

IZGRADNJA I ODRŽAVANJE STAJALIŠTA I ODMORIŠTA NA AUTOCESTAMA

Uvod

Stajališta i odmorišta na autocestama odavno su prepoznata kao važna mjesta za udobnost i sigurnost putnika i ukupnog prometa. Takva mjesta imaju raznovrsnu ponudu. Stoga se njihove lokacije pažljivo planiraju ovisno o gustoći prometa i konfiguraciji terena. Prvenstvena im je namjena opskrba gorivom, zadovoljavanje fizioloških potreba putnika (hrana, piće, sanitarne potrebe...) te odmor odnosno noćenje tijekom putovanja, potom informiranje korisnika autocesta i dostupnost određenih sadržaja kao što su uporaba interneta, bankarske usluge i sl.

Čimbenici koji utječu na smještaj raznovrsnih tipova stajališta i odmorišta su dakle ponajprije prometni, među kojima su razmaci između prometnih čvorišta, rezerva goriva i opterećenje ceste brojem vozila (PGDP – prosječni godišnji dnevni promet i PLDP – prosječni ljetni dnevni promet). Važni su i već spomenuti fiziološki razlozi radi zadovoljavanja sanitarnih potreba i potreba za hranom, pićem ili odmorom. No na smještaj odmorišta utječe da-

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE OF REST AREAS ALONG MOTORWAYS

There are several types of roadside facilities along our motorways. They range from simple rest areas to the facilities equipped with filling stations, restaurants and motels. Although the type of facility is in each case determined according to the intensity of traffic, other relevant features, such as the landscape and terrain characteristics, are also taken into account. Most of these facilities, already in operation or under construction, are described. A special emphasis is placed on the roadside facilities situated along the Zagreb to Split motorway and along the Zagreb to Lipovac motorway. The situation on the Zagreb to Split motorway is quite satisfactory as new facilities have been built and some additional ones are currently under construction. However, the situation on the motorway towards Lipovac, which is an integral part of the European transport corridor X can not as yet be considered satisfactory. This roadway was built in stages, i.e. by widening the existing road to the full motorway profile, and so the motorway inherited roadside amenities that can by no means be considered appropriate for a high-level modern transport facility. Attempts are made during construction of roadside facilities to avoid as much as possible uniform and standardized solutions, so that these facilities can fit well in the surrounding scenery, and be in harmony with the local building traditions.

kako i imovinskopravno stanje zemljišta te tehnički (mogućnost odlaganja materijala od iskopa tunela), zemljopisni (krajolici, vidikovci, konfiguracija terena, blizina naselja...), klimatološki (sunce, vjetar, snijeg...), povijesni (vrijedne građevine graditeljske baštine) i lokalni čimbenici koji se očituju u utjecajima i zanimanju lokalne zajednice.

Tipovi prometno-uslužnih objekata (PUO)

U nas su te prometne građevine pomalo administrativnim jezikom nazvane prometno-uslužni objekti i poznate su pod kraticom PUO. Takvih PUO-a ima četiri osnovna tipa:

- Tip D se nalazi na svakih 10 do 22,5 km, zapravo od 10 do 15 km u brdovitom području i 15 do 22,5 km na ravničarskom terenu. Uključuje parkirališne površine (odvojene za osobna i teretna vozila te za autobuse i kamp-prikolice), koševе i kontejnere za otpad, javnu rasvjetu, vodu (česma), zahod (muški, ženski i za invalide) te klupe i stolove, a poželjno je i igralište za djecu. Mogući su i drugi sadržaji poput informativnog punkta, zaštite klupa od sunca (sjenice), kiosci i telefoni. Osim osnovnog POU-a tipa D postoji i tzv. tip D+ (ili



Oznake PUO-a tipa A, s dodanim mogućim sadržajima

D1) koji se od tipa D razlikuje po tome što ima sezonske ili stalne ugostiteljske sadržaje te informativne sadržaje, najčešće ploče s informacijama na više jezika.

- Tip C nalazi se na svakih 20 do 45 km odnosno na 20 do 30 km u brdovitom i 30 do 45 u ravničarskom terenu. Ima dakako razdvojena parkirališna mjesta, benzinsku postaju s trgovinom, pitku vodu i javni zahod (najčešće u zgradi benzinske postaje) koji je prilagođen i za invalide i s previjalištem za bebe, kafić i informativne sadržaje. Mogući su i dodatni sadržaji poput bankomata i tuševa u sklopu zahoda.
- Tip B nalazi se na svakih 40 do 90 km, od čega 40 do 60 km u brdovitom predjelu, a 60 do 90 u ravničarskom. Od tipa C razlikuje se u tome što mora imati benzinsku postaju i restoran koji se najčešće nalazi u posebnoj zgradi, a obvezatni su previjališta i tuševi u sklopu zahoda te bankomat. Poželjni su sadržaji turistički informativni punkt s dežurnim djelatnikom, priključak na internet i odvojeni zahodi u stabilnim posebnim zgradama, a poželjni su i posebni sadržaji za kućne ljubimce.
- Tip A mora također imati sve sadržaje kao i tip B, ali osim toga mora imati i motel s restoranom ako ga već nema u posebnoj zgradi. U ovom tipu PUO-a poželjan je i autoservis. Tip A predviđa se na svakih 80 do 180 km, tj. na svakih 80 do 120 km u brdovitim predjelima i 120 do 180 km u ravničarskim.

Na svim su tipovima mogući dakako i drugi dopunski sadržaji poput auto-kampa, mjenjačnice, autopraonice, službe za pomoć na cestama, praonice rublja, prve pomoći, pošte i sl.

