

IZVJEŠTAJ O POSLOVANJU I ODRŽIVOSTI ZA 2023.

IZVJEŠTAJ O POSLOVANJU I ODRŽIVOSTI ZA 2023.



Godina o kojoj govori naš drugi izvještaj o poslovanju i održivosti, 2023., ostaje zapamćena kao jedna u nizu uspješnih godina, obilježenih otvaranjima novih i rekonstruiranih cesta. Izazovi koje smo savladali potvrđuju naš fokus na ostvarivanje postavljenih ciljeva. Među ostvarenjima koja su obilježila godinu na prvom je mjestu dovršetak Projekta cestovnog povezivanja južne Dalmacije - puštena je u promet obilaznica Stona, odnosno dionica Prapratno – Doli, duljine 7,5 km, kao posljednja faza pothvata najpoznatijeg po Pelješkom mostu kojim je u godinu dana nakon otvaranja za promet prošlo više od dva milijuna vozila.

Također je puštena u promet kratka (3,45 km) ali iznimno složena spojna cesta u Rijeci, od čvora Škurinje na autocesti A7 do Zagrebačke obale – novog kontejnerskog terminala Luke Rijeka. Oba kapitalna projekta sufinancirana su iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Pored toga, dovršena je obilaznica Turnja, dionica Mostanje – Vukmanički Cerovac, ukupne duljine 6,2 kilometra, kao i obilaznica Novog Marofa duljine 4,5 kilometara.

Dovršavan je veličanstveni most preko Cetine kod Omiša, kao dio obilaznice grada, građena je spojna cesta do novog mosta preko Save kod Stare Gradiške, spojna cesta od autoceste A11 do Siska, brza cesta prema Bjelovaru, obilaznice Buzeta i Apševaca i Lipovca, a radilo se i na drugim zahvatima.

Rekonstruirano je oko 100 kilometara postojećih cesta te su izvedena brojna križanja i čvorišta.

Za izgradnju Pelješkog mosta Hrvatske ceste su dobile više priznanja koja potvrđuju da je ova građevina prepoznata kao iznimno ostvarenje: Medalju Gustav Lindenthal, Global Infrastructure Award FIDIC, Zlatnu Kunu te priznanje za najbolji projekt od strane IPMA Hrvatska.

Slijedeći ciljeve razvitka cestovne mreže, Hrvatske ceste nastavljaju graditi i modernizirati naše ceste koje povezuju hrvatske regije s europskim pravcima, što je ključno za budući društveni i gospodarski razvoj. Cestovna mreža je nacionalno bogatstvo koje ima ključnu ulogu u integraciji Hrvatske u europski prometni sustav, povezujući različite vidove prometa i potičući decentralizaciju i dostupnost sadržaja.

Tijekom protekle 2023. godine dobili smo još jednu potvrdu međunarodnog značaja naših prometnih pravaca jer je postignut dogovor Europskog parlamenta i Vijeća o izmjenama TEN-T Uredbe o Transeuropskoj prometnoj mreži. Republika Hrvatska je, uz ranije definirana dva prometna koridora (Mediterranski koridor i koridor Rajna - Dunav), izmjenom Uredbe dodatno pozicionirana na još dva međunarodna koridora - Baltičko more-Jadransko more i Zapadni Balkan-Istočni Mediteran. Očekujemo kako će izmijenjena Uredba omogućiti nastavak investicijskog ciklusa koristeći europske fondove. Uredba o TEN-T mreži u prvom redu daje europsku perspektivu nacionalnom planiranju prometne infrastrukture, međutim, revizija Uredbe motivirana je i razlozima vezanim uz održivi razvoj prometnog sektora.

Dopunjena Uredba usmjerena je na ostvarivanje četiriju ciljeva:

1. učiniti promet ekološki prihvatljivijim
2. smanjiti zastoje, poticati multimodalnost i interoperabilnost
3. povećati otpornost mreže na klimatske promjene i druge katastrofe
4. poboljšati alate za upravljanje mrežom.

Poštujući načela održivog razvoja i uvažavajući čimbenike vezane uz okoliš, društveni razvoj i korporativno upravljanje, Hrvatske ceste razvijaju vlastitu strategiju održivog razvoja te kroz održavanje postojećih i izgradnju novih cesta slijede

principe održivosti čime dodatno povećavaju sigurnost prometa i smanjuju negativne utjecaje na okoliš i zdravlje stanovništva. Donošenje strategije održivog razvoja osigurat će formalni strateški i upravljački okvir za održivo upravljanje cestovnom infrastrukturom.

Paralelno se odvijaju i reorganizacija poslovnih procesa i digitalna tranzicija Hrvatskih cesta kao trajan proces koji se nastavio i tijekom 2023. godine s ciljem stvaranja sustava prilagodljivog budućim okolnostima u poslovanju i novim izazovima poput podrške ostvarenju strategije održivog poslovanja. Digitalna tranzicija znači mijenjanje poslovnog modela korištenjem različitih digitalnih tehnologija za poboljšanje učinkovitosti i usluga.

Kako bismo se pripremili za izvještajnu obvezu Hrvatskih cesta u 2025. godini temeljem Direktive o korporativnom izvještavanju o održivosti (CSRD) koja se lokalno transponira putem novog Zakona o računovodstvu, već za ovaj izvještaj provedena je procjena dvostruke značajnosti (materijalnosti) u područjima okoliša, društva i upravljanja (ESG) prema Europskim standardima za izvještavanje o održivosti (ESRS). Time je uloženi dodatni napor kako bi se proširila perspektiva Hrvatskih cesta razmatranjima o tome kako naše poslovanje utječe na ljude, lokalne zajednice i planetu, ali i kako ESG čimbenici mogu financijski utjecati na Hrvatske ceste.

U ovaj izvještaj uključen je i prošireni izračun emisija stakleničkih plinova. Uključene su emisije iz dobavljačkog lanca, odnosno emisije povezane s dolaskom i odlaskom zaposlenika na posao i po prvi put, emisije korisnika državnih cesta. Planirano je postupno povećanje obuhvata izračuna emisija u narednim godinama.

Izvještaj o poslovanju i održivosti za 2023. godinu potvrđuje našu predanost analizi i stalnom unapređivanju našeg rada po pitanjima utjecaja na okoliš, društvo i ekonomiju, u skladu s nacionalnim i preuzetim međunarodnim strategijama i politikama.

predsjednik Uprave
Josip Škorić

U Zagrebu, 28. lipnja 2024.

VIZIJA

Vizija Hrvatskih cesta d.o.o. je kvalitetno međusobno prometno povezati hrvatske regije, uz povezivanje na europske prometne pravce. Razvojem cestovne infrastrukture pospješiti uključivanje hrvatskog gospodarstva u međunarodno okruženje te osigurati dinamičan gospodarski razvitak.

MISIJA

Misija Hrvatskih cesta d.o.o. određena je Zakonom o cestama i Izjavom o osnivanju, a osnovna zadaća je upravljanje, građenje i održavanje državnih cesta.

CILJEVI

Opći ciljevi za četverogodišnje razdoblje temelje se na Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.) te Vladinom Programu građenja i održavanja javnih cesta. U skladu s Programom, Hrvatske ceste d.o.o. nastavit će ulaganja u razvoj cestovne infrastrukture, gradnju i održavanje, uz racionalno korištenje raspoloživih sredstava.

VRIJEDNOSTI

Osnovne organizacijske vrijednosti su profesionalnost, stručnost, objektivnost, neovisnost i poštenje u radu, uvažavanje ljudskih prava i zaštita okoliša te sukladnost u radu sa svim nadležnim zakonima, pravilima i odredbama.

1. O Hrvatskim cestama	5	Sukob interesa	31
2. Izvještavanje o održivosti	9	Sustav upravljanja okolišem	31
3. Djelatnosti, poslovni odnosi, dionici, zaposlenici i zaposlenici dobavljača	11	Delegiranje odgovornosti za upravljanje utjecajima na okoliš, društvo i gospodarstvo	32
Djelatnosti, poslovni odnosi i dionici	12	Uloga Uprave u izvještavanju o održivosti	32
Upravljanje, građenje, rekonstrukcija, održavanje državnih cesta i sigurnost prometa	13	Procjena učinka najvišeg tijela upravljanja	33
Nabava radova, roba i usluga	13	Usklađenost poslovanja sa zakonskim propisima	33
Djelatnosti i nadležnosti Hrvatskih cesta prema Zakonu o cestama	14	Članstvo u udruženjima	33
Poslovni odnosi i komunikacija s dionicima	15	Hrvatsko društvo za ceste i željeznice Via Vita	33
Dionici Hrvatskih cesta	16	Hrvatski savjet za zelenu gradnju	34
Pristup informacijama	17	5. Strategije, politike i prakse poslovanja	35
Naši zaposlenici	17	Strategija prometnog razvoja od 2017. do 2030. i Program građenja i održavanja javnih cesta	36
Organizacijska struktura	17	Smjernice razvoja Transeuropske prometne mreže (TEN-T)	37
Strategija upravljanja ljudskim resursima	17	Strategija održivog razvoja Hrvatskih cesta	38
Kolektivni ugovor	19	Doprinos strateških ciljeva Hrvatskih cesta Ciljevima održivog razvoja UN-a (SDGs)	38
Zaštita na radu i sigurnost	20	6. Materijalne teme	43
Zaštita od diskriminacije	22	Određivanje materijalnih tema	44
Obrazovanje i usavršavanje	22	Popis materijalnih tema te rezultati ocjene unutarnjih i vanjskih dionika	44
Zaposlenici naših dobavljača	25	7. Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva u 2023.	47
4. Korporativno upravljanje	26	Upravljanje	48
Upravljačka struktura 2023. godine	28	Ulaganja u prometnu infrastrukturu	48
Skupština	28	Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom	49
Nadzorni odbor	28	Pelješki most - dobitnik 2 prestižne nagrade	49
Revizijski odbor	28	Dekoratívna rasvjeta Mosta dr. Franja Tuđmana	51
Uprava	29	Spajanje Mosta Cetina u Omišu	51
Antikorupcijski program	30	Multimodalna platforma Splitske aglomeracije	52
Sustav za suzbijanje podmićivanja i sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti	30	Brza cesta Solin – Omiš	53
Etički kodeks	31		

Zahvati na državnim cestama u Splitu i okolici	54	Upravljanje utjecajima na okoliš kroz postupke nabave	89
Državna cesta D403, čvor Škurinje – luka Rijeka	55	Upravljanje utjecajima na okoliš digitalizacijom informacija o cestama i povezivanje s korisnicima	89
Izgradnja čvora Virovitica	56	EU taksonomija	90
Podravski epsilon	57	Potrošnja energije u 2023.	90
Inovacija i digitalizacija	63	Energetska učinkovitost	90
Zaštita podataka	68	Emisije u zrak	90
Ekonomski pokazatelji poslovanja i ocjena održivosti djelatnosti prema EU taksonomiji	68	Direktne emisije stakleničkih plinova – Opseg 1 (Scope 1)	91
Sredstva iz fondova Europske unije	69	Indirektne emisije stakleničkih plinova – Opseg 2 (Scope 2)	91
Izravna gospodarska generirana i distribuirana vrijednost	70	Ostale indirektne emisije stakleničkih plinova – Opseg 3 (Scope 3)	91
Obveze iz plana definiranih naknada za mirovinu i drugi mirovinski planovi	71	Ugljični otisak za 2023.	94
Potencijal doprinosa gospodarskih djelatnosti Hrvatskih cesta Zelenom planu EU-a	72	Bioraznolikost	95
Analiza taksonomski prihvatljivih i usklađenih djelatnosti	72	Gospodarenje otpadom	99
Računovodstvene politike i ključni pokazatelji uspješnosti	74	Gospodarenje otpadom u poslovnim prostorima Hrvatskih cesta	99
Kapitalni rashodi (CapEx)	75	Otpad izvođača radova na cestama	100
Operativni rashodi (OpEx)	76	Korištenje i zaštita voda	100
Društvo i ljudska prava	81	Utjecaj klimatskih promjena na ceste	100
Upravljanje društvom i ljudskim pravima	81	Odgovornost u dobavljačkom lancu – okoliš	101
Strategija upravljanja ljudskim resursima i Etički kodeks	81	Sadržaj GRI pokazatelja	102
Sustav za suzbijanje podmićivanja i sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti prema ISO normama	81		
Zdravlje i sigurnost korisnika	81		
Suradnja s lokalnim zajednicama	85		
Odgovornost u dobavljačkom lancu – društvo i ljudska prava	86		
Okoliš	87		
Upravljanje utjecajima na okoliš	88		
Sustav upravljanja okolišem prema normi ISO 14001:2015	88		
Postupci procjene utjecaja zahvata na okoliš i ekološku mrežu	88		



01.

O Hrvatskim cestama

GRI 2-1/2-2



Hrvatske ceste d.o.o. su u 100 postotnom vlasništvu Republike Hrvatske i nadležne su za upravljanje, građenje, rekonstrukciju i održavanje mreže državnih cesta, ukupne duljine 7.402,82 kilometara.

U našem 100 postotnom vlasništvu je društvo VIA TEL d.o.o. koje pruža radiokomunikacijske usluge, integrirane i telematske usluge te gradi i razvija profesionalne radijske mreže. Telekomunikacijski sustav pokriva čitavi teritorij Hrvatske s više od 70 repetitora u 14 regionalnih telekomunikacijskih mreža i posebno dizajniranom linijskom radijskom mrežom za Hrvatske autoceste, koje su sve integrirane u AVL Centar dispečersku aplikaciju (eng. *Automatic Vehicle Location*). VIA TEL također razvija aplikativna rješenja iz područja inteligentnih transportnih sustava (ITS).

Sjedište Hrvatskih cesta i VIA TEL-a nalazi se u Vončini-
noj 3 u Zagrebu, a posluje isključivo na području Republike Hrvatske. Svi podaci u Izvještaju o poslovanju i održivosti za 2023. odnose se na Hrvatske ceste d.o.o. i VIA TEL d.o.o., a prikazuju se pod nazivom Hrvatske ceste.

Izvještaj o poslovanju i održivosti za 2023. i revidirani Godišnji konsolidirani financijski izvještaj za 2023. odnose se na iste pravne subjekte tj. Hrvatske ceste d.o.o. i VIA TEL d.o.o.

02.

Izvještavanje o održivosti

GRI 2-3/2-4/2-5



Izvještaj o poslovanju i održivosti za 2023. godinu drugi je izvještaj u koji smo uključili utjecaje našeg poslovanja na društvo, ljudska prava, okoliš i gospodarstvo prema Konsolidiranim GRI standardima iz 2021. godine. Kao nastavak našeg prošlogodišnjeg izvještaja, ovaj dokument sadrži ažurirane informacije o promjenama i napretku u odnosu na prethodno razdoblje.

Izvještaj se odnosi na razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2023. tj. za isto razdoblje kao i revidirani Godišnji konsolidirani financijski izvještaj za 2023. Revizor Godišnjeg konsolidiranog [financijskog izvještaja za 2023.](#) utvrdio je usklađenost sadržaja Izvještaja o poslovanju i održivosti za 2023. godinu sa sadržajem propisanim člankom 21. a Zakona o računovodstvu.

03.

**Djelatnosti, poslovni odnosi, dionici,
zaposlenici i zaposlenici dobavljača**

GRI 2-6/2-7/2-8/2-25/2-26/2-29/2-30/401-1/401-2/403-1/403-2/403-3/403-4/403-5/403-6/403-7/403-9/404-1/404-2/405-1/406-1

3 ZDRAVLJE I
BLAGOSTANJE



11 ODRŽIVI GRADOVI
I ZAJEDNICE



13 ZAŠTITA
KLIME



16 MIR, PRAVDA
I SNAŽNE
INSTITUCIJE



10 SMANJENJE
NEJEDNAKOSTI



12 ODRŽIVA
POTROŠNJA I
PROIZVODNJA



15 OČUVANJE ŽIVOTA
NA ZEMLJI



Djelatnosti, poslovni odnosi i dionici

GRI 2-6/2-29

Poslovne aktivnosti Hrvatskih cesta planiraju se u skladu sa Strategijom prometnog razvoja RH od 2017. do 2030. te s četverogodišnjim Programom građenja i održavanja javnih cesta. Strategiju i Program donosi Vlada RH na prijedlog Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Poslovanje Hrvatskih cesta određeno je Zakonom o cestama, Izjavom o osnivanju, Zakonom o trgovačkim društvima, Zakonom o proračunu, odlukama Vlade RH te propisima koji se odnose na građenje, rekonstrukciju, održavanje državnih cesta i sigurnost prometa. Obavljanjem svojih djelatnosti Hrvatske ceste posluju u sektoru cestovnog prometa te u sektoru informacijsko-komunikacijskih tehnologija (ICT), a oba sektora su u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Dionici i suradnja s dionicima uvjetovani su vlasničkom strukturom i djelatnostima koje obavljamo, a naši zaposlenici, dobavljači, korisnici cesta i lokalna zajednica ključni su dionici za uspješno poslovanje u skladu s Ciljevima održivog razvoja UN-a, Europskog zelenog plana i Strategije prometnog razvoja RH od 2017. do 2030. godine.

Izgradnja i održavanje mreže državnih cesta najvećim se dijelom financira iz varijabilnog dijela trošarina uklju-

čenih u maloprodajnu cijenu fosilnih goriva za cestovni promet koja je u 2023. godini iznosila 0,11 eura po litri. Sredstva iz trošarine odgovaraju potrebama financiranja redovitog održavanja i rekonstrukcija državnih cesta, među kojima su i veći zahvati vezani za sigurnost prometa. Za financiranje velikih projekata izgradnje novih cesta koriste se zajmovi tuzemnih i inozemnih banaka te bespovratna sredstva i sufinanciranje iz fondova Europske unije.

Uzimajući u obzir ciljeve Europskog zelenog plana i EU paketa „Spremni za 55 %“ te smanjenje emisija stakleničkih plinova iz sektora cestovnog prometa, postupno će se povećavati broj električnih i hibridnih vozila te vozila koja koriste alternativna goriva npr. zeleni vodik, za koje će trebati osigurati odgovarajući broj punionica. Od 2035. godine sva nova vozila i laka gospodarska vozila (kombiji) koji se stavljaju na tržište emitirat će 0 g CO₂/km. Stoga, već sada treba razmišljati o primjeni novih modela financiranja izgradnje i održavanja mreže državnih cesta koji će zamijeniti trošarine iz fosilnih goriva, kao što je npr. uvođenje korisničke naplate za teretna vozila u tranzitu, po uzoru na druge europske države. Za očekivati je da će i dio novca od dražbi emisijskih jedinica stakleničkih plinova kada se proširi Europski sustav trgovanja na sektor cestovnog prometa (tzv. EU-ETS2) biti namijenjen za izgradnju i održavanje cesta i zamijeniti trošarine za fosilna goriva.

Upravljanje, građenje, rekonstrukcija, održavanje državnih cesta i sigurnost prometa

GRI 2-6

Hrvatske ceste su prema Zakonu o cestama trgovačko društvo koje upravlja, gradi, rekonstruira i održava državne ceste. Pritom prema Zakonu o cestama Hrvatske ceste ne izvode izravno radove građenja, rekonstrukcije i održavanja, već se provedba ustupa registriranim, specijaliziranim i tehnički opremljenim izvođačima. Za radove održavanja izvođači, dodatno moraju raspolažati osposobljenim kadrovima za izvođenje radova pod prometom.

Hrvatske ceste, također, organiziraju i obavljaju aktivnosti praćenja prometnog opterećenja i prometnih tokova na državnim cestama u cilju sigurnosti prometa na cestama. Uspostavom Nacionalne pristupne točke sudjelujemo u najvećoj europskoj suradnji platformi za prijenos podataka o mobilnosti (NAPCORE). U sklopu projekata Crocodile II Croatia i Crocodile III Croatia koje je sufinancirala Europska unija modernizirani su Regionalni centri za nadzor i upravljanje prometom (RCNUP) Dugopolje, Sv. Ilija i Dubrovnik te je uspostavljen Središnji centar za nadzor i upravljanje prometom (SCNUP-DC) kao i Nacionalna pristupna točka (NPT) u Karlovcu. Na svojim internetskim stranicama svake godine objavujemo izvješće o brojenju prometa na cestama

u RH za prethodnu godinu te opskrbljujemo Hrvatski autoklub (HAK) podacima o stanju prometa na cestama koji su u stvarnom vremenu dostupni korisnicima cesta.

Nabava radova, roba i usluga

GRI 2-6/2-29

Hrvatske ceste su kao javni naručitelj obveznik primjene Zakona o javnoj nabavi, a jednostavna nabava provodi se u skladu s Pravilnikom o provedbi postupaka jednostavne nabave koji je izrađen prema načelima javne nabave.

Procjena utjecaja na okoliš izgradnje, rekonstrukcija i održavanja cesta započinje već u najranijoj fazi, prije

kom izrade strateških dokumenata prometnog razvoja za koje se provodi postupak strateške procjene utjecaja strategija, planova i programa na okoliš. Za izradu strateških razvojnih dokumenata i provedbu strateških procjena utjecaja nisu nadležne Hrvatske ceste već Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te nadležna tijela koja su nositelji izrade prostornih planova, prije svega županije.

Hrvatske ceste provode postupke nabave za odabir ovlaštenika za izradu dokumentacije u postupcima provedbe utjecaja zahvata na okoliš i ekološku mrežu. U postupke javne nabave za projekte izgradnje, rekonstrukcije i održavanja cesta uključene su i odredbe vezane za zaštitu okoliša i zaštitu na radu, u skladu sa zakonskim propisima RH koji su usklađeni sa zakonskim propisima Europske unije.



 **Postupci nabave** za radove, robe i usluge, planovi nabave, registri ugovora i okvirnih sporazuma te pravilnici, upute i odluke u postupcima nabave, objavljeni su na našim internetskim stranicama.

Tijekom 2023. godine ukupno je provedeno 235 postupaka javne nabave i 125 postupaka jednostavne nabave, a 15 postupaka je bilo predmet žalbenog postupka. Od predmeta u žalbenom postupku, 11 predmeta je riješeno u korist Hrvatskih cesta, dok je 4 predmeta riješeno u korist žalitelja. Tijekom 2023. godine nije bilo značajnijih promjena u provedbi postupaka nabave niti odabiru dobavljača.

Jedan od ciljeva u 2023. godini bio je pripremiti primjenu načela održive i zelene javne nabave, gdje je to primjenjivo i izvedivo kako bi se podržalo smanjenje utjecaja na okoliš i održivi razvoj kroz postupke nabave. Više informacija o ovim kriterijima i njihovoj implementaciji možete pronaći u poglavlju *Okoliš – Upravljanje utjecajima na okoliš kroz postupke nabave*.

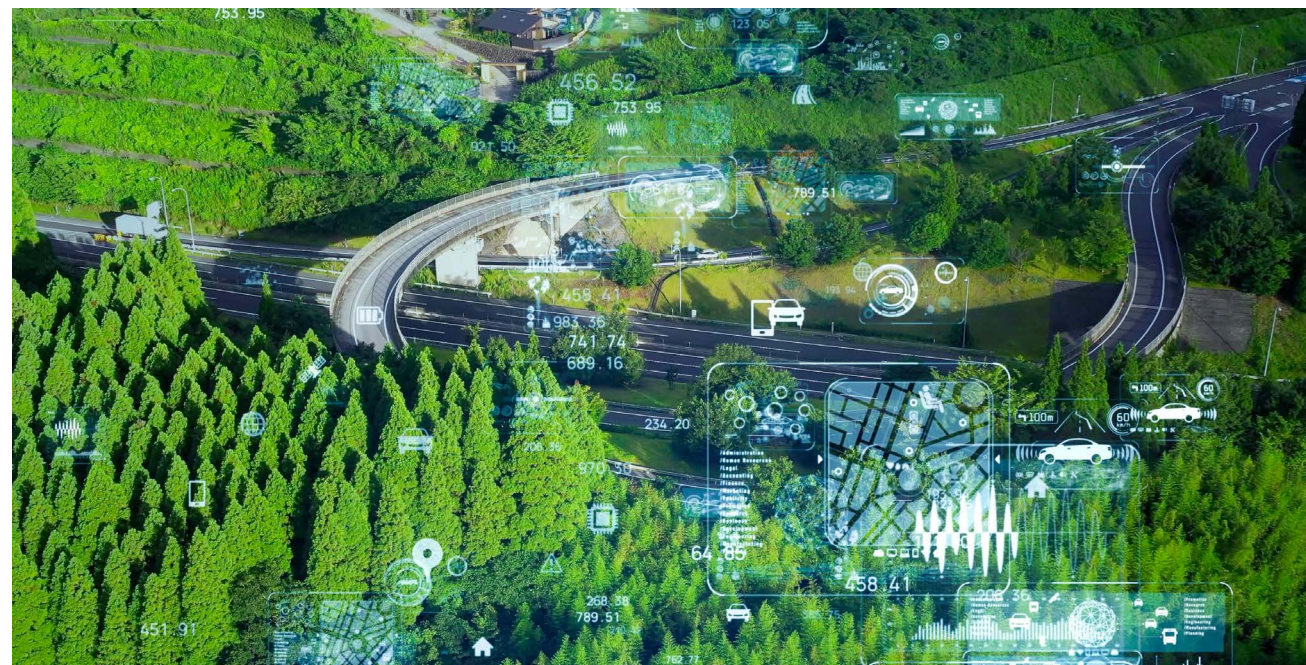
Djelatnosti i nadležnosti hrvatskih cesta prema Zakonu o cestama

PROVEDBA I ORGANIZACIJA DJELATNOSTI	NADLEŽNOSTI HRVATSKIH CESTA PREMA ZAKONU O CESTAMA
 izrada stručnih podloga za četverogodišnje programe građenja i održavanja državnih cesta, županijskih cesta i lokalnih cesta	 održavanje raskrižja državnih i županijskih cesta te raskrižja državnih i lokalnih cesta
 građenje i rekonstrukcija državnih cesta	 vođenje jedinstvene baze podataka o javnim cestama za operativne potrebe osiguranja tehničko-tehnološkog jedinstva mreže javnih cesta
 rješavanje imovinsko-pravnih odnosa potrebnih za građenje, rekonstrukciju i održavanje državnih cesta	 izrada prijedloga za izvlaštenje nekretnina na državnim cestama radi građenja, rekonstrukcije i održavanja
 održavanje državnih cesta	 izdavanje dozvole za izvanredni prijevoz na državnim cestama
 financiranje građenja, rekonstrukcije i održavanja državnih cesta	 izdavanje dozvole za izvanredni prijevoz ako se prijevoz obavlja na više javnih cesta razvrstanih kao autoceste, državne, županijske, odnosno lokalne ceste
 praćenje prometnog opterećenja i prometnih tokova na državnim cestama	 izdavanje rješenja o zahtjevu za prilagođavanje priključka i prilaza na državnu cestu i županijsku cestu, zbog povećanog prometa ili korištenja za drukčiji promet nego što je bio uzet u obzir prilikom izdavanja suglasnosti
	 upravljanje tunelima na javnim cestama, osim na autocestama kojima upravljaju Hrvatske autoceste

Poslovni odnosi i komunikacija s dionicima

GRI 2-6/2-29

Kroz svoje dobavljače povezani smo sa sektorom građenja koje je u nadležnosti Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine, zatim sa sektorom energetike i zaštite okoliša u nadležnosti Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja. S Ministarstvom unutarnjih poslova surađujemo kroz postupke izdavanja dozvola za izvanredni prijevoz i sigurnost prometa na cestama, a suradnja s Ministarstvom financija je sastavni dio poslovanja svakog poduzeća. U financiranju i sufinanciranju naših projekata koristimo i sredstva iz fondova EU-a, stoga surađujemo s Ministarstvom regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Središnjom agencijom za financiranje i ugovaranje (SAFU), predstavništvom Europske komisije u Hrvatskoj i Europskom komisijom. Također surađujemo sa županijskim zavodima za prostorno uređenje u izradi županijskih prostornih planova, zatim općinama i gradovima pri sufinanciranju održavanja nerazvrstanih cesta u zimskim uvjetima te županijskim cestama pri održavanju županijskih cesta. Surađujemo i s Fakultetom prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu koji je za nas, između ostalog, napravio Metodologiju za identifikaciju opasnih mjesta u cestovnoj prometnoj mreži. S Građevinskim fakultetom Sveučilišta u Zagrebu sura-



đujemo na poslovima revizije glavnih i izvedbenih projekata te izradi projektne dokumentacije.

Dobavljački lanac Hrvatskih cesta u 2023. godini sastojao se od 84 značajna dobavljača, a njihov značaj odredili smo prema ostvarenom prometu. Dobavljači su bili angažirani na poslovima projektiranja, izgradnje, nadzora izgradnje i održavanja cesta, zatim pružanja

usluga upravljanja, održavanja i nadogradnje informacijskih sustava i servisa. Dio našeg dobavljačkog lanca su i dobavljači IT usluga, opreme i licenci, dobavljači električne i toplinske energije, pružatelj usluge priključka na distribucijsku mrežu, dobavljači kapitalnih dobara te ovlaštenici za izradu dokumentacije o prihvatljivosti zahvata na okoliš i ekološku mrežu.

Dionici Hrvatskih cesta

 VLASNIK I PREDSTAVNICI VLASNIKA	VLADA RH, SKUPŠTINA I NADZORI ODBOR
 Nadležna tijela	Vlada RH, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i državne imovine, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo financija, Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja, Hrvatske vode
 Korisnici cesta	Vozači motornih i električnih vozila, biciklisti i pješaci, Hrvatske autoceste i županijske uprave za ceste, koncesionari benzinskih crpki i ugostiteljskih objekata
 Interni dionici	Zaposlenici, direktori, uprava, sindikati, radnička vijeća
 Dobavljači	Poduzeća za izgradnju, rekonstrukcije i održavanje cesta, dobavljači kapitalnih dobara (IT i komunikacija oprema i licence), opskrbljivači električnom i toplinskom energijom, dobavljači goriva za službena vozila i strojeve, pružatelji ugostiteljskih usluga za zaposlenike te usluga čišćenja poslovnih prostora, poduzeća za gospodarenje otpadom koji nastaje u uredima
 Lokalne zajednice	Predstavnici županija, općina i gradova
 Tržište kapitala	Banke, investitori, partneri u zajedničkim investicijama
 Akademske i znanstvene ustanove	Fakultet prometnih znanosti, Građevinski fakultet
 Udruženja	Hrvatski autoklub (HAK), Hrvatsko društvo za ceste i željeznice VIA-VITA, Hrvatska komora inženjera graditeljstva
 Civilni sektor	Udruga Sindikata biciklista, udruga Naš Turanj
 Mediji	Lokalni, nacionalni

Pristup informacijama

GRI 2-15/2-16/2-25/2-26

Svim dionicima Hrvatskih cesta te svim ostalim zainteresiranim pravnim i fizičkim osobama na raspolaganju su, u skladu sa Zakonom o pravu na pristup informacijama, sve informacije koje posjeduju, raspolazu ili nadziru Hrvatske ceste kao tijelo javne vlasti. Na našim internetskim stranicama nalaze se upute za postupak podnošenja zahtjeva za informacijama te kontakt službenika za informiranje. Svake godine objavljujemo  [Izvjешće](#) o provedbi Zakona o pravu na pristup informacijama.

Naši zaposlenici

GRI 2-7/2-30/401-1/401-2/404-1/404-2/405-1

Organizacijska struktura

Hrvatske ceste su organizacijski podijeljene na Urede, Odjele i Sektore.

Uredi su podijeljeni na Ured Uprave, Ured za odnose s javnošću, Ured za unutarnju reviziju, Ured za korporativnu sigurnost i zaštitu na radu, a **Odjeli** na Poseban odjel za nabavu i Poseban odjel za vođenje strateških projekata.

Sektori su grupirani prema poslovima kojima se specijalizirano bave, i to na Sektor za razvoj i informatičku podršku, Sektor za pripremu, građenje i rekonstrukciju, Sektor za održavanje i promet, Sektor za pravne poslove, poslove ljudskih resursa i opće poslove te Sektor za ekonomske poslove. Sektor za održavanje i promet organizacijski sadrži i šest poslovnih jedinica koje u svom sastavu imaju ukupno 14 Tehničkih ispostava. Poslovna jedinica Zagreb u svom sastavu ima Tehničku ispostavu Zagreb, Tehničku ispostavu Karlovac i Tehničku ispostavu Sisak, Poslovna jedinica Varaždin u svom sastavu ima Tehničku ispostavu Varaždin i Tehničku ispostavu Bjelovar, Poslovna jedinica Osijek u svom sastavu ima Tehničku ispostavu Osijek i Tehničku ispostavu Slavonski Brod, Poslovna Jedinica Rijeka organizacijski sadrži Tehničku ispostavu Rijeka i Tehničku ispostavu Pula, Poslovna jedinica Zadar organizacijski sadrži Tehničku ispostavu Zadar i Tehničku ispostavu Gospić, te Poslovna jedinica Split organizacijski sadrži Tehničke ispostave Split, Šibenik i Dubrovnik.

Kako bismo dali dodatan naglasak na zelene tehnologije, u okviru Sektora za razvoj i informatičku podršku, osnovan je Odjel za održivi razvoj. **Odjel za održivi razvoj** obavlja poslove praćenja EU i nacionalnih politika vezano uz održivi razvoj, planiranja mogućnosti ostvarenja nacionalnih i EU ciljeva vezano uz održivi razvoj na državnim cestama, poslove prikupljanja, analize i obrade podataka te planiranja, organiziranja i koordiniranja aktivnosti vezano uz mogućnosti razvoja projekata održivog razvoja na državnim cestama te analize

i planiranje mogućeg sufinanciranja projekata održivog razvoja iz EU fondova, Programa EU te inozemnih razvojnih banaka.

Strategija upravljanja ljudskim resursima

GRI 2-7/3-3/404-2

Sektor za pravne poslove, poslove ljudskih resursa i opće poslove Hrvatskih cesta, nadležan je za upravljanje ljudskim resursima. Strategija upravljanja ljudskim resursima temelji se na ostvarivanju punog potencijala zaposlenika. Uvođenjem standardiziranog programa za prilagodbu novih zaposlenika pojednostavnili smo snalaženje u novoj radnoj okolini. Kod postojećih zaposlenika provodimo analize potreba za učenjem i shodno dobivenim rezultatima razvijamo programe učenja i razvoja. Važno nam je saznati i uzeti u obzir mišljenje zaposlenika, zato provodimo istraživanja poput zadovoljstva i motivacije, istraživanja organizacijske kulture itd. Prijedlozi zaposlenika uzimaju se u obzir za poboljšanje i pozitivne promjene. Programima učenja i razvoja prijelaznih vještina pripremamo zaposlenike koji prelaze na radna mjesta s povećanim odgovornostima. Već sedmu godinu zaredom dodjeljuju se nagrade za zaposlenike godine Hrvatskih cesta. Cilj nagrade je dodatno priznanje zaposlenicima koji su se posebno istaknuli u radu tijekom protekle godine na temelju procjenjivanja radnog učinka. U 2023. dobitnici su bili

iz Sektora za ekonomske poslove i Poslovne jedinice Osijek.

Na dan 31. prosinca 2023. godine u Hrvatskim cestama konsolidirano s društvom Via Tel d.o.o. bilo je ukupno 485 zaposlenika. Od ukupnog broja zaposlenih je bilo 197 žena i 288 muškaraca. Svih 485 zaposlenika je zaposleno na neodređeno vrijeme s punim radnim vremenom. Tijekom 2023. godine nije bilo značajnih fluktuacija u broju zaposlenika.

Naši zaposlenici prema dobi, stručnoj spremi i spolu na dan 31.12.2023. usporedno s 2022.

DOB	STRUČNA SPREMA	ŽENE		MUŠKARCI		UKUPNO	
		2022.	2023.	2022.	2023.	2022.	2023.
< 35	MR			1	1	1	1
	VSS	12	11	22	18	34	29
	VŠS	2	2	4	2	6	4
	SSS	4	3	7	8	11	11
36 - 44	DR	1	1	0	0	1	1
	MR	0	1	2	2	2	3
	VSS	31	28	45	37	76	65
	VŠS	8	6	12	11	20	17
	SSS	11	11	17	17	28	28
45 - 59	DR	0	0	3	3	3	3
	MR	6	6	10	10	16	16
	VSS	55	60	90	95	145	155
	VŠS	10	13	18	18	28	31
	SSS	33	35	23	26	56	61
	KV	0	0	1	1	1	1
	NSS	1	1	0	0	1	1
60 i više	DR	0	0	1	0	1	0
	MR	0	0	2	2	2	2
	VSS	7	9	19	22	26	31
	VŠS	2	1	6	8	8	9
	SSS	7	8	7	7	14	15
	NSS	2	1	0	0	2	1
UKUPNO		192	197	290	288	482	485

Novi zaposlenici u 2023. usporedno s 2022.

NOVI ZAPOSLENICI	ŽENE		MUŠKARCI		UKUPNO	
	2022.	2023.	2022.	2023.	2022.	2023.
< 30	2	0	1	1	3	1
30 - 50	4	8	1	7	5	15
> 50	5	0	8	0	13	0
UKUPNO	11	8	10	8	21	16

Zaposlenici koji su prestali s radom u 2023. usporedno s 2022.

NOVI ZAPOSLENICI	ŽENE		MUŠKARCI		UKUPNO	
	2022.	2023.	2022.	2023.	2022.	2023.
< 30	1	0	1	0	2	0
30 - 50	0	2	2	2	2	4
> 50	6	4	10	6	16	10
UKUPNO	7	6	13	8	20	14

Broj žena i muškaraca na upravljačkim pozicijama u 2023. usporedno s 2022.

NOVI ZAPOSLENICI	ŽENE		MUŠKARCI		UKUPNO	
	2022.	2023.	2022.	2023.	2022.	2023.
ČLANOVI UPRAVE	1	1	4	4	5	5
PREDSTOJNIK UREDA UPRAVE	0	0	1	1	1	1
DIREKTORI SEKTORA I ŠEFOVI POSEBNIH ODJELA	2	2	6	6	8	8
UKUPNO	3	3	11	11	14	14

Kolektivni ugovor

GRI 2-30/401-2

Kolektivnim ugovorom utvrđuju se prava i obveze potpisnika. Kolektivnim ugovorom obuhvaćeni su svi zaposlenici Hrvatskih cesta, a ugovor obvezuje i primjenjuje se na sve zaposlenike koji su u radnom odnosu. Pritom se zaposlenik definira kao fizička osoba koja obavlja određene poslove za poslodavca na temelju ugovora o radu. Šeste izmjene i dopune Kolektivnog ugovora za Hrvatske ceste potpisali su predsjednik Uprave Hrvatskih cesta, predsjednik Nezavisnog cestarskog sindikata te predsjednik Nezavisnog cestarskog sindikata Podružnica Hrvatske ceste, 30. siječnja 2023.

Izmjenama i dopunama Kolektivnog ugovora utvrđena je najniža osnovica za obračun plaće koja od 1. siječnja 2023. iznosi 511,10 eura. Također je utvrđen iznos naknade za godišnji odmor, iznos prigodne naknade za božićne blagdane, uskršnicu, zatim iznos uplate mjesečne i godišnje naknade u III. mirovinski stup, iznos najniže i najveće moguće otpremnine za odlazak u mirovinu, jednokratna potpora za novorođenče te naknada za prijevoz na posao u slučaju da nije organiziran javni prijevoz za redoviti dolazak zaposlenika na posao.

Zaštita na radu i sigurnost

GRI 403-1/403-2/403-5/403-9/ 403-3/403-4/403-6/403-7

Sukladno Zakonu o zaštiti na radu i podzakonskim aktima, Uprava društva donijela je provedbene akte kojima se regulira provedba zaštite zdravlja i sigurnosti na radu u Hrvatskim cestama. U područjima gdje procesi rada nisu obuhvaćeni propisima zaštite na radu, primjenjuju se priznata pravila zaštite na radu. To podrazumijeva norme, pravila struke ili u praksi provjerene načine pomoću kojih se otklanjaju ili smanjuju rizici na radu, sprečava nastanak ozljeda na radu, profesionalnih bolesti te ostalih štetnih posljedica za radnike. Hrvatske ceste imaju ugovor s odabranom ordinacijom medicine rada, kojim je obuhvaćen rad u odboru za zaštitu na radu, pregledi zaposlenika koji rade na radnim mjestima s posebnim uvjetima rada, pregledi radi procjene radne sposobnosti i ostali pregledi sukladni zakonu. Potpisuje se i izjava o zaštiti osobnih podataka te povjerljivosti podataka o osobnim zdravstvenim podacima radnika službe medicine rada.

U Hrvatskim cestama djeluje odbor za zaštitu na radu, koji se sukladno Zakonu o zaštiti na radu sastaje dva puta godišnje. Predsjednik odbora je ovlaštenik za zaštitu na radu, a ostali članovi odbora su liječnica medicine rada i stručnjak zaštite na radu u Hrvatskim cestama. Zaključci koji su doneseni na svakom pojedinom

sastanku odbora, proslijeđuju se na znanje sindikalnim povjerenicima. Zaključci se također daju na znanje Upravi društva, što rezultira odlukama uprave u svrhu rješavanja konkretnih problema. Putem odbora za zaštitu na radu, zaposlenici imaju priliku sudjelovanja u kreiranju tema rasprave na odboru, te samim time i u donošenju odluka. Prilikom izrade procjene rizika obavljaju se intervjui sa svim radnicima koji tako sudjeluju u identifikaciji opasnosti koje prijete u pojedinim procesima rada.

Potrebe za obukom za zaštitu na radu procjenjuju se tijekom prikupljanja podataka/intervjua zaposlenih za potrebe procjene rizika i prilikom obavljanja unutarnjih nadzora nad provođenjem pravila zaštite na radu na svim mjestima rada gdje Hrvatske ceste obavljaju svoju djelatnost. Prilikom procjene potreba za obukom, procjenjuje se i područje, odnosno teme i sadržaji koji su ključni u obuci. Edukacije se obavljaju u prostorima društva za vrijeme radnog vremena. Tijekom 2023. obavljene su edukacije u svim poslovnim jedinicama društva, a u 2024. planira se nastavak edukacija. Sve edukacije su za zaposlenike besplatne.

Obzirom da u Hrvatskim cestama zaposlenici uglavnom rade uredske poslove i nemamo puno radnih mjesta s posebnim uvjetima rada, opasnosti su minimizirane. Rad od kuće je novost u Zakonu o radu i Zakonu o zaštiti na radu pa je tek djelomično reguliran u člancima navedenih zakona. Vezano za taj segment, izradili

smo upute o radu koje se odnose na zaštitu zdravlja pri radu s računalom, za sve zaposlene koji povremeno ili stalno rade od kuće.

Radna mjesta s posebnim uvjetima rada uključuju električare koji rade u Centrima za kontrolu prometa u COKP Sveti Ilija, COKP Dugopolje i COKP Zadar. Svi zaposlenici su obuhvaćeni liječničkim pregledima koji se obavljaju periodički (svake godine) te su osposobljeni za rad sukladno opasnostima koje su utvrđenje procjenom rizika. Ovlaštenici za zaštitu na radu koji su hijerarhijski nadređeni zaposlenima na radnim mjestima s posebnim uvjetima rada educirani su za prepoznavanje rizika i načinima tj. Protokolima propisanim u sklopu provedbenih akata iz zaštite na radu.

Zaštita na radu i sigurnost provode se u skladu sa Zakonom o zaštiti na radu i Pravilnikom o zaštiti na radu u Hrvatskim cestama. U okviru zaštite na radu i sigurnosti zaposlenika provode se sljedeće aktivnosti:



Za sve zaposlenike koji na svom radnom mjestu dolaze u neposredan dodir s namirnicama (kuhar, ekonom, servirka) organiziraju se, u skladu sa Zakonom o zaštiti pučanstva od zaraznih bolesti, periodični zdravstveni pregledi svakih 6 mjeseci.



Suradnja s izabranom liječnicom medicine rada vezano za periodičke preglede radnika na radnim mjestima s posebnim uvjetima rada, pregledima vida, ozljedama na radu i organizaciju radionice prevencija stresa na radnom mjestu te procjene radne sposobnosti na zahtjev ovlaštenika za zaštitu na radu.



Prema Zakonu o hrani ovlašteni laboratorij dva puta godišnje uzima jedan uzorak hrane za nadzor nad kritičnom kontrolnom točkom.



Zaposlenici koji rade na poslovima s posebnim uvjetima rada redovito se upućuju na utvrđivanje zdravstvene sposobnosti.



U skladu sa Zakonom o zaštiti pučanstva od zaraznih bolesti te Pravilnikom o učestalosti kontrole i normativima mikrobiološke čistoće u objektima pod sanitarnim nadzorom, ovlašteni laboratorij dva puta godišnje uzima uzorke otisaka na mjestima koja se procjene kao značajna za provjeru održavanja higijene kao osnovnog preduvjeta za funkcioniranje HACCP sustava



Redovito se ispituje alkoholiziranost zaposlenika, na poziv nadležnih ovlaštenika za zaštitu na radu.



Svi novi zaposlenici prije početka rada obvezno pohađaju zdravstveni odgoj ili tečaj higijenskog minimuma prema osnovnom programu te svake četiri godine prema proširenom programu.



Svakodnevna komunikacija, obilazak i suradnja s ovlaštenicima za zaštitu na radu u poslovnim jedinicama i tehničkim ispostavama, u cilju sprječavanja i otklanjanja utvrđenih eventualnih nedostataka za zaštitu i sigurnost radnika.



Novi zaposlenici se kontinuirano osposobljavaju za rad na siguran način – početno gašenje požara, osposobljavanje za ovlaštenika poslodavca za zaštitu na radu i osposobljavanje za rad na računalu za zaposlenike koji na računalu rade dulje od 4 sata dnevno.



Rad u odboru za zaštitu na radu.



Kontinuirano se nabavlja zaštitna oprema za zaposlenike prema popisu radnih mjesta za koja je propisana obveza nošenja takve opreme.



Kontinuirano ispitivanje strojeva s povećanim opasnostima na svim lokacijama na kojima Hrvatske ceste obavljaju svoju djelatnost.

Uz sve redovne aktivnosti u cilju zaštite i sigurnosti zaposlenika na radu koje se ponavljaju svake godine, tijekom 2023. održane su edukacije u svrhu obnavljanja znanja iz područja zaštite na radu u svim Poslovnim jedinicama i u sjedištu Društva vezano uz izmjene u zakonima i podzakonskim aktima u području zaštite na radu. Edukacije i prezentacije zaposlenicima su provodili vanjski ugovorni suradnici u organizaciji Ureda za korporativnu sigurnost i zaštitu na radu. Tijekom 2023. ugovorena je i usluga korporativnog vježbanja - kao preventivna mjera zaštite zdravlja pri radu s računalom. Vježbanje se odvija dva puta tjedno u prostorima Hrvatskih cesta iza redovnog radnog vremena, odnosno iza 16 sati.

Ozljeđe na radu u 2023. usporedno s 2022.

	2022.	2023.
UKUPAN BROJ OZLJEDA NA RADU	3	1
VRSTE OZLJEDA	2 prometne nesreće tijekom odlaska s mjesta rada i 1 ozljeda na radnom mjestu	1 ozljeda prilikom dolaska na radno mjesto
STATUS OZLJEDA	2 priznate ozljede, a 1 ozljeda nije priznata	nije priznata



Zaštita od diskriminacije

GRI 406-1

Društvo je 10.11.2022. objavilo novi četverogodišnji Plan djelovanja za promicanje i uspostavljanje ravnopravnosti spolova (2022. - 2026.), a koji je prethodno koordinirao i odobrio Ured za ravnopravnost spolova Vlade RH (stupanje na snagu osmog dana od objave) i po navedenom daje godišnje izvješće Upravi Društva. Također je imenovan Povjerenik za zaštitu dostojanstva radnika koji zaprima pisane pritužbe radnika koji smatraju da su u obavljanju svojih poslova uznemiravani ili spolno uznemiravani od strane svojih nadređenih, od svojih suradnika ili od osoba s kojima dolaze u doticaj prilikom obavljanja svojih poslova. U 2023. nisu zabilježeni slučajevi diskriminacije.

Obrazovanje i usavršavanje

GRI 404-1/404-2/404-3

Zaposlenici su osnova uspješnog poslovanja Hrvatskih cesta, stoga potičemo naše zaposlenike na kontinuirano stjecanje novih te unaprjeđenje postojećih znanja i vještina. Znanja i vještine u Hrvatskim cestama stječu se i unaprjeđuju na općim i specijaliziranim internim i vanjskim edukacijama. Financijski plan HC-a između ostalog sadrži i stavke koje se odnose na educiranje radnika: (i) seminari, savjetovanja i simpoziji, (ii) školovanje te (iii) poslijediplomski studiji i doktorati. Što se tiče pohađanja seminara, simpozija i savjetovanja, svaki sektor za sebe kontinuirano kroz godinu postavlja zahtjeve (pomoću internog HR sustava), sukladno svojim interesima i potrebama posla te se zahtjevi od

strane nadležnih osoba odobravaju sukladno raspoloživim sredstvima koji su planirani. O zahtjevima radnika za financiranje školovanja i studija Odluku donosi Uprava. Tijekom 2023. godine odobreno je školovanje za jednog zaposlenika na dodiplomskim studijima. Opće edukacije primjenjive su na sve zaposlenike (npr. rješavanje sukoba na radnom mjestu, osnove zaštite na radu i sigurnost itd.), a specijalizirane se odnose na određeno specifično područje (npr. nabava, vođenje i upravljanje projektima, građenje, financije, upravljanje ljudskim resursima, ICT, sigurnost prometa, zaštita okoliša itd.).

Plan edukacije rezultat je iskazanih potreba od strane nadležnih sektora. Procjena razine znanja zaposlenika radi se na temelju procjene uspješnosti realizacije projekata. Samoprocjena zaposlenika se provodi putem redovitih intervjuja, svakodnevnom komunikacijom sa zaposlenicima u rješavanju tekuće problematike, redovitim koordinacijama i praćenjem rada zaposlenika koju obavljaju nadređeni.

U 2023. godini u Hrvatskim cestama bilo je 485 zaposlenika, a ukupan broj sati obuke bio je 36 sati dok je u 2022. godini ukupan broj sati obuke bio 49 sati. Prosječni broj sati obuke po zaposleniku u 2023. bio je 0,074. Počevši od 2024. godine razmatrat će se proširenje sustava evidencije edukacija kako bi se omogućila dodatna razrada podataka.

HC Akademija

U cilju organiziranja kontinuiranog internog cjeloživotnog učenja naših zaposlenika u rujnu 2022. s radom je započela HC Akademija. Naše Društvo prepoznalo je važnost digitalizacije današnjeg doba te edukacije naših zaposlenika provodimo kako uživo, tako i digitalno kroz sustav upravljanja učenjem (LMS). Sustav za upravljanje učenjem služi nam kao centralizirana platforma materijala za učenje koji su usmjereni na kontinuirano obrazovanje i kojoj zaposlenici mogu pristupiti u bilo koje vrijeme i s bilo kojeg mjesta. Osim navedenoga sustav upravljanja učenjem koristimo kao potporu integraciji novih zaposlenika čime postizemo brže i kvalitetnije upoznavanje zaposlenika sa organizacijskim vrijednostima, kulturom i strategijama. Sustav upravljanja učenjem nam osigurava dosljednost u obuci i razvoju u svim odjelima i na svim lokacijama. Tokom 2023. godine obrađene su razne teme kako tzv. mekih vještina tako i tzv. tvrdih vještina. Od tzv. tvrdih vještina obrađene su:

- ▶ Korištenje internog programa Hrvatskih cesta „Centrix“ koji zaposlenicima pomaže deponirati dokumente, spremati ih u pismohranu te ih otpremiti dalje gdje je to potrebno.
- ▶ Tema ISO 14001:2015 - Sustav upravljanja zaštitom okoliša. Ova edukacija imala je za cilj podizanje razine svijesti svih zaposlenika o ciljevima Sustava upravljanja zaštitom okoliša.

- ▶ Teme vezane uz Sustav upravljanja za suzbijanje podmićivanja prema zahtjevima norme ISO 37001 i Sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti prema zahtjevima norme ISO 37002 te Politiku za suzbijanje podmićivanja i za postupanja s prijavama nepravilnosti kao okvir za provedbu navedenih sustava, njihovo održavanje i trajno poboljšavanje. Ova tema je vrlo važna za poslovanje Hrvatskih cesta d.o.o. jer su naši zaposlenici u svakodnevnom kontaktu s raznim skupinama dionika.

- ▶ Edukacije kojima smo upoznali kako zaposlenike sjedišta Društva, tako i zaposlenike poslovnih jedinica sa novim pravilnikom i provedbom postupaka jednostavne nabave.

Za tzv. meke vještine provedene su sljedeće edukacije:

- ▶ Upravljanje vremenom - Cilj te edukacije bio je opremiti zaposlenike znanjem, vještinama i strategijama potrebnim za učinkovito upravljanje vremenom te im pomoći osvijestiti načine kako smanjiti svakodnevni stres, poboljšati ravnotežu između poslovnog i privatnog života te postići zadovoljstvo postizanjem ciljeva učinkovito i sa svrhom.
- ▶ Suradnja sa različitim osobnostima - Ovom edukacijom htjeli smo pomoći zaposlenicima da ostvare svoj puni potencijal kao timski igrači, te da osvijeste važnost učinkovite suradnje sa svojim kolegama.

 **Komunikacijske vještine** - Zaposlenicima smo predstavili kako je dobra komunikacija esencijalna za dobru učinkovitost svakog tima ili organizacije te im kroz osvještavanje važnosti poboljšavanja verbalnog i neverbalnog komunikacijskog stila pokazali kako doći do poboljšanja međuljudskih odnosa.

Edukacije se održavaju za sve zaposlenike Hrvatskih cesta d.o.o. i do kraja 2023. odslušalo ih je preko 300 zaposlenika. Pozitivne reakcije polaznika dokaz su da je HC Akademija kvalitetno osmišljen način za cjeloživotno učenje te ćemo i u 2024. godini nastaviti s održavanjem edukacija raznih tema kako profesionalnog tako i osobnog razvoja naših zaposlenika.

Interne edukacije

U 2023. godini je nastavljen ciklus internih edukacija s ciljem podizanja kompetencija i zrelosti organizacije za upravljanje projektima. Teme su primarno bile vezane za upravljanje projektima Hrvatskih cesta, nužne kompetencije djelatnika kao i ICT sustave koji su razvijani i implementirani za potrebe upravljanja projektnim portfeljima i cestovnom infrastrukturu. Digitalnu transformaciju koju organizacija provodi prati intenzivna edukacija za sve unutarnje i vanjske dionike sustava poput PPM sustava, Sustava za redovito održavanje i BCP, GIS sustava, BIM-a, itd. U okviru poslova Odjela za gospodarenje cestovnom infrastrukturu je razvi-

jen Vodič za upravljanje projektima i pokrenut je proces ovjere budućih voditelja projekata prema IPMA standardu. Kako bi omogućili sudjelovanje kolegama van Zagreba, edukacije su se odvijale na hibridni način korištenjem Microsoft Teams platforme uz prosječno 20 polaznika po edukaciji.

10. Kongres Hrvatskog društva za ceste i željeznice Via Vita „Godina velikih promjena“

Mjesta cjeloživotnog učenja su i kongresi, konferencije, stručni skupovi i okrugli stolovi, a jedan od takvih bio je i 10. Kongres Hrvatskog društva za ceste i željeznice Via Vita pod nazivom „Godina velikih promjena“ održan u studenom 2023. u Rovinju. Na kongresu su se, kao i svaki puta, okupili stručnjaci i zainteresirana javnost koji su raspravljali o aktualnim temama poput stupanja na snagu Direktive o dužnoj pažnji za održivo poslovanje (CSDDD). Panelisti su prezentirali sudionicima skupa koliko će se promijeniti dinamika izvještavanja i manjih kompanija koje još nisu zakonski obveznici usklađenja, ali u dobavljačkom lancu su velikih sustava koji su obveznici usklađenja, zatim percepciju o tome da li postoji razlika u primjeni ESG regulative i OECD smjernica na poduzeća u državnom vlasništvu i u privatnom vlasništvu i kako to utječe na aktere na tržištu te s obzirom na sve više predmeta koji se vode na europskim sudovima za korporativnu klimatsku odgovornost i s obzirom da se neke presude među ostalim

temelje i na instrumentima “soft law”, koliko je razvijena svijest o tome da će to promijeniti i kod nas praksu postupanja.

Na kongresu se okupio veliki broj dionika, članova Uprave Hrvatskih cesta i Hrvatskih željeznica, veliki broj manjih dobavljača koji su predstavili svoj rad i djelovanje i koji posluju sa poduzećima u državnom vlasništvu koji su obveznici izvještavanja o održivosti, te je ovo predavanje iz područja izvještavanja o održivom poslovanju a koje je inicirano od strane Uprave Hrvatskih cesta u cilju unapređenja kolektivnog znanja i vještina o održivom razvoju bilo edukativno i od velikog značaja za sve sudionike kongresa.

Raspravljalo se i o operativnim programima, ekonomskim temama, inovacijama, zelenim tehnologijama, digitalizaciji i inteligentnim transportnim sustavima (ITS). Neke od ključnih tema bile su četverogodišnji programi razvoja, urbanističko planiranje, klimatske promjene i značaj infrastrukture na lokalni razvoj, novi digitalni trendovi te aktualno stanje i budućnost željeznica u Hrvatskoj. Jedan od značajnih dijelova kongresa bio je terenski posjet gradilištu druge cijevi tunela Učka, BINA ISTRA, što je sudionicima omogućilo uvid u praktične aspekte velikih infrastrukturnih projekata. Kongres je koncipiran kao platforma za otvoreni dijalog o razvoju prometne politike u Republici Hrvatskoj, naglašavajući važnost čvršćeg povezivanja struke s razvojem prometne strategije. Zaključeno je da će sudionici steći vrijedne informacije o planovima razvoja prometne po-

litike u novom četverogodišnjem planskom razdoblju, a kreatori politike dobiti realan uvid u sektorske izazove kroz konstruktivne prijedloge iznijete tijekom kongresa.

Revija interni časopis Hrvatskih cesta

Za informiranje naših zaposlenika o raznim temama unutar Hrvatskih cesta i temama u okruženju, kao i za upoznavanje kolega koji rade na različitim lokacijama i međusobno surađuju objavljujemo časopis Revija koji je sredstvo naše interne komunikacije i povezivanja zaposlenika.

Zaposlenici naših dobavljača

GRI 2-8

Hrvatske ceste ne vode direktno podatke o broju i fluktuacijama zaposlenika kod svojih dobavljača već posredno kroz provedbu postupaka nabave. Gospodarski subjekt je obavezan, tijekom izvršenja ugovora o javnoj nabavi, pridržavati se primjenjivih obveza u području prava okoliša, socijalnog i radnog prava, uključujući kolektivne ugovore, a osobito obvezu isplate ugovorene plaće ili odredaba međunarodnog prava okoliša, socijalnog i radnog prava navedenih u Zakonu o javnoj nabavi. Javni naručitelj, pa tako i Hrvatske ceste, obavezan je isključiti gospodarski subjekt iz postupka javne nabave ako, između ostalog, utvrdi da je gospodarski

subjekt koji ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj ili osoba koja je član upravnog, upravljačkog ili nadzornog tijela ili ima ovlasti zastupanja, donošenja odluka ili nadzora toga gospodarskog subjekta i koja je državljanin Republike Hrvatske pravomoćnom presudom

osuđen za dječji rad ili druge oblike trgovanja ljudima te ako gospodarski subjekt nije ispunio obveze plaćanja dospjelih poreznih obveza i obveza za mirovinsko i zdravstveno osiguranje.





04.

Korporativno upravljanje

GRI 2-9/2-10/2-11/2-12/2-13/2-14/2-15/2-16/2-17/2-18/2-23/2-26/205-1/205-2/3-3

3 ZDRAVLJE I
BLAGOSTANJE



10 SMANJENJE
NEJEDNAKOSTI



13 ZAŠTITA
KLIME



16 MIR, PRAVDA
I SNAŽNE
INSTITUCIJE



9 INDUSTRIJA,
INOVACIJE
I INFRASTRUKTURA



12 ODRŽIVA
POTROŠNJA I
PROIZVODNJA



15 OČUVANJE ŽIVOTA
NA ZEMLJI



Upravljačka struktura 2023. godine

GRI 2-9/2-10/2-11/2-12/2-13/2-14/2-15/

Upravljačku strukturu Hrvatskih cesta čine Skupština, Nadzorni odbor, Revizijski odbor i Uprava. Na našim internetskim stranicama objavljeni su Poslovnik o radu Nadzornog odbora, Poslovnik o Revizijskom odboru, Poslovnik o radu Uprave te životopisi s opisanim kompetencijama članova odbora i Uprave.

Skupština

GRI 2-9

Skupštinu čini Vlada Republike Hrvatske, zastupana po Ministru mora, prometa i infrastrukture Olegu Butkoviću koji je na toj poziciji od 2016. godine.

Nadzorni odbor

GRI 2-9

Nadzorni odbor je neizvršno tijelo upravljanja i nadzire rad Uprave. Rad Nadzornog odbora uređen je Poslovnikom o radu Nadzornog odbora. U Poslovniku su opisani uvjeti za odabir predsjednika i članova kako bi se osigurala njihova neovisnost, zatim nadležnosti te postupak procjene učinka Nadzornog odbora. Procjena

učinka Nadzornog odbora i pojedinih članova provodi se kao samoprocjena, a vodi je predsjednik uz uvjet da ocjenu najmanje jednom u tri godine napravi i stručni vanjski konzultant.

Nadzorni odbor donosi godišnju ocjenu o neovisnosti i kvalifikacijama članova odbora. Sažetak glavnih nalaza procjene uključuje se u godišnji izvještaj Skupštini. Nadzorni odbor daje suglasnosti na strategije i proračun, odobrava granične razine rizika te prati provedbu strategije Uprave u skladu s proračunom i razinom rizika. Nadzorni odbor također zauzima stavove, donosi ocjene i mišljenja, daje suglasnost na određene odluke Uprave, donosi zaključke te utvrđuje prijedloge odluka iz svoje nadležnosti za Skupštinu. U slučajevima davanja prethodne suglasnosti na određene odluke Uprave, one stupaju na snagu nakon dobivene suglasnosti Nadzornog odbora.

U aktualnom Nadzornom odboru Hrvatskih cesta jednu trećinu članova čini žena.

Članovi Nadzornog odbora Hrvatskih cesta u 2023.



Bariša Kusić, predsjednik



Ante Parat, zamjenik predsjednika do 20. prosinca 2023, od tada član



Mirjana Čagalj, član, zamjenik predsjednika od 20. prosinca 2023.

Predsjednik Nadzornog odbora VIA TEL-a je ujedno i direktor Sektora za pravne poslove, poslove ljudskih resursa i opće poslove u Hrvatskim cestama.

Članovi Nadzornog odbora VIA TEL-a u 2023.

 Jurica Plazibat, predsjednik

 Željko Majstorović, zamjenik predsjednika

 Željko Horvat, član

Revizijski odbor

GRI 2-9

Revizijski odbor Hrvatskih cesta je savjetodavno tijelo Nadzornog odbora bez izvršnih ovlasti. Rad Revizijskog odbora uređen je Poslovníkom o revizijskom odboru. Članove revizijskog odbora čine članovi Nadzornog odbora i drugi članovi koje imenuje Skupština. Poslovnik propisuje uvjete koji se uzimaju u obzir pri odabiru članova. Većina članova mora biti neovisna o Hrvatskim cestama, članovi u cjelini moraju imati znanja o sektoru u kojem posluju Hrvatske ceste, a najmanje jedan član mora biti stručan u području računovodstva i/ili revizije.

Članovi Revizijskog odbora Hrvatskih cesta u 2023.

 Boris Tušek, predsjednik

 Drago Jakovčević, zamjenik predsjednika

 Bariša Kusić, član

Uprava

GRI 2-9/2-17

Uprava je najviše izvršno upravljačko tijelo Hrvatskih cesta. Uprava kao najviše upravljačko tijelo upravlja utjecajima na gospodarstvo, okoliš i ljude. Uprava društva sudjeluje u svim edukacijama i potiče unapređivanje kolektivnog znanja i vještina o održivom razvoju te utjecajima društva na okoliš, gospodarstvo, društvo i ljudska prava te svojim djelovanjem postupa u skladu sa OECD smjernicama. Odluku o imenovanju predsjednika i članova Uprave donosi Skupština Hrvatskih cesta. U Upravi Hrvatskih cesta u 2023. godini jednu trećinu članova čini žena. Rad te prava i obveze predsjednika i članova Uprave uređeni su Poslovníkom o radu Uprave. Predsjednik i članovi Uprave čiji je mandat započeo 4. travnja 2022. izabrani su na temelju javnog natječaja koje je 29. rujna 2021. raspisalo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. U javnom natječaju na-

vedeni su kriteriji koje su morali ispuniti prijavitelji, a uključivali su kriterije za stupanj obrazovanja, ukupan broj godina radnog iskustva te godine iskustva na rukovodećim položajima i znanje stranog jezika. Pravo prijave na javni natječaj imali su prijavitelji oba spola te hrvatski i strani državljani, a prednost pri zapošljavanju imali su branitelji i osobe s invaliditetom. Predsjedniku Uprave Josipu Škoriću te članu Uprave Alenu Leveriću produžen je mandat za sljedeće četiri godine te je od travnja 2022. godine imenovana članica Uprave Željana Šikić. Članu Uprave Senku Bošnjaku mandat je istekao 7. siječnja 2023. godine.

Članovi Uprave Hrvatskih cesta u 2023.

 Josip Škorić, predsjednik Uprave

 Željana Šikić, član Uprave

 Alen Leverić, član Uprave

 Senko Bošnjak, član Uprave do 7. siječnja 2023. godine

Uprava VIA TEL-a ima jednog člana koji je ujedno i direktor društva.

Članovi Uprave VIA TEL-a u 2023.

 Željko Krapljan, član Uprave i direktor VIA TEL-a

Antikorupcijski program

GRI 2-15/2-16/2-23/2-26/205-1/205-2/3-3

U skladu s Odlukom Vlade RH o donošenju Antikorupcijskog programa za trgovačka društva u većinskom državnom vlasništvu za razdoblje 2019. – 2020., Hrvatske ceste donijele su 10. siječnja 2020. Akcijski plan za provedbu Antikorupcijskog programa za trgovačka društva u većinskom državnom vlasništvu za razdoblje od 2019. do 2020.  [Izvešće](#) o provedenim aktivnostima objavljeno je na našim internetskim stranicama.

Sustav za suzbijanje podmićivanja i sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti

GRI 2-16/2-23/2-26/ 205-1/205-2/3-3

Hrvatske ceste, su kao društvo od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku, uspostavile Sustav upravljanja za suzbijanje podmićivanja u skladu sa zahtjevima norme ISO 37001:2016 te Sustav postupanja s prijavama nepravilnosti sukladno zahtjevima norme ISO 37002:2021. Prema zahtjevima i smjernicama ISO standarda, identificirani su ciljevi za oba sustava te je uspostavljena i javno objavljena  [Politika](#) za suzbijanje podmićivanja i za postupanja s prijavama nepravilnosti koja predstavlja okvir za njihovu provedbu, održavanje i trajno poboljšavanje.

Sustav postupanja s prijavama nepravilnosti uključuje mogućnosti unutarnjeg i vanjskog prijavljivanja nepravilnosti, osigurava čuvanje podataka o prijavi nepravilnosti od neovlaštenog otkrivanja i visoku razinu zaštite prijavitelja prema Zakonu o zaštiti prijavitelja nepravilnosti. Podržava se svako prijavljivanje nepravilnosti u dobroj vjeri ili na temelju opravdane sumnje te se jamči zaštita prijavitelja nepravilnosti bez povrede njegovih prava ili stavljanja u nepovoljan položaj. Uspostavljeni kanali za prijavljivanje nepravilnosti jasno su komunicirani zaposlenicima i zainteresiranim stranama te se uz prijave nepravilnosti identificiranih prijavitelja obrađuju i prijave nepravilnosti anonimnih prijavitelja, u skladu s uspostavljenim procedurama za njihovo zaprimanje, ocjenjivanje, rješavanje i zaključivanje. Zaprimljene prijave nepravilnosti čuvaju se prema pozitivnim propisima RH.

Odgovornosti za upravljanje sustavima dodijeljene su Osobi zaduženoj za praćenje usklađenosti sa suzbijanjem podmićivanja s djelokrugom ovlasti i odgovornosti propisanih standardom ISO 37001:2016 te Osobi zaduženoj za upravljanje postupcima prijava nepravilnosti s djelokrugom ovlasti i odgovornosti propisanih standardom ISO 37002:2021, kao i važećim pravnim i regulatornim okvirom. Osobe zadužene za praćenje usklađenosti sa suzbijanjem podmićivanja te za upravljanje postupcima prijava nepravilnosti najmanje jednom godišnje podnose izvješće Upravi i Nadzornom odboru Hrvatskih cesta o funkcioniranju oba sustava,

kao i o potrebama za njihovim poboljšavanjem te su potpuno neovisne u svom djelovanju i provođenju svojih ovlasti.

U 2023. provedene su sljedeće aktivnosti vezane uz ciljeve sustava za suzbijanje podmićivanja i postupanja s prijavama nepravilnosti:

CILJEVI

1

Provedba kontinuiranog poboljšanja prakse suzbijanja podmićivanja i prijavljivanja nepravilnosti - Kontinuirano se prati broj uočenih i/ili prijavljenih nepravilnosti od strane dobavljača. Provedeno anketiranje zaposlenika i dobavljača o upoznatosti s politikom za suzbijanje podmićivanja i postupanja s prijavama nepravilnosti, te percipiranoj razini zaštite prijavitelja nepravilnosti.

2

Osiguranje da su ugovaratelji u postupcima nabave roba, radova i usluga posvećeni pozitivnim postupcima u suzbijanju podmićivanja i prijavljivanju nepravilnosti – Kontinuirano se prati broj nepravilnosti prijavljenih od strane ugovaratelja. Proveden pregled ugovora s ugovarateljima kako bi se osiguralo da svi novi ugovori uključuju klauzule o pridržavanju politike suzbijanja podmićivanja i postupanja s prijavama nepravilnosti.

3

Sprječavanje, otkrivanje i otklanjanje rizika od primanja mita – Kontinuirano se prati broj prijavljenih nepravilnosti, koruptivnih radnji, te učinkovitosti preventivnih i korektivnih mjera u registru rizika.

4

Sprječavanje sukoba interesa – Kontinuirano praćenje broja uočenih i prijavljenih nepravilnosti vezanih uz sukob interesa, te praćenje promjena u registru rizika.

Etički kodeks

GRI 2-15/2-16/2-23/2-26/ 205-1/205-2/3-3

Hrvatske ceste posluju na temelju etičkih vrijednosti usvojenih  [Etičkim kodeksom](#) koji je javno objavljen. Etičkim kodeksom utvrđena su temeljna, opća i posebna pravila poslovnog ponašanja, a uključuju odnose s javnošću, usklađenost poslovanja sa zakonima, pravilima i odredbama, profesionalnost, stručnost, objektivnost i neovisnost u radu, povjerljivost i tajnost u poslovanju te zaštitu podataka, poštenje u radu i poslovanju, izbjegavanje sukoba interesa, uvažavanje ljudskih prava i zaštitu okoliša, posebna pravila poslovnog ponašanja koja se odnose na nabavu, financije, uprav-

ljanje imovinom i zapošljavanje. Za provedbu Etičkog kodeksa osnovano je Etičko povjerenstvo u kojem je Uprava imenovala povjerenika za etiku koji je zadužen za zaprimanje pritužbi zaposlenika u vezi s neetičnim i moguće koruptivnim ponašanjem zaposlenika, kao i za promicanje etičkog postupanja u međusobnim odnosima zaposlenika. Ovim se jamči zaštita oštećenika i osoba koje u dobroj vjeri prijave pojavu koruptivnih ili neetičkih radnji u radu i poslovanju menadžera, rukovoditelja i radnika Hrvatskih cesta.

U slučaju raspolaganja informacijama o nezakonitim ili neetičkim postupcima Hrvatskih cesta, odnosno zaposlenika Hrvatskih cesta,  [postupak prijave](#) je opisan na našim internetskim stranicama.

Sukob interesa

GRI 2-15/3-3

Situacije sukoba interesa regulirane su Etičkim kodeksom. Dodatno, članovi Uprave i Nadzornog odbora potpisali su Izjave o nepostojanju sukoba interesa u kojima se nalaze traženi podaci o posjedovanju vlasničkih udjela te o članstvu u upravama i nadzornim odborima drugih društava.

Situacije i mogućnosti sukoba interesa članova Upra-

ve i članova Nadzornog odbora regulirane su potpisom Izjava o nepostojanju sukoba interesa u kojima se nalaze traženi podaci o posjedovanju vlasničkih udjela, članstvu u upravama i nadzornim odborima drugih društava. Sukladno Smjernicama za rad nadzornih odbora u pravnim osobama od posebnog interesa za RH te pravnim osobama kojima upravlja Centar za restrukturiranje i prodaju kao i Smjernicama za rad revizijskih odbora u pravnim osobama od posebnog interesa za RH te pravnim osobama kojima upravlja Centar za restrukturiranje i prodaju, popunjeni su i potpisani te dostavljeni u Ministarstvo financija obrasci: Upitnik o godišnjoj evaluaciji rada nadzornih i revizijskih odbora te Izjave o neovisnosti članova nadzornog i revizijskog odbora.

U skladu sa Zakonom o javnoj nabavi na internetskim stranicama Hrvatskih cesta objavljen je popis gospodarskih subjekata s kojima ne smijemo sklapati ugovore o javnoj nabavi.

Sustav upravljanja okolišem

GRI 2-13/2-17/3-3

Utjecajima na okoliš upravljamo kroz uspostavljeni i certificirani sustav upravljanja okolišem prema normi ISO 14001:2015 za djelatnosti upravljanja, građenja i održavanja državnih cesta. Kroz sustav su analizirani

aspekti i značajni aspekti okoliša te postavljeni ciljevi primjereni trenutnom kontekstu prema sastavnicama okoliša s rokovima ispunjavanja ciljeva i zaduženjima čiji trend realizacije je ocijenjen odgovarajućim. Zadani ciljevi za 2023. godinu bili su:

CILJEVI	
1	Provedba vježbe postupanja u slučaju iznenadnog onečišćenja voda
2	Interna edukacija zaposlenika o zahtjevima norme ISO 14001:2015
3	Edukacija internih auditora i vodećih auditora ISO 14001:2015
4	Uspostava monitoringa propisanog u Rješenjima o prihvatljivosti zahvata za okoliš u GIS sustavu HC-a
5	Mjerenje emisija u zrak iz ispusta kotlovnice na lokaciji sjedišta tvrtke
6	Uspostavljanje aplikacije BAGOT i izvještavanje o zbrinjavanju otpada

Svi ciljevi zadani za 2023. godinu su ostvareni u zadanim rokovima.

Sustav se primjenjuje na lokaciji sjedišta Hrvatskih cesta te na svim lokacijama poslovnih jedinica i tehničkih ispostava. Na našim internetskim stranicama objavili smo [Politiku zaštite okoliša](#) koju je potpisao predsjednik Uprave i javno je dostupna zaposlenicima, dobavljačima i svim ostalim dionicima i zainteresiranim stranama. Sustav se provjerava svake godine i uz uvjet trajne zadovoljavajuće primjene, [certifikat](#) vrijedi do 10. 10. 2025. godine.

Delegiranje odgovornosti za upravljanje utjecajima na okoliš, društvo i gospodarstvo

GRI 2-13

Ciljevi održivosti odnose se na društvo i ljudska prava, gospodarstvo i okoliš, stoga svaki od članova Uprave kroz poslove iz djelatnosti za koje je nadležan i zadužen usmjerava, koordinira i prati ispunjavanje strateških ciljeva poslovanja Hrvatskih cesta te o tome izvještava ostale članove Uprave i predlaže donošenje odluka na sjednicama. Uprava delegira odgovornosti za ispunjavanje ciljeva poslovanja odjelima i uredima kojima koordinira predstojnik Ureda Uprave te direktorima

sektora, pa tako i odgovornosti za ciljeve iz područja održivosti. O ispunjavanju ciljeva poslovanja predstojnik Ureda Uprave i direktori sektora formalno izvještavaju Upravu na sjednicama. Odgovornosti za ostvarivanje ciljeva poslovanja delegiraju se na zaposlenike na temelju opisa poslova u pravilnicima o organizaciji i sistematizaciji.

Uloga Uprave u izvještavanju o održivosti

GRI 2-14

Uprava je direktno uključena u proces izrade Izvještaja o poslovanju i održivosti za 2023. godinu. Prvi Izvještaj o poslovanju i održivosti Hrvatske ceste d.o.o. su izradile i javno objavile za 2022. godinu. Proces izrade izvještaja je započeo Odlukama Uprave o imenovanju Povjerenstva za izradu izvještaja u koje su uključeni zaposlenici sektora i odjela u čijoj je nadležnosti upravljanje utjecajima na gospodarstvo, okoliš, društvo i ljudska prava te imenovanjem Koordinatorice za izradu izvještaja o poslovanju i održivosti. Koordinatorica za izradu izvještaja je ujedno i menadžerica za kvalitetu u Uredu Uprave. Uprava je na temelju prijedloga Povjerenstva, na svojoj sjednici u veljači 2023. godine prihvatila materijalne teme, predložene vanjske dionike i dobavljače koje je Povjerenstvo predložilo na temelju provedene ocjene značaja za poslovanje. Naj-

značajniji dobavljači društva su uključeni u ocjenu njihovog poslovanja na okoliš, društvo i ljudska prava. Za potrebe ovog Izvještaja proveden je postupak procjene dvostruke značajnosti (materijalnosti) u skladu sa zahtjevima Europskih standarda za izvještavanje o održivosti (ESRS) uz sudjelovanje istih prethodno navedenih dionika. Uprava je usvojila materijalne teme određene prema načelu dvostruke značajnosti odlukom na 56. sjednici Uprave održanoj 12. lipnja 2023. Prije objave Izvještaja, Uprava je donijela odluku o prihvatanju Izvještaja o poslovanju i održivosti za 2023., na 59. sjednici Uprave održanoj 18.7.2024.

Procjena učinka najvišeg tijela upravljanja

GRI 2-18

Uprava i Nadzorni odbor Hrvatskih cesta d.o.o. uspješno slijede dugoročnu perspektivu te su aspekti održivosti sastavni element procjene učinka u nadzoru nad upravljanjem utjecajima društva na gospodarstvo, okoliš i ljude. Osnovne vrijednosti, poput profesionalnosti, stručnosti, objektivnosti, neovisnosti, poštenja u radu, uvažavanja ljudskih prava i zaštite okoliša te sukladnosti sa zakonima, integrirane su u naš poslovni model. Proces procjene učinka dijelom je ocjene ključnih aspekata poslovanja, uzimajući u obzir i strateške ciljeve usklađene s EU i nacionalnim politikama usmjerenim

na smanjenje ovisnosti o fosilnim gorivima i kritičnim materijalima i smanjenje potrošnje primarnih resursa te prilagođavanje cestovnog prometa klimatskim promjenama dekarbonizaciju. Hrvatske ceste uključuju mjerila održivosti i “zelene” kriterije u sve faze planiranja, izgradnje, rekonstrukcije i održavanja cesta. Posebna pažnja posvećuje se rješavanju pritužbi dionika i identifikaciji problema koji mogu negativno utjecati na okoliš, društvo ili gospodarstvo. Uprava i Nadzorni odbor kontinuirano prate i prilagođavaju svoje prakse kako bi osigurali dugoročnu održivost i pozitivne rezultate za sve dionike, implementirajući visoke standarde održivosti u skladu s nacionalnim i EU politikama.

Usklađenost poslovanja sa zakonskim propisima

GRI 2-27

Uprava je sukladno Odluci Vlade RH o obvezi uvođenja funkcije praćenja usklađenosti poslovanja u pravnim osobama u većinskom državnom vlasništvu, imenovala osobu zaduženu za praćenje usklađenosti poslovanja u Hrvatskim cestama. Funkcija podrazumijeva sve poslove koji se odnose na usklađivanje funkcioniranja poslovanja Hrvatskih cesta s pravnom regulativom i internim aktima. Tijekom 2023. godine u Hrvatskim cestama nije bilo prijavljenih nepravilnosti niti slučajeva nepoštivanja zakonskih propisa niti bilo kojeg oblika neusklađenosti sa zakonskim propisima.

Članstvo u udruženjima

GRI 2-28

Hrvatske ceste sudjeluju u radu različitih strukovnih udruženja kao pravna osoba te kroz pojedinačna članstva naših zaposlenika, a od značajnih smo za 2023. godinu izdvojili članstvo u Hrvatskom društvu za ceste i željeznice Via Vita te Hrvatskom savjetu za zelenu gradnju.

Hrvatsko društvo za ceste i željeznice Via Vita

Hrvatske ceste imaju značajnu ulogu u udruženju Hrvatsko društvo za ceste i željeznice Via Vita (HDCIŽ), između ostaloga i jer je predsjednik Uprave Hrvatskih cesta gosp. Josip Škorić, ujedno i predsjednik HDCIŽ-a. HDCIŽ djeluje kao savez dobrovoljno udruženih županijskih i gradskih strukovnih udruga niskogradnje i njima srodnih udruga koje djeluju u Hrvatskoj. HDCIŽ kroz svoje članice okuplja stručnjake i djelatnike na poslovima projektiranja, izgradnje i održavanja cesta, željezničke infrastrukture i mostova te njihove zaštite, zrakoplovnih luka i drugih objekata na njima, kao i djelatnike u proizvodnji i prodaji nafte i njenih derivata, osiguranja, prometnih organizacija i korisnika cesta radi



zaštite i promicanja zajedničkih strukovnih i znanstvenih interesa bez namjere stjecanja osobne dobiti.

HDCIŽ je u Rovinju je od 19. do 21. studenog 2023. organizirao 10. kongres pod radnim naslovom „Godina velikih promjena“. Naglasak je stavljen na multimodalnost kao odgovor na strateške dokumente Vlade Republike Hrvatske i Europske unije, koji sve više naglašavaju potrebu povezivanja različitih prometnih sektora. Tradicionalni cestovni forum proširen je pozivom široj stručnoj javnosti koja se bavi prometom, što dodatno obogaćuje rasprave o razvojnim planovima i projektima.

Hrvatski savjet za zelenu gradnju

Hrvatski savjet za zelenu gradnju dio je WGBC – Svjetskog savjeta za zelenu gradnju koji djeluje u 76 država u cijelom svijetu s preko 46.000 članova. WGBC je najveća svjetska organizacija u području zelene gradnje. Hrvatski savjet za zelenu gradnju djeluje kao platforma za promicanje pozitivnih utjecaja održive gradnje, infrastrukture i mobilnosti u cilju poticanja prelaska sektora građenja i prometa na niskouglično poslovanje i usklađivanje s Pariškim sporazumom i Europskim zelenim planom. Hrvatske ceste su u kategoriji velikih poslovnih članova.

05.

Strategije, politike i prakse poslovanja

GRI 2-22/2-23/2-24/2-27/2-28

05. Strategije, politike i prakse poslovanja

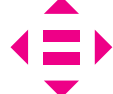
3 ZDRAVLJE I
BLAGOSTANJE



11 ODRŽIVI GRADOVI
I ZAJEDNICE



10 SMANJENJE
NEJEDNAKOSTI



12 ODRŽIVA
POTROŠNJA I
PROIZVODNJA



13 ZAŠTITA
KLIME



15 OČUVANJE ŽIVOTA
NA ZEMLJI



16 MIR, PRAVDA
I SNAŽNE
INSTITUCIJE



Cilj Europskog zelenog plana i paketa „Spremni za 55%“ je postići smanjenje neto emisije stakleničkih plinova za najmanje 55% do 2030. godine te postići klimatsku neutralnost Europske unije do 2050. godine. Sektor prometa, pa tako i cestovnog, ključanje za postizanje ovog cilja pružanjem odgovarajućih rješenja za održivu gradnju, održavanje i upravljanje prometa na cestama. Sektor cestovnog prometa ima značajnu ulogu u društvenom i gospodarskom razvoju Europe jer se oko 81 posto unutarnjeg putničkog prometa i 73 posto unutarnjeg teretnog prometa obavlja cestama. Održiva cestovna infrastruktura stoga zahtijeva niskouglijčnu viziju duž cijelog vrijednosnog lanca, od materijala i proizvoