. godine provele određene aktivnosti sukladno predmetnoj direktivi angažmanom revizora cestovne sigurnosti iz drugih zemalja EU. Međutim, za sustavan i održiv pristup razvoju sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske neophodni su „domicilni“ revizori.

Mjere poboljšanja sigurnosti prometa na raskrižjima

HAC sukladno analizama sigurnosti prometa i zahtjevima nadležnih tijela kontinuirano investira u mjere poboljšanja sigurnosti prometa. Osim prethodno navedenih mjera, važno je navesti mjere poboljšanja sigurnosti prometa na raskrižjima. Predmetne mjere se dijele na:

- dogradnju prometnih traka za skretanje u lijevo
- semaforizaciju raskrižja
- izgradnju raskrižja s kružnim tokom prometa („rotori“).

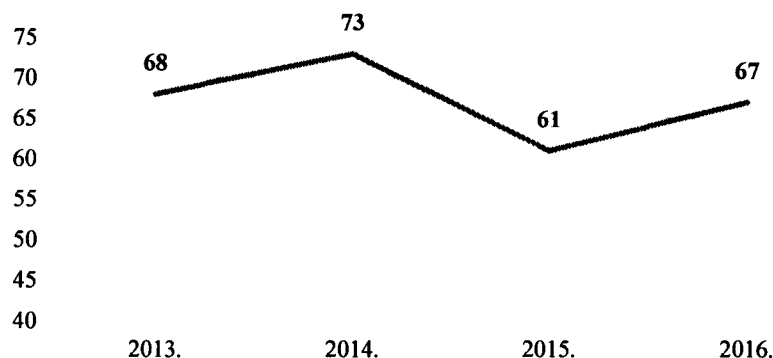
Ovisno o karakteristikama prometnih tokova na raskrižju, odabire se optimalno rješenje.

HC planira provedbu navedenih mjera u programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine.

Izgradnja pješačke i biciklističke infrastrukture

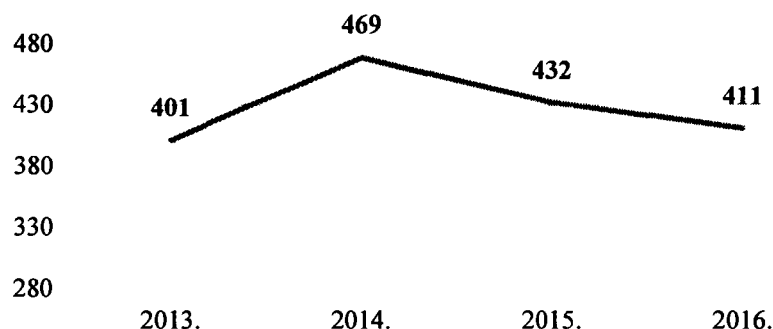
U razdoblju provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do - 2016. godine stradavanje određenih ugroženih skupina sudionika u prometu nije slijedilo pozitivan trend smanjenja broja poginulih u cestovnom prometu. Tako je u pravilu broj poginulih pješaka u cestovnom prometu stagnirao u proteklih četiri godine, kao i broj naleta vozila na bicikliste. Stoga se u provedbi programa od 2017. do 2020. godine planira nastaviti i dodatno povećati investiranje u izgradnju pješačkih nogostupa i biciklističkih staza kako bi se zaštitilo najugroženije skupine u prometu. Također, planiraju se investicije i u sanaciji onih opasnih mjesta gdje su potencijalno najugroženiji upravo pješaci i biciklisti, kao i u izgradnju autobusnih stajališta, obzirom da na pojedinim lokacijama putnici ulazak u autobus i izlazak iz autobusa obavljaju na improviziranom autobusnom stajalištu koje je označeno na samoj prometnoj traci po kojoj se odvija promet.

Broj poginulih pješaka u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj u periodu od 2013. do 2016. godine



Slika 11: Grafički prikaz broja poginulih pješaka u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj u periodu od 2013. do 2016. godine (izvor: autori prema MUP, Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa 2013. - 2016.)

Broj naleta na bicikliste u periodu od 2013. do 2016. godine



Slika 12: Grafički prikaz broja naleta vozila na bicikliste u Republici Hrvatskoj u periodu od 2013. do 2016. godine (izvor: autori prema MUP, Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa 2013. - 2016.)

Ostale mjere poboljšanja sigurnosti prometa

Jedan od najvažnijih pasivnih elemenata sigurnosti prometa su zaštitne odbojne ograde. Društva koja upravljaju javnim cestama kontinuirano investiraju u implementaciju zaštitnih odbojnih ograda, a u periodu provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta od 2017. do 2020. godine značajna ulaganja planiraju društva HAC i ARZ i to najvećim dijelom u zamjenu postojećih odbojnih ograda čije stanje ne zadovoljava.

4.2. Razvoj i implementacija inteligentnih prometnih sustava (ITS)

Inteligentni transportni sustavi (ITS) mogu se definirati kao holistička, upravljačka i informacijsko-komunikacijska nadgradnja klasičnog sustava prometa i transporta kojim se postiže znatno poboljšanje performansi odvijanja prometa kroz učinkovitiji prijevoz putnika i robe, poboljšanje sigurnosti u prometu, udobnost i zaštita putnika, smanjenje onečišćenja okoliša, itd. ITS mijenja pristup i trend razvoja prometne znanosti i tehnologije transporta tako da se učinkovito rješavaju rastući problemi zagušenja prometa, onečišćenja okoliša, učinkovitosti prijevoza, sigurnosti i zaštite ljudi i robe u prometu, u tom smislu inteligentna cestovna prometnica predstavlja upravljačku i informacijsko-komunikacijsku nadgradnju klasičnih cestovnih prometnica, tako da se osim osnovnih fizičkih funkcija ostvaruje bolje informiranje vozača, vođenje prometa, sigurnosne aplikacije itd.

Konkretno koristi od ITS-a mogu se promatrati kroz različite skupine pokazatelja, odnosno kategorije ITS učinaka. Učinci ITS-a povezuju se uz sljedeće pokazatelje:

- sigurnost
- učinkovitost protoka
- proizvodnost i smanjenje troškova
- koristi za okoliš.

U razdoblju provedbe Programa građenja i održavanja javnih cesta od 2013. do 2016. godine Vlada Republike Hrvatske donijela je Nacionalni program za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava u cestovnom prometu za razdoblje od 2014. do 2018. godine (Narodne novine, broj 82/14), koji za cilj ima prikazati postojeće stanje te plan budućih aktivnosti razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sustava (ITS) u Republici Hrvatskoj. On je posljedica prihvaćenih obveza proisteklih iz Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća, a primijenjenih u domaćem zakonodavstvu.

Projekti i prioritetne mjere za razvoj i uporabu specifikacija i normi unutar prioritetnih područja iz Nacionalnog programa za razvoj i uvođenje ITS-a u cestovnom prometu, dijelom će se realizirati sredstvima i aktivnostima obuhvaćenim Programom građenja i održavanja javnih cesta u razdoblju od 2017. do 2020. godine i dostupnim sredstvima EU fondova.

Međunarodni projekt unaprjeđenja ITS-a Crocodile II Croatia

CROCODILE projekt u Hrvatskoj obuhvaća područje osnovne mreže uz poseban naglasak razvoja ITS-a duž Mediteranskog koridora uključujući urbana čvorišta gradova Zagreba i Rijeke. Navedenim obuhvatom treba se osigurati kontinuitet ITS usluga između Republike Hrvatske i susjednih zemalja (Slovenija, Mađarska, Italija i Austrija), ali i kvalitetnija razmjena podataka između dionika projekta, a to su društva HAC, ARZ, HC, BI i AZM.

Prijavitelj projekta je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a glavni provedbeni koordinator je društvo HAC. Povezane/pridružene članice su: Mađarska, Slovenija, Austrija i Italija (sukladno sporazumu o razumijevanju).

Glavni ciljevi CROCODILE projekta su:

- Implementacija infrastrukture i postupaka u skladu s potrebama utvrđenim u Delegiranoj Uredbi Komisije (EU) br. 886/2013, kao i br. 885/2013 za formiranje

temelja za razvoj usluga (obje Uredbe su dopune ITS Direktivi 2010/40 Europskog parlamenta i Vijeća)

- Poticanje prekogranične koordinacije ITS strategija i usluga
- Pružanje usluga informiranja vozača kamiona o dostupnosti parkirnog mjesta
- Implementacija usluga za korisničke obavijesti o sigurnosno - kritičnim prometnim informacijama implementacijom prekograničnih ITS aplikacija za putnike
- Poboljšanje učinkovitosti prometnih tokova i smanjenje zagušenja
- Poticanje ulaganja u ITS infrastrukturu.

U sklopu izgradnje autocesta definiran je i u najvećem dijelu izgrađen i komunikacijsko-informacijski sustav za kontrolu i upravljanje prometom. Prometni sustavi u Centrima za održavanje i kontrolu prometa (COKP) su izvedeni na način da svaki upravitelj autocesta te državnih cesta, odnosno svaki centar svakog pojedinog upravitelja prikuplja i obrađuje podatke te nadzire i upravlja prometom na jednom dijelu autoceste, odnosno državnih cesta.

Nedostaci postojećeg stanja očituju se u nemogućnosti kvalitetnog centralnog nadzora nad sigurnošću prometa i kvalitetom održavanja opreme samog sustava te nemogućnosti razmjene podataka o stanju u prometu na kvalitetan način s drugim subjektima u Republici Hrvatskoj i zemljama u okruženju, posebno u kritičnim uvjetima (zimski služba, turistička sezona, izvanredne situacije), na kvalitetan način.

Implementacijom DATEX II standarda, koji služi za razmjenu informacija između centara za kontrolu i upravljanje prometom, prometnih informacijskih centara, pružatelja i korisnika usluga u prometu te realizacijom Središnjeg centra za nadzor prometa na autocestama, Središnjeg centra za nadzor prometa na državnim cestama i Nacionalne pristupne točke, omogućava se učinkovitiji nadzor i upravljanje prometom, a Republika Hrvatska postaje dio integriranog ITS-a na europskim cestovnim pravcima u okruženju s ciljem kontinuiranog poboljšanja sigurnosti prometa, te se osigurava bolja komunikacija s korisnicima.

Središnji centar za nadzor prometa na autocestama imao bi za cilj prikupljanje informacija iz svih COKP-i koje upravljaju prometom na autocestama u Republici Hrvatskoj, a u kojima su instalirani sustavi vođenja prometnih tokova, sustav upravljanja incidentima, sustav daljinskog upravljanja i nadzora, prometno – informacijski sustav, sustav usklađivanja prekograničnih aktivnosti, meteorološko – informacijski sustav te bi služio kontroli i vođenju prometa na autocestama.

Središnji centar za nadzor prometa na državnim cestama prikupljao bi informacije iz COKP-i koje upravljaju prometom na dijelu mreže cesta i autocesta kojima gospodare Hrvatske ceste d.o.o., integrirao bi podatke sa sustava kojima se prikupljaju podaci s mreže državnih cesta (sustav obavješćivanja o stanju u prometu, sustav daljinskog upravljanja i nadzora (COKP, semafori), sustav upravljanja incidentima, prometno – informacijski sustav, meteorološko – informacijski sustav, sustav automatskog brojanja prometa te bi služio kontroli i upravljanju prometom na državnim cestama.

Nacionalna pristupna točka predstavlja digitalno sučelje u kojem su podaci zajedno s odgovarajućim meta - podacima. Isti su dostupni korisnicima u realnom vremenu, a Direktiva 2010/40/EU navodi kako pružanje takvih informacija predstavlja troškovno učinkovit način optimizacije upravljanja prometnim tokovima i infrastrukturom.

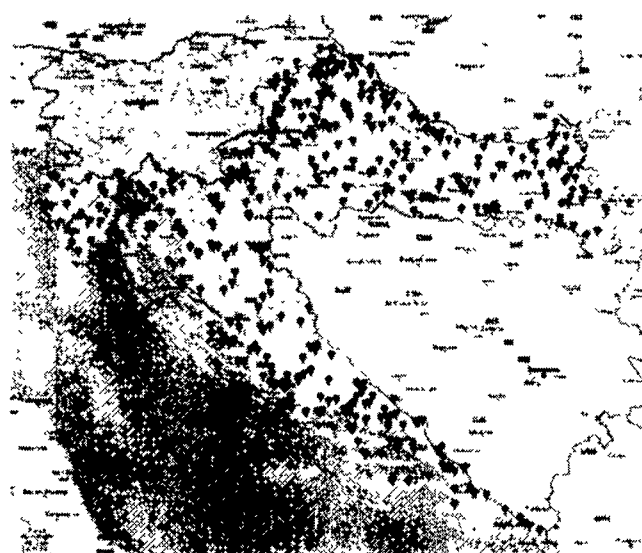
Sukladno Zakonu, HC vode jedinstvenu bazu podataka o javnim cestama za operativne potrebe osiguranja tehničko - tehnološkog jedinstva mreže. S time u vezi mogu obavljati i određene operativne stručno - tehničke poslove koje im povjeri Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Stoga se smještaj nacionalne pristupne točke planira u sklopu Središnjeg centra za nadzor prometa na državnim cestama.

Provedbom ovog projekta očekuju se koristi i u smislu poboljšanja sigurnosti prometa (ali i sigurnosti uopće), obzirom da će korisnici i upravitelji cesta u realnom vremenu dobiti informaciju o prometnim nesrećama, zastoјima, kolonama, radovima i sl.

Također treba uzeti u obzir da je Republika Hrvatska turistička zemlja u kojoj su korisnici cesta državljani raznih europskih zemalja, što je važno i zbog činjenice da je u razdoblju od 2008. do 2015. godine na autocestama u Republici Hrvatskoј zabilježeno 138 stradalih stranih državljana, odnosno 41% ukupnog broja stradalih.

Ukupna procijenjena vrijednost projekta iznosi oko 84 mil. kuna, a projekt je odobren za sufinanciranje putem CEF fonda u maksimalnom iznosu od 85%. Projekt se planira implementirati u narednom programskom razdoblju s predviđenim rokom završetka 20. rujna 2019. godine.

Nacionalni prometni model i sustav brojenja prometa



Slika 13: Prikaz brojila prometa na državnim, županijskim i lokalnim cestama

Sustavno brojenje prometa provodi se u suglasju s preporukama UN – Ekonomske komisije za Europu još od 1971. godine. Brojenjem prometa prikupljaju se podaci o broju i vrsti vozila na izabranim poprečnim presjecima cesta kao i drugi podaci koji služe kao bitan parametar prilikom projektiranja, donošenja odluka o izgradnji, rekonstrukciji i održavanju javnih cesta.

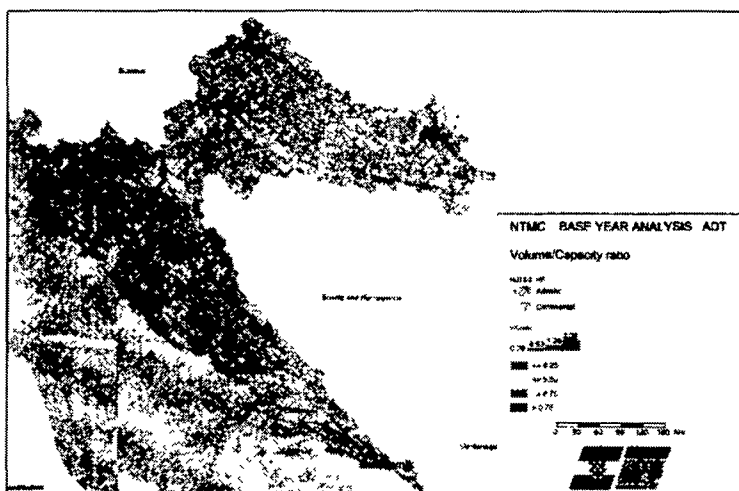
Do početka provedbe proteklog programa za razdoblje od 2013. do 2016. godina sustavom brojenja prometa većim dijelom bile su obuhvaćene autoceste i državne ceste, a manjim dijelom županijske ceste.

Programom je predviđeno proširenje sustava kako na državnim cestama, tako i na cestama nižih kategorija kao što su županijske i lokalne ceste, ali i nerazvrstane ceste, posebice u velikim gradovima, a čiji promet svojim značajkama interaktivno utječe na odvijanje prometa na mreži javnih cesta.

U proteklom četverogodišnjem programu HC-e nabavile su i instalirale 165 stacionarnih brojila prometa i 28 prijenosnih brojila prometa te je uspostavljen sustav brojenja prometa na županijskim i lokalnim cestama. Ukupna uložena sredstva u sustav brojenja prometa iznosila su oko 5,5 mil. kuna.

Svrha proširenja sustava brojenja prometa na cestama je i prometna valorizacija mreže državnih, županijskih, lokalnih i pojedinih nerazvrstanih cesta, a radi poboljšanja prometnog i prostornog planiranja, sustava održavanja javnih cesta, sigurnosti cestovnog prometa, planskog razvoja cestovne infrastrukture, uspostave kvalitetne baze podataka o cestovnom prometu te osiguranja potrebne razine vjerodostojnih podataka, kao polazne pretpostavke za uspostavu održivog sustava financiranja cestovne infrastrukture.

Tijekom provedbe Programa za razdoblje od 2017. do 2020. godine planira se instalacija novih 100 brojila prometa na državnim cestama te integracija sustava brojenja prometa u budući Središnji centar za nadzor prometa na državnim cestama. Integracijom sustava brojenja prometa s državnih, županijskih i lokalnih cesta u Središnji centar za nadzor prometa na državnim cestama te integracijom svih podataka iz regionalnih centara kontrole prometa na autocestama u budući Središnji centar za nadzor prometa na autocestama stvorit će se preduvjeti prikaza prometnog opterećenja mreže javnih cesta u stvarnom vremenu. Takva informacija služit će upraviteljima javnih cesta za kvalitetnije upravljanje prometnim tokovima, a krajnjim korisnicima za kvalitetnije planiranje putovanja.



Slika 14: Prikaz omjer volumena prometnog toka i kapaciteta prometnica za PGDP (Izvor: PTV Transport Consult GmbH, Nacionalni prometni model Republike Hrvatske, Zagreb, svibanj 2015.)

Podaci s brojila prometa koji se nalaze na mreži javnih cesta bili su podloga i za izradu Nacionalnog prometnog modela, a korišteni su podaci sa 393 brojača na državnim cestama, 96 brojača koji se nalaze na autocestama te 29 brojača s lokalnih i županijskih cesta. Nacionalnim prometnim modelom je utvrđeno kako su najveća zagušenja prometnog toka u zonama većih gradova (Zagreb, Split, Rijeka, Osijek, Varaždin, Pula, Zadar i Dubrovnik) te da je na istima omjer volumena prometnog toka i kapaciteta prometnica premašio 75%.

Meteorološko – informacijski sustav

Održavanje i razvoj meteorološkog – informacijskog sustava (MIS), koji podrazumijeva organizaciju i koordinaciju prikupljanja, vizualizacije i obrade podataka s meteoroloških postaja, obuhvaća sljedeće aktivnosti:

- redovito i interventno održavanje mjernih uređaja i središnjeg MIS-a
- umjeravanje mjernih uređaja MIS-a
- izradu i vođenje dokumentacije o održavanju i umjeravanju mjernih uređaja MIS-a
- kontrolu ispravnosti rada meteoroloških postaja i podataka mjerenja
- unapređenje MIS-a.

Podaci s mjernih uređaja prikupljaju se automatski i međusobno su povezani komunikacijskim i aplikacijskim kanalima, uz odgovarajuću programsku podršku i korisničku bazu podataka. Mjerne postaje na autocestama spojene su u regionalne centre kontrole

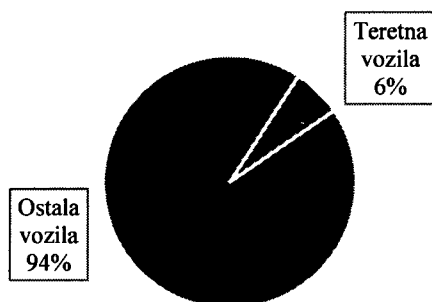
prometa, te će se tijekom provedbe Programa za razdoblje od 2017. do 2020. godine u sklopu projekta Crocodile integrirati u budući Središnji centar za nadzor prometa na autocestama. Meteorološko – informacijski sustav HC-a s kojih se prikupljaju meteo podaci s državnih cesta provedbom projekta Crocodile bit će integriran u Središnji centar za nadzor prometa na državnim cestama.

Sustav mjerenja mase i osovinskog opterećenja vozila u pokretu

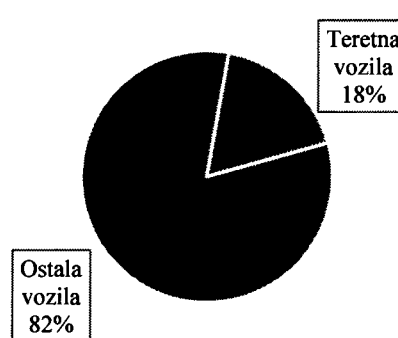
Cestovni promet na području Hrvatske predstavlja dominantnu vrstu kopnenog prijevoza i transporta u kojem dnevno sudjeluje više od 1.000.000 vozila od čega do 10% otpada na teretna vozila. Prijevoz teretnim vozilima u kopnenom transportu, na području Hrvatske zastupljen je s više od 50% te kao takav zaslužuje posebnu pozornost.

Analizom prikupljenih podataka o WiM (eng. Weigh-in-motion) mjerenjima u proteklih 10 godina, koliko ih provode Hrvatske ceste d.o.o., nedvojbeno se može zaključiti da u teretnom prometu postoji značajan broj preopterećenih vozila. U razdoblju od 2013. do 2016. godine ukupno je obavljeno 19.134 kontrola u kojima je utvrđeno prekoračenje mase vozila, osovinskog opterećenja ili dimenzija vozila na preko 31% vozila, odnosno njih 5.731. Takva vozila uz oštećenja ceste, čime im bitno skraćuju vijek trajanja, ugrožavaju i sigurnost prometa u cjelini. Značajan podatak koji govori u prilog tome je i da teretna vozila čine oko 6,3% ukupnog volumena prometnog toka, ali sudjeluju sa 17,9% u broju prometnih nesreća na državnim cestama.

Udio teretnih vozila u volumenu prometnog toka na državnim cestama



Udio teretnih vozila u prometnim nesrećama na državnim cestama

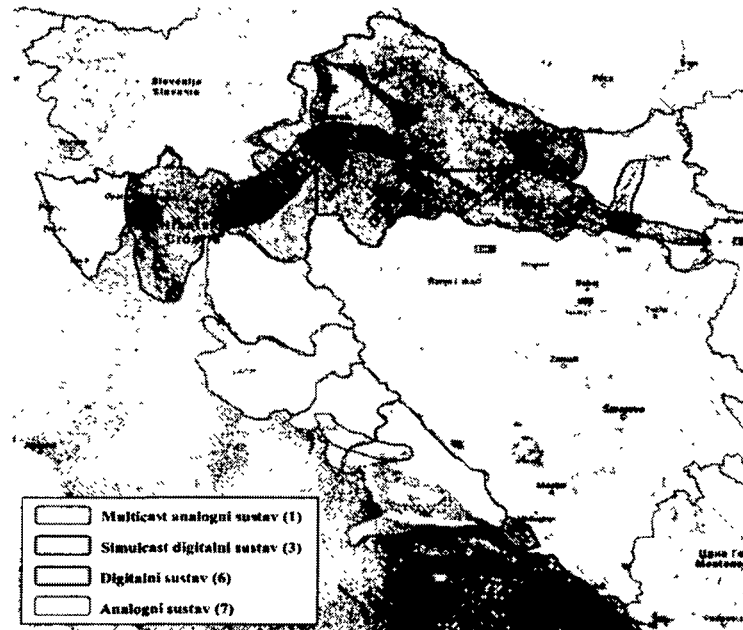


Slika 15: Grafički prikaz udjela teretnih vozila u volumenu prometnog toka i prometnim nesrećama na državnim cestama

U Programskom razdoblju od 2017. do 2020. planirat će se, projektirati i izvesti cjelovit sustav WiM stanica za kontrolu opterećenja na državnim cestama.

Uspostavom jedinstvenog sustava mjerenja osovinskog opterećenja i ukupne mase teretnih vozila, prikupljanjem i obradom podataka o prometnom opterećenju cesta, planira se doprinijeti poboljšanju stanja sigurnosti prometa. Unaprjeđenje postojećeg sustava mjerenja osovinskog opterećenja i dogradnjom informacijskog sustava za planiranje, praćenje i izvješćivanje o obavljenim mjerenjima, te izmjenom normativne regulative, pridonijet će

racionalnijem dimenzioniranju kolničkih konstrukcija pri građenju, odnosno rekonstrukciji cesta, čime se stvaraju mogućnosti za znatne uštede u gospodarenju cestama.



Slika 16: Prikaz pokrivenosti područja Republike Hrvatske radijskim sustavom

Suvremeni WiM sustavi opremljeni su kamerama, pa se mogu koristiti za praćenje prometa, a koristiti ih može i policija u svrhu kontrole registarskih oznaka na vozilima i za nadzor brzine kretanja vozila.

Modernizacija cestarskog sustava radio veza na području Republike Hrvatske

U okviru modernizacije cestarskog sustava radio veza proteklom Programom za razdoblje od 2013. do 2016. godine bila je predviđena zamjena analognih repetitora koji rade na VHF frekvencijskom području modernijom DMR (Digital Mobile Radio) tehnologijom čime se povećao kapacitet sustava te povećala učinkovitost iskorištenja frekvencijskog spektra. Projekt je također obuhvaćao i zamjenu postojećih analognih radijskih postaja s digitalnim radijskim postajama kod svih sudionika održavanja cesta koji koriste radio vezu te je predviđeno povezivanje sustava na MUPnet tetra sustav čime bi se postigla povezanost važnih službi na cestama. U svrhu izvršenja zadanih ciljeva postavljeno je 17 digitalnih baznih postaja u osam digitalnih radijskih sustava. Također je zamijenjeno 312 analognih korisničkih radijskih postaja digitalnima, a za što je uloženo gotovo 3 mil. kuna.

U okviru nastavka provedbe projekta planira se digitalizacija preostalih 7 analognih radijskih mreža čime bi se povećao kapacitet sustava. Projekt također obuhvaća i zamjenu analognih radijskih postaja sa digitalnim DMR radijskim postajama kod korisnika.

AVL sustav (automatsko praćenje vozila)

U periodu od 2013. do 2016. godine, bila je predviđena modernizacija AVL sustava i uvođenjem novih tehnologija, što bi omogućilo prikupljanje dodatnih podataka s opreme u zimsko – ljetnom održavanju, sa svrhom efikasnije organizacije, smanjenja troškova i zaštite okoliša.

U provedbi prethodnog Programa građenja i održavanja javnih cesta realizirane su sljedeće aktivnosti na AVL sustavu:

- modernizacija baze podataka
- integracija podataka meteo-informacijskog sustava uz mogućnost alarmiranja
- integracija senzorskog sustava za nadzor raljenja i posipanja
- informatizacija protokola za izvještavanje o stanju i prohodnosti s ophodarskih dionica
- izrada stručno-tehničke dokumentacije programskog sustava na novoj platformi - arhitektura sustava koja omogućuje jednostavnu integraciju i razmjenu podataka između različitih prometno-informacijskih podsustava.

U Programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine sustav praćenja vozila značajno će se unaprijediti i osuvremeniti.

4.3. Povećanje ekonomičnosti sustava upravljanja javnim cestama

Sustav gospodarenja cestovnom imovinom (SGCI)

Cilj uvođenja SGCI je programiranje obnove i izvanrednog održavanja cesta i autocesta na temelju stvarnog stanja cesta. SGCI je namijenjen za autoceste, državne i županijske ceste, a razviti će se nakon prikupljanja podataka o imovini i stanju imovine. SGCI će koristiti sve postojeće elemente sustava gospodarenja imovinom trgovačkih društava u cestovnom sektoru. SGCI ima za cilj osigurati dostupnost ažuriranih podataka o stanju mreže i služiti kao osnova za kontinuirano ažuriranje procijenjenih periodičnih planova održavanja autocesta i državnih cesta. SGCI će također biti dostupan za ceste kojima upravljaju županije i to za unošenje podataka o imovini i stanju imovine te za donošenje vlastitih budućih programa održavanja.

Kategorizacija i standard održavanja

Uvođenje jedinstvenog sustava kategorizacije i standarda održavanja na javnim cestama ima za cilj ujednačiti razinu održavanja cesta uz određeni napredak na polju učinkovitosti i ekonomičnosti. Standard održavanja uvodi se kako bi javne ceste s podjednakim prometnim opterećenjem i funkcionalnim značajem na rentabilan i financijski učinkovit način dobile jednaku razinu održavanja, bez obzira na to tko upravlja cestom. Tijekom programskog razdoblja predviđa se pokrenuti i provesti postupak tehničkog razvrstavanja cesta uvođenjem propisa i pravilnika, a potom i izraditi i implementirati standard održavanja. Time će se regulirati redovno i izvanredno održavanje svih državnih cesta, bez obzira na način ugovaranja poslova održavanja. Standardi će biti definirani na način da osiguravaju „zadovoljavajuću“ razinu održavanja cesta, sličnu razini primjenjivoj na drugim cestovnim mrežama u EU. Implementirani standardi imaju za cilj doprinijeti poboljšanju kvalitete, racionalizaciji jediničnih cijena i promicanju kvalitetnijeg tržišnog natjecanja.

4.3.1. Daljnja integracija cestovne mreže s europskim prometnim tokovima i postojećom mrežom Republike Hrvatske

Izgradnjom graničnih dionica autocesta sa susjednim zemljama, posebice izgradnjom autoceste A10 prema BiH uvelike se pridonijelo prometnom povezivanju na mreži autocesta, dok će se kroz implementaciju projekta Crocodile II Croatia mreža autocesta, a i državnih cesta, informacijski povezati sa zemljama u okruženju a što će pridonijeti bržem i sigurnijem protoku roba i ljudi.

Ugovorena je izgradnja međudržavnog mosta preko rijeke Save kod Svilaja koji će znatno skratiti vrijeme putovanja, te spojiti dvije zemlje na europsku mrežu autocesta.

U planu je i izgradnja dionice dijela europskog transverzalnog smjera brze ceste E661: Split – Balaton na relaciji Okučani – granica BiH s priključkom na TEN-T postojeću autocestu A3 Bregana – Lipovac i s povezivanjem na mostu preko rijeke Save na cestovni sustav Bosne i Hercegovine, tj. na autocestu Gradiška - Banja Luka.

Također, izgradnjom Pelješkog mosta Republika Hrvatska će u potpunosti integrirati nacionalnu cestovnu mrežu i europske prometne tokove.

5. PROGRAM GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA OD 2017. DO 2020. GODINE

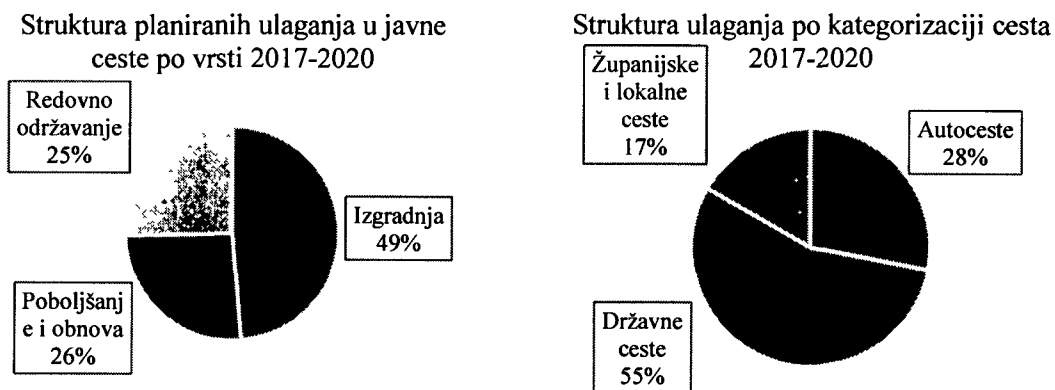
5.1. Opći prikaz plana ulaganja u javne ceste od 2017. do 2020. godine

U programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine planirana su ukupna ulaganja u izgradnju, rekonstrukciju, obnovu i održavanje javnih cesta u iznosu od 17 milijardi kuna. Od ukupno planiranog iznosa 28% odnosi se na autoceste, 55% na državne ceste a 17% na ulaganja u mrežu županijskih i lokalnih cesta.

U tisućama kuna

Redni broj	Opis	Plan 2017. - 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
I.	AUTOCESTE	4.771.746	1.057.106	1.291.136	1.367.479	1.056.025
1.	Izgradnja	2.551.857	524.713	683.853	783.877	559.414
	HAC d.o.o.	1.199.011	388.088	250.782	243.002	317.139
	ARZ d.d.	129.560	6.957	30.215	49.388	43.000
	Bina Istra d.d.	1.223.286	129.668	402.856	491.487	199.275
2.	Poboljšanje i obnova	1.190.705	273.375	351.829	326.889	238.612
	HAC d.o.o.	628.124	175.637	185.598	161.361	105.528
	ARZ d.d.	384.352	57.276	120.295	122.409	84.372
	Bina Istra d.d.	102.729	24.962	25.436	25.919	26.412
	AZM d.o.o.	75.500	15.500	20.500	17.200	22.300
3.	Redovno održavanje	1.029.184	259.018	255.454	256.713	257.999
	HAC d.o.o.	469.847	117.347	117.500	117.500	117.500
	ARZ d.d.	144.934	39.934	35.000	35.000	35.000
	Bina Istra d.d.	242.403	58.737	59.954	61.213	62.499
	AZM d.o.o.	172.000	43.000	43.000	43.000	43.000
II.	DRŽAVNE CESTE	9.386.123	1.722.813	2.214.452	2.720.934	2.727.924
1.	Izgradnja	5.711.299	791.813	1.317.895	1.806.445	1.795.146
2.	Poboljšanje i obnova	2.151.534	561.000	519.714	530.109	540.711
3.	Redovno održavanje	1.523.290	370.000	376.843	384.380	392.067
III.	ŽUPANIJSKE I LOKALNE CESTE	2.834.819	748.220	679.541	700.226	706.832
1.	Izgradnja	97.913	31.538	21.104	21.430	23.841
2.	Poboljšanje i obnova	990.142	291.211	219.063	237.137	242.731
3.	Redovno održavanje	1.746.764	425.471	439.374	441.659	440.260
(1+2) Ukupno investicije		12.693.450	2.473.650	3.113.458	3.705.887	3.400.455
(1+2+3) Ukupno javne ceste		16.992.688	3.528.139	4.185.129	4.788.639	4.490.781

Tablica 6: Opći prikaz ulaganja u javne ceste za razdoblje od 2017. do 2020. godine



Slika 17: Grafički prikazi strukture ulaganja u javne ceste po vrsti i kategorizaciji za razdoblje od 2017. do 2020. godine

5.2. Program ulaganja u autoceste za razdoblje od 2017. do 2020. godine

Realizacija planova ulaganja u programskom razdoblju događat će se usporedo s procesom značajnog restrukturiranja društava autocestovnog sektora. Reorganizacija trgovačkih društava nadležnih za autoceste provest će se prema tržišnim pravilima te zakonodavstvu EU-a i RH. Spajanjem trgovačkih društava HAC-a i HAC-ONC-a, te prijenosom operativnih poslova ARZ-a na HAC putem delegiranja odgovornosti optimizirat će se poslovni procesi, osigurati ekonomija razmjera i smanjiti ukupni troškovi.

Izmjenama i dopunama relevantnih zakona definirat će se, između ostalog, načela vođenja financija kako bi se osiguralo da se knjigovodstveno, imovina iskazuje prema poslovanju.

Racionalizacija poslovanja u sektoru autocesta će se temeljiti na funkcionalnoj analizi glavnih poslovnih aktivnosti, unaprijeđenju provedbe poslova održavanja, posebice preventivnog održavanja te usvajanja i primjene standarda i specifikacija održavanja.

Budući napredni sustav naplate cestarine definirat će se tijekom programskog razdoblja, a cilj je da se sustav počne primjenjivati do 2020. - 2021. godine, ovisno o odabranoj tehnologiji. Budući sustav naplate cestarine zadržat će osnovna načela naplate na temelju udaljenosti, ali će smanjiti broj djelatnika u naplati cestarine i prometne gužve, osobito tijekom ljetnog razdoblja, te unaprijediti rješenja zaštite okoliša, naročito u pogledu emisije plinova iz vozila. Cijene cestarine će se razmatrati barem jednom godišnje.

Budući da će se postojeći sustav naplate cestarine unaprijediti u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju, investicije u programskom razdoblju će se ograničiti na održavanje trenutne funkcionalnosti i poticanje korištenja elektroničke naplate cestarine.

Planirana ulaganja u izgradnju autocesta prikazana su tablično po dionicama u nastavku.

U tisućama kuna

NAZIV CESTE DIONICE	Plan 2017. - 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
A1 - BOSILJEVO - SV. ROK - SPLIT	11.523	8.773	0	1.500	1.250
Bosiljevo - Čvor Sv. Rok	5.250	4.250	0	500	500
Čvor Sv. Rok - Dugopolje (Split)	6.273	4.523	0	1.000	750
A1 - SPLIT - PLOČE	13.021	8.861	2.560	750	850
Dugopolje - Šestanovac - Zagvozd - Ravča	8.760	4.600	2.560	750	850
Ravča - Vrgorac - čvor Ploče	4.261	4.261	0	0	0
A3 - BREGANA - ZAGREB - LIPOVAC	134.288	55.095	29.038	20.391	29.764
Obilaznica Zagreba (Jankomir - Ivanja Reka)	670	670	0	0	0
Ivanja Reka - Velika Kopanica	101.803	25.160	26.488	20.391	29.764
Čvor Lipovljani	31.580	29.030	2.550	0	0
Velika Kopanica - Županja	90	90	0	0	0
Županja - Lipovac	145	145	0	0	0
A4 - ZAGREB - GORIČAN	38.370	33.220	5.150	0	0
Ivanja Reka - Popovec	215	215	0	0	0
Popovec - Sv. Helena	36.129	31.129	5.000	0	0
Sv. Helena - Komin	308	158	150	0	0
Komin - Breznički Hum - Novi Marof	253	253	0	0	0
Novi Marof - Varaždin	334	334	0	0	0
Varaždin - Čakovec	492	492	0	0	0
Čakovec - Goričan	389	389	0	0	0
Čvor Goričan	100	100	0	0	0
Goričan - granica s Mađarskom	150	150	0	0	0
A5 BELI MANASTIR - OSIJEK - GRANICA BIH	741.107	143.772	182.079	180.431	234.825
Granica Mađarske - Beli Manastir	37.251	1.015	3.700	5.286	27.250
Beli Manastir - most Drava	568.972	31.171	155.081	175.145	207.575
Most Drava (2500 m)	4.570	4.570	0	0	0
Most Drava - Osijek	46.037	46.037	0	0	0
Osijek - Đakovo	82	82	0	0	0
Đakovo - Sredanci	1.064	1.064	0	0	0

NAZIV CESTE DIONICE	Plan 2017. - 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Most Sava	83.131	59.833	23.298	0	0
A7 - RUPA - RIJEKA - ŽUTA LOKVA	29.600	4.500	6.100	11.550	7.450
Jurdani - Permani	2.800	2.800	0	0	0
Križišće - Novi Vinodolski	8.850	700	2.100	3.550	2.500
Novi Vinodolski - Senj	9.000	500	2.000	4.000	2.500
Senj - Žuta Lokva	8.950	500	2.000	4.000	2.450
A8 - ISTARSKI IPSILON	3.500	3.500	0	0	0
Kanfanar - Pazin (Rogovići)	300	300	0	0	0
Pazin (Rogovići) - Matulji	3.200	3.200	0	0	0
A9 - ISTARSKI IPSILON	2.720	2.720	0	0	0
Umag - Nova Vas - Medaki - Kanfanar - Vodnjan - Pula	2.720	2.720	0	0	0
A11 - ZAGREB - SISAK	55.941	27.906	2.655	5.380	20.000
Jakuševac - V. Gorica jug	18.279	18.279	0	0	0
Nadvožnjak "Ranžirni"	29.165	1.130	2.655	5.380	20.000
V. Gorica jug - Buševac - Lekenik	7.766	7.766	0	0	0
Lekenik - Mošćenica	731	731	0	0	0
DC10 - PODRAVSKI IPSILON (KOPRIVNICA)	8.320	8.320	0	0	0
Gradec - Križevci	8.320	8.320	0	0	0
DC12 - PODRAVSKI IPSILON (BJELOVAR)	54.911	54.911	0	0	0
Vrbovec - Farkaševac	54.911	54.911	0	0	0
SPOJNA CESTA CP KARAMATIĆI - LUKA PLOČE	580	580	0	0	0
Spojna cesta CP Karamatići - Luka Ploče	4	4	0	0	0
Ulaz u Luku Ploče	576	576	0	0	0
SPOJNA CESTA ČVOR NIKOLAC - DC8	330	330	0	0	0
Čvor Nikolac i trasa spojne ceste	230	230	0	0	0
Most Neretva	100	100	0	0	0
SPOJNA CESTA ZAGVOZD - BAŠKA VODA	175	175	0	0	0
Spojna cesta i tunel Sv. Ilija	175	175	0	0	0

NAZIV CESTE DIONICE	Plan 2017. - 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
SPOJNA CESTA A1 - DC8 (RAVČA - DRVENIK)	625	625	0	0	0
Spojna cesta A1- DC8 (Ravča - Drvenik)	625	625	0	0	0
OSTALI PROJEKTI	1.456.845	171.425	456.270	563.875	265.275
Novi sustav naplate	104.000	34.800	23.200	23.000	23.000
Projektiranje i provedba upravnog postupka za zidove za zaštitu od buke - dijelovi A1, A6 i A7	2.052	205	1.847	0	0
Izgradnja zidova za zaštitu od buke - dijelovi A1, A6 i A7	55.000		2.000	25.000	28.000
Studija izvodljivosti proširenje kapaciteta autoceste Zagreb - Karlovac	1.520	152	1.368	0	0
Projektiranje i provedba upravnog postupka proširenja kapaciteta autoceste Zagreb - Karlovac	25.000	0	0	10.000	15.000
Implementacija LED - rasvjeta čvor Jastrebarsko	4.104	0	0	4.104	0
Izgradnja vatrogasne postaje: VP Ravna Gora (Javorova Kosa i Pod Vugleš) i VP Vrbovsko (Veliki Gložac)	6.600	6.600	0	0	0
Čvor Trinajstići	35.284	0	25.000	10.284	0
Poddionica 2B1-1 (Rogovići - Cerovlje)	482.364	129.668	211.985	140.711	0
Poddionica 2B1-2 (Cerovlje-Lupoglav)	501.359	0	124.463	241.977	134.919
Poddionica 2B1-3 (Lupoglav-Vranja)	203.963	0	59.393	95.987	48.582
PUO REBRI	35.599	0	7.014	12.811	15.774
UKUPNO IZGRADNJA AUTOCESTA	2.551.857	524.713	683.853	783.877	559.414

Tablica 7: Planirana ulaganja u izgradnju autocesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine

Izgradnja

Programskim razdobljem od 2017. do 2020. godine u aktivnosti investicija u izgradnju autocesta i cesta u nadležnosti društva HAC planirana su ukupna ulaganja u vrijednosti od 1,199 milijardi kuna.

Dio ulaganja odnosi se na završetak projekata koji su započeli u prethodnom programskom razdoblju (2013. – 2016. godina) kao što su završetak izgradnje novog čvora Lipovljani kao i završetak izgradnje i opremanja DC12, poddionice Vrbovec 2 – Farkaševac.

Ovim Programom planiran je i nastavak već započetih projekata na završetku investicijskog ciklusa koji je vezan za koridor Vc od granice sa Republikom Mađarskom, preko Belog Manastira i Osijeka do Svilaja, odnosno granice s Bosnom i Hercegovinom. Autocesta A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj je dio sveobuhvatne TEN-T mreže. U prometnoj mreži

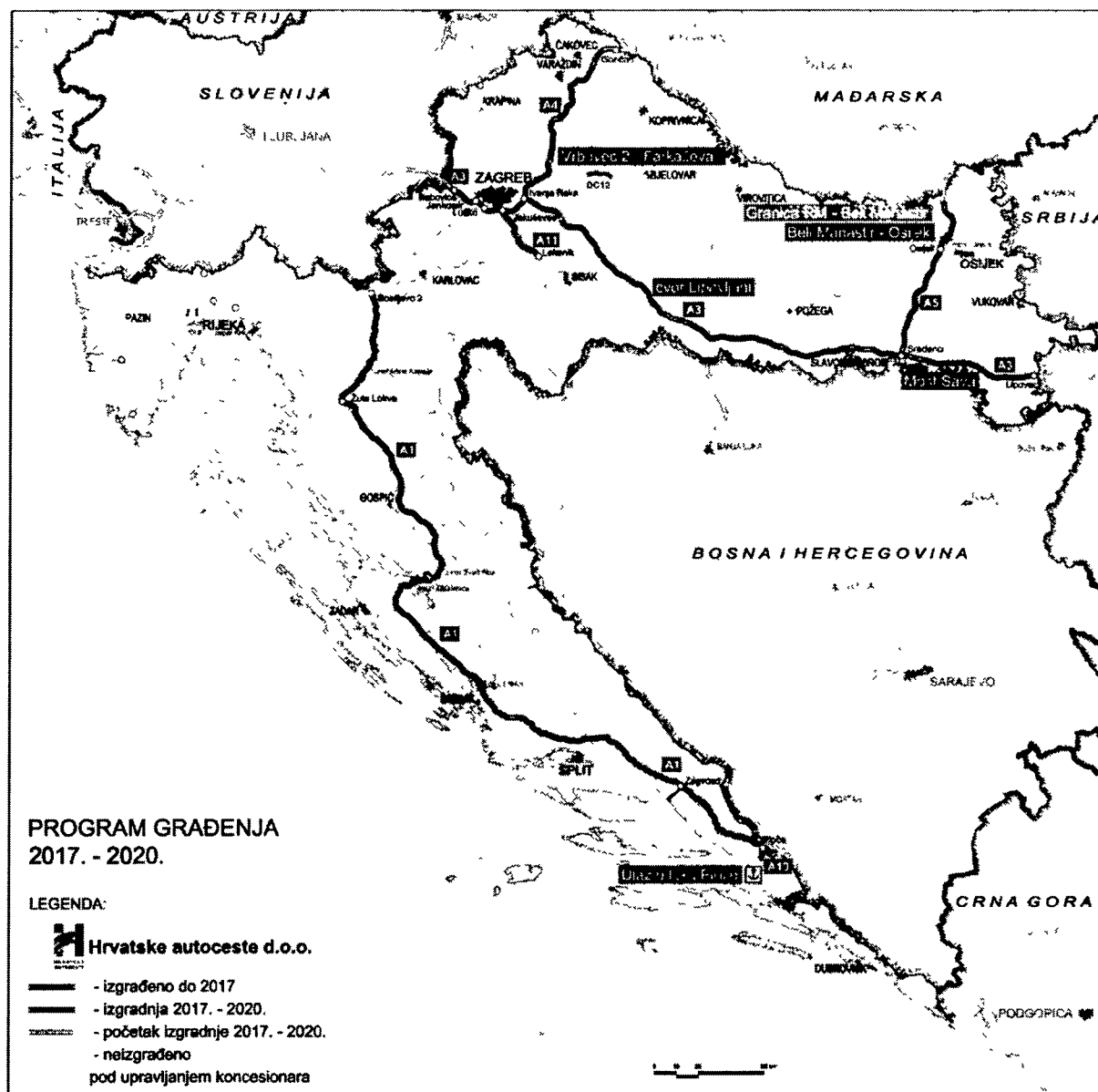
Republike Hrvatske ovaj cestovni pravac predstavlja okosnicu istočnog dijela države i spaja Osječko-baranjsku županiju na autocestu Zagreb – Lipovac. Na predmetnom pravcu planiraju se završiti radovi na projektima koji su već započeli u prethodnom programskom razdoblju, kao što je izgradnja spoja od čvora Osijek do mosta Drava kao i završetak mosta preko rijeke Save na granici s Bosnom i Hercegovinom. Završetkom mosta preko rijeke Save, Republika Hrvatska bi s Bosnom i Hercegovinom bila povezana autocestom preko novog međunarodnog graničnog prijelaza Svilaj.

Kako bi cijeli koridor Vc koji prolazi kroz Republiku Hrvatsku bio u prometu, planira se započeti radove na najsjevernijem dijelu koridora, prvo izgradnjom spoja od mosta Drava do Belog Manastira čije je dovršenje planirano u 2020. godini. Puštanjem u promet ovog dijela koridora bit će završena tehnološka cjelina u prometu i pod naplatom od Belog Manastira preko Osijeka, sa spojem na autocestu A3 i u nastavku preko graničnog prijelaza Svilaj spojena s Bosnom i Hercegovinom. Sukladno financijskim projekcijama, u 2020. godini planira se početak radova na zadnjem – najsjevernijem – dijelu koridora, od Belog Manastira do granice s Republikom Mađarskom. Završetak radova na spoju do granice planira se 2022. godine čime bi bio završen investicijski ciklus na njegovoj izgradnji.

U zadnjoj programskoj godini (2020.) planira se početak radova na izgradnji nadvožnjaka preko Ranžirnog kolodvora, na južnom ulazu u Grad Zagreb s autoceste A11 Zagreb – Sisak, te s autocestovne obilaznice A3 (odnosno Zagrebačke obilaznice). Tim projektom ostvarit će se komunikacija s čvora Jakuševac preko Ranžirnog kolodvora na Sarajevsku ulicu u gradu.

U nadležnosti HAC-a je izgradnja vijadukta Ranžirni kolodvor Zagreb i 275 m spojne ceste do dijela zahvata rekonstrukcije produžetka Sarajevske ulice s komunalnom infrastrukturom koji pripada nadležnosti Grada Zagreba. S Gradom Zagrebom sklopljen je sporazum o suradnji na ovom projektu. Tijekom predmetnog programskog razdoblja većina aktivnosti na ovom projektu odnosit će se na izradu projektne dokumentacije i aktivnosti rješavanja imovinsko pravnih odnosa kao preduvjet za početak građevinskih radova.

Nakon završetka izgradnje mosta Drava i dijela autoceste kojom se most spaja na čvor Osijek, završetka izgradnje i puštanja u promet Mosta Svilaj, te završetka izgradnje i puštanja u promet poddionice Most Drava – Beli Manastir, HAC će na kraju četverogodišnjeg programskog razdoblja, odnosno na kraju 2020. godine upravljati i održavati mrežu ukupne duljina 951 km, uključujući Tunel Sveti Ilija sa spojom cestom.



Slika 18: Prostorni prikaz projekata u planu izgradnje društva Hrvatske autoceste d.o.o. u razdoblju od 2017. do 2020. godine

Projekti izgradnje društva ARZ tijekom programskog razdoblja od 2017. do 2020. godine odnose se na povećanje razine usluge i povećanje sigurnosti korisnika, dok se izgradnja novih kilometara cesta ne predviđa. Predviđena je implementacija slijedećih projekata:

- zidova za zaštitu od buke
- novih zaštitnih odbojnih ograda
- izrada studije izvodljivosti proširenja kapaciteta autoceste Zagreb – Karlovac
- implementacija LED rasvjete.

Navedeni projekti bit će kandidirani za sufinanciranje iz EU fondova.

Ostali projekti ARZ-a odnose se na izgradnju vatrogasnih postaja, rekonstrukciju čvora Matulji, modernizaciju sustava naplate i usklađenje tunela duljih od 500 m sukladno zakonskoj regulativi te izgradnju čvora Trinajstići.

Društvo BI će tijekom programskog razdoblja na pravcu A8 dograditi autocestu koja je izvorno izvedena kao cesta s jednim kolnikom, na puni profil autoceste između čvora Rogovići (Pazin) i čvora Vranja, u ukupnoj duljini od 28 km. Izgradnja drugog kolnika na ovoj dionici obuhvaća i izgradnju 31 objekta. To su vijadukti, podvožnjaci, nadvožnjaci i mostovi, koje je potrebno izvesti zbog brdovite konfiguracije terena, a mjestimice će se graditi i potporne građevine zbog zona lapora kroz koje trasa prolazi. Također je predviđena izgradnja pratećeg uslužnog objekta – PUO Rebri. Društvo BI tijekom predmetnog programskog razdoblja također namjerava s Koncedentom sagledati mogućnosti izgradnje druge cijevi tunela Učka.

Izvanredno održavanje

Na dionicama pod upravom HAC-a planirano je određeno povećanje ulaganja u izvanredno održavanje u odnosu na prethodno programsko razdoblje. Glavni razlog proističe iz činjenice da je potrebno ulagati i na nekim pravcima, na kojima do sad nisu bila potrebna znatnija ulaganja, zbog toga jer su sagrađeni prije desetak godina. Prvenstveno se to odnosi na pravac A1 od čvora Bosiljevo do Dugopolja. U ovom programskom razdoblju planiraju se i značajnije sanacije asfaltnog zastora na pravcima A3 i A4 što se planiralo i u prethodnom programskom razdoblju, ali nije realizirano.

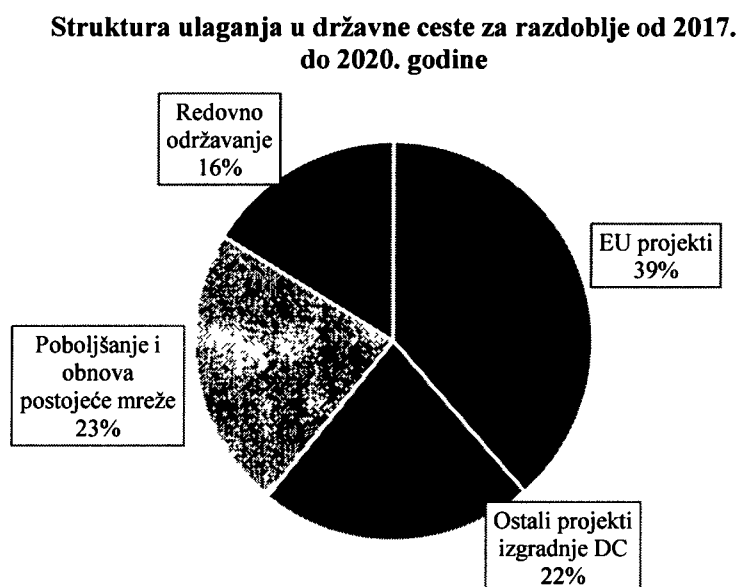
U programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine glavnina aktivnosti izvanrednog održavanja na dionicama autocesta pod upravom HAC-a bit će:

- na dijelu autocesta A3 i A4 planirana je opsežna sanacija dotrajalog asfaltnog zastora kolnika uz stručni nadzor i kontrolna ispitivanja
- sanacije objekata: mostova, nadvožnjaka, vijadukata i tunela i opreme na istima. Od opsežnijih sanacija mogu se izdvojiti: sanacija i zaštita konstrukcije mosta Maslenica na autocesti A1, sanacija zapadnog nadvožnjaka - krak 4 u čvoru Jankomir na autocesti A3 i zapadnog mosta u čvoru Jankomir na autocesti A2, sanacija nadvožnjaka (desno) u čvoru Lučko na autocesti A3, sanacija nadvožnjaka na autocesti A3, sanacija mostova Kašina i nadvožnjaka preko željezničke pruge na autocesti A4 i sanacija zapadnog nadvožnjaka u čvoru Ivanja Reka na autocesti A4
- sanacije usjeka na autocesti A1
- sanacije opasnih mjesta, zamjena zaštitne odbojne ograde, te postava prometne signalizacije u tunelima sukladno zahtjevima iz Pravilnika o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele (NN 96/13) na dijelovima autoceste A1 i A4
- postava prometne signalizacije za vođenje prometa obilaznim pravcima
- sanacija temelja i stupova cestovne rasvjete na autocesti A3
- sanacija zatvorenog sustava odvodnje, sanacija loše površinske odvodnje s kolnika autoceste i sanacija interne odvodnje po Centrima za održavanje i kontrolu prometa
- sanacija i zamjena većeg broja prijelaznih naprava na objektima, zamjena strojarskih instalacija i opreme u zgradama, te nabava, ugradnja ili zamjena prometne opreme, video nadzora, te sanacija telekomunikacijske opreme autoceste
- sanacija betonskih staza na pojedinim naplatnim postajama na autocesti
- revitalizacija pratećih uslužnih objekata na odmorištima autoceste A3 i A4
- zamjena zaštitne odbojne ograde proistekle iz usklađenja sa propisima
- otklanjanje nesukladnosti tunela sa zahtjevima iz propisa i Direktive 2004/54/EC

- uvođenje inteligentnih transportnih sustava u COKP-e
- provođenje istražnih radova, kao i izrada projektne dokumentacije kao preduvjet za izvođenje radova izvanrednog održavanja.

5.3. Program ulaganja u državne ceste za razdoblje od 2017. do 2020. godine

U četverogodišnjem razdoblju od 2017. do 2020. godine ukupna ulaganja u državne ceste planirana su u iznosu 9,38 milijardi kuna. Izgradnja novih državnih cesta većim dijelom će se sufinancirati sredstvima EU fondova, dok će se sredstva iz trošarina na gorivo najvećim dijelom koristiti za financiranje projekata poboljšanja i obnove postojeće mreže državnih cesta. Struktura planiranih ulaganja u državne ceste prikazana je u nastavku:



Slika 19: Grafički prikaz strukture ulaganja u državne ceste za razdoblje od 2017. do 2020. godine

Kriteriji za odabir prioriteta ulaganja u državne ceste

Razvojem cestovne infrastrukture državnih cesta pospješuje se uključivanje hrvatskog gospodarstva u međunarodno okruženje i povezivanje na europske prometne pravce. Osim toga, pri odabiru investicijskih projekata, cilj je i kvalitetno međusobno povezivanje hrvatskih regija te razvoj lokalnih zajednica.

Temeljni dokumenti pri donošenju odluka tijekom procesa planiranja su Strategija prometnog razvitka RH, Strategija prostornog uređenja RH, Strategija regionalnog razvoja, te Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine.

Osim navedenog HC koriste multikriterijsku analizu za odabir prioriteta ulaganja u državne ceste. Definirani su određeni kriteriji na osnovu kojih se svaki projekt vrednuje, a zbroj bodova daje prikaz prioriteta ulaganja.

Kriteriji na osnovu kojih se obavlja bodovanje su:

- **Prosječni godišnji dnevni promet (PGDP)**

Karakteristike prometnih tokova čine osnovu koja služi za izgradnju i održavanje cesta. Važnost pojedine ceste određena je prvenstveno njenom eksploatacijom, a ne tehničkim karakteristikama. U ovisnosti o prosječnom godišnjem prometu (PGDP), ceste se dijele u razrede od najnižeg za one ceste s PGDP-om do 1.000 vozila, pa do najvišeg za ceste s PGDP-om većim od 12.000 vozila.

- **Prosječni ljetni dnevni promet (PLDP)**

Republika Hrvatska kao turistička destinacija na pojedinim cestama ima značajno odstupanje PLDP-a i PGDP-a. Stoga je neophodno kao kriterij uzeti u obzir i PLDP, i to u relativnom odnosu spram PGDP-u.

- **Teretni promet (apsolutni broj i relativni udio u PGDP)**

Teretni promet značajno utječe na sigurnost i protočnost prometa, ali i na eksploatacijski vijek ceste. Pri tome je važno zasebno bodovati i apsolutni broj teretnih vozila i kao i relativni udio istih u volumenu prometnog toka, obzirom da, primjerice, 500 teretnih vozila dnevno na bilo kojoj dvotračnoj cesti predstavlja značajan broj teretnih vozila u apsolutnom broju, ali u relativnom smislu može predstavljati 5% (cesta s PGDP-om od 10.000 vozila), ili 30% (cesta s PGDP-om od 1.700 vozila). Za napomenuti je kako ceste s PGDP-om manjim od 1.000 vozila nisu bodovane u smislu relativnog udjela teretnih vozila u PGDP-u.

- **Očekivano poboljšanje sigurnosti prometa**

HC kontinuirano provode sanacije opasnih mjesta utvrđenih Metodologijom za utvrđivanje opasnih mjesta na cestama, međutim, izgradnjom nove ceste ili rekonstrukcijom (sanacijom) postojeće ceste u određenoj mjeri se utječe i na sigurnost prometa te se u skladu s analizom ključnih pokazatelja sigurnosti prometa i očekivanim utjecajem izgradnje nove ili rekonstrukcije (sanacije) postojeće ceste projekt boduje:

- **Važnost pravca**

Predmetni čimbenik se boduje u ovisnosti o pravcu na kojem se cesta nalazi. Ceste se rangiraju u tri kategorije, ovisno je li od međunarodnog značaja, regionalnog ili lokalnog.

Projekti se boduju ovisno o tome jesu li definirani u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine. Projekti koji nisu definirani u Strategiji u ovoj kategoriji se neće niti bodovati.

- **Održiva alternativa projektu**

Projekti se boduju ovisno o tome imaju li održivu alternativu (postojeći pravac srednjoročno može zadovoljiti prometnu potražnju, cesta višeg ranga kao alternativa i sl.). Bodovanje se obavlja na način da se onim projektima koji nemaju održivu alternativu dodjeljuje određeni broj bodova, a ostali projekti se ne boduju.

- **Očekivano poboljšanje mobilnosti**

Obzirom da svi planirani projekti pridonose i poboljšanju mobilnosti, isti su rangirani u tri nivoa u ovisnosti o očekivanom poboljšanju mobilnosti. Pri tome treba razlikovati protočnost prometa, odnosno omjer volumena prometnog toka i kapaciteta ceste, od mobilnosti, obzirom da cesta koja spaja naselje s glavnom prometnicom može biti u smislu omjera PGDP-a i kapaciteta pod kapacitirana, ali u pojedinim vremenskim periodima zagušena do stupnja gdje lokalno stanovništvo u predmetnim periodima nije mobilno (primjer: redovi čekanja na trajekt u vrijeme turističke sezone u potpunosti prometno paraliziraju lokano stanovništvo u okolnim naseljima).

- **Spoj s ostalim vidovima transporta**

Boduje se povezanost ceste s drugim vidovima transporta (pomorska luka, zračna luka, riječna luka...) i to tako da se onim projektima koji imaju prethodno opisane attribute dodjeljuje određeni broj bodova, a ostali projekti se ne boduju. Ovakav pristup je u skladu s ciljem povećanja multimodalnosti hrvatskog prometnog sustava.

- **Projekt u funkciji razvoja otoka i nerazvijenih regija Republike Hrvatske**

Predmetnim kriterijem boduju se samo oni projekti koji su u funkciji razvoja otoka i nerazvijenih regija Republike Hrvatske.

- **Ukupna financijska vrijednost projekta**

Obzirom da je intencija izvedbe projekta dobiti maksimalnu korist projekta sa što manjim ulaganjima, u obzir je uzet i čimbenik ukupne procijenjene vrijednosti projekta, s naglaskom da je rangiranje (bodovanje) provedeno obrnuto recipročno (veće ulaganje nosi manje bodova).

Planirani projekti investicija u izgradnju državnih cesta koji su proizašli kao prioriteti temeljem primjene prethodno navedene analize nalaze se u tabličnom prikazu u nastavku.

Planirane investicije u izgradnju državnih cesta u programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine

Naziv projekta	<i>U tisućama kuna</i>				
	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom - Pelješki most sa spojnim cestama i novom pelješkom cestom s obilaznicom Stona	2.264.397	117.156	514.200	827.460	805.581
Čvor Škurinje - luka Rijeka DC403	505.610	3.610	102.000	200.000	200.000
Okučani - Stara gradiška	301.390	390	700	150.300	150.000
Okučani - Gradiška (Most Sava)	91.350	350	17.400	35.000	38.600
Most kopno - otok Čiovo DC315	82.992	82.992	0	0	0

Naziv projekta	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Obilaznica Vodica	25.100	25.100	0	0	0
Plano - Split DC8 (LOT 2) + 3 pješačka nathodnika	76.704	63.704	3.000	10.000	0
Južni dio obilaznice Poreča faza III. i IV.	15.405	15.405	0	0	0
Virovitica - Suhopolje	32.469	32.469	0	0	0
Popovec - M. Bistrica - Zlatar Bistrica - Zabok	189.031	90.548	67.904	24.579	6.000
Zabok - Krapina	74.002	8.282	27.600	32.120	6.000
Rujevica - Marišćina	31.103	31.103	0	0	0
Krapina - Spoj na DC1 preko rijeke Krapine	6.941	6.941	0	0	0
Podvožnjak u Zemuniku	36.800	26.250	10.550	0	0
ZAPREŠIĆ - Obilaznica Zaprešića	76.839	44.388	31.401	1.050	0
Obilaznica Polače - otok Mljet	6.211	6.211	0	0	0
Ložac - Hrvatsko	6.319	6.319	0	0	0
Spojna cesta od obilaznice V. Gorice -zračna luka	7.110	4.110	3.000	0	0
Vinkovci - Istočna obilaznica	136.670	46.304	76.393	13.973	0
Stobreč - Dugi Rat - Omiš (BC Split - Omiš) + spojna cesta od mosta Cetina	265.142	25.245	119.197	100.700	20.000
Zadržavanje života na otocima: prometna i ostala infrastruktura Hvar -kopno	78.350	0	1.900	1.450	75.000
Tunel Učka - Matulji (raskrižje Kuk)	29.809	23.129	6.680	0	0
Obilaznica grada Vukovara	209.040	2.300	82.720	72.000	52.020
Vukmanički Cerovac - Mostanje DC1	86.330	1.930	3.300	43.100	38.000
Jugoistočna obilaznica Marčana	3.400	3.400	0	0	0
Kutina DC45	19.110	19.110	0	0	0
Otok Šolta - izgradnja spojne ceste Trajektna luka DC112	15.573	15.573	0	0	0
Podravski ipsilon (DC10 Kloštar Vojakovački - Križevci: Frkaševac - Bjelovar	82.830	2.630	6.000	18.200	56.000
Čakovec - Sjeverna obilaznica	43.170	900	700	11.550	30.020
Bjelovar - Istočna obilaznica	49.694	14.473	24.958	10.263	0

Naziv projekta	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Denivelacija raskrižja DC22 i željezničke pruge M201 u Križevcima	34.068	1.648	6.350	26.050	20
Pokupje - Most i pristupne ceste preko Kupe u Pokupju, DC228	31.036	2.736	28.300	0	0
BC Nuštar - Vukovar	67.014	2.189	800	34.025	30.000
Buzet - Obilaznica	19.767	22	7.145	12.600	0
Đurmanec - spojna cesta DC1 i DC74	15.820		300	15.520	0
Otok Brač - prolaz Ložišće	38.180	2.410	35.770	0	0
Prelog - Obilaznica Preloga	37.150	500	1.300	10.900	24.450
Rogovići - Lindarski Križ	44.994	7.374	30.020	7.600	0
Čvor Zdenčina (A1) - most na Kupi kod Lasinje	59.650	3.500	3.900	23.500	28.750
Novi marof - Istočna obilaznica	55.484	914	800	19.270	34.500
Omiš - Gata	67.250	1.200	22.635	10.550	32.865
Most Odra	18.000	10.000	8.000	0	0
Izmještanje DC8 - Obilaznica Novog Vinodolskog	110.894	894	15.000	15.000	80.000
BC Požega - Staro Petrovo selo	42.516	3.016	6.000	11.000	22.500
Ostalo	220.585	35.088	51.972	68.685	64.840
Ukupno investicije u izgradnju DC	5.711.299	791.813	1.317.895	1.806.445	1.795.146

Tablica 8: Planirani projekti investicija u izgradnju za razdoblje od 2017. do 2020. godine

Programskim razdobljem od 2017. do 2020. godine u aktivnosti investicija u izgradnju u nadležnosti društva Hrvatske ceste d.o.o. planirana su ukupna ulaganja u vrijednosti od 5,71 milijarde kuna. Dio ulaganja odnosi se na završetak projekata koji su započeli u prethodnom programskom razdoblju od 2013. do 2016. godine.

Najznačajniji takvi projekti su:

MOST KOPNO- OTOK ČIOVO

Izgradnjom mosta između kopna i otoka Čiova i njegovim uklapanjem u cestovnu mrežu, omogućit će se bolja dostupnost otoka, i znatno unaprijediti njegov turistički značaj. Poboljšati će se veza prema zračnoj luci i autocesti, te doprinijeti očuvanju povijesne jezgre Grada Trogira. Izgradnja mosta započela je u veljači 2015. godine. Vrijednost radova izgradnje mosta iznosi 129,5 milijuna kuna. Ključni rezultati projekta bit će povećanje sigurnosti prometa i mobilnosti, skraćanje vremena putovanja, potpora regionalnom razvoju te omogućavanje bolje povezanosti otoka Čiova s kopnom. Projekt izgradnje Mosta kopno –

Otok Čiovo s pristupnim cestama sufinancira se sredstvima EU fondova u iznosu od 85% vrijednosti.

BRZA CESTA POPOVEC – MARIJA BISTRICA – ZLATAR BISTRICA – ZABOK SA SPOJEM NA BREZNIČKI HUM

Brza cesta Popovec – Marija Bistrica – Zabok sa spojem na Breznički Hum sastavni je dio smjera koji spaja zasljemensko područje sa Zagrebom i zatvara Zagrebački prsten, kružnu prometnicu oko glavnog grada i naselja podno Medvednice. Izrazito povoljan utjecaj planirani zahvat imat će na rasterećenje prometnica u Zagrebu, smanjenu udaljenost između autocesta Zagreb – Goričan i Zagreb – Macelj, te bržu i sigurniju vožnju za korisnike središta i naselja uz brzu cestu. Osim toga brza cesta povezuje sve dijelove i naselja na istočnoj granici Zagrebačke županije i Grada Zagreba, središnjem dijelu Krapinsko – zagorske županije te južnom dijelu Varaždinske županije. Trenutno je u prometu 11,6 kilometara ceste. Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine završeni su radovi na prvoj i drugoj fazi dionice Zlatar Bistrica – Andraševac, ukupne duljine od 6,4 kilometara, tj. radovi na dijelu brze ceste koja vodi od Bedekovčine do Bračaka tj. do čvora Andraševac. Započelo se s izvođenjem radova na trećoj i šestoj fazi iste dionice, vrijednosti radova od 145 mln kuna. III. faza podrazumijeva dio do Zlatar Bistrice, počevši od čvora Bedekovčina, duljine zahvata od 6,5 kilometara. Na kraju III. faze bit će izgrađen čvor Zlatar Bistrica koji će jednim krakom voditi promet prema Mariji Bistrici i Popovcu, dok će drugi krak voditi prema Brezničkom Humu. VI. faza je isključivo uslužni objekt.

KAŠTEL GOMILICA – KAŠTEL STARI (LOT2)

U sklopu rekonstrukcije državne ceste DC8, dionica Solin – Plano, poddionice Kaštel Gomilica – Kaštel Stari, rekonstruirat će se dužina glavne trase od 5,5 km, dok je dužina zamjenskih cesta 3,5 km

Završetak radova planiran je tijekom 2017. godine. Projektnim rješenjem predviđena je rekonstrukcija postojećeg južnog kolnika i dogradnja novog sjevernog kolnika uz istovremeno odvijanje iznimno gustog prometa od preko PGDP = 25 000 vozila, kao i izmještanje velikog broja postojećih instalacija. Ovim projektom postići će se rasterećenje trenutno prometno zagušenog dijela, te će se uvelike omogućiti veća sigurnost prometovanja i brža povezanost. Završetkom radova moći će se govoriti o potpunom uređenju toga dijela dionice kroz Kaštel.

Projekt se jednim dijelom sufinancira sredstvima EU fondova.

Značajni strateški projekti izgradnje državnih cesta koji se planiraju započeti u programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine su:

CESTOVNA POVEZANOST S JUŽNOM DALMACIJOM – PELJEŠKI MOST SA SPOJNIM CESTAMA I NOVOM PELJEŠKOM CESTOM S OBILAZNICOM STONA

Najjužniji dio teritorij Republike Hrvatske razdvojen je od preostalog kopnenog područja države dijelom teritorija susjedne Bosne i Hercegovine. Ta činjenica znatno otežava ekonomske i prometne tokove na području RH te ulaganje u usluge za građane na teritoriju krajnjeg hrvatskog juga.

Prometnom razdvojenosti onemogućen je ravnomjeran regionalni razvoj izoliranog područja, ne samo grada Dubrovnika i Konavala već i otoka Mljeta i Korčule, te poluotoka Pelješca. Osim prometnog povezivanja, važna je namjera da projekt donese višestruke učinke na gospodarski razvoj cijelog područja, osobito Pelješca, Korčule i ostalih područja juga Hrvatske. Dakle, radi se o projektu od velikog značaja za regionalni razvoj.

Most kopno – Pelješac prelazi preko morskog tjesnaca. Širina prepreke na razini mora iznosi približno 2.140 m, a na razini nivele 2.380 m. Duljina mosta od osi do osi upornjaka iznosi 2.404 m, dok ukupna duljina mosta s upornjacima iznosi 2.440 m. Na najvećem dijelu prijelaza dubina mora je približno stalna i iznosi oko 27,0 m. Minimalni zahtijevani plovidbeni profil ispod budućeg mosta, usuglašen s Bosnom i Hercegovinom, iznosi 200 x 55 m.

Izgradnjom mosta Pelješac i pristupnih cesta uspostaviti će se čvrsta cestovna veza između do sada državnim granicom razdvojenih dijelova hrvatskog teritorija, što će bitno doprinijeti razvitku Dubrovnika, poluotoka Pelješca i cijele Dubrovačko – neretvanske županije.

Projekt je podijeljen na četiri faze izgradnje:

1. Faza: Most s pristupnim cestama (na kopnu do državne ceste DC8, na Pelješcu do lokalnog puta)
2. Faza: Pristupne ceste (od lokalnog puta do čvora Šparagovići)
3. Faza: Cesta od čvora Šparagovići/Zaradeže do čvora Prapratno (uključujući čvor)
4. Faza: Obilaznica Stona (od Čvora Prapratno do Čvora Doli na državnoj cesti D8).

Projekt je na primarnom popisu projekata OPKK i u iznosu od 85% će se financirati iz EU fondova.

NOVA MULTIMODALNA PLATFORMA SPLITSKE AGLOMERACIJE SOLIN – STOBREČ – DUGI RAT – OMIŠ

Projekt pod nazivom nova multimodalna platforma splitske aglomeracije Solin – Stobreč – Dugi Rat – Omiš obuhvaća izgradnju novih te rekonstrukciju i opremanje postojećih prometnica za cestovni i pješački promet. Ova strateška investicija HC-a, za koju se izrađuje dokumentacija prema EU standardima koštat će oko 300 milijuna eura. Projekt je na primarnom popisu projekata OPKK za potencijalno sufinanciranje iz EU fondova.

Projekt obuhvaća izgradnju dijela takozvane obilaznice Trogir – Kaštela – Split – Solin – Omiš, od čvora Mravinci do mosta na Cetini, što s izgrađenom dionicom do čvora Omiš istok čini potpunu cjelinu.

Ova platforma podrazumijeva izgradnju nove ceste čvor Mravinci – čvor Karepovac – čvor TTTS – čvor Stara Podstrana – čvor Krilo Jesenice – čvor Dugi Rat s već izgrađenim čvorom Omiš istok. Isto tako, predviđa i značajne zahvate na postojećoj državnoj cesti DC8 (magistrali) kroz modernizaciju prometa, rekonstrukciju te poboljšanje prometnih i ostalih faktora za sigurnost kolnog i pješačkog prometa izgradnjom nogostupa i postavljanjem semafora. Nastojat će se cijelom dužinom uspostaviti pješačka komunikacija uzdužno i poprečno, gdje trenutna situacija u prostoru to dopušta. Tako se otvara nova mogućnost poboljšanja i favoriziranja javnoga gradskog prijevoza u odnosu na automobilske, naročito u ljetnim mjesecima. Izvođenje radova bit će fazno. Nova multimodalna platforma splitske

aglomeracije usmjerena je na uklanjanje uskih grla u cestovnom i trajektnom prometu, bolju povezanost između otoka i kopna, povećanje sigurnosti u prometu i smanjenje emisije stakleničkih plinova.

DC403 ČVOR ŠKURINJE – LUKA RIJEKA

DC403 je spojna cesta između Mediteranskog koridora i luke Rijeka. Svrha projekta je osigurati vezu između riječke luke koja je jedna od luka osnovne TEN-T mreže i Mediteranskog koridora, ukloniti usko grlo između luke Rijeka i autocestovne mreže, i poboljšati vezu jugoistočnog dijela grada Rijeke s cestovnom mrežom.

Ciljevi projekta:

- smanjenje zakrčenosti i poboljšanje vremena putovanja
- povećanje cestovnog kapaciteta luke Rijeka i izbjegavanje miješanja teretnog i lokalnog urbanog prometa
- povećanje cestovne sigurnosti i mobilnosti
- utjecaj i potpora razvoju multimodalnosti – multimodalne platforme grada Rijeke, čime bi se utjecalo na razvoj Grada Rijeke i cijele regije kroz poboljšanje gradske povezanosti, dostupnosti i povezanosti riječke aglomeracije, poboljšanje regionalne i međunarodne dostupnosti i povezanosti na kopnu i moru, te povezanosti s otocima povećavajući teritorijalnu koheziju
- povećanje regionalne mobilnosti i povezanosti na TEN-T infrastrukturu/mediteranski koridor, te multimodalni čvor Rijeka
- najkraća i najbrža vezu luke Rijeka s jugoistočnim dijelom grada i autocestovnom mrežom.

Projekt je na primarnom popisu projekata OPKK za potencijalno sufinanciranje iz EU fondova.

ZADRŽAVANJE ŽIVOTA NA OTOCIMA: PROMETNA I OSTALA INFRASTRUKTURA HVAR – KOPNO

Projekt se sastoji od obnove i izmještanja postojeće otočke ceste DC116 između Sućurja i Poljica u duljini od 38 km, polaganju potrebne komunalne infrastrukture, te rekonstrukcije dijela trajektnih luka Sućuraj i Stari Grad, kao i katamaranskog pristaništa u Jelsi. Postojeća prometnica je uska, na nekim mjestima je uža od 4 m, te ne omogućuje dvosmjerni promet vozila većih gabarita od osobnih vozila. Pojedina suženja ceste između Sućurja i Poljica predstavljaju uska grla u prometu kao i opasnost za sve sudionike u prometu. Kako istočni dio otoka Hvara nema prometne/infrastrukturne uvjete za razvoj turizma – nema vodoopskrbe, telefona, interneta, elektroopskrbe – u sklopu rekonstrukcije cesta izvelo bi se i polaganje svjetlovodnih kablova, vodoopskrbe i elektroopskrbe u suradnji s nadležnim komunalnim poduzećima.

Ciljevi projekta su povezivanje otoka s kopnom, potpora regionalnom i turističkom razvoju, otklanjanje uskih grla u prometu, povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu.

Projekt je u postupku razmatranja za sufinanciranje sredstvima iz EU fondova.

ČVOR OKUČANI – STARA GRADIŠKA I MOST PREKO RIJEKE SAVE KOD GRADIŠKE

Zahvat podrazumijeva izgradnju mosta preko rijeke Save kod Gradiške, te cesta u duljini od osam kilometara. Isti projekt bit će ugovoren fazno, te će slijedom navedenog i realizacija projekta biti fazna.

Za most preko rijeke Save kod Gradiške financiranje će biti podijeljeno između BiH i RH. Ukupna procjena vrijednosti iznosi 64,7 mil. eura. Projekt je na sekundarnom popisu projekata OPKK za potencijalno sufinanciranje iz EU fondova.

OBILAZNICA GRADA VUKOVARA

Područje Vukovarsko – srijemske županije, odnosno prostor uz istočnu granicu Republike Hrvatske povezan je mrežom županijskih i državnih cesta. Nedovoljno razvijena prometna mreža utječe na daljnji razvitak cjelokupnog područja. Državna cesta DC2 spaja gradove Ilok, Vukovar i Osijek. Položena je trasom stare ceste uz Dunav, prolazi naseljenim mjestima te ima loše prometno – tehničke karakteristike. Prolazeći kroz Borovo i Vukovar vodi sav promet kroz gradsko područje.

Obilaznica Vukovara bi preuzela tranzitni promet i tako pridonijela prometnoj protočnosti ali i sigurnosti prometa (tranzitnog i gradskog). Radovi na južnoj obilaznici izvodit će se fazno. U narednom četverogodišnjem razdoblju predviđena je izgradnja I. poddionice od čvora Bršadin sjever (križanje sa DC55) do čvorišta Vukovar JUG (spoj na DC57). Procijenjena građevinska vrijednost za I. poddionicu iznosi približno 265 milijuna kuna, a duljina trase je cca 9,85 km.

ISTOČNA OBILAZNICA VINKOVACA

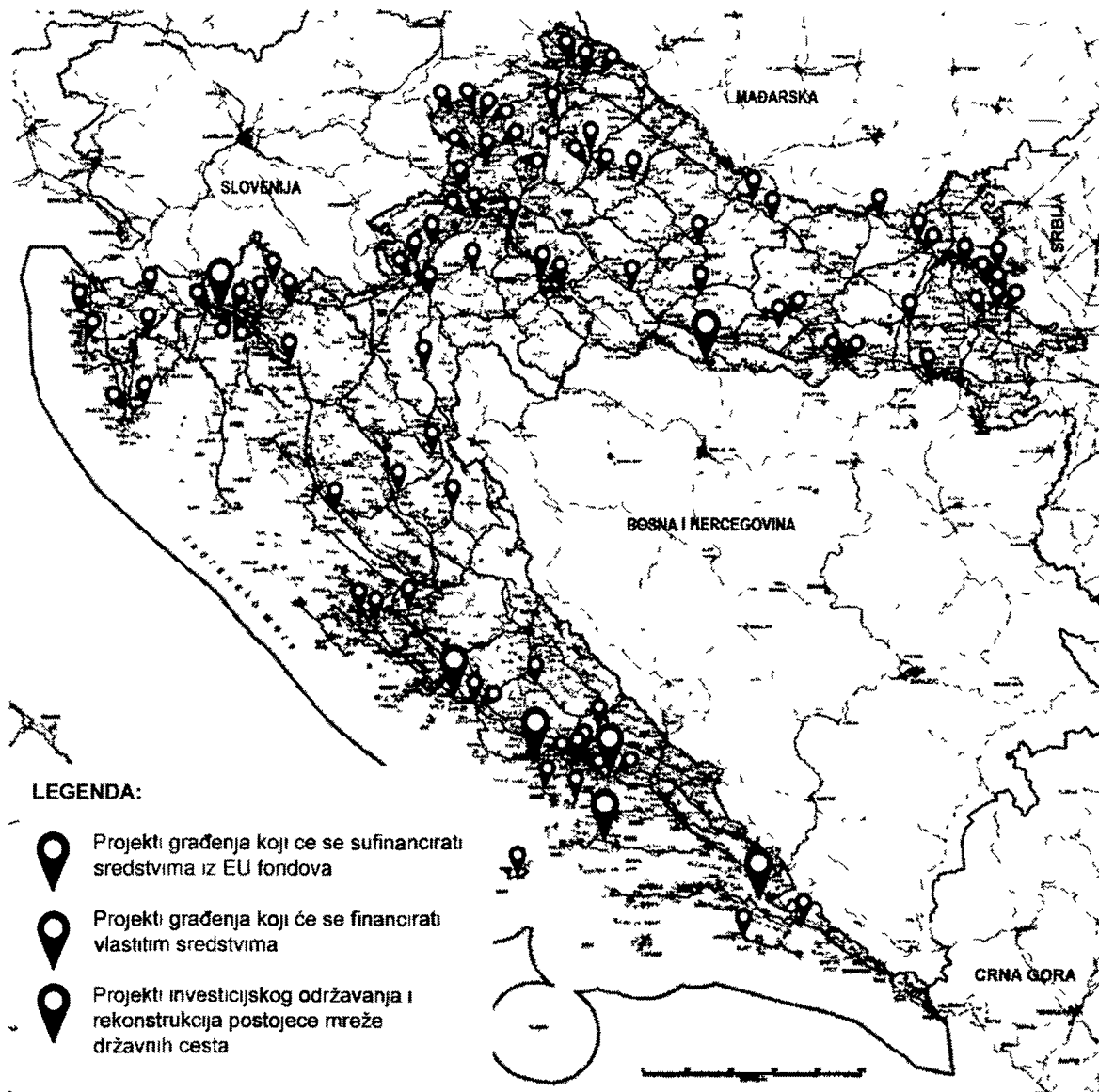
Istočna obilaznica grada Vinkovaca izvodit će se kao jednostručna cesta i dio je konačnog rješenja sustava cesta Osijek – Nuštar – Vukovar i Vinkovci – Županja. Osnovna namjena ove prometnice jest rasterećenje prometne mreže u Vinkovcima od tranzitnog teretnog prometa na državnoj cesti DC55.

Procijenjena vrijednost izgradnje iznosi 137 milijuna kuna, a ukupna duljina planirane dionice je oko 7 km. Projekt podrazumijeva izgradnju:

I. faze (cca 5,5 km) koja obuhvaća i izgradnju dvaju objekata: nadvožnjak preko željezničke pruge M105 i nadvožnjak preko kraka 5 čvora "Vinkovci – istok" i II. fazu (cca 1,5 km) koja obuhvaća i izgradnju nadvožnjaka preko željezničke pruge R105 Vinkovci – Drenovci te nadvožnjaka preko industrijskog kolosijeka za Silos.

U nastavku se nalazi karta s ucrtanim značajnijim projektima u planu izgradnje i održavanja državnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine.

**PREGLEDNA KARTA PROJEKATA GRAĐENJA I INVESTICIJSKOG ODRŽAVANJA NA
DRŽAVNIM CESTAMA ZA PERIOD OD 2017. DO 2020. GODINE**



Slika 20 Prostorni prikaz projekata izgradnje državnih cesta i značajnijih projekata investicijskog održavanja za razdoblje od 2017. do 2020. godine

IZMJEŠTANJE DRŽAVNE CESTE DC8 – OBILAZNICA NOVOG VINODOLSKOG

Na osnovi provedene analize koridora državne ceste DC8, može se zaključiti da je glavno prometno ograničenje, zona u kojoj ova prometnica prolazi kroz Grad Novi Vinodolski te je stoga izrađeno idejno rješenje obilaznice Grada Novog Vinodolskog.

Ukupna duljina obilaznice iznosi 9,35 km od kojih 6,55 km iznosi duljina glavne trase, te još 2,80 km koliko iznosi duljina spojnih cesta. Osim Grada Novog Vinodolskog, trasa obilazi i naselje Povile.

Horizontalni i vertikalni elementi glavne trase zadovoljavaju uvjete za projektnu brzinu od $v_p=120$ km/h dok na spojnim cestama obilaznice s postojećom DC8 projektna brzina iznosi $v_p=40-60$ km/h.

HC će u programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine započeti s izgradnjom opisanog projekta.

PROGRAM PREKOGRANIČNOG POVEZIVANJA RH i ostali projekti u pripremi

Tijekom programskog razdoblja od 2013. do 2016. godine pokrenut je međudržavni projekt cjelovitog razmatranja prostorno-prometnog razvoja pograničnih područja Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine, kojim se sagledavaju međusobne poveznice u svim vidovima prometa duž cijele duljine zajedničke granice. Projekt ima svrhu omogućiti ravnopravan dijalog državnih, regionalnih i lokalnih predstavnika vlasti i zainteresiranih skupina o budućnosti mreže i pojedinih projekata. Inicijativa za cjelovitim sagledavanjem problematike prometnog povezivanja aktualna je već nekoliko godina, tijekom kojih su identificirane potrebe na razini političkih zajednica, a u budućnosti će se razvijati i temeljem određenih sredstava EU koja su na raspolaganju za prekograničnu suradnju. Kroz izradu planske - studijske dokumentacije prijedlozi će dobiti unificirani oblik i osnovno vrednovanje u široj mreži, po načelima dobrosusjedske suradnje i održivog razvoja.

U sklopu Programa prekograničnog povezivanja RH ističe se projekt **Imotski – Zagvozd – granica BiH** te će u programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine Hrvatske ceste d.o.o. izraditi svu potrebnu projektnu dokumentaciju te će navedeni projekt biti apliciran za sufinanciranje sredstvima iz EU fondova u fazi izgradnje. Državna cesta čvor "Zagvozd" (DC62) – Imotski (DC60) povezuje autocestu A1 (čvor Zagvozd) i Imotski, odnosno granični prijelaz Vinjani Donji (BiH). Predmetna državna cesta je dio poveznice (državne ceste) Imotski – (granica BiH) – Zagvozd (autocesta A1) – tunel "Sv. Ilija – Biokovo" – Baška Voda (DC8). S BiH strane se nastavlja na planiranu cestu granica BiH – Mostar. Izveden je dio od čvora "Zagvozd 2" (priključak na državnu cestu DC62) do iza prolaza "ŽC6179" ispod autoceste A1 u dužini od cca 1,7 km, te tunel "Sv. Ilija – Biokovo" u dužini od cca 4,2 km i pristupne ceste. Početak je predviđen u zoni postojećeg čvora "Zagvozd 2", a završetak ceste se predviđa priključenjem na postojeću državnu cestu D60 u Vinjanima Donjim.

Također, za programsko razdoblje od 2017. – 2020. godine valja istaknuti projekt **Obilaznice Dicma**. Za navedeni projekt završena je studija opravdanosti te će se kroz naredno razdoblje završiti priprema cjelokupne projektne dokumentacije za izgradnju. Državna cesta na području Splitsko – dalmatinske županije dijelom prolazi kroz područje općine Dicma. Radi se uglavnom o tranzitnom prometu iz unutrašnjosti zemlje prema obali i obrnuto, a taj promet se znatno povećava tijekom turističke sezone. Cilj izgradnje obilaznice je uklanjanje uskih grla u prometu, povećanje sigurnosti prometa, potpora regionalnom razvoju, izmještanje tranzitnog prometa izvan urbane zone, povećanje regionalne mobilnosti i povezanosti kroz nadogradnju regionalnih cesta i eliminaciju uskih grla.

Rješenje varijante studije opravdanosti omogućava korištenje postojećeg dijela brze ceste od Križica do pred Butige u funkciji samo lokalnog prometa, a na novoj planiranoj brznoj cesti omogućuje nesmetano odvijanje tranzitnog prometa uz optimalnu povezanost s postojećom cestovnom mrežom (lokalni promet). Isto tako, trasa ima vrlo povoljan položaj u odnosu na poslovne i proizvodne zone u okruženju, ne kolidira s postojećim i planiranim stambenim i poslovnim zonama i omogućava potpunu etapu i faznu gradnju. Početak trase definiran je na

izlazu iz tunela Križice, južno od Dicma. Dionica završava ponovnim uklapanjem u trasu DC1 u zoni Krivodola. Dužina dionice je 8.825,03 m.

Program investicijskog održavanja i rekonstrukcije državnih cesta

Ispitivanjima i analizom stanja kolničkih konstrukcija utvrđeno je kako je oko četvrtina kolnika državnih cesta u lošem stanju što ukazuje na potrebu za dodatnim ulaganjem u održavanje. Sustavnim pregledima i praćenjem stanja građevina na cestama (prvotno se radi o mostovima) određene su građevine koje treba sanirati u narednom programskom razdoblju. Ukupna planirana ulaganja u poboljšanje i obnovu državnih cesta u razdoblju od 2017. do 2020. godine planirana su u iznosu od 2,2 milijarde kuna.

Značajniji projekti investicijskog održavanja u programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine prikazani su u tablici u nastavku.

U tisućama kuna

Naziv projekta	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Obnova državne ceste DC1, druga faza kroz Lučko (Lučko Kalinovica)	36.750	0	10.500	10.500	15.750
Obnova državne ceste DC1, lokacija Stupnik	38.521	14.371	24.150	0	0
Hum na Sutli - Pregrada	21.305	21.305	0	0	0
Obnova državne ceste DC307 na dionici Mokrice - Donja Stubica, duljine 14,4 km	32.588	511	525	525	31.028
Sanacije mosta Gromova u Sisku na državnoj cesti DC37	15.585	15.585	0	0	0
Rekonstrukcija državne ceste DC6 Stative - Borlin, duljine 3,6 km	41.117	101	5.250	15.750	20.016
Obnova državne ceste DC1/009 i izgradnja nogostupa u naselju Goljak i Lug od km 11+014 do km 14+615, duljine 3601m	18.425	7.500	10.925	0	0
Rekonstrukcija državne ceste DC5 Veliki Zdenci - Daruvar, duljine 15 km	45.810	485	5.250	15.750	24.324
Rekonstrukcija državne ceste DC3 Delnice - Rogozno, duljine 12,5 km	34.609	131	10.500	23.978	0
Rekonstrukcija državne ceste DC501, Čvor Oštrovica - Meja, duljine 7,2 km	33.815	740	10.500	22.575	0
Obnova državne ceste DC52 Šijakov Klanac - Korenica, 11,5 km	30.975	0	1.575	3.150	26.250

Naziv projekta	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Rekonstrukcija državne ceste DC2 Suhopolje - Sladojevci, duljine 14,8 km	46.483	483	5.250	15.750	25.000
Obnova DC5 dionica 005 od km 4+000 do km 14+175 (Omanovac - Lipik) i dionica 006 od km 0+000 do km 1+495 (Lipik - Donji Čaglić) ukupne duljine 11,67 km	37.387	1.049	375	1.050	34.913
Obnova državne ceste DC38 na dionici kroz Grad Požegu duljine 3,02 km	20.590	4.840	1.050	14.700	0
Dionica od autoceste do g.p. Slavonski Šamac dužine 11,8 km	32.594	44	10.500	22.050	0
Obnova dionice državne ceste DC407 prolaz kroz Zadar	35.197	9.937	25.260	0	0
Obnova državne ceste DC502 Smilčić - Pridraga	23.601	17.356	6.245	0	0
Obnova sjevernog kolnika državne ceste DC2 - južna obilaznica Osijeka	36.292	792	35.500	0	0
Rekonstrukcije državne ceste DC2, dionica 010 od km 22+300 do km 39+830 između naselja Normanci i državne ceste DC34, u dužini 17,53 km	42.889	889	5.250	21.000	15.750
Rekonstrukcija državne ceste DC34 na dionici od granice Osječko - baranjske županije s Virovitičko - podravskom županijom (Gezinci) do Grada Donji Miholjac duljine 20 km	59.415	1.611	0	5.250	52.555
Obnova državne ceste DC34 u dionici od obilaznice Valpova do Osijeka (DC2)	30.500	50	9.450	10.500	10.500
Rekonstrukcija dijela DC46 - Preradovićeve ulica u Đakovu	14.157	14.157	0	0	0
Obnova državne ceste DC213 na dionici Nemetin - Erdut, duljine 23,5 km	62.297	250	5.250	21.000	35.797
Dionica Drniš - Crivac (od stac. 0+000 do stac. 20+310)	63.352	352	5.250	26.250	31.500
Rekonstrukcije državne ceste DC2 na dionici Klisa - Vukovar, L=15 km	53.100	600	10.500	19.950	22.050
Rekonstrukcije državne ceste DC2 u Vukovaru, Kudeljarska ulica i Ulica Priljevo, dužine 2.96 km	20.541	10.566	9.975	0	0

Naziv projekta	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Rekonstrukcija državne ceste DC117, dionica (Komiža - Vis), odvojak za Rukavac - Vis, duljine 4,9 km	21.109	109	10.500	10.500	0
Obnova starog kolnika brze ceste Solin - Klis od rotora Mravinci do čvora Grlo uključujući sve objekte, 9,0 km	31.219	800	1.050	9.629	19.740
Rekonstrukcija državne ceste DC75, dionica Novigrad - Stancija Rosello	15.570	70	15.500	0	0
Obnova DC8, dionica most Bistrina - križanje s DC414 duljine 5,5km	23.935	14.158	9.777	0	0
Pustakovec - Mala Subotica - Štefanec DC20, obnova kolnika, uređenje raskrižja, odvodnja oborinskih voda, pješačko biciklističke staze 9,2 km	27.446	268	2.100	10.500	14.578
Obnova asfaltnog kolnika državne ceste DC1, dionica Jošani - Udbina, duljine 11,410 km	18.060	21	18.039	0	0
Obnova mosta Budak na državnoj cesti DC25	4.559	59	4.500	0	0
Sanacija DC1 kroz Slunj	42.332	3.483	2.098	15.750	21.000
Produž. Svačićeva sa sp. na DC423 Sl. Brod	12.227	6.127	6.100	0	0
Zapadna vezna cesta u Sl. Brodu	19.929	3.759	16.170	0	0
Tunel Kijac (Karlobag - Madalena)	4.899	364	4.535	0	0
Denivel. križanja Mravinečke ceste i obilaznice Splita	17.177	11.027	6.150	0	0
Rekonstrukcija DC21 Vodnjan - Pula	18.130	18.110	20	0	0
Rekonstrukcija DC1 na dionici od DC205 - ŽC2195 (ind. Zona Zabok)	24.550	1.530	23.020	0	0
Čvorište Poznanovec i spojna cesta	8.050	520	5.500	2.030	0
Spojna cesta Čvor Orehovica	17.865	3.160	14.705	0	0
Čvor Meterize	11.855	11.855	0	0	0
Rekonstrukcija državne ceste DC1 Dicmo - Sinj na lokaciji Kukuzovac	7.700	100	1.000	6.600	0

Naziv projekta	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
Izgradnja rampe s istočnog kolnika Ulice zbora narodne garde na nadvožnjak u smjeru Solina i izgradnje rampe - nadvožnjaka s Ulice zbora narodne garde na Poljičku cestu u Splitu	10.730	730	10.000	0	0
Rekonstrukcija raskrižja državne ceste DC8 i lokalne ceste LC65059 u Šibeniku - čvor Rokići	16.150	50	1.100	10.000	5.000
Ostali projekti investicijskog održavanja	870.151	360.998	158.820	215.372	134.960
Ukupno investicijsko održavanje i rekonstrukcija DC	2.151.534	561.000	519.714	530.109	540.711

Tablica 9: Značajniji planirani projekti investicijskog održavanja državnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine

5.4. Program ulaganja u županijske i lokalne ceste od 2017. do 2020. godine

HC i Županijske uprave za ceste (ŽUC) tijekom programskog perioda nastaviti će suradnju s ciljem implementacije standarda održavanja primjenjivih na cijelom području RH. Jedan od ciljeva suradnje su i Sporazumi o uvjetima zajedničke nabave usluga održavanja kojima će se definirati osnovna načela i uvjeti zajedničke nabave usluga održavanja na način da će HC i ŽUC ostati odgovorni za svoje pojedinačne ugovore o održavanju, dok će se postupak vršiti na razini regionalnih poslovnih jedinica u okviru neovisnog zajedničkog povjerenstva za nabavu koji uključuje predstavnike HC-a i ŽUC-a.

Implementacija standarda održavanja i tehničkih specifikacija te uspostava jedinstvenog sustava gospodarenja cestovnom imovinom čine cjelinu razvojnih projekata na mrežu županijskih i lokalnih cesta bit će zahtjevnija u odnosu na druge upravitelje, obzirom na duljinu i stanje cesta, te činjenicu da je dio mreže sagrađen bez projektne dokumentacije. U programskom razdoblju od 2017. do 2020. godine predviđen je pilot projekt koji će doprinijeti sustavnom rješavanju ovog problema.

Plan ulaganja u županijske i lokalne ceste koji se odnosi samo na investicije i troškove koje predviđaju županijske uprave za ceste prikazan je u nastavku:

U tisućama kuna

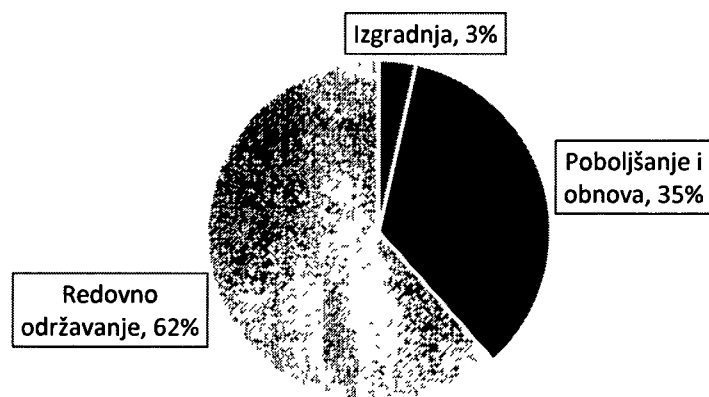
Redni broj	Opis	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
1.	Izgradnja	97.913	31.538	21.104	21.430	23.841
2.	Poboljšanje i obnova	990.142	291.211	219.063	237.137	242.731
3.	Redovno održavanje	1.746.764	425.471	439.374	441.659	440.260
1+2+3	Ukupno	2.834.819	748.220	679.541	700.226	706.832

Tablica 10: Plan ulaganja u županijske i lokalne ceste po vrsti za razdoblje od 2017. do 2020. godine

Redni broj	Županija	Plan 2017. – 2020.	2017.	2018.	2019.	2020.
1.	ZAGREBAČKA	210.649	84.780	43.430	42.240	40.200
2.	KRAPINSKO-ZAGORSKA	113.230	35.610	25.344	26.276	26.000
3.	SISAČKO-MOSLAVAČKA	118.500	26.000	26.500	33.000	33.000
4.	KARLOVAČKA	82.300	23.600	19.500	19.600	19.600
5.	VARAŽDINSKA	155.358	44.119	36.075	37.114	38.050
6.	KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	181.333	30.170	42.501	50.769	57.893
7.	BJELOVARSKO-BILOGORSKA	111.241	34.546	25.565	25.565	25.565
8.	PRIMORSKO-GORANSKA	279.832	70.353	69.860	69.810	69.810
9.	LIČKO-SENJSKA	86.131	25.422	20.980	20.980	18.749
10.	VIROVITIČKO-PODRAVSKA	40.000	13.000	9.000	9.000	9.000
11.	POŽEŠKO-SLAVONSKA	50.300	13.700	12.200	12.200	12.200
12.	BRODSKO-POSAVSKA	105.420	28.600	25.320	26.000	25.500
13.	ZADARSKA	119.383	23.861	29.540	31.165	34.817
14.	OSJEČKO-BARANJSKA	201.080	50.270	50.270	50.270	50.270
15.	ŠIBENSKO-KNINSKA	74.760	16.930	17.930	19.650	20.250
16.	VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	97.036	24.289	24.293	24.227	24.227
17.	SPLITSKO-DALMATINSKA	399.500	100.300	99.900	100.150	99.150
18.	ISTARSKA	219.220	56.170	54.357	54.193	54.500
19.	DUBROVAČKO-NERETVANSKA	95.444	23.891	23.851	23.851	23.851
20.	MEĐIMURSKA	94.101	22.610	23.125	24.166	24.200
	Ukupno	2.834.819	748.220	679.541	700.226	706.832

Tablica 11: Plan ulaganja u županijske i lokalne ceste po županijama za razdoblje od 2017. do 2020. godine

Struktura ulaganja u županijske i lokalne ceste u razdoblju od 2017. do 2020. godine



Slika 21: Planirana struktura ulaganja u županijske i lokalne ceste za razdoblje od 2017. do 2020. godine

6. ZAKLJUČAK

Djelotvoran sustav cesta važan je preduvjet svakodnevnih životnih aktivnosti većine stanovništva, a njegov održivi razvitak jedan je od bitnih preduvjeta gospodarskog rasta. Održavanje i razvitak cestovne mreže usmjerava se dugoročnim strateškim dokumentima na državnoj razini, srednjoročni zadaci definiraju se programima razrađenim za razdoblja od četiri godine, dok se neposredno planiranje vrši na godišnjoj razini. Upravitelji dijelova cestovnog sustava svoje zadaće obavljaju u zakonskom okviru, pod nadzorom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

U godinama nakon stjecanja neovisnosti Republike Hrvatske, a posebice nakon 1997. godine, mrežu autocesta i državnih cesta izgradila su tri državna poduzeća: HC, HAC i ARZ uz koje su manji dio autocestovne mreže gradila koncesijska društva. Financiranje izgradnje je većim dijelom bilo osigurano komercijalnim zajmovima te zajmovima međunarodnih financijskih institucija uz jamstvo Republike Hrvatske. Dugovi trgovačkih društava poduzeća HAC i ARZ konsolidirani su 2014. godine u dug opće države, sukladno zahtjevima Europskog sustava nacionalnih i regionalnih računa (ESA 2010).

Republika Hrvatska u trenutku donošenja aktualnog Programa ima kvalitetnu cestovnu mrežu koja udovoljava većini prometnih potreba, kao i uređen sustav upravljanja cestama. Mreža autocesta u Hrvatskoj je najvećim dijelom izgrađena u odnosu na važeće strateške planove, pa kratkoročno nisu potrebna značajnija nova ulaganja. Mreža državnih cesta je također sveobuhvatna i u dobrom stanju prema nacionalnim standardima i standardima EU. Slijedom toga, glavne investicije u mrežu državnih cesta tijekom programskog razdoblja od 2017. do 2020. godine će se usmjeriti na projekt „Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom – Pelješki most sa spojnim cestama i novom pelješkom cestom s obilaznicom Stona“ pri čemu će se iskoristiti značajna sredstva iz europskih fondova predviđena za te aktivnosti.

U razdoblju od 2017. do 2020. godine intenzivirat će se uvođenje i razvoj ITS-a te u tom smislu i uspostava središnjih centara kontrole prometa na državnim cestama i autocestama te nacionalne pristupne točke kao preduvjet cjelovite integracije u prometni sustav EU.

Provedbom mjera i aktivnosti u sklopu revizije cestovne infrastrukture u značajnoj mjeri će se pridonijeti ostvarenju jednog od temeljnih strateških ciljeva, a to je sigurnost cestovnog prometa.

Konačni cilj ovog Programa građenja i održavanja javnih cesta je stvoriti održivu srednjoročnu osnovu za razvitak, sustavno održavanje i učinkovito gospodarenje mrežom cesta u Republici Hrvatskoj.

Značaj kapitalnih projekata cestovne infrastrukture ocjenjuje se njihovom važnošću za povezivanje nacionalne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima. Razvija se učinkovit aparat kojim će se iskoristiti mogućnosti korištenja sredstava fondova EU, što zahtjeva kvalitetnu studijsku i projektnu pripremu.

Restrukturiranje sektora kao bitan zadatak ima smanjenje razine zaduženosti i bolju kontrolu novih investicija čime se otvara mogućnost većeg angažmana na poslovima održavanja. Dijelovi mreže su u dobrom stanju pa je temeljno usmjerenje na učinkovitije trošenje sredstava u redovnom održavanju, a dijelovi mreže, osobito prometnica niže razine služnosti, zahtjeva značajan program obnove i rekonstrukcija.

Uspostava baze cestovnih podataka, nova kategorizacija javnih cesta, implementacija standarda održavanja za sve kategorije cesta prema istim načelima te uspostava jedinstvenog sustava gospodarenja cestovnom imovinom čine cjelinu razvojnih projekata čijom će se implementacijom u programskom razdoblju postići već učinkovitost i transparentnije poslovanje cestovnog sustava.

Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine razrađen je na slijedećim načelima:

- sva trgovačka društva – upravitelji mreže – financiraju izvanredno održavanje na svojim dionicama vlastitim sredstvima, bez zaduživanja
- nova izgradnja u sektoru autocesta ograničena je na projekte koji su već u tijeku i investicije koje se financiraju iz EU fondova
- novi projekti izgradnje na mreži kojom upravljaju HC ograničavaju se na već započete investicije koje se financiraju iz EU fondova, dopunjene projektima koji su odabrani na temelju dogovorenih kriterija unutar određenog limita financiranja.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine definirala je potrebu „unapređenja prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava“. Među prioritetima cestovnog sektora u Strategiji je navedena reorganizacija sektora, koja će biti jedan od glavnih zadataka tijekom planskog razdoblja.

Obzirom na vrijeme potrebno za pripremu složenih projekata, tijekom programskog razdoblja obuhvaćenog predmetnim programom (2017. do 2020. godine) treba započeti s pripremama – izradom određene studijske i planske dokumentacije za naredni planski period, iza 2020. godine, odnosno za one projekte, koji će biti obuhvaćeni narednim Operativnim programom, iza 2020. godine, kako bi se argumentirale potrebe za povlačenjem sredstava iz EU fondova.