Najmanji osnovni sadržaji moraju funkcionirati sve dane u godini tijekom cijeloga dana, puna 24 sata, ia-

ko dio odmorišta može biti u funkciji i samo tijekom turističke sezone. S obzirom na smještaj PUO može biti jednostran, s pristupom s jednog ili oba kolnika, ali može biti i obostrani istog tipa (A/A i sl.) te s različitom razinom sadržaja (primjerice A/C). Na mjestima gdje je promet (PGDP) iznad 10.000 vozila, a u sljedećih se 10 godina predviđa porast prometa na 20.000 vozila, grade se obostrani PUO-i, dok se tamo gdje je promet manji od 10.000 vozila, a u sljedećih se 10 godina ne računa s njegovim povećanjem na 20.000, gradi jednostrani PUO. No na mjestima gdje to uvjetuje konfiguracija terena i gdje jedna strana ima neke značajne posebnosti (vrijedne krajolike, povijesne spomenike), gradi se jednostrani PUO s pristupom iz oba smjera.

Osnovne informacije i rješenja

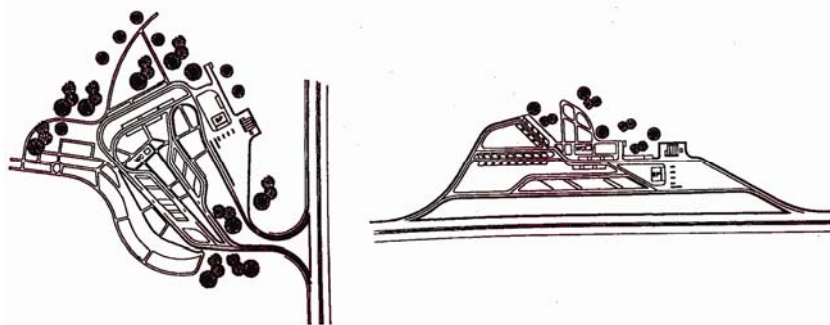
Izbjegavanje tipiziranih rješenja

Osnovne informacije o stajalištima i odmorištima na našim autocestama dao nam je Božo Duvnjak, dipl. oec., šef Samostalnog odjela za prateće uslužne objekte u *Hrvatskim autocestama* d.o.o. Od njega smo doznali da je u tom društvu prepoznata uloga i važnost tih specifičnih građevina za sigurnost i udobnost prometa. Dosadašnji je pristup oblikovanju, projektiranju i opremanju PUO-a bio dijelom tehničkih procesa kojemu podliježe izbor i konstrukcija trase autoceste. Stoga su se pojavila uniformna rješenja koja su bila u neskladu s podnebljem i poseb-

nim potrebama putnika na određenom pravcu. Uočeni su sljedeći glavni nedostaci:

- klasični se tip odmorišta razvija izduženo uz autocestu, na tipiziranim građevinskim česticama bez ikakve zaštite od buke i prašine
- prometne su površine prilagođene vozilima, a ne i pješacima
- korisnici cestovnoga zemljišta najčešće primjenjuju tipska montažna arhitektonska rješenja
- zanemareni su sadržaji koji ne donose izravan profit (dodatni zahod, klupe i stolovi za odmor, pitka voda te informativni i turistički sadržaji).

Stoga je i izrađen prijedlog sažetih smjernica namijenjen budućem planiranju i projektiranju, ali i rekonstrukcijama i prilagodbama već izgrađenih sadržaja. Pritom se nastojalo povećati sigurnost prometa na autocesti i unutar PUO-a te funkcionalnost koja uključuje prilagođavanje potrebama i udobnosti putnika. Htjelo se također izborom lokacije i primjerenim oblikovanjem svih sadržaja uklopiti svaki pojedini PUO u okoliš te povećati njegovu ekonomičnost i gospodarsku isplativost prilagođavanjem potrebama korisnika cestovnoga zemljišta i ostavljanjem mogućnosti proširivanja kapaciteta. I na kraju, namjera je bila jednostavno održavanje i jasna podjela nadležnosti između *Hrvatskih cesta (HAC)* i korisnika prostora odnosno zakupnika nad prostorom PUO-a i pripadajućom infrastrukturom.



Sheme okomitih i uzdužni PUO u odnosu na pružanje autoceste

Problemi na autocesti A3

Odmorišta i svi uslužni sadržaji na autocestama nastoje se graditi istodobno s njezinom gradnjom jer se tako osigurava pravodobno pružanje usluga vozačima i putnicima i ostva-

žiti na zemljište koje je prema Zakonu o javnim cestama isključivo javno dobro.

Tu se dovijaju na razne načine. Korisnicima benzinskih postaja nude zamjenske lokacije ili otkupljuju

ciju ugostiteljskih sadržaja i potom će ih ponuditi u zakup. U dogovorima s *Inom*, koja uglavnom drži sve benzinske postaje na tom pravcu, usklađuju se planovi za rekonstrukciju benzinskih postaja. Nakon razrješavanja imovinskopravnih problema sa svim korisnicima PUO-a i konačnog dogovora s *Inom* nakon 2011. planira se potpuna rekonstrukcija i modernizacija benzinskih postaja, što uključuje i moguća zatvaranja stajališta i odmorišta na nekim lokacijama.

Vlastite građevine

S ostalim se problemima nose više ili manje uspješno, a zanimljivo jest da problema imaju i na zagrebačkoj obilaznici i s PUO Lučko (tipa B/A) gdje su neraščišćeni imovinskopravni odnosi s motelom *Plitvice* d.o.o. Na zagrebačkoj se obilaznici planira i gradnja novoga velikog PUO Andautonija (tipa A/A), a izgradnja će vjerojatno započeti nakon utvrđivanja točne lokacije.

Inače *HAC* i na novim autocestama gradi određene ugostiteljske sadržaje. To se ponajprije odnosi na PUO Krka koji je izgrađen s južne strane Skradinskog mosta preko rijeke Krke.



Motel u sastavu PUO Rastovica kojemu predstoji obnova

ruje funkcija autoceste kao prometnice s visokom razinom služnosti. Pritom je osnovni cilj postizanje europskoga standarda i normativa izgradnje, prostornoga i arhitektonskoga oblikovanja te asortimana i razine usluga.

Božo Duvnjak drži da se u tome uglavnom uspjelo, posebno kada se radi o novoizgrađenim autocestama. No na autocestama koje su izgrađene rekonstrukcijom negdašnjih cesta, poput autoceste A3 (Bregana – Zagreb – Lipovac) koja je nastala dogradnjom drugoga voznog traka na već postojećoj cesti, stanje i nije baš zadovoljavajuće. Tamo su benzinske postaje nastajale prema sasvim drugim planovima i prometnim potrebama, a sličan je slučaj bio i s ugostiteljskim sadržajima koji su se razvijali gotovo spontano, često i bez nekoga svrsishodnog plana. Uostalom, gradilo su se i u blizini prometnice koja nije bila ograđena pa se tu pojavio i problem imovinskopravnih odnosa, dodatno zakompliriran i nesretnom privatizacijom u kojoj su se neki uspjeli čak i uknji-

postojeće ugostiteljske građevine pa ih preuređuju i daju u daljnji zakup, kao što je to bio slučaj s ugostiteljskim sadržajima (restoran i motel) u Ježevu jug i u Rastovici sjever koje su tip A. U Ježevu su restoran i motel dani u zakup. U Rastovici se pripremaju na kompletnu rekonstruk-



PUO Krka na autocesti Zagreb - Split snimljen iz zraka



PUO Modruš na autocesti Zagreb - Split

Zbog izuzetnih vrijednosti krajolika nadomak obližnjega nacionalnog parka na strmoj je litici izgrađeno posebno odmoriste s velikim restoranom. Zbog blizine zaštićenoga područja nema benzinske postaje, pa se stoga radi o PUO tipa D, iako je na zapadu samo parkiralište sa zahodom, a na istoku su svi preostali sadržaji i putnici prema moru mogu do njih doći pješačkim tunelom ispod trupa autoceste.

I na drugim se mjestima na autocesti A1 na odmoristima tipa D grade manji tzv. višenamjenski objekti. To je najčešće učinjeno iz nužde jer se gradnjom zahoda u čvrstom objektu

s pripadajućim manjim ugostiteljskim sadržajima osigurava redovito čišćenje i zaštita protiv vandalskih oštećivanja. Takvi su PUO-i Modruš, Jezerane i Lički Osik. Sličnih građevina ima i na autocesti A3, poput PUO Bošnjaci, na čiji su izgled i uklapanje u okoliš u Odjelu za praćenje uslužne objekte vrlo ponosni.

Vlastiti se izgrađeni ili rekonstruirani ugostiteljski sadržaji daju u zakup, a preostali se sadržaji javnim nadmetanjem ustupaju korisnicima na uporabu cestovnoga zemljišta. Upozoreni smo da se za te odnose ne rabi uobičajena riječ koncesija koja ipak znači nešto drugo.

Zakupci i korisnici zemljišta

Postoje tako zakupci ugostiteljskih sadržaja i korisnici cestovnoga zemljišta. Redovito se i jedni i drugi ugovori zaključuju na rok od 25 godina. Zakupnici uglavnom uređuju i opremaju već izgrađenu građevinu restorana, motela ili višenamjenskog objekta, a korisnici se cestovnoga zemljišta obvezuju izgraditi svu projektnu dokumentaciju i ishoditi sve potrebne dozvole (uključujući i uporabnu) te izgraditi sve ugovorene sadržaje. Zauzvrat *Hrvatske autoceste* jamče gradnju svih cesta i parkirališta te zelenih i pomoćnih površina, izvođenje odvodnje i javne rasvjete, osiguravanje priključka električne energije i opskrbe vodom, a nerijetko i gradnju samostalnoga javnog zahoda. Nakon izgradnje obveze su *HAC*-a redovno i investicijsko održavanje, uključujući održavanje i čišćenje (i od snijega) prometnih parkirališnih i zelenih površina te opreme, a korisnik se obvezuje osigurati prodaju naftnih prerađevina, trgovine i ugostiteljstva tijekom cijeloga dana (od 0 do 24 sata) kroz cijelu godinu, a u restoranu, ako ga ima, najmanje od 6 do 23 sata. Uz redovito podmirivanje obveza korisnik mora preuzeti i održavati javni zahod također tijekom cijeloga dana. Ugovorom se ponekad utvrđuju i rokovi izgradnje po fazama.



PUO Rupa na autocesti Rupa - Rijeka

Ako se nakon isteka ugovora korisnik ne javi na javno nadmetanje, ili njegova ponuda bude nadmašena, obvezan je prema procjenama sudskih vještaka HAC-u ustupiti ono što je izgradio.

Hrvatske autoceste raspisuju javna nadmetanja za sve sadržaje odmorišta na autocestama kojima upravljaju. Krajem 2006. pušten je u promet PUO Rupa (tipa C/C) na autocesti Rupa – Rijeka (A7), a zakupnik je *OMV Hrvatska* d.o.o. Na autocesti Zagreb – Goričan (A4) izgrađeni su PUO Sesvete (tipa C/C), a korisnik je *OMV Hrvatska* d.o.o., te PUO Novi Marof (tipa C/C), gdje je korisnik *Ina* d.d. Upravo se priprema izgradnja prve faze PUO Đakovo jug na autocesti Beli Manastir – Osijek –

u u desetogodišnjem razdoblju. Unutrašnja organizacija prostora mora poštovati funkcionalni slijed kretanja vozila: gorivo, parkiranje, okrjepa, odmor i noćenje. Od tog se načela može odstupiti tek kada se radi o izuzetno vrijednoj lokaciji. Odmorišta moraju biti odijeljena razdjelnim pojasom, a parkirališta su autobusa i teretnih vozila smještena bliže trasi autoceste, dok se osobna vozila parkiraju dalje od trase. Uvijek kada je to moguće odmorište valja razvijati u dubinu, što dalje od trase i okomito na trasu autoceste, što ima mnogo prednosti od odmorišta koja su usporedno s autocestom.

U određivanju broja potrebnih parkirnih mjesta za pojedine tipove vozila unutar PUO-a važan je udio da-

hod, propisuje i krovšte koje mora biti prilagođeno podneblju i klimatskim uvjetima, a striktno se zabranjuje plastične kupole koje mogu biti oštećene snijegom ili vjetrovom. Odnos zatvorenih i otvorenih sadržaja u restoranima i kafićima ovisi o podneblju, a smještajni se kapacitet motela temelji na broju putnika jednog autobusa, što znači da mora imati najmanje 20 dvokrevetnih soba i još najmanje dva apartmana, ponajprije za invalide i njihovu pratnju.

Posjet PUO-ima na autocesti A1

Prateće uslužne objekte na autocesti Zagreb – Split – Dubrovnik, izgrađene i one koje su u pripremi, posjetili smo skupa s djelatnicama Samostalnog odjela – Danirom Čikara, dipl. oec., i Jakicom Cetinić, ing. građ. Kako *Hrvatske autoceste* upravljaju samo dijelom te autoceste od Bosiljeva prema Dubrovniku, a preostalim dijelom upravlja *Autocesta Rijeka – Zagreb* d.d., razgledali smo samo odmorišta i stajališta od Bosiljeva, iako se na dijelu od Zagreba grade dva velika PUO – Desinec jug i Vukova Gorica.

Prvi PUO na kojemu smo se zaustavili bio je Dobra zapad. Riječ je o PUO tipa B/B, a korisnik je cestovnoga zemljišta tvrtka *Tifon* d.o.o. Benzinska je postaja otvorena 2003., a restoran nešto poslije. Projekt je izradio mr. sc. Kruno Cambj, dipl. ing. arh. iz tvrtke *MC arhitektura* iz Zagreba. PUO Dobra zapad i istok bogati su sadržajima, pa između ostalog imaju mjenjačnicu, bankomat i lijepo uređeno i opremljeno dječje igralište, a na istočnoj je strani i ured HAK-a. Stoga i nije čudno što je upravo ovaj PUO, skupa s PUO Krka istok, nominiran za nagradu ADAC-a, onu istu nagradu koju je za sigurnost dobio tunel Brinje.

Sljedeća nam je postaja bio PUO Modruš (tip D/D). Tu je izgrađena višenamjenska građevina s javnim zahodom, manjim ugostiteljskim sadržajem koji međutim još nije u



PUO Sesvete na autocesti Zagreb - Goričan

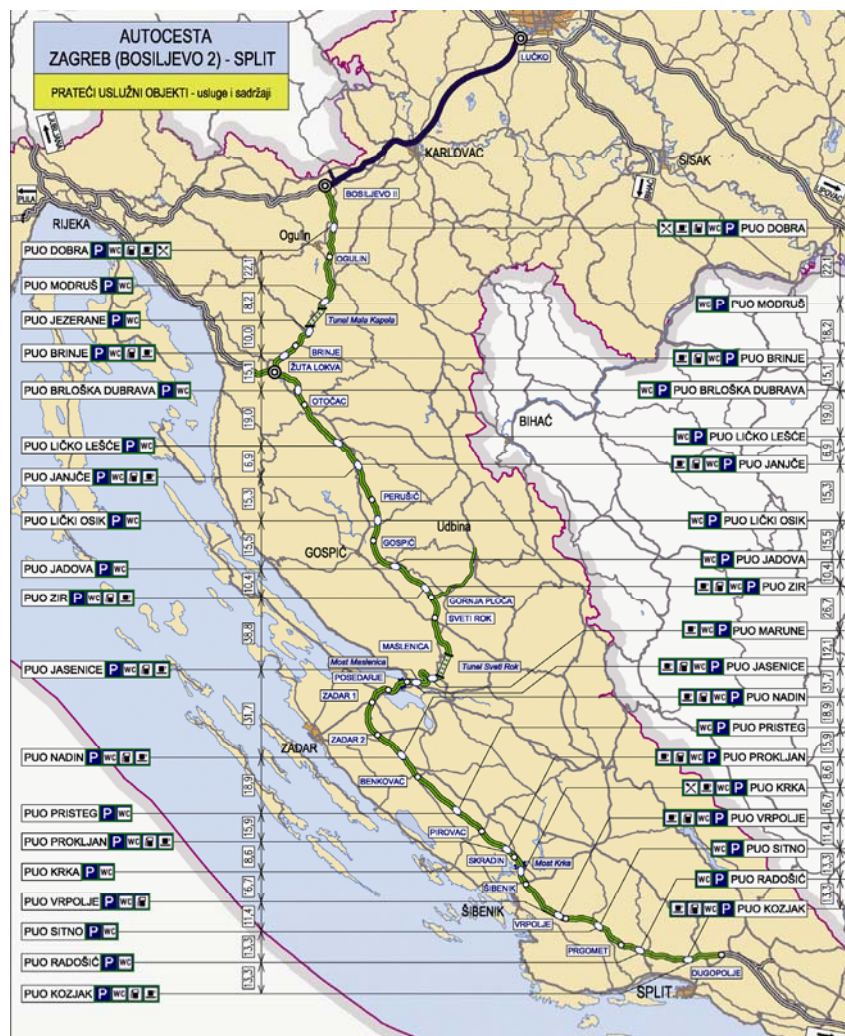
Svilaj (A5), korisnik je *Petrol trgovina* d.o.o., a radovi moraju biti završeni do 1. studenoga 2007.

Dodatni zahtjevi projektantima

Razgovor sa šefom Samostalnog odjela za prateće uslužne objekte Božom Duvnjakom zaključili smo razmatranjem još nekih napomena iz prijedloga smjernica za projektiranje što ih je izradio Sektor za razvoj, tehničku regulativu i tehnologiju. Doznali smo tako da se dimenzioniranje pratećih uslužnih objekata u središnjoj, istočnoj i sjeverozapadnoj Hrvatskoj obavlja prema PGDP-u, a u gorskoj Hrvatskoj, Primorju i Dalmaciji prema prognoziranom PLDP-

ljinskog prometa. Inače za parkirališna se mjesta između ostalog zahtijeva da po mogućnosti budu nakošena, da se formiraju u grozdovima i da među njima budu zeleni otoci koji će omogućiti uzgoj visokoga drveća zbog hlada. Za sve se građevine predviđa da budu građene jednostavno i robusno, uz uporabu tradicionalnih i provjerenih materijala koji će omogućiti jednostavno održavanje. Svi krovovi moraju biti kosi, s najmanjim nagibom od 15 posto, a prostori prilagodljivi i s mogućnošću nadogradnje.

Za benzinske se postaje, koje imaju nadstrešnicu s agregatima, trgovinu, gospodarski prostor, kafić i javni za-



Pr prikaz svih PUO-a na autocesti Zagreb (Bosiljevo 2) - Split

funkciji jer nema uporabnu dozvolu. No prema brojnim sadržajima ovaj bi PUO pripadao u D+, posebno prema lijepo uređenom dječjem igralištu i brojnim klupama kojima se putnici u prolazu već koriste.

Prošli smo uz PUO Brinje (C/C) kojim se od 2004. koristi *Ina* i uz Ličko Lešće (tip D/D) te PUO Janjče (tip C/C) kojim se od 2004. koristi *OMV*, i Lički Osik (tip D/D). Na kraju smo se zaustavili na PUO Zir (tipa C/C). Poznati lički ugostitelj Željko Orešković, zvan *Macola*, ovdje gradi motel s 32 sobe i s restoranom za 300 ljudi. Time će se Zir zapad svrstati u PUO tipa A. Na gradilištu restorana, koji će se dakako zvati *Macola*, sreli smo šefa gradilišta Marija Popovačkog, ing. građ.,

iz *Izgradnje Popovački* iz Duge Reše. On nam je rekao da su radovi započeli 15. svibnja 2007. i da trebaju biti završeni 27. kolovoza ove godine. Na gradilištu je stalno šezdesetak radnika, a radi se o jednokatnoj zgradi ukupne površine 3000 m².

Krenuli smo dalje i zastali na odmoru Marune, jedinom PUO (uz Jezerane na izlazu iz tunela Mala Kapela) na dijelu autoceste između Zagreba i Splita koji je izgrađen samo s jedne strane. PUO Marune smješten je u blizini južnog portala tunele Sveti Rok, ispod Velebita i iznad Novigradskog mora, na strmom klisuri i tipa je D+, s obostranim prilazom. Tu tvrtka *Mataš MN d.o.o.* iz Jasenica, inače čuveni proizvođač pršuta, gradi restoran s motelom koji će imati 4 zvjezdice. Radi se u fazama i ove će godine biti završen restoran. Radove izvodi *Gortan Zadar d.o.o.* Motel će imati 33 sobe s 3 apartmana, a predviđen je i bazen. Već je uređen prekrasan vidikovac s klupama, ali je posjetitelje i graditelje za našeg posjeta rastjerala jaka bura.

Nastavili smo put i prošli PUO Jasenice (tip C/C) te ostala odmorista i stajališta do PUO Krka (D/D+). Ovaj



Detalj PUO-a Dobra zapad



Gradilište restorana i motela *Macola* na PUO Zir

je prekrasno uređeni prostor također osmislio mr. sc. Kruno Cambj iz *MC arhitekture*, a izgradio *Lavčević-inženjering* d.o.o. iz Splita 2004. Na zapadnoj je strani samo odmorište sa zahodom, ali se na istočnoj strani nalaze restoran, trgovina, turistički informativni pult, pa čak i tržnica. Zakupnik je restorana i ostalih prostora tvrtka *Krka commerce* d.o.o. iz Dubravica, a vlasnik Ivan Kovilić, koji je prostor uređio i opremio, mnogo se trudi da njegov restoran, s prekrasnim pogledom na Krku, most i Skradin, postane prepoznatljiv i poželjan ne samo za putnike autoceste,



Restoran u sastavu PUO Krka istok

Prije izlaska s autoceste kratko smo se zaustavili i na PUO Kozjak (tip C/C) s golemim parkirališnim prostorima, valjda zbog blizine Splita. Korisnik je cestovnog zemljišta *Ina* d.d., a u budućnosti se na sjevernom dijelu planira graditi motel.

Cilj našega putovanja bio je novi PUO u izgradnji – PUO Mosor (tipa C/C) koji mora biti završen do puštanja u promet dionice Dugopolje – Šestanovac krajem lipnja ove godine. Doduše između je predviđen još i PUO Kotlenice (tipa D/D) koji će biti izgrađen kasnije. Korisnik je cestovnog zemljišta nakon javnog



Benzinska postaja u sastavu PUO Kozjak



Gradilište PUO-a Mosor sjever

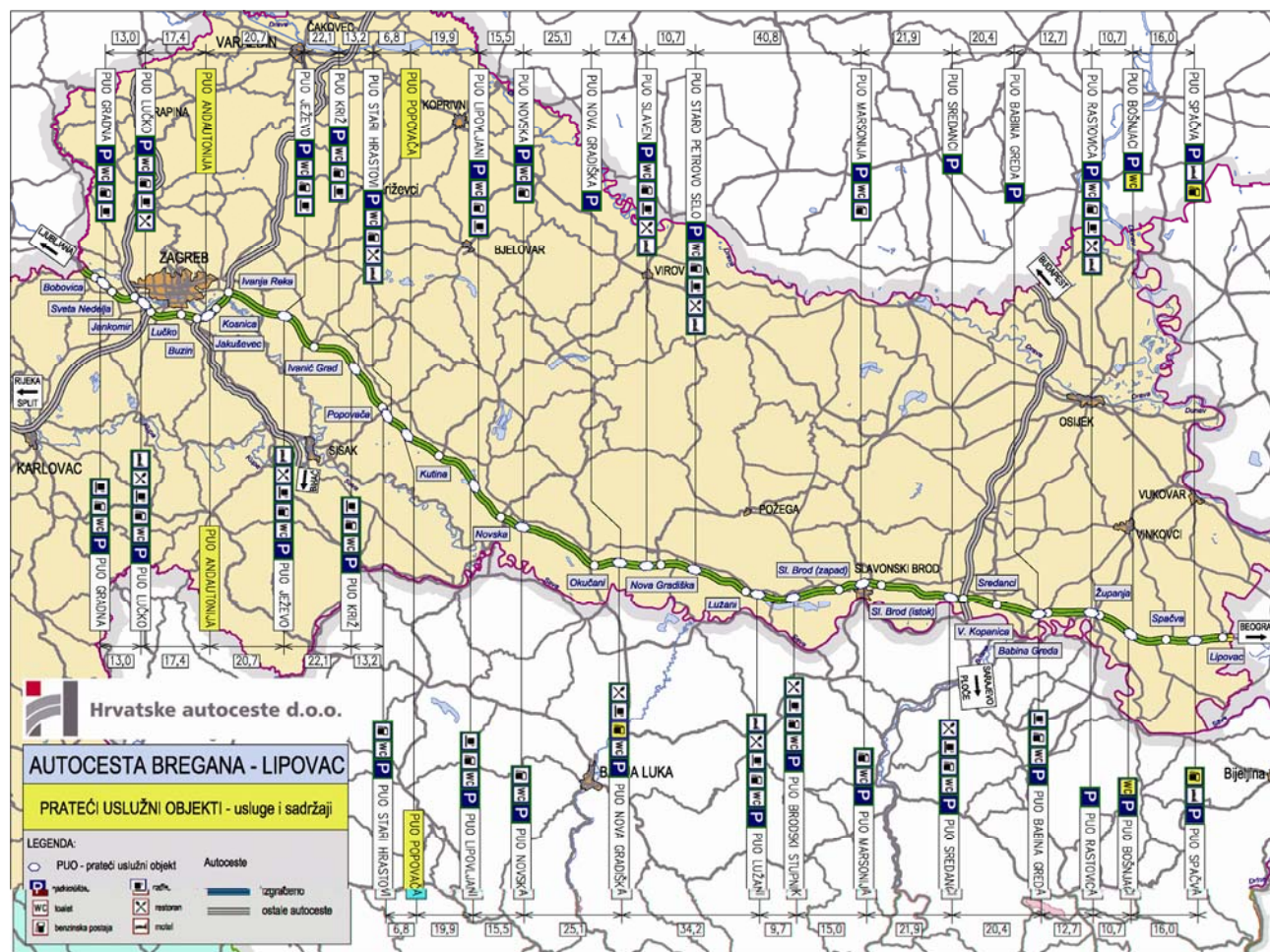
nadmetanja *Petrol trgovina* d.o.o. Na gradilištu se užurbano radi, kako bi zaista nategnuti rokovi bili zadovoljeni. Voditelj je projekta Zoran Bašić, dipl. ing. građ., iz tvrtke *Abe-*

con d.o.o. iz Zagreba, a projekt je izradio Branimir Filipčić, dipl. ing. arh., iz tvrtke *Arfi* d.o.o. iz Zagreba. Izvođač je tvrtka *Emporion plus* d.o.o., također iz Zagreba, a radove na gra-

dilištu izvode splitske tvrtke *Monter-inženjering* d.o.o. i *Sopta* d.o.o.

U kratkom razgovoru s voditeljem projekta i projektantom doznali smo da radovi dobro napreduju i s jedne i s druge strane autoceste i da uopće nema sumnje da će sve biti završeno u predviđenom roku. Obavljenim su radovima i njihovom dinamikom bili zadovoljni i nazočni predstavnici *Hrvatskih autocesta*. Njihovo zanimanje za radove bilo je sasvim razumljivo jer se otvaranje PUO-a planira s otvaranjem ovoga dijela autoceste.

Riječ je o dvije podjednake benzinske postaje s natkrivenim prostorom s 4 istakališna otoka i 7 uređaja za istakanje, prostorom ukopanih spremnika, prostorom nadzemnih spremnika za ukapljeni naftni plin, zgradi benzinske postaje s trgovinom auto-



Prikaz svih PUO-a na autocesti Bregana – Zagreb - Lipovac

opreme, tehničke robe i pića, kafićem i minipekarnicom, zimskim vrtom, sanitarnim prostorima i ostalim pratećim sadržajima. Tu su dakako još i parkirališni prostori, zelenilo s pješačkim prostorima i dječjim igralištem i prostori za smještaj otpada. Novu konstrukciju benzinske postaje sačinjavaju zidovi od blok opeke s armiranobetonskim serklažima. Unutarnji pregradni zidovi izvode se od gipskartonskih ploča, a krovna je konstrukcija od nosive predgotovljene armiranobetonske ploče. Nadstrešnica iznad istakališnog mjesta ima čeličnu nosivu konstrukciju.

Napustili smo ovo gradilište gdje su se međusobno prepletali oni koji su uređivali ceste i parkirališta s graditeljima benzinske postaje. Pri povratku u Zagreb nakratko smo se zaustavili na PUO Krka i u razgovoru s Ivicom Badžimom, voditeljem restorana, saznali da je poslovanje zasad sasvim zadovoljavajuće, ali da do pune turističke sezone valja osposobiti i druge sadržaje, poput, prostora tržnice gdje će se prodavati razni suveniri. Nakratko smo se zaustavili i na PUO Dobra istok.

Posjet PUO-ima na autocesti A3

U obilazak PUO-a na autocesti Zagreb – Lipovac krenuli smo s Jakicom Cetinić, ing. građ.

Najprije smo posjetili PUO Ježevo jug koje u najmu drži tvrtka *Virus* d.o.o. Na tom je mjestu povratnik iz Australije Ivo Mijatović uz *Ininu* benzinsku postaju bio izgradio poseban motel, s motelom, autokampom i automehaničarskim servisom. *HAC* je sve to izvlastio i dao u zakup tvrtki *Virus*, ali je potrebno temeljito rekonstruirati i motel i restoran, a planira se i obnova benzinske postaje. Valja reći da se preko puta nalazi benzinska postaja s kafićem (tip C) s deportacijskim centom MUP-a. Tu se inače planira automehaničarski servis s autopraonicom i pješačkim prolazom na južnu stranu, ali to na

neki način ometaju neriješeni imovinskopravni odnosi s MUP-om.

U nastavku smo obišli PUO Križ (tipa C/C), gdje su neraščišćeni odnosi s tvrtkom *Konat* d.o.o. iz Ivanić Grada koja drži restoran, a gdje se planira obnova benzinske postaje nakon 2011. Potom smo obišli PUO Lipovljani (tipa C/C), gdje je vlasnik benzinske postaje bio *Energoinvest*, a sadašnji je stvarni korisnik *Ina* koja drži i restoran. Inače je tu potrebna temeljita rekonstrukcija benzinske postaje s jedne i druge strane.

tipa A, a obnova spaljenoga motela najavljena je u 2008. Na sljedećem PUO Nova Gradiška-Dragalić (tipa D/B) korisnik je benzinske postaje *Taurus Petroleum* d.o.o. iz Nove Gradiške koji ju namjerava uskoro obnoviti.

Sljedeći PUO koji smo posjetili bio je Lužani koji ima samo južnu stranu tipa A. Tu je posebno problematično vlasništvo benzinske postaje koja je sada u posjedu *Ine*, ali ne radi pa je čuvaju zaštitari. Motel s restoranom *Orljava* je otvoren, ali i tu su neraščišćeni odnosi s tvrtkom



U ratu stradali motel u sastavu PUO-a Novska



Sporna benzinska postaja u sastavu PUO-a Lužani

Slijedio je posjet PUO Novska (tip B/B) gdje još do kraja nisu uklonjeni ni tragovi ratnog stradanja. Tu restoran drži *Slavonija* d.o.o. iz Novske, koja je obnovila sadržaje na sjevernoj strani (iako još nisu u funkciji), a na južnoj se strani planira PUO

Zefa d.o.o. iz Slavanskog Broda. Inače na ovom se mjestu ne planira nikakva daljnja izgradnja.

Nismo se zaustavljali u Brodskom Stupniku, gdje PUO tipa B postoji samo na južnoj strani, a *Ina* drži benzinsku postaju. I tu su neraščišćeni

imovinsko-pravni odnosi s tvrtkom *Dikanović d.d.* iz Stupničkih Kuta koja drži restoran *Ribarska kuća*.

Pokraj Slavenskog Broda nalazi se PUO Marsonija koji je bio predviđen da bude tipa A/A, iako goleme betonska zdanja motela i s južne i sa sjeverne strane nikada nisu bili do kraja izgrađena. Tu su nerazjašnjeni odnosi s *Inom* vezani uz sadržaj motela koji nedovršen ionako stoji izvan autoceste. S druge strane, gdje je inače parkirano mnogo kamiona, neraščišćeni su imovinskopravni odnosi s motelima *Dragun d.o.o.* u stečaju. *Ina* planira rekonstrukcije benzinskih postaja s jedne i s druge strane pa će najvjerojatnije taj megalomanski zamišljen PUO biti pretvoren u tip C/C.

PUO Sredanci (B/D) nalazi se dvadesetak kilometara istočnije. Tu se nalazi benzinska postaja *Ine* i restoran koji drži *Zefa* iz Slavenskog Broda s kojom ima imovinskopravnih sporova. Planira se zatvaranje benzinske postaje i otvaranje novoga PUO-a bliže čvorištu Sredanci gdje se autocesta A3 križa s autocestom A5. To će biti PUO tipa B/C s automehaničarskim servisom, autopraonicom, *truckstoreom* i sl., s pješačkim spojem za sjevernu stranu.



PUO Bošnjaci na autocesti Zagreb - Lipovac

Nakratko smo se zaustavili na PUO Babina Greda (tipa C/D) gdje je novu benzinsku postaju 2002. izgradila *Ina Osijek petrol d.o.o.* i gdje se ne planira nikakva daljnja izgradnja.

Bili smo i na PUO Bošnjaci (tipa D/D) čiju smo ljepotu i skladnost već prije isticali. Tu su i s jedne i s druge strane izgrađeni višenamjenski objekti s ugostiteljskim sadržajima za koje je u tijeku ishođenje uporabne dozvole.



Detalj PUO-a Spačva - detalj

Na kraju smo se zaustavili na PUO Spačva (tipa A) gdje je na sjevernoj strani autoceste izgrađena nova velika benzinska postaja koja opskrbljuje oba prometna pravca. To je jedna od najvećih naših benzinskih postaja uopće sa 6 utakališnih otoka i utakalištem za ukapljeni naftni plin. Pokraj nove i lijepo uređene postaje s novim likovnim identitetom nalazi se i motel *Spačva* s bungalovima u vlasništvu *Son Ugo Cora* iz Vinkovaca. Iako se motel nalazi izvan ces-

tovnog zemljišta, posebnim je sporazumom omogućen priključak na autocestu. Na zapadnom je rubu PUO-a izgrađen i novi javni zahod.

Bilo smo iznenađeni brojem kamiona na parkiralištu, ali s tom pojavom nije previše oduševljen Ivica Jakovljević, voditelj *Inine* benzinske postaje. Naime to su uglavnom turski kamioni koji na ovom prostoru samo spavaju i koriste se sanitarnim uređajima, a da pritom ništa ne potroše. Usput posvuda ostavljaju i dosta otpada. Oblični granični prijelaz prolaze s prepunim rezervoarom goriva i rezervnim količinama koje su vjerojatno natočili u Bugarskoj. Njihov je jedini trošak zapravo cestarina koju plaćaju poput drugih. Tome bi

se moglo doskočiti kao što su to učinili u Austriji i Njemačkoj gdje se kamionima zabranjuje ulaz s više od 100 litara goriva. Ipak je zadovoljan prometom kada se uzme u obzir da benzinska postaja nije radila gotovo godinu dana zbog preuređenja pa su vozači na ovome pravcu izgubili naviku da se zaustave.

U povratku nam je prva stanica bio PUO Rastovica koji je tipa D/A. Tu je 2005. izgrađena nova benzinska postaja *Ine*. Međutim motel je poprilično uništen jer su u njemu bili smješteni carina, policija i izbjeglice. Ovaj prostor nije nikada bio okupiran, ali je zato bio prvi prihvat za izbjeglice jer se nalazio u blizini razdvajanja i bio je i glavna prometna veza za Gunju.

Motel je *HAC* iz vlastito i namjerava ga rekonstruirati. U motelu smo zatekli Jasnu Milos Hranilović, ing. arh., iz tvrtke *Info-G* d.o.o. iz Zagreba koja je za obnovu izradila idejni, glavni i izvedbeni projekt, a bio je nazočan i Dubravko Novak, dipl. ing. stroj., iz tvrtke *Novak projekt* d.o.o. koja projektira nove instalacije.

U razgovoru s projektanticom doznali smo da se motel nalazi na površini od 7300 m², a da se predviđa restauracija motela i bungalova (gdje će biti smješteni servisni sadržaji) te uređenje parkirališta i okoliša, a da će se aneks motelu s istočne strane morati rušiti. Naime detaljnim uvidom došlo se do zaključka da postojeće stanje ne zadovoljava ni najosnovnije uvjete za ugostiteljski rad. Cjelokupnim vanjskim i unutrašnjim uređenjem dobit će se ugostiteljski sadržaji dostatni za kategorizaciju od tri zvjezdice. Zgrada koja inače ima prizemlje i kat nakon preuređenja imat će 40 postelja u dvadesetak soba. Ukupna će površina preuređenoga motela približno biti 1700 m². Motel je inače izgrađen 1965., projektant je bio Đuro Fuks, dipl. ing. arh., a izvođač poduzeće *Graditelj* iz Vinkovaca. U vrijeme kada je izgrađen bio je vrlo suvremen i raskošan.



Slavna „Arsian česma“ – PUO Staro Petrovo selo

Rastovica s južne strane ima samo parkiralište, a postoje prijedlozi da se dodatno opremi te pješačkom vezom spoji sa sjevernim dijelom

dovu ili na lavicu. Na ovom PUO, koji je tipa A s tim što na suprotnoj strani nema nikakvih sadržaja, ima neriješenih vlasničkih problema sa *Son Ugo Corom* iz Vinkovaca, baš kao i na drugim mjestima. Ta se tvrtka, kao i drugdje, uspjela čak uknjižiti i na zemljište, što se sada pokušava osporiti sudskim putem. Inače PUO Staro Petrovo Selo poznato je i po brojnim kioscima s jeftinom i kič robom. Planira se sjeverni dio PUO-a pretvoriti u tip B, a na jugu urediti odmorište s pješačkom vezom.

Slična je situacija i sa PUO Slaven, gdje na sjevernoj strani motel s restoranom drži također *Son Ugo Cor* iz Vinkovaca i gdje također nisu raščišćeni imovinsko-pravni odnosi. Na južnoj strani nema nikakvih sadržaja.

Na povratku smo se zaustavili i na



Dio sadržaja PUO-a Staro Petrovo selo

PUO-a. Valja reći da je Rastovica oduvijek bilo popularno okupljalište turskih vozača gdje su se uvijek rado zaustavljali, baš kao i u PUO Staro Petrovo Selo nadomak Nove Gradiške gdje smo također stali. Tu je vozače iz Turske posebno privlačila tzv. "Arslan česma" i nikad nisu propuštali priliku da se s nje napiju vode. Bili smo na toj slavnoj česmi i zaključili da se mjedena glava teško može svrstati među lavlje (arslan = lav) i prije bi mogla sličiti na leopard-

PUO Stari hrastovi gdje su također neraščišćeni odnosi oko motela s *Kutinom* d.d. Na tom se mjestu planira ukidanje južnog platoa i zatvaranje benzinske postaje.

Zaključak

Prikazano je sadašnje stanje s prometno-uslužnim objektima na autocestama kojima upravljaju *Hrvatske autoceste* d.o.o. Uočljivi su napori koje to trgovačko društvo ulaže da

naše suvremene autoceste i u tom dijelu ponude dostignu europske standarde. U tome nesumnjivo uspijevaju jer mnoga stajališta i odmorišta razinom sadržaja i usluga ne zaostaju za sličnim građevinama bilo gdje u svijetu.

No na autocesti Bregana – Zagreb – Lipovac ima zaista mnogo problema koji su ponajprije uzrokovani činjenicom da se ta prometnica gradila gotovo pedeset godina i da u početku nije bila ni građena niti planirana kao autocesta. Uz nju su naslijeđeni brojni sadržaji koji danas nisu više primjereni ni lokalnim cestama, a kamoli prometnici koja se nalazi na vrlo prometnom europskom koridoru. Problemi su nadopunjeni i sumnjivom privatizacijom u kojoj je, posebno s uknjižbama u zemljišne knjige, vjerojatno bilo i nezakonitih radnji. No ne treba sumnjati da će u *Hrvatskim autocestama* imati dovoljno strpljivosti i umješnosti da sve te probleme uspješno riješe.

Uočljivo je da se posvuda želi izbjeći uniformna i tipizirana rješenja te da se nastoji takve građevine uklopiti u okoliš i prilagoditi tradiciji prostora u kojoj se nalaze. Najbolji je primjer izgradnja istarskih kažuna u odmorištima u Istri. To pruža mogućnost da benzinske postaje i ugostiteljski sadržaji na našim autocestama budu dodatna turistička promidžba.

Branko Nadilo

Snimci i crteži:
arhiva investitora i B. Nadilo