

Analiza programa građenja i održavanja cesta u Republici Hrvatskoj

Križanović, Božidar

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:648734>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-20**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Božidar Križanović

ANALIZA PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA U
REPUBLICI HRVATSKOJ
ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2018.

Zagreb, 22. ožujka 2018.

Zavod: **Zavod za cestovni promet**
Predmet: **Cestovne prometnice I**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4559

Pristupnik: **Božidar Križanović (0135243808)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Cestovni promet**

Zadatak: **Analiza programa građenja i održavanja cesta u Republici Hrvatskoj**

Opis zadatka:

U radu se treba osvrnuti na strateške dokumente i navesti mjerodavnu regulativu vezano uz građenje i održavanje cesta. Potrebno provesti analizu realiziranih programa građenja i održavanja cesta u Republici Hrvatskoj od 2001. godine, te izvesti zaključke o njihovom utjecaju na stanje i izgrađenost mreže javnih cesta.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:



izv. prof. dr. sc. Dubravka Hozjan

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**ANALIZA PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA U
REPUBLICI HRVATSKOJ**

**ANALYSIS OF ROAD CONSTRUCTION AND MAINTENANCE
PROGRAM IN THE REPUBLIC OF CROATIA**

Mentor: izv. prof. dr. sc. Dubravka Hozjan

Student: Božidar Križanović

JMBAG: 0135243808

Zagreb, rujan 2018.

ANALIZA PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA U REPUBLICI HRVATSKOJ

SAŽETAK

Tema završnog rada je analiziranje programa građenja i održavanja cesta u Republici Hrvatskoj. U radu se daju strateške osnove i regulativa vezana uz građenje i održavanje cesta, analiziraju se realizirani programi u Republici Hrvatskoj od 2001. godine te u konačnici izvode zaključci o utjecajima istih na stanje i izgrađenost mreže javnih cesta. Opisan je strateški pristup uz donesenu Strategiju prometnog razvitka. Detaljno su obrađeni dosadašnji programi, a osobita pažnja je usmjerena na trenutni program koji zbog modernizacije i novih tehnologija ima mogućnosti prikupljanja dodatnih podataka koji će doprinijeti efikasnosti same izvedbe i smanjenju troškova. Definitivni cilj aktivnog programa je poboljšanje cjelokupne kvalitete održavanja postojeće cestovne mreže uz izgradnju novih prometnica sukladno utvrđenim kriterijima za prioritetna ulaganja.

Ključne riječi: analiza, program, građenje cesta, održavanje cesta, Republika Hrvatska, strategija, planiranje

ANALYSIS OF ROAD CONSTRUCTION AND MAINTENANCE PROGRAM IN THE REPUBLIC OF CROATIA

SUMMARY

The main topic of the final thesis is to analyse the program of construction and maintenance of roads in the Republic of Croatia. The thesis presents the strategic documents and relevant regulations of constructing and maintaining the roads, analyses the existing programs in the Republic of Croatia from 2001. and in the end there is a conclusion about their influence on the condition and construction of the public roads. The strategic approach has been described with the brought Strategy of traffic development. The paper provides a detailed analysis of the previous programs and particular attention is given to the current program that, due to modernization and advanced technologies, has the chance of collecting additional data which will contribute to the efficiency of the design and reduction of expenses. Finally, the major goal of the program is to improve the entire quality of the maintenance of the existing roads network along with the construction of new roads compatible with the defined criteria for priority investments.

KEYWORDS: analysis, program, road construction, road maintenance, Republic of Croatia, strategy, planning

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. STRATEŠKI PRISTUP PROGRAMU GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA.....	2
3. PREGLED REGULATIVE I DOSADAŠNJIH PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA	5
3.1. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine..	6
3.1.1. Program održavanja državnih, županijskih i lokalnih cesta	9
3.1.2. Program rekonstrukcija i gradnje javnih cesta	11
3.1.3. Program izgradnje i gospodarenja za autoceste s naplatom	11
3.1.4. Mjere za realizaciju programa	13
3.2. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2005. do 2008. godine	14
3.2.1. Ocjena sadašnjeg stanja cesta.....	14
3.2.2. Sufinanciranje županijskih i lokalnih cesta	17
3.3. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. godine	18
3.3.1. Održavanje autocesta.....	19
3.3.2. Županijske i lokalne ceste	22
3.3.3. Zaključak planskog razdoblja.....	22
3.4. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine	23
3.4.1. Izgradnja autocesta	25
3.4.2. Izgradnja državnih cesta	26
3.4.3. Županijske i lokalne ceste	27
4. AKTUALNI PROGRAM GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA	29
5. ANALIZA PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA OD 2001. GODINE	30
ZAKLJUČAK	35
LITERATURA.....	36

POPIS KRATICA	37
POPIS TABLICA.....	38
POPIS GRAFIKONA	38

1. UVOD

Kroz ovaj završni rad obradila se tema građenja i održavanja cesta u razdoblju od 2001. do 2020. godine na području Republike Hrvatske. Rad se sastoji od 6 cjelina, a to su:

1. Uvod
2. Strateški pristup programu građenja i održavanja cesta
3. Pregled regulative i dosadašnjih programa građenja i održavanja cesta
4. Aktualni program građenja i održavanja javnih cesta
5. Analiza programa građenja i održavanja cesta od 2001. godine
6. Zaključak.

U drugom poglavlju obrađen je strateški pristup građenju i održavanju cesta koji se zasniva na Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine.

U trećem poglavlju navodi se regulativa vezana uz gradnju i održavanje cesta. Obradeni su dosadašnji programi građenja i održavanja cesta koji su provedeni u Republici Hrvatskoj. Sva četiri programa odrazila su se na razvijenost mreže i stanje javnih cesta, te su sa sobom donijeli različite inovacije.

U četvrtom poglavlju analiziran je program građenja i održavanja cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine.

U petom poglavlju kronološki su analizirana ulaganja za programe građenja i održavanja cesta od 2001. godine. Grafički su prikazana planirana, te realizirana ulaganja u građenje, redovno i izvanredno održavanje javnih cesta.

2. STRATEŠKI PRISTUP PROGRAMU GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA

Dana 12. studenog 1999. godine donesena je Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske od strane Zastupničkog doma Hrvatskog državnog sabora koja predstavlja prvi razvojni dokument prometnog sustava u Republici Hrvatskoj. Cilj donošenja leži u transformiranju određenih prometnih sustava, izmjeni, prerađivanju ili moderniziranju razvojnih opredjeljenja, pripremanju novih razvojnih studija na temelju znanstvenih osnova, definiranju konkretnih projekata obnove i razvitka te sudjelovanju stranog kapitala u financiranju. [1]

Upravljanje javnim cestama decentralizirano je na način da je županijska i lokalna mreža cesta predana na upravljanje županijama, koje su za gospodarenje svojom mrežom cesta osnovale županijske uprave za ceste. Za državne je ceste zadržano jedinstveno upravljanje i Zakonom je osnovana Hrvatska uprava za ceste, u vlasništvu Republike Hrvatske. [1]

U razdoblju od 1991 – 1995. godine na prometni sustav ostavljene su negativne posljedice ratnih razaranja i blokade prometnica, a samim krajem 1997. godine još uvijek je postojao prekid prometa s istočnim dijelovima države. Usprkos svemu, te godine su obilježene znatnim pomacima u prometu među kojima se najznačajnijima smatraju saniranje prometnica, ponovno uspostavljanje prometa s istočnim dijelovima države i osnivanje važnih projekata za osuvremenjivanje u prometu.

Također, 1991. godina donijela je i pozitivne promjene na području telekomunikacija, točnije, Hrvatska je svrstana u skupinu najrazvijenijih europskih zemalja s prosječnom gustoćom od 34 telefonska priključka na 100 stanovnika. U razdoblju od 2000. godine do 2007. godine cilj je osigurati godišnje povećanje sredstava, kvalitetan standard održavanja i utjecati na povećanje kvalitete cestovne mreže na razinu suvremenog cestovnog prometa. Osim toga, potrebno je riješiti problem u prigradskim i gradskim prostorima izgradnjom zaobilaznica i kvalitetnim povezivanjem otoka s kopnom kako bi stanovnici određenih otoka imali pristup svim potrebnim ustanovama ili sredstvima za kvalitetan život [1].

Razvitak javnih cesta mora zadovoljiti dva temeljna zahtjeva:

- bolje međuregionalno povezivanje unutar hrvatskog prostora,
- brže i učinkovitije integriranje hrvatske cestovne mreže s europskim glavnim pravcima.

Tijekom provedbe zajma Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) za cestovni projekt, izrađene su tri studije cestovnog prometa. Studije su bile financirane iz donacija japanske Vlade i švedske Vlade, izradile su ih strane konzultantske tvrtke što ih je odabrala EBRD temeljem međunarodnog natječaja, [1]:

- Institucionalna reforma cestovne mreže u Hrvatskoj, Wilbur Smith Associates - USA (podružnica London), 1996.
- Studija o naknadama za korištenje cesta, Rendel Palmer & Tritton (UK), 1996.
- Studija o osovinskom opterećenju cesta, Sweroad-Swedish National Road Consulting AB, 1996.

Francuska konzultantska tvrtka BCEOM izradila je studiju kojom se ispituje provedivost Zakona o javnim cestama, a studija se zove Institucionalna potpora provedbe novog Zakona o javnim cestama, BCEOM, 1996. Slijedom Zakona o javnim cestama, dovršen je Prijedlog strategija razvitka mreže javnih cesta Hrvatske. Time su bili ostvareni preduvjeti za dogradnju cestovne mreže i krenulo se sa izgradnjom autocesta i u manjoj mjeri brzih cesta.

Na priključku sveeuropskog koridora V., na pravcu Rijeka-Zagreb-Goričan, izgrađeno je 206 km profila pune autoceste/poluautoceste. Vrijednost ostvarene izgradnje na ovom pravcu u razdoblju od 1991. do svibnja 1999. godine iznosi 902 milijuna DEM.

Na priključku koridora X., na pravcu Zagreb-Macelj, izgrađeno je u istom razdoblju 35 km autoceste i investirana je vrijednost od 628,5 milijuna DEM. [1]

U tijeku je bila gradnja tzv. istarskog ipsilona, od Cerovlja preko Pazina prema Puli. Projekt se ostvario koncesijom, danom 1995. godine mješovitom francusko-hrvatskom društvu BINA ISTRA d.d.

Na jadranskom pravcu izgrađen je novi Maslenički most s pristupnim cestama, dovršena je izgradnja tunela Sv. Rok. Na ovom je pravcu od 1991. do 1999. godine investirano 382 milijuna DEM.

Godine 1997. potpisan je Sporazum o realizaciji projekta izgradnje autoceste Zagreb-Goričan s društvom ASTALDI. Prema Sporazumu osnovano je mješovito koncesijsko društvo Transeuropska autocesta d.o.o. kojemu je dodijeljena koncesija na 32 godine.

Temeljem sklopljenog ugovora s bavarskim društvom WALTER BAU, osnovalo se koncesijsko društvo i dodijelila se koncesija za autocestu Zagreb-Macelj. To je koncesijsko društvo, za razliku od ostalih mješovitih, bilo u pretežitom vlasništvu Republike Hrvatske. S istim je partnerom potpisan ugovor o izvođenju radova na izgradnji mosta preko Rijeke dubrovačke, uz financiranje kreditima privatnih banaka koje je osigurao izvoditelj radova. Radovi na mostu su započeli u proljeće 1998. godine. Pri sklapanju koncesijskih ugovora vodilo se računa o tome da se koncesionar obveže uključivati domaću građevnu operativu odnosno hrvatski proizvod s 70 posto udjela. [1]

Zakon o javnim cestama označava veliku prekretnicu u reguliranju odnosa na području javnih cesta. Zakonom su uvedeni temelji za novo, funkcionalno razvrstavanje cesta u državne, županijske i lokalne ceste, sukladno potrebama povezivanja svih područja Hrvatske te nužnosti povezivanja hrvatske cestovne mreže s europskom. [1]

Zakon o cestama donesen je 8. srpnja 2011. godine od strane Hrvatskog sabora i njime je određeno da se održavanje državnih cesta financira iz državnog proračuna. Za građenje državnih cesta koje se financiraju iz državnog proračuna Zakonom su dane mogućnosti uključivanja privatnog financiranja kreditima ili koncesijom. Financiranje županijskih i lokalnih cesta obavlja se iz izravnih prihoda županijskih uprava za ceste (godišnja naknada za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila), a dijelom i iz državnog proračuna.

3. PREGLED REGULATIVE I DOSADAŠNJIH PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA

Regulativa za građenje i održavanje javnih cesta u Republici Hrvatskoj sastoji se od zakona, pravilnika te strategija. Glavna osnovica za donošenje odluka o građenju i održavanju cesta u Republici Hrvatskoj su:

- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske iz 1999. godine
- Zakon o javnim cestama.

Planiranje izgradnje i održavanja javnih cesta u Republici Hrvatskoj uređeno je Zakonom o cestama 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.

Program građenja i održavanja javnih cesta definiran je kroz pet dokumenta:

- Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine
- Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2005. do 2008. godine
- Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. godine
- Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine
- Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2017. do 2020. godine.

3.1. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine

Ceste u Hrvatskoj predstavljaju veliki dio nacionalnog bogatstva i zahtijevaju smišljen i racionalan pristup u daljnjem razvoju Hrvatske. Politiku gospodarenja i razvoja cesta potrebno je usmjeriti u dva pravca koja će se odnositi na podizanje kvalitete mreže cesta i ostvarenje brze i skladnije izgradnje cesta koja će biti u skladu s prometnom potražnjom i postavljenim razvojnim ciljevima. [2]

Kako bi se realizirali postavljeni ciljevi donesen je četverogodišnji program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine u skladu s odredbama Zakona o javnim cestama koji predstavlja glavnu osnovu za postavljanje operativnih godišnjih planova subjekta zaduženih za građenje i održavanje cestovne mreže. [2]

Kako bi se realizirali postavljeni ciljevi donesen je četverogodišnji program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine u skladu s odredbama Zakona o javnim cestama koji predstavlja glavnu osnovu za postavljanje operativnih godišnjih planova subjekta zaduženih za građenje i održavanje cestovne mreže.

Četverogodišnjim programom želi se postići jasno definiranje ciljeva razvoja cesta koji uključuju područje održavanja, modernizacije i rekonstrukcije već postojeće cestovne mreže, te izgradnje autocesta, poluautocesta i brzih cesta, utvrđivanje materijalnih okvira, metodologije, klasifikacije prioriteta i izvršenja priprema prije samog započinjanja građenja.

Specifičnost Hrvatske cestovne mreže u ovom razdoblju leži u činjenici da s jedne strane ima skoro 30 tisuća kilometara državnih, županijskih i lokalnih cesta, a s druge strane, potrebu za što bržom izgradnjom autocesta, poluautocesta i brzih cesta.

Kroz prethodnih nekoliko godina doneseni su novi zakoni i izrađene studije u svrhu odgovarajućeg normativnog i strateškog okvira za efikasno upravljanje i gospodarenje javnim cestama u Republici Hrvatskoj. [2]

ZAKONI:

- Zakon o javnim cestama
- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu
- Zakon o inspekciji cestovnog prometa i cesta
- Podzakonski akti – pravilnici.

STUDIJE:

- Institucionalna reforma cestovne mreže u Hrvatskoj (Wilbur Smith Associates – podružnica London; 1996. godina).
- Studija o naknadama za korištenje cesta, Rendel Palmer & Tritton(UK), 1996. godina
- Studija o osovinskom opterećenju cesta, Swerod – Swedish National Road Consulting AB, 1996. godina
- Studija o dugoročnom razvitku prometa u Republici Hrvatskoj, Institut prometnih znanosti, 1999. godina
- Studija o dugoročnom razvitku cesta u Republici Hrvatskoj, Ekonomski institut Zagreb, 1999. godina. [2]

Ocjena stanja cestovne mreže u Republici Hrvatskoj se daje na godišnjoj razini prilikom usvajanja izvješća o poslovanju svih subjekata odgovornih za održavanje cesta. Prema Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine stanje kolnika vrednuje se ocjenama od 0 do 5.

Ocjena 0 dodjeljuje se kolnicima u dobrom stanju, ocjena 1 se odnosi na konstrukciju u dobrom stanju uz oštećenje kolnika do 30%, ocjena 2 za kolnike oštećene do 50%, ocjena 3 za kolnike oštećene 70%, ocjena 4 kao znatno oštećeno s 80% oštećene kolničke površine, i kao zadnja ocjena 5 s potpunim oštećenjem ili sa gotovo 100% oštećene površine kolnika. [2]

Prema statističkim podacima iz 2000. godine 25% ili 1690 km cestovne mreže ocijenjeno je ocjenom 0 ili dobrim stanjem kolnika, 2% s potpunim oštećenjem, a ostatak s djelomičnim oštećenjem površine kolnika. Na temelju podataka proizlazi kako je 59% hrvatskih cesta u lošem stanju i zahtijeva održavanje, a 16% potpunu rehabilitaciju što predstavlja veoma zabrinjavajući podatak.

Izvršenim analizama dodiruje se pitanje BDP- a prema kojem na izdatke cestovne infrastrukture otpada 40% ili 2% BDP od ukupne godišnje stope od 5% koja je rezultat materijalnih mogućnosti i uloge cestovnog prometa Republike Hrvatske. Samim time na temelju budućeg razvitka i u skladu s prometnim potrebama utvrđeno je da će se ulagati 46% na održavanje postojeće mreže, 15% na modernizaciju ili rekonstrukciju postojećih mreža i 39% na izgradnju nove mreže cesta. [2]

Novim modelom financiranja određeno je da će se rekonstrukcija, održavanje i modernizacija financirati iz vlastitih sredstava u što su uključeni proračun i naknade za ceste dok se izgradnja novih cesta usmjerava na korištenje inozemnih kredita (komercijalna osnova) čime se željelo postići brzo i kvalitetno dovođenje cestovne mreže na razinu primjerenu zahtjevima prometne potražnje, te izbalansirati tempo građenja cesta visoke razine usluga.

Daljnijim istraživanjem, statistički podatci iz 2000. godine pokazuju da je u održavanje državnih, županijskih, lokalnih cesta te objekta s naplatom uloženo 60% predviđenih sredstava prema Strategiji prometnog razvitka iz 1999. godine, odnosno, u modernizaciju i rekonstrukciju na razini predviđenog, a na izgradnju cesta visoke razine usluga 1,35 milijardi kuna što je 23% iznad predviđenog. [7]

Tablica 1. Pregled ulaganja vlastitih sredstava u javne ceste (2001. - 2004.) u mlrd kuna

Redni broj	Namjena	Ulaganja	GODINA				Ukupno
			2001.	2002.	2003.	2004.	
1.	Održavanje	37%	1.205	1.282	1.326	1.428	5.241
2.	Rekonstrukcija i obnova	21%	685	730	756	814	2.985
3.	Izgradnja	42%	1.406	1.556	1.556	1.556	6.074
	Ukupno	100	3.296	3.568	3.638	3.798	14.300

Izvor: [2]

Tablica 1. prikazuje da su ulaganja iz vlastitih sredstava za razdoblje od 2001. do 2004. godine bila namijenjena u tri kategorije, a to su održavanje, rekonstrukcija i izgradnja. Najviše se ulagalo u izgradnju, čak 42% od ukupno uloženog iznosa. Kronološki pregled prikazuje trend porasta ulaganja vlastitih sredstava po godinama.

3.1.1. Program održavanja državnih, županijskih i lokalnih cesta

Održavanje javnih cesta odnosi se na poduzimanje aktivnosti kojima se osigurava nesmetano odvijanje prometa ili stanje cesta na razini u kojem su cesta ili objekt bili prilikom puštanja u promet. Dijeli se na redovno (ljetno i zimsko) i izvanredno ili pojačano održavanje. Redovno održavanje podrazumijeva aktivnosti koje se poduzimaju na cestama kako bi se osigurao najveći mogući stupanj sigurnosti, odgovarajuća brzina kretanja i udobnost vožnje.

U planskom razdoblju 2001. do 2004. godine planirala su se ulaganja u redovno održavanje državnih, županijskih i lokalnih cesta u iznosu od 4.655 mil. kn što će se dijeliti na 3.450 mil. kn za redovno i 1.205 mil. kn za pojačano održavanje cesta. Stanje spomenutih cesta ocijenjeno je kao izrazito nezadovoljavajuće zbog zapostavljanja djelatnosti održavanja. Da bi cesta mogla zadovoljiti sigurnost, brzinu i udobnost koje diktira suvremeni cestovni promet potrebno je osigurati dovoljna sredstva za održavanje.

Cilj je bio osigurati bolji materijalni položaj, racionalniji ustroj, kvalitetniju kadrovsku ekipiranost i opremljenost najsuvremenijim sredstvima za održavanje. Kako bi se ostvarili postavljeni ciljevi, potrebno je napraviti sljedeće korake:

- a) financirati i organizirati održavanje, modernizaciju i rekonstrukciju postojeće mreže javnih cesta
- b) osigurati postupno povećanje sredstava za djelatnost održavanja
- c) osigurati poboljšanje ustroja održavanja
- d) djelatnost pojačanog održavanja realizirati putem javnog natječaja
- e) djelatnost redovnog održavanja realizirati na osnovi strogo utvrđenih standarda

Cjelokupni ustroj djelatnosti održavanja cesta u ovom planskom razdoblju:

- a) Hrvatska uprava za ceste upravlja i gospodari državnim cestama i vrši funkciju koordinacije razvojnih i planskih aktivnosti za cjelokupnu mrežu cesta u Hrvatskoj
- b) za županijske i lokalne ceste su odgovorne županijske uprave
- c) specijalizirana društva kapitala vrše funkciju održavanja osnovne mreže javnih cesta
- d) trgovačko društvo je odgovorno za upravljanje mrežom autocesta i objekata s naplatom. Država će prenijeti operativne poslovne koncedenta za objekte po osnovi davanja koncesije.

[2]

Tablica 2. Ulaganja u održavanje cesta u razdoblju od 2001. do 2004. godine u mln. kuna

Redni Broj	OPIS	Duljina [km]	Godišnji standard	Godine				Ukupno
				2001.	2002.	2003.	2004.	
I	REDOVNO ODRŽAVANJE	27.616	1.276	800	842	882	926	3.450
1.	Državne ceste	6.930	566	352	370	388	407	1.517
2.	Županijske ceste	10.510	433	272	286	300	315	1.173
3.	Lokalne ceste	10.197	277	176	186	194	204	760
II	IZVANREDNO ODRŽAVANJE	27.616	1.328	144	310	360	391	1.205
1.	Državne ceste	6.930	588	89	252	300	334	975
2.	Županijske ceste	10.510	482	35	38	40	40	153
3.	Lokalne ceste	10.197	258	20	20	20	17	17
	SVEUKUPNO (I + II)		2.604	944	1.152	1.242	1.317	4.655

Izvor [2]

Podaci prema tablici 2. pokazuju da se za redovno održavanje mreže cesta osiguralo svega 6% sredstava utvrđenih standardom. Izvanredno održavanje osigurava se u naredne četiri godine u iznosu od 1.205 milijuna kuna što predstavlja vrlo mali značaj u odnosu na utvrđeni standard. Ubrajajući sredstva za rekonstrukciju, stanje se znatno poboljšava.

3.1.2. Program rekonstrukcija i gradnje javnih cesta

U ovom području ističu se poboljšanja na državnoj cesti broj 1; pravac Karlovac – Plitvice – Gračac – Knin – Sinj te na Jadranskoj turističkoj cesti, podravskoj magistrali, otočke ceste, zapadna obilaznica Osijeka, zapadna vezna cesta u Slavonskom Brodu, obilaznica Bjelovara, cesta Novigrad – Pontoportone, Učka – Kršan te razminiranje mostova na području Istočne Slavonije.

U skladu s rasporedom predviđenim Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske za modernizaciju i rekonstrukciju u razdoblju od 2001. do 2004. godine potrebno je bilo izdvojiti 2.985 milijuna. Ukupni iznos od 2.985 milijuna kuna se dijeli na program gradnje i rekonstrukcije brzih cesta koji odnosi 1.440 milijuna kuna, na program „betterment“, rekonstrukciju i poboljšanja za koji će se odvojiti 1.285 milijuna kuna te na razvojne pripreme od vrtoglavih 260 milijuna kuna. [7]

3.1.3. Program izgradnje i gospodarenja za autoceste s naplatom

Godine 1972. izgrađena prva dionica autoceste na relaciji Zagreb – Karlovac. Prema podatcima autocesta na pravcu Rijeka – Zagreb građena je tako da su izgrađene dionice autoceste od Zagreba do Karlovca, zatim od Orehovice do Kikovice, a poslije 70-tih godina izgrađena je dionica poluautoceste od Kikovice do Oštrovica. 20-tak godina kasnije, nastavljena je gradnja poluautoceste do Gorskog Kotara, odnosno, Kupjaka.

Prema izračunima i statistikama za cjelokupnu izgradnju ove vrste cesta i otvaranje u pravcu srednje Dalmacije planiralo se izgraditi još 750 km što će rezultirati mrežom cesta visoke razine usluga koja će iznositi cca 1.330 km. Ukoliko bi se odlučilo da se nastavi istom dinamikom gradnje, izračunato je da bi za 750 km bilo potrebno 50 godina gradnje. Trudom, dobrom organizacijom i zalaganjem rok bi se mogao smanjiti za deset do petnaest godina gradnje.

Potrebno je istaknuti određene propuste i nepravilnosti prilikom izgradnje cesta. Jedan od problema s kojima se susreće hrvatski cestovni promet je izgradnja dionica i objekata koji nisu usklađeni s prometom. Kao primjer poteškoća kod izbora lokacije objekta navodi se Maslenički most koji uvelike ograničava promet zbog jake bure. Problem je taj što vjetar ne puše poprečno,

nego puše 10-15 stupnjeva u smjeru pružanja mosta, što je otežavajući faktor. Nije bilo mnogo izbora za alternativnu lokaciju gradnje u blizini zbog dometa srpskog topništva i već zacrtane trase autoceste.

Također, česta je neusklađenost cesta s tehničko – tehnološkim i prometnim minimumom što je rezultiralo predugom gradnjom cesta, a nije se mogao naći opravdan razlog. Pojedine dionice i objekti poput brze ceste Buje – Nova Vas nisu se mogle pustiti u promet zbog prethodno neizvršenih priprema i zatvorene financijske konstrukcije.

Kako bi izbjegli dosadašnje negativne posljedice potrebno je usuglasiti razinu ulaganja u ceste po osnovnim namjenama i utvrditi model financiranja za održavanje cesta, modernizaciju i rekonstrukciju postojećih i izgradnju novih objekata i cesta s naplatom. Greške u izgradnji cesta nisu dozvoljene. [8]

Bilo je potrebno razviti i osigurati izgradnju koja će biti prilagođena razvojnim ciljevima. Kako bi bili sigurni da će u potpunosti sve biti po sigurnosnim pravilima i propisima, prije samog početka gradnje potrebno je zatvoriti financijsku konstrukciju, utvrditi točno osigurane izvore sredstava i provjeriti da su izvršene sve sigurnosne pripreme.

Zatim, treba utvrditi optimalan rok i dinamiku gradnje kako bi se izbjegle negativne posljedice blokiranja financijskih sredstava na duži rok i na samom kraju precizno odrediti kvantificirane razvojne faktore za novi promet na dijelovima gdje je potrebno udovoljiti osnovnim zahtjevima za početak izgradnje. Vrlo je bitno znati da se kroz cijelu gradnju treba pridržavati pravila prometne politike koja se nalaze u Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine. [2]

Na temelju ukupnog stanja cestovne infrastrukture i prognozirane prometne potražnje, utvrđeni su sljedeći kriteriji kojima su definirani prioriteti u programu buduće izgradnje cesta i objekata visoke razine usluga:

- a) ostvareni i prognozirani budući promet na dionici i prometnim koridorima
- b) nedovršeno kompletiranje dionice ili objekta
- c) propusna moć postojeće ceste u koridoru
- d) dovršenje kritičnih dionica i objekata na prilazima i velikim gradskim dijelovima
- e) dovršenje dionica i objekata prema kojima se pojedini pravci vežu na prometni sustav – način da se Hrvatska integrira u širi prostor Europe
- f) Inter regionalno povezivanje

g) Usklađenost izgradnje sa standardima ekološke zaštite..

U razdoblju od 2001. do 2004. godine za održavanje i izgradnju autocesta cilj je bio osigurati iz vlastitih izvora iznos od 7.124 milijuna kuna, od čega se financiralo održavanje i poslovanje subjekata odgovornih za gospodarenje cestama u iznosu od 586 milijuna kuna, a 6.538 milijuna kuna za izgradnju autocesta. [2].

3.1.4. Mjere za realizaciju programa

Program gradnje i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine predstavlja dokument i osnovnicu koja se odnosi na pitanja budućeg razvoja i održavanja ukupne mreže javnih cesta. Vlada Republike je donijela odluku da Ona ocjenjuje da su ovakvim programom gradnje autocesta i modelom financiranja stvoreni preduvjeti za ulaz stranog kapitala i brzu realizaciju strateških projekata, a s druge strane za trenutačno aktiviranje građevinske operative.

Također, ocjenjuje da program razvoja cesta predstavlja veliku važnost za cjelokupni razvitak i zahtijeva da svi odgovorni subjekti preuzmu maksimalnu odgovornost u izvršenju i realizaciji samog programa.

Osnovna mreža – državne, županijske i lokalne ceste

Za redovno održavanje ovih vrsta cesta uloženo je ukupno 3.450 milijuna kuna u što se uklapa težnja da se 2007. godine ostvari puni standard održavanja cesta u Hrvatskoj. Zahtijevaju se specijalizirane tvrtke i teritorijalno organizirane jedinice za reakciju u posebnim uvjetima.

Izvanredno održavanje u razdoblju od 2001. do 2004. godine vršilo se putem javnog natječaja i odnijelo je 1.205 milijuna kuna.

Rekonstrukcija i gradnja vršila se pomoću utvrđenog programa i predviđenom dinamikom. Cilj je bio uložiti ukupno 2.985 milijuna ku, od toga na gradnju i rekonstrukciju 1.531 milijuna kuna, za program poboljšanja 1.303 milijuna kuna i za pripreme 150 milijuna kuna. [2]

Četverogodišnji program građenja i održavanja javnih cesta s utvrđenom dinamikom čini osnovicu za izradu godišnjih planova na državnoj i županijskoj razini.

Autoceste, poluautoceste i brze ceste

Prihvaćeni su kriteriji i lista prioriteta te je utvrđena obveza pravne osobe koja prema Zakonu upravlja cestama da jednom godišnje podnose izvješće Vladi RH o programu gradnje.

Prihvaćen program gradnje cesta visoke razine usluga sa sustavom naplate. Program predstavlja osnovicu za organiziranje gradnje i zatvaranja financijske konstrukcije.

Prihvaćen je model financiranja s time da se tijekom 2001. godine ostavlja mogućnost testiranja prilika i upućivanja dopunskih prijedloga Vladi RH na razmatranje.

Prihvatila se ideja da se za gradnju autocesta osiguraju vlastita sredstva u iznosu od 6.538 milijuna kuna od čega je u 2001. godini 536 milijuna kuna donirala Republika Hrvatska. [2]

3.2. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2005. do 2008. godine

3.2.1. Ocjena sadašnjeg stanja cesta

Državne ceste

Hrvatske ceste d.o.o su gospodari državnih cesta s ukupnom dužinom od 6.934 km koja se dijeli na cestovne pravce od 6.812 km, a 122 km čine odvojci i krakovi na križanjima. 98% cestovne mreže čine asfaltni kolnici, dok samo 2% čine makadamski kolnici. Prema statističkim podacima za koje su odgovorne Hrvatske ceste, za 2003. godinu zabilježen je prosječni dnevni promet ili PGDP u iznosu od 3637 vozila/ dan, točnije, prikazan je porast od 5,6% u odnosu na plansko razdoblje od 2001. do 2004. godine. Porast prometa donosi pozitivnu posljedicu, točnije, najbolje je stanje na cestama koje imaju najviše prometa tijekom dana.

Stanje kolnika u ovom razdoblju opisuje se u četiri parametra: udužna ravnost, poprečna ravnost, oštećenje površine ceste i otpor trenju. Prema prikupljenim podacima određeni parametri stanja kolnika prema ravnosti i oštećenosti ukupno stanje kolnika se dijeli na pet kategorija: [3]

- u vrlo dobrom ili dobrom stanju – 28%
- u prihvatljivom stanju – 25%
- u lošem stanju – 23%
- u vrlo lošem stanju – 24%

Županijske i lokalne ceste

Osnovni podatci županijskih i lokalnih cesta:

- Ukupna dužina – 10.604 km županijskih i 10.535 km lokalnih cesta
- 90,86% asfaltni kolnik, 9,14% makadamski kolnici

Županijske uprave nisu kvalitetno i pravilno opremljene za ispitivanje stanja cesta prema parametrima pa se pri ocjenjivanju koristila metoda ocjena od 0 do 5:

0: Kolnik u dobrom stanju

1: Konstrukcija ceste u dobrom stanju, površina kolnika oštećena do 30%

2: Konstrukcija ceste u dobrom stanju, površina kolnika oštećena od 50%

3: Površina kolnika oštećena do 70%

4: Površina kolnika oštećena do 80%

5: Konstrukcija kolnika potpuno oštećena, površina kolnika nosi oštećenje preko 80%

Tablica 3. Procjena stanja za 2005. godinu izražena u postotcima

	Ukupno km	Ocjena	0	1	2	3	4	5
Županijske ceste	10266	u %	17	12	21	28	15	8
Lokalne ceste	8939	u %	18	11	19	26	15	12
UKUPNO	19205	u %	17	11	20	27	15	10

Izvor [3]

Iz dane analize stanja, koja je prikazana u tablici 3., proizlazi da je 48% mreže županijskih i lokalnih cesta ocijenjeno s 0, 1 i 2, dok je 52% mreže tih cesta ocijenjeno s ocjenom 3, 4 i 5. Doda li se ovome činjenicu da se ocjenjivanje odnosi samo na asfaltirane ceste, proizlazi da je oko pola mreže ovih cesta u dobrom, a pola u lošem stanju.

Cjelokupni program građenja odrađen je s oko 130 km novoizgrađenih i 100 km uređenih državnih cesta. U razdoblju od 2005. do 2008. godine investiralo se u državne ceste ukupno 4,6 mlrd. kn od čega je 136 mlrd. kn raspoređeno za projektiranje, 270 mil. kn za izvlaštenje nekretnina, 4,1 mlrd. kn za građenje i 94 mil. kn za nabavu dugotrajne imovine. 2004. godine ostvareno je oko 72% utvrđenog standarda redovnog održavanja za razliku od 2001. godine kad je ostvareno samo 40%. Što se tiče izvanrednog, održavanja u ovom planskom razdoblju ostvareno je 86% dok je u 2001. godini tek 21%. [3]

Svi navedeni podatci prikazani su u tablici 4.

Tablica 4. Pregled planiranih ulaganja u održavanje državnih cesta (2005. - 2008.)

Redni Broj	OPIS	GODINE				UKUPNO [%]	
		2005.	2006.	2007.	2008.		ulaganja
1.	Redovno održavanje	370	390	410	430	1.600	46
2.	Izvanredno održavanje	90	100	110	124	424	12
3.	Betterment	153	303	451	569	1.476	42
	UKUPNO	613	793	971	1.123	3.500	100 %

Izvor [3]

Program betterment kojim je bilo obuhvaćeno 27 dionica ili 414,25 km državnih cesta pridonio je poboljšanju kvalitete već postojeće mreže državnih cesta. U ovom planskom razdoblju vrijednost investicije od 1.476 mil. Kn čini 42% ukupnog ulaganja u održavanje. Financijska sredstva za program prikupljena su dijelom iz kredita Europske investicijske banke i dijelom iz vlastitih sredstava Hrvatskih cesta d.o.o.

3.2.2. Sufinanciranje županijskih i lokalnih cesta

U planskom razdoblju od 2005. do 2008. godine izdvojilo se oko 960 mil. kuna dok je u prethodnom razdoblju od planiranih 4.099 mil. kn za ulaganje uloženo 3.990 mil. kn ili 97% za županijske i lokalne ceste. Kriteriji za raspored planiranih sredstava po županijskim upravama su:

- ujednačavanje minimalnog standarda održavanja
- prometna opterećenost
- postizanje potrebnog stupnja moderniziranosti županijskih i lokalnih cesta
- Ukupno je na godišnjoj razini predviđeno 240 mil. kn a interventna sredstva bi bila raspoređena prema nalogima resornog ministra.

Dana 30. lipnja 2005. dovršene su i puštene u promet dionice autocesta duljine 48 km (Bosiljevo – Split i Rupa – Rijeka). U prethodnom razdoblju pušteno je u promet 257 km autocesta, dok se preostalih 209 km dovršilo u promatranom razdoblju. Uloženo je 11.228.820.00 kn, za otkup zemljišta 300.000.000 kn i za projektiranje oko 600.000.000. kn.

Na kraju 2004. godine Hrvatske ceste su gospodarile čak s 666 km autocesta, a planiralo se do kraja programa izgraditi 925 km autocesta. Hrvatske ceste izvode radove redovnog održavanja jer su za tu funkciju potpuno osposobljene. Za redovno održavanje cesta planirano je utrošiti ukupnih 999.600.000 kn. U razdoblju od 2005. do 2008. godine cilj je bio uspostaviti kvalitetniji sustav monitoringa nad postojećom mrežom autocesta kako bi se prikupili potrebni podatci i osigurala podloga za analizu trenutnog stanja. Samim time, moći će se lakše planirati i pripremati daljnji radovi izvanrednog održavanja. [3]

Također, planirala se obnova kolničke konstrukcije, prometne signalizacije, pratećih uslužnih objekata te zelenih površina u svrhu poboljšanja uvjeta na cestama i očuvanja okoliša. Završetkom sanacije 2005. godine autoceste Zagreb – Županja na svim dionicama autoceste izvanredno održavanje neće biti potrebno sljedećih 12-15 godina.

Novim programom za radove izvanrednog održavanja planirano je uložiti ukupno 795.011.000 kn. Što se tiče kreditnih sredstava u razdoblju od 2005. do 2008. godine planirano je iskoristiti 1,3 mlrd već ugovorenih kredita te 7,4 mlrd novih kredita.

Koncesijskim ugovorom „Bina Istre d.o.o.“ realizacija autoceste se podijelila u dvije faze gdje se u prvoj fazi grade poluautoceste i izvodi se dio radova iz druge faze. Do tad je izgrađeno 92 km poluautocesta, a planiralo se u svibnju 2005. godine pustiti u promet poluautocestu na zapadnom kraku koja je duga 42 km, dionice Medaki – Višnjan – Nova Vas – Buje – Umag.

3.3. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. godine

Program za razdoblje od 2009. do 2012. godine donio je listu prioriteta za završetak gradnje na autocestama A1, A5 i A11 koji su započeti u prethodnim razdobljima te izgradnji tunela Sv. Rok i Mala Kapela uz održavanje i očuvanja autocestovne mreže. Hrvatske autoceste d.o.o. realizirale su ukupne investicije za izgradnju autocesta u iznosu od 5,885 milijardi kuna, zadužile se 18,354 mlrd kn uz državna jamstva.

U razdoblju od 2009. – 2012. godine planirali su se radovi na pravcima autocesta i dionicama, kako slijedi:

- A1 Bosiljevo – Sv. Rok – Split
- A1 Split – Ploče – Dubrovnik
- Zagreb – Macelj
- Bregana – Zagreb – Lipovac
- Zagreb – Goričan
- A5 Beli Manastir – Osijek – Granica BIH
- A7 Rupa – Rijeka – Žuta Lokva
- A8 i A9 Istarski Ipsilon
- A 10 Granica BIH – Metković
- A11 Zagreb – Sisak
- A12 Čvor Vrbovec 2 – Križevci – Koprivnica – Granica R. Mađarske
- A13 Čvor Vrbovec 2 – Bjelovar – Virovitica – Granica R. Mađarske
- Spojna cesta CP Karamatići – Luka Ploče
- Spojna cesta Zagvozd – Baška voda
- Nova obilaznica Zagreba.

Spojna cesta CP Karamatići – Luka Ploče na duljini od 8 km je bila u prometu, dok se ostatak pustio tek nakon 2012. godine. Točnije, u ovom planskom razdoblju se pustilo u promet 63 km novih dionica autoceste.

3.3.1. Održavanje autocesta

Radovima redovnog održavanja mora se omogućiti sigurno odvijanje prometa, zaštita okoliša, smanjenje troškova korištenja autocesta te njihova zaštita. Za ovo plansko razdoblje planiralo se uložiti 505.483 milijuna kuna za redovno održavanje 878 km autocesta. Izvanredno održavanje se odnosi na saniranje ključnih problema nastalih tijekom eksploatacije izgrađenih dionica autocesta. [4]

Tablica 5. Održavanje autocesta u razdoblju između 2009. - 2012. godine u mil kn

Red. Broj	Opis	Ukupno	Godina			
			2009.	2010.	2011.	2012.
I	GRAĐENJE	5.885.111	3.572.423	1.112.015	808.500	392.173
II	Izvanredno održavanje	902.500	205.000	217.500	230.000	250.000
III	Ukupna investicijska ulaganja u autoceste (I + II)	6.787.611	3.777.423	1.329.515	1.038.500	642.173
IV	Upravljanje i redovno održavanje (1. + 2.)	3.224.860	767.985	778.873	821.707	856.295
1.	Redovno održavanje	505.483	121.241	121.242	129.000	134.000
2.	Upravljanje	2.719.377	646.744	657.631	692.707	722.295
	UKUPNO (III + IV)	10.012.471	4.545.408	2.108.388	1.860.207	1.498.468

Izvor [4]

Prema tablici 5. bilo je planirano uložiti 902.500 milijuna kuna za obnovu i rekonstrukciju kolničke konstrukcije, pripadajućih objekata i prometne signalizacije. Ostatak novaca uložio se u građenje (5.885.111 mil. kn) te u upravljanje koje odnosi 2.719. 377 mil. kn.

Tablica 6. Planirana ulaganja na autocesti Zagreb – Rijeka od 2009. – 2012. godine u kn

Red. Broj	Opis	Ukupno	Godina			
			2009.	2010.	2011.	2012.
I.	RIJEKA – ZAGREB	367.200	140.200	23.500	40.500	163.000
1.1.	Dionica Bosiljevo-Karlovac: čvor Novigrad s pristupnim cestama do Netretića i Lišnice	182.500	11.000	12.000	29.000	130.500
1.2.	Dionica Karlovac – Zagreb, dodatna traka za ENC	119.700	119.700	0	0	0
1.3.	Dionica Karlovac – Zagreb, čvor Donja Zdenčina	65.000	9.500	11.500	11.500	32.500
II.	RIJEKA – RUPA	676.885	676.885	0	0	0
2.1.	Zaobilaznica Rijeke, dionica Orehovica – Diračje	676.885	676.885	0	0	0
UKUPNO		1.044.085	817.085	23.500	40.500	163.000

Izvor [4]

Tablica 6. prikazuje ukupno ulaganje u dvije dionice autocesta Rijeka – Zagreb u koju se planiralo uložiti 367.200 kn te Rijeka – Rupa sa ulaganjima od 676.885 kn. Prosječni troškovi financiranja građenja predviđali su se na 1.044.085 mil. kuna. Što se tiče autoceste Rijeka – Zagreb planiralo se u ovom planskom razdoblju pustiti ukupnih 21,70 km u promet od kojih najviše u 2012. godini (15,70 km).

U 2009. je planirano puštanje u promet dionice autoceste Rijeka – Rupa duljine 8,85 km. Uz ukupna investicijska ulaganja u autocestu Rijeka – Zagreb koja iznose 1.154.951 mil. kuna, na izvanredno i redovno održavanje odvojilo se 529.111 mil. kuna, dok za upravljanje ostaje 1.008.400 mil. kuna. [4]

Tablica 7. Radovi faze 2A po dionicama u milijunima kuna

Red. Broj	Dionica	Ukupno	Godina			
			2009.	2010.	2011.	2012.
1.	Kanfanar – Pula (2A – 1)	500.320	230.916	189.493	77.325	2.586
2.	Kanfanar – Buje (2A – 2)	881.211	347.585	455.025	76.340	2.261
3.	Kanfanar – Rogovići D200 Kaštel i Plovanija (2A – 3)	705.614	183.873	320.051	198.657	3.033
4.	Matulji – Učka (2A – 4)	29.632	0	10.584	19.048	0
5.	Pula-Pomer (2A – 5)	225.168	67.947	151.570	5.651	0
	UKUPNO	2.341.945	830.321	1.126.723	377.021	7.880

Izvor [4]

Krajem 2008. godine započela je faza građenja Istarskog Ipsilona s ukupnim troškovima građenja od 2.341.945 mil. kuna. U razdoblju između 2009 – 2012. godine pušteno je u promet ukupnih 111,3 km od kojih se skoro polovica odnosi na dionicu Kanfanar – Buje s ukupnih 41,0 km. Ukupna investicijska ulaganja Bine Istre d. d procjenjuju se na 2.422.758 mil. kuna u naredne četiri godine, od čega 80.813 mil. kn odlazi na izvanredno održavanje i 182.398 mil. kuna na upravljanje i redovno održavanje. Podaci su prikazani u tablici 7. [4]

Autocesta Zagreb – Macelj d.o.o.

U planskom razdoblju između 2009. i 2012. godine za građenje se izdvojilo 0 kuna. Na izvanredno održavanje uložilo se 73.109 mil. kuna što predstavlja ukupna investicijska ulaganja. Uz ukupna investicijska sredstva, odvojilo se za upravljanje i redovno održavanje ukupno 253.302 mil. kuna. Ukupni troškovi investicija i upravljanja i redovnog održavanja iznose 326.411 mil. kuna.

3.3.2. Županijske i lokalne ceste

Tablica 8. Održavanje županijskih i lokalnih cesta u milijunima kuna

Red. broj	OPIS	Program	GODINA			
			2009.	2010.	2011.	2012.
1.	Održavanje	3.273.158	761.990	794.643	845.235	871.290
1.1.	Redovno održavanje	1.937.350	462.550	479.250	491.000	504.550
1.2.	Izvanredno održavanje	1.335.808	299.440	315.393	354.235	366.740
3.	Investicije	769.985	220.385	168.250	187.720	193.630
4.	Upravljanje	712.991	185.206	180.165	170.860	176.760
	UKUPNO 1+3+4	4.756.134	1.167.581	1.143.058	1.203.815	1.241.680

Izvor [4]

Županijske uprave za ceste gospodarile su s ukupno 21.070.9 km županijskih i lokalnih cesta čiji će razvoj s iznosom od 960 mil. kuna sufinancirati Hrvatske ceste d.o.o. Program građenja i održavanja u operativnom smislu provodi dvadeset županijskih uprava za ceste temeljem planova na godišnjoj razini. Tablica 8. prikazuje ukupna investicijska ulaganja koja se odnose na redovno i izvanredno održavanje te upravljanje cestovnom mrežom.

3.3.3. Zaključak planskog razdoblja

Kako bi se određeni projekti mogli sufinancirati putem kohezijskih fondova Europske Unije bilo je potrebno zakone potpuno uskladiti s odgovarajućom europskom regulativom. Tijekom prethodna dva četverogodišnja programa glavni problem je bio nedostatak kamenog materijala koji je potreban za izgradnju autocesta i državnih cesta. Vlada Republike Hrvatske je na osnovu toga obvezala Hrvatske vode da Hrvatskim autocestama i cestama osiguraju kameni materijal u potrebnim količinama.

3.4. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine

U Republici Hrvatskoj je u javne ceste razvrstano ukupno 26.963,90 km cesta (stanje: lipanj 2013. godine, Narodne novine, broj 66/2013) i to:

- 1.413,10 km autocesta,
- 6.867,70 km državnih cesta,
- 9.703,40 km županijskih cesta i
- 8.979,70 km lokalnih cesta.

Tablica 9. Realizacija programa u razdoblju od 2009. do 2012. godine u milijardama kuna

Rbr	Opis	Plan	Realizacija	Postotak
I.	AUTOCESTE			
1.	Izgradnja	9.271.141	11.253.441	121,38
2.	Investicijsko održavanje (izvanredno, rekonstrukcija)	1.167.288	632.517	54,19
	UKUPNO INVESTICIJSKO ULAGANJE – Autoceste	10.438.429	11.885.958	113,87
3.	Redovno održavanje	1.276.102	897.585	70,34
	SVEUKUPNO AUTOCESTE	11.714.531	12.783.543	109,13
II.	DRŽAVNE CESTE			
1.	Izgradnja	3.387.650	3.560.167	105,09
2.	Investicijsko održavanje (izvanredno, rekonstrukcija)	1.677.920	1.501.485	89,48
	UKUPNO INVESTICIJSKO ULAGANJE – Državne ceste	5.065.570	5.061.652	99,92
3.	Redovno održavanje	1.200.000	1.418.866	118,24
	SVE UKUPNO DRŽAVNE CESTE	6.265.570	6.480.518	103,43
III.	ŽUPANIJSKE I LOKALNE CESTE			
1.	Izgradnja	769.985	141.093	18,32
2.	Investicijsko održavanje (izvanredno, rekonstrukcija)	1.335.808	1.529.132	114,47
	UKUPNO INVESTICIJSKO ULAGANJE – Županijske i lokalne ceste	2.105.793	1.670.225	79,32
3.	Redovno održavanje	1.937.350	2.134.842	110,19
	SVE UKUPNO ŽUPANIJSKE I LOKALNE CESTE	4.043.143	3.805.066	94,11
	UKUPNO INVESTICIJSKO ULAGANJE U JAVNE CESTE	17.609.792	18.617.834	105,72
	SVE UKUPNO JAVNE CESTE	22.023.244	23.069.127	104,75

Izvor [5]

Prema statističkim podacima u tablici 9. u razdoblju od 2009. do 2012. godine planirana su ulaganja od 22,023.244 mlrd kn koja su ostvarena u iznosu od 23.069.127 ili prema izračunima 4,75 više nego što je planirano. Podaci u tablici 9.

Ukupno je za obnovu i poboljšanja cestovne mreže za plansko razdoblje 2013. – 2016. predviđeno 5,42 milijardi kuna, u prosjeku 1,35 milijardi kuna godišnje. U ovom planskom razdoblju modernizacija i nove tehnologije dali su mogućnost prikupljanja dodatnih podataka kako bi se organizacija efikasnije izvela, smanjili troškovi te zaštitio okoliš. Također, planiralo se uspostaviti jedinstveni centar za održavanje i kontrolu prometa koji bi imao u prosjeku dežurstvo od 24 h. Analogni repetitori zamijenili bi se modernijom Digital Mobile Radio (DMR) koja bi omogućila veću kvalitetu zvuka, konzistentnije pokrivanje signalom, prijenos podataka, kriptografsku zaštitu, razmjenu tekstualnih poruka te satelitsko praćenje radijskih postaja. [5]

Povezivanjem sustava na MUPNet Tetra sustav ostvarila se bolja povezanost važnih službi na cestama. Na autocestama Hrvatskih autocesta d.o.o. i Autoceste Rijeka-Zagreb d. d. u 2012. godini elektronička naplata cestarine sudjeluje s 30% u ukupnoj naplati cestarine, a u 2013. godini s 35%. U svrhu toga Vlada Republike Hrvatske je na prijedlog Ministarstva utvrdila određene mjere kako bi se povećala upotreba elektroničkih sustava za naplatu cestarine te kako bi naplata cestarine dosegla barem 50% ukupne naplate cestarine. U razdoblju od 2013. do 2016. godine plan je bio uložiti iznos od 23.102.603 mlrd kn, od čega se 8.721.759 mlrd kn odnosi na investicijska ulaganja u autoceste, 10.864.757 mlrd kn na državne ceste te 3.516.088 na županijske i lokalne javne ceste.

3.4.1. Izgradnja autocesta

Ukupna uložena financijska sredstva za autoceste iznose 6.896.761 mlrd. kuna. Prema planiranim ciljevima uz predviđenu izgradnju ulaza u Luku Ploče cilj je na autocesti A1 do kraja 2013. godine dovršiti ostatak dionice Vrgorac – Ploče do cestarinskog prolaza Karamatići. A10 Granica BIH – Metković – čvor Ploče planira se završiti krajem 2013. godine te spoj na Zagvozd – Baška voda s tunelom Sv. Ilijom do sredine 2013. godine. A3 pravac Bregana – Zagreb – Lipovac donosi izgradnju i opremanje II.faze na čvoru Kosnica.

Osim radova na cestarskom prolazu Zagreb planirali su se dovršiti radovi u razdoblju od godinu dana (2013 – 2014) na dionici Ivanja Reka – Ježevo, poddionici Ivanja Reka – Rugvica te na dionici Ivanja Reka – Velika Kopanica gdje je planirala izgradnja čvora Lipovljani. Na Vc koridoru granica Republike Mađarske – Osijek – granica BIH cilj je bio izvesti radove na dionici Sredanci – granica BIH uz most na rijeci Savi, kao i na dionici Osijek – Beli Manastir u dvije faze pri čemu se u prvoj fazi gradio dio autoceste Čeminac – Osijek koja je planirana pustiti u promet krajem ovog planskog razdoblja.

Na autocesti A11 cilj je bio dovršiti gradnju dionica Jakuševac – Velika Gorica (jug) i poddionice Buševac – Lekenik. Spajanje čvora Jakuševac s autocestom Bregana – Lipovac (Zagrebačka obilaznica) imat će veliki utjecaj na odvijanje prometa na postojećoj cestovnoj mreži. Kako bi se osigurao što kvalitetniji ulaz u Zagreb cilj je bio premostiti Ranžirni kolodvor Zagreb preko čvora Jakuševac sa spojem na Sarajevsku ulicu. U razdoblju od 2013. do 2016. godine, sukladno Programu, Hrvatske autoceste d.o.o su izgradile i pustile u promet 57 km novih dionica autocesta i 30 km brzih cesta u vrijednosti od 6,9 milijardi kuna. [5]

3.4.2. Izgradnja državnih cesta

U ovom planskom razdoblju planirana su se ulaganja u državne ceste u iznosu od 5,93 milijardi kuna i to za poboljšanje i obnovu 3,19 milijardi kuna te za redovno održavanje 1,74 milijardi kuna. Što se tiče programa Betterment planiralo se u razdoblju jedne godine, odnosno od 2013. – 2014. godine nastaviti radove na 19 dionica te završiti radove na preostalim 224,3 km. Također, nastavila se gradnja započeta u prethodnom četverogodišnjem programu.

- završetak izgradnje dionice Majdan Jamani – Klis duljine 4,5 km (do kraja 2014. godine)
- D1 Solin – Klis – Sinj
- Sveti Kuzam – Križišće duljine 10,5 km
- Splitske obilaznice Plano – Kaštel Stari duljine 4,25 km
- tunel Omiš duljine 2,82 km
- II. faza zaobilaznice Velike Gorice duljine 5,3 km i južna obilaznica Osijeka – 10,8 km
- nastavak izgradnje brze ceste Popovec – Marija Bistrica –Zabok sa spojem na Breznički hum te dionica Kaštel Stari – Kaštel Gomilica

- planirao se početak gradnje Podravske brze ceste (dionica Virovitica – Suhopolje duljine 9,1 km), spojne ceste Zabok – Krapina i državne ceste Zaprešić – Prigorje Brdovečko. Također, cilj je bio početi gradnju II. faze obilaznice Donjeg Miholjca, istočne obilaznice Vinkovaca i Nove Gradiške.
- uz pomoć financijske pomoći Europske Unije planirao se početi graditi D403 u sklopu projekta Rijeka Gateway, most preko rijeke Save u drugoj polovici 2015. god i dionice Okučani – Stara Gradiška, dionice Stobreč – Omiškog dijela obilaznice Splita te spajanje odvojenog teritorija Hrvatske kao unutar projekta „Projekt jug Hrvatske“ i mosta Kopno – Čiovo s okolnim cestama.
- Dubrovnik – Čilipi (za brzu cestu Dubrovnik – Čilipi – Debeli Brijeg izrađena je studija o utjecaju na okoliš dok je za dionicu Plat – čvor Čilipi u tijeku ishođenje lokacijske I građevinske dozvole te projektne dokumentacije).

3.4.3. Županijske i lokalne ceste

Županijske uprave za ceste i Grad Zagreb upravljaju i gospodare u ukupnoj duljini sa 9.703,40 km županijskih i 8.979,70 km lokalnih cesta. U ovom planskom razdoblju planiralo se izgraditi novih 131,72 km županijskih i lokalnih cesta.

Tablica 10. Pregled ulaganja u županijske i lokalne ceste u milijardama kuna

ŽUPANIJSKE I LOKALNE CESTE		Plan	2013.	2014.	2015.	2016.
1.	Izgradnja	125.680	31.805	28.675	31.000	34.200
2.	Poboljšanje i obnova	1.435.299	329.642	334.560	377.363	393.734
	UKUPNO INVESTICIJSKO ULAGANJE – Žup. i lok. ceste	1.560.979	361.447	363.235	408.363	427.934
3.	Redovno održavanje	1.955.108	471.442	466.583	506.492	510.592
	SVE UKUPNO ŽUPANIJSKE I LOKALNE CESTE	3.516.088	832.889	829.818	914.855	938.526

Izvor [5]

Prema statističkim podacima i zacrtanim ciljevima planiralo se u županijske i lokalne ceste uložiti ukupno 3.516.088 mrld kuna od čega se 1.955.108 ili 55,61% mrld. kuna uložilo u redovno održavanje. U izgradnju, poboljšanje i obnovu uloženo je 127.115.299 mrld. kuna. Prema tablici 10. se vidi da je povećan udio redovnog održavanja – 55,61% u odnosu na prethodno razdoblje koje je odnijelo 47,91%. Također, to se dogodilo i s izvanrednim održavanjem koje povećalo sa 33,04% na 40,82%.

Razvitak županijskih i lokalnih cesta treba uskladiti prema određenim obilježjima:

- Područja pogođena ratom gdje je karakterizirana poduzetnička neaktivnost, gubitak tradicionalnih tržišta, depopulacija, spori povratak stanovništva, prometna izoliranost ili nedovoljna starosna struktura stanovništva.
- Potreba za ravnotežom ili balansom održivog razvoja otoka pri čemu je cilj uzeti u obzir prirodnu i kulturnu baštinu s dobrim razvojnim potencijalom koji određuje pristup prometnoj politici otoka.
- Pograničnim područjima treba osigurati cestovnu mrežu koja može opsluživati unutarnje kapacitete. Cilj je da lokalni stanovnici mogu s obje strane granice zajednički prepoznati i razviti projekte za društveni i gospodarski život područja.
- Kvalitetno prometno i prostorno integriranje industrijskih zona i zona malog i srednjeg poduzetništva.

4. AKTUALNI PROGRAM GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA

Dana 11. svibnja 2017. Vlada Republike Hrvatske usvojila je Program građenja i održavanja javnih cesta za plansko razdoblje od 2017. do 2020. godine. Cilj programa je poboljšati cjelokupnu kvalitetu održavanja postojeće cestovne mreže te izgraditi nove prometnice sukladno utvrđenim kriterijima za prioritetna ulaganja. [6]

Tijekom cijelog programa planira se uložiti 17 milijardi kuna za izgradnju, rekonstrukciju, obnovu i održavanja svih postojećih javnih cesta u Republici Hrvatskoj. Najveći udio iznosa odnosi se na državne ceste – 55,18% ili 9,38 milijardi kuna od čega se 5,71 milijarda kuna odnosi na samu izgradnju državnih cesta, 28,05% na autoceste, a svega 16,76% odnosno 2,834 milijarde kuna na županijske i lokalne ceste.

Osim početnih troškova, planira se uložiti 1,029 milijardi kuna u redovno održavanje, 1,190 milijardi kuna u poboljšanje i obnovu radi veće sigurnosti i udobnosti vožnje na cestama te u izgradnju 2,551 milijardi kuna čime bi se postigla bolja prometna povezanost. Financijska sredstva Europske unije odigrat će veliku ulogu u izgradnji novih dionica s udjelom od 80% iznosa investicije potrebne za izgradnju dok će se već postojeća cestovna mreža financirati iz dobivenih trošarina za gorivo. [6]

Svi navedeni čimbenici trebaju osigurati visoku razinu cestovnog prometa i veću multimodalnosti hrvatskog prometnog sustava. Osim toga, cestovna mreža će se dalje integrirati s europskim prometnim tokovima te će se povećati ekonomičnost sustava upravljanja javnim cestama. Dana 24. 05. 2018. godine Vlada Republike Hrvatske je odlučila dati suglasnost društvu Hrvatske ceste d.o.o. na Plan građenja i održavanja autocesta za 2018. godinu kojim su predviđena sredstva za izvanredno i redovno održavanje cesta u iznosu od 638.788.246 kuna od čega 228.726.000 kuna otpada na izgradnju autocesta.

Glavnina radova usmjerena je na poslove opremanja autoceste A5 na poddionici čvor Osijek – most Drava, završetak i opremanja državne ceste DC12 na dionici čvor Vrbovec 2 – Farkaševac, izgradnju zidova koji imaju svrhu zaštite od buke na A3, završetak radova na čvoru Lipovljani, rekonstrukciju spoja autoceste A4 Zagreb – Goričan u sklopu s graničnim prijelazom Goričan te na radove obnove postojećeg sustava naplate cestarina. Najambiciozniji dio ovog projekta je izgradnja Pelješkog mosta, a nositelj projekta društvo Hrvatske ceste.

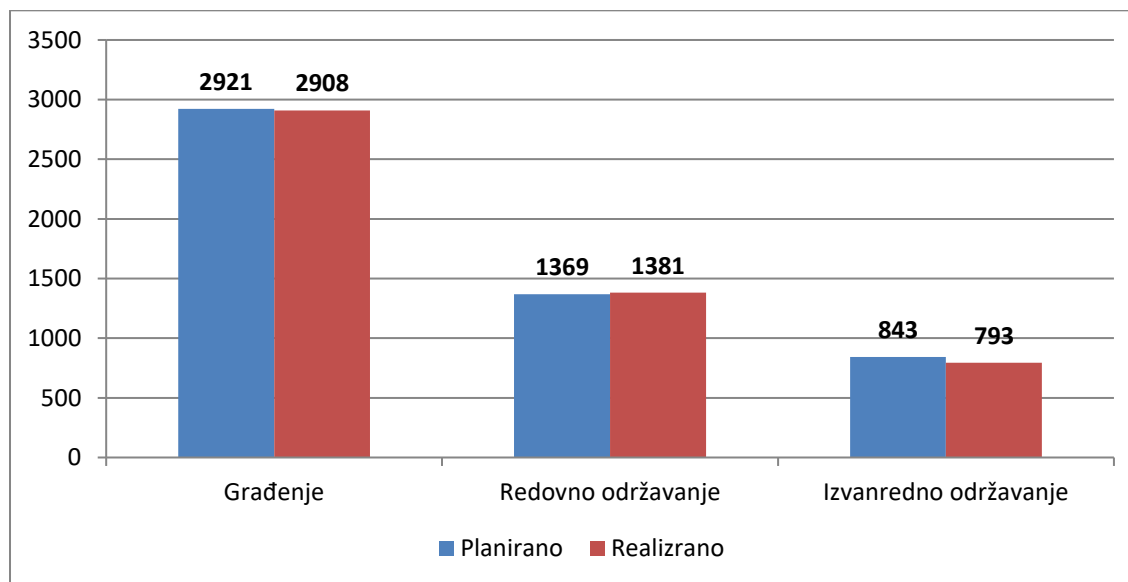
5. ANALIZA PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA CESTA OD 2001. GODINE

Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine za razdoblje od 2001. - 2004. godine utvrđena je stopa godišnjeg izdvajanja od 5% BDP za razvitak svih vidova prometa, od čega na izdatke cestovne infrastrukture otpada 40% ili 2% BDP.

Ostvarena vrijednost bruto domaćeg proizvoda (BDP) u 2000. godini u iznosu od 157,0 milijardi kuna, čini osnovicu za daljnja ulaganja u javne ceste u naredne četiri godine. Ulaganja u javne ceste na ukupnoj razini od dva posto BDP u 2000. godini iznosila su 3,14 milijarde kuna, što bi po naprijed utvrđenoj strukturi bilo [2]:

- za održavanje postojeće mreže cesta 46% (1,44 mlrd kn)
- za modernizaciju i rekonstrukciju postojeće mreže cesta 15% (0,48 mlrd kn)
- za izgradnju novih cesta visoke razine usluga 39% (1,22 mlrd kn).

U planskom razdoblju od 2001. do 2004. godine predviđalo se uložiti u redovno održavanje mreže državnih, županijskih i lokalnih cesta 1.369 mln kn, u izvanredno održavanje (program betterment, obnova objekata i pojačano održavanje županijskih i lokalnih cesta) 843 mln kuna, dakle ukupno u održavanje 2.212 mln kn.



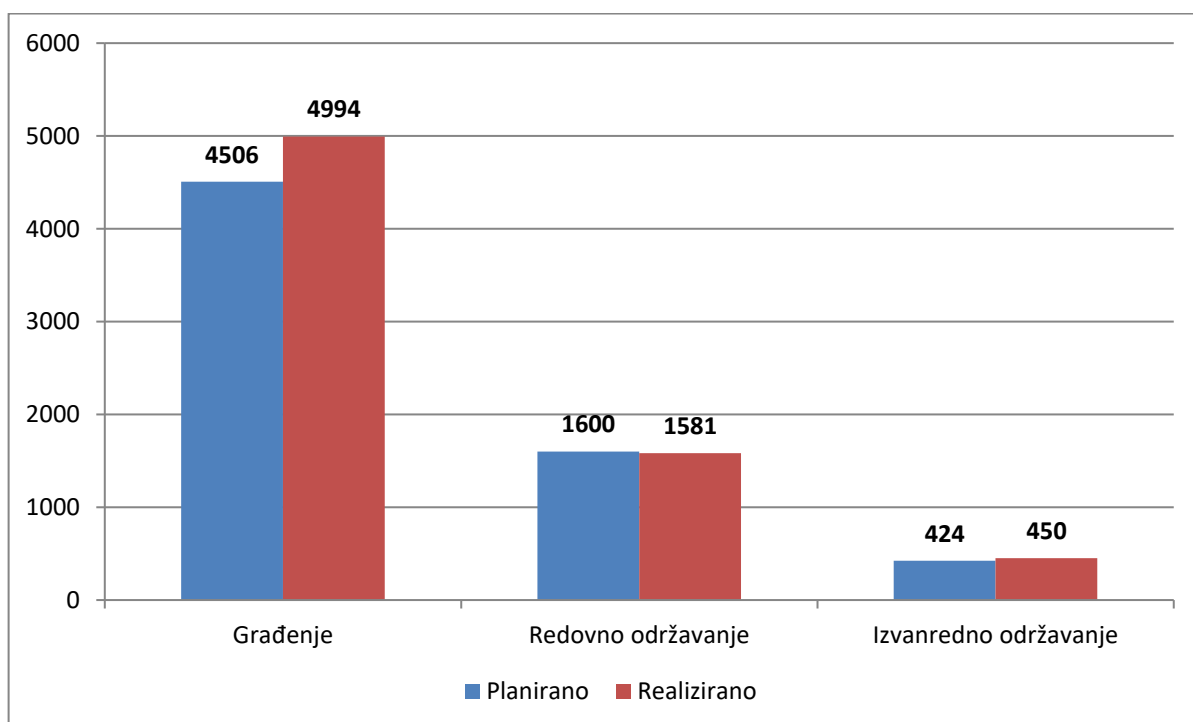
Grafikon 1. Plan i realizacija građenja i održavanja državnih, županijskih i lokalnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine u mlrd kuna

Prema grafikonu 1. realizacija na kraju razdoblja je 101% što znači da je redovno održavanje bilo izvršeno više od planiranog dok je kod izvanrednog održavanja situacija nešto drugačija te je realizirano 94% od planiranog (planirano 843 mln kn, a izvršeno je u vrijednosti 793 mln kn).

U planskom razdoblju od 2005. do 2008. godine investiralo se ukupno u državne ceste 4,6 mlrd kn, ili 46,5%, od čega [3]:

- u projektiranje 136 mln kn,
- za izvlaštenje nekretnina 270 mln kn,
- za građenje 4,1 mlrd kn, i
- za nabavu ostale dugotrajne imovine (izgradnja PUO-a, ostalih objekata, nabava opreme, informatički projekti i dr.) 94 mln kn.

U planskom razdoblju od 2005. do 2008. godine predviđalo se uložiti u redovno održavanje 1.600 mln kn, a u izvanredno održavanje 424 mln kuna, dakle ukupno u održavanje 2.024 mln kn.

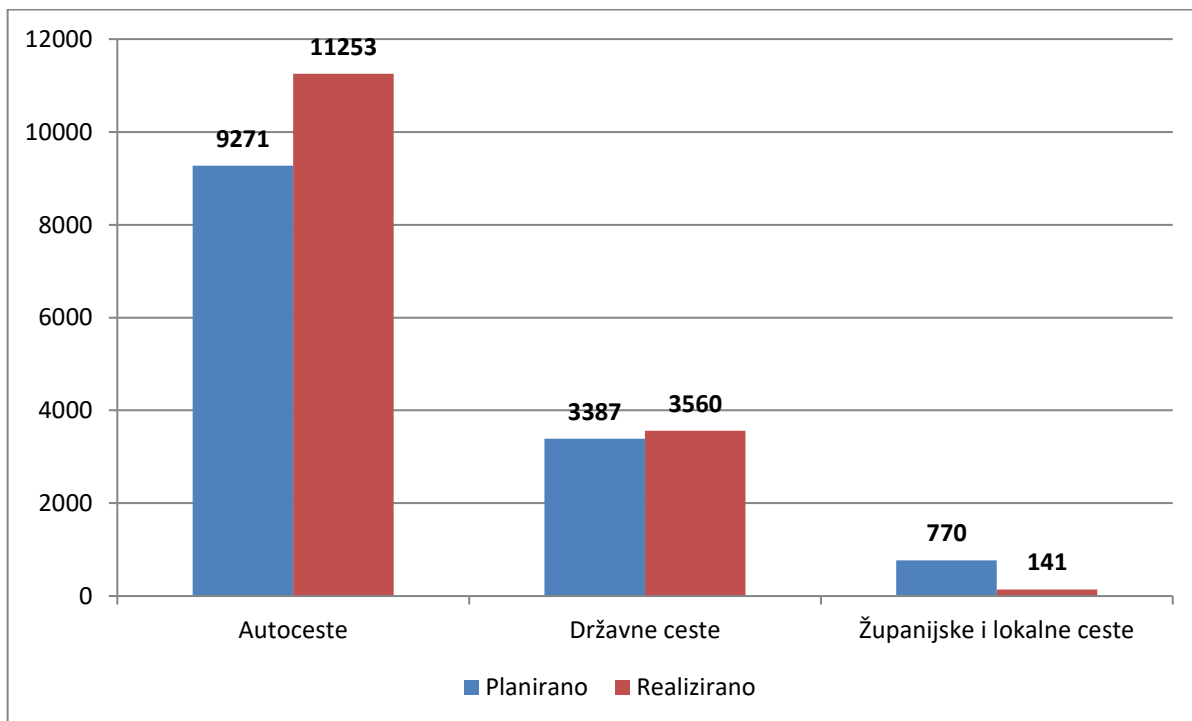


Grafikon 2. Plan i realizacija građenja i održavanja državnih, županijskih i lokalnih cesta za razdoblje od 2005. do 2008. godine

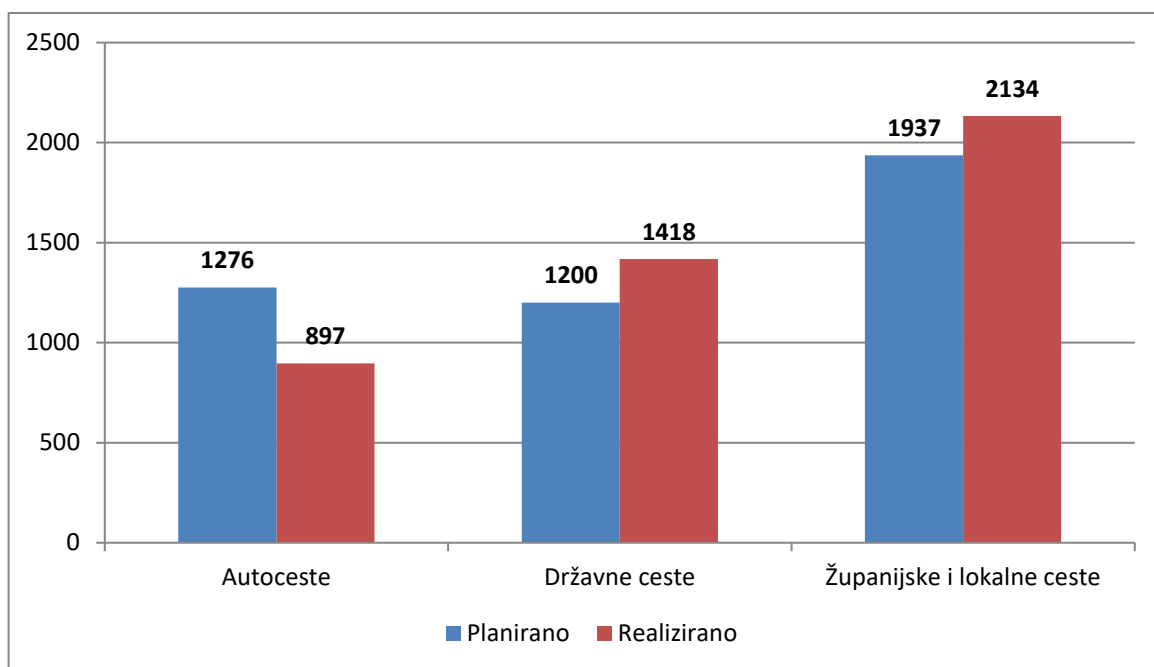
Prema grafikonu 2. realizacija za građenje na kraju razdoblja je iznosila 4.994 mlrd kn, za redovno održavanje je iznosila 1.581 mlrd kn, a dok je za izvanredno održavanje nadmašilo planirano za gotovo 26 mlrd kn.

Prema prikupljenim podacima o stanju mreže državnih cesta i raspoložuci s podacima o mogućim ulaganjima u održavanje i rekonstrukciju cesta u razdoblju od 2005. do 2008. godine, očito je da dozvoljena sredstva neće biti dostatna za postizanje željenog rezultata vezano uz kvalitetu stanja cesta, ali će voditi ka zaustavljanju dugogodišnjeg trenda pogoršanja stanja državnih cesta te ka povećanju razine sigurnosti i udobnosti vožnje, smanjenju budućih potreba za većim ulaganjima, a samim tim vodit će i k pozitivnim kretanjima u gospodarstvu kao jednom od ciljeva Strategije. [4]

Nakon dva četverogodišnja razdoblja ubrzane i intenzivne izgradnje autocesta u Republici Hrvatskoj, od 2009. do 2012. godine u ograničenim okvirima financiranja prioriteta su dani završetku izgradnje dionica započetih u prethodnim razdobljima na autocestama A1, A5 i A11, izgradnji drugih cijevi tunela Sveti Rok i Mala Kapela i punog profila autoceste na Istarskom ipsilonu, te održavanju i očuvanju izgrađene autocestovne mreže uz podizanje kvalitete i osiguravanja novih pratećih uslužnih sadržaja.



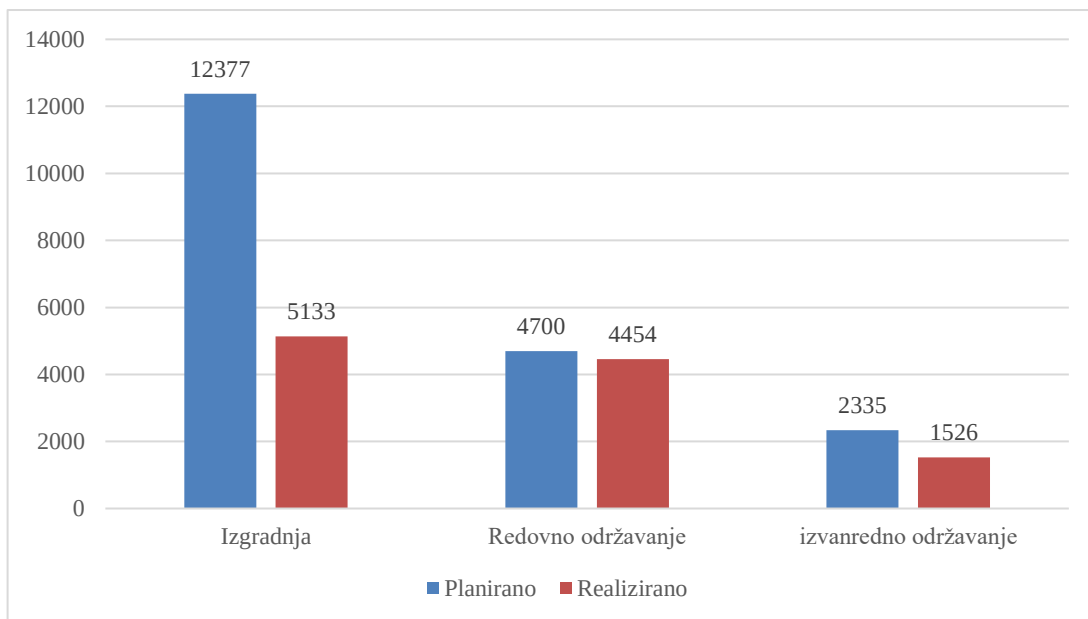
Grafikon 3. Plan i realizacija građenja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. godine u mlrd kuna



Grafikon 4. Plan i realizacija redovnog održavanja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. godine u mlrd. kuna

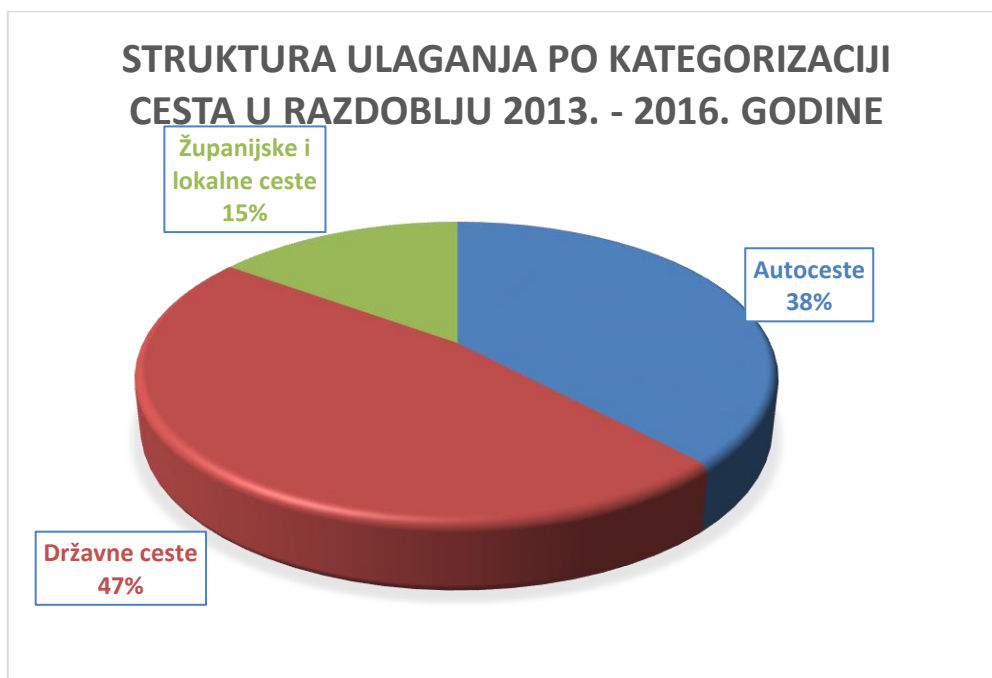
Prema grafikonu 3. planirana građenja javnih cesta iznosila su 13.428 mld kn, ostvarena su u iznosu 14. 954 mld kn.

Prema grafikonu 4. u razdoblju od 2009. do 2012. godine za redovno održavanje javnih cesta planirano je utrošiti ukupno 4. 413 mld kuna, dok je realizirano 4. 449 mld kn.



Grafikon 5. Plan i realizacija Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine u mlrd kuna

Prema grafikonu 5. u razdoblju od 2013. do 2016. godine planirana su ulaganja u javne ceste u iznosu od 19.412 milijarda kuna (izgradnja, rekonstrukcija, obnova i održavanje cesta), od toga je realizirano 11.113 milijarda kuna. Od ukupno planiranog iznosa 38% se odnosi na ulaganja u autoceste, 47% na ulaganja u državne ceste, a 15% su ulaganja u županijske i lokalne ceste što je vidljivo iz grafikona 6.



Grafikon 6. Struktura ulaganja po kategorizaciji cesta u razdoblju 2013. - 2016. godine

ZAKLJUČAK

Hrvatska je od svog osamostaljenja, a posebno u posljednjih desetak godina na području razvoja cestovne infrastrukture ostvarila velike napretke. Mreža cesta, posebno autocesta dovedena je na zavidnu razinu, može stati uz sam bok najrazvijenijim zemljama Europe. Time je omogućila brži razvitak privrede, posebice turizma.

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.

Uz planiranje daljeg razvitka javnih cesta i njihovog održavanja provode se i mjere zaštite okoliša od štetnog utjecaja prometa prema svim pozitivnim normama i Zakonu o zaštiti okoliša.

LITERATURA

- [1] Narodne novine. Preuzeto sa: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1999_12_139_2130.html [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [2] Narodne novine. Preuzeto sa: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2001_03_19_346.html [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [3] Narodne novine. Preuzeto sa: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2005_01_3_43.html [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [4] Narodne novine. Preuzeto sa: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2009_12_147_3584.html [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [5] Narodne novine. Preuzeto sa: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014_01_1_32.html [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [6] Narodne novine. Preuzeto sa: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_05_47_1096.html [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [7] Strategija prometnog razvoja RH (2017. – 2030.). Preuzeto sa: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [8] Strategija prometnog razvoja RH (2014.-2030.) Preuzeto sa: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Primjedbe_zainteresirane_javnosti_na_Nacrt_Strategije_prometnog_razvoja_za_objavu_FINAL.PDF [Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [9] Wikimedia. Preuzeto sa: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f5/Istarski_ipsilon.jpg [Pristupljeno: kolovoz 2018.]

POPIS KRATICA

A	autocesta
DC	državna cesta
BDP	Bruto domaći proizvod
DEM	(<i>Deutsche Mark</i>) Njemačka marka
DMR	(<i>Digital Mobile Radio</i>) Digitalni mobilni radio
EBRD	(<i>The European Bank for Reconstruction and Development</i>) Europske banke za obnovu i razvoj
EIB	(<i>European Investment Bank</i>) Europska investicijska banka
EU	(<i>The European Union</i>) Europska unija
KN	Hrvatska kuna
NN	Narodne novine
PGDP	Prosječni godišnji dnevni promet
PLDP	Prosječni ljetni dnevni promet
RH	Republika Hrvatska
UK	(<i>United Kingdom</i>) Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske

POPIS TABLICA

Tablica 1. Pregled ulaganja vlastitih sredstava u javne ceste (2001. - 2004.) u mlrd kuna.....	8
Tablica 2. Ulaganja u održavanje cesta u razdoblju od 2001. do 2004. godine u mln. kuna ..	10
Tablica 3. Procjena stanja za 2005. godinu izražena u postotcima	15
Tablica 4. Pregled planiranih ulaganja u održavanje državnih cesta (2005. - 2008.).....	16
Tablica 5. Održavanje autocesta u razdoblju između 2009. - 2012. godine u mil kn	19
Tablica 6. Planirana ulaganja na autocesti Zagreb – Rijeka od 2009. – 2012. godine u kn....	20
Tablica 7. Radovi faze 2A po dionicama u milijunima kuna.....	21
Tablica 8. Održavanje županijskih i lokalnih cesta u milijunima kuna.....	22
Tablica 9. Realizacija programa u razdoblju od 2009. do 2012. godine u milijardama kuna.	24
Tablica 10. Pregled ulaganja u županijske i lokalne ceste u milijardama kuna	27

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Plan i realizacija građenja i održavanja državnih, županijskih i lokalnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine u mlrd kuna	30
Grafikon 2. Plan i realizacija građenja i održavanja državnih, županijskih i lokalnih cesta za razdoblje od 2005. do 2008. godine	31
Grafikon 3. Plan i realizacija građenja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. Godine u mlrd kuna.....	32
Grafikon 4. Plan i realizacija redovnog održavanja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. godine u mlrd. kuna.....	33
Grafikon 5. Plan i realizacija Programa građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine u mlrd kuna.....	34
Grafikon 6. Struktura ulaganja po kategorizaciji cesta u razdoblju 2013. - 2016. godine.....	34



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **Analiza programa građenja i održavanja cesta u Republici Hrvatskoj**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 10.9.2018

Student/ica:

Božidar Krifanović
(potpis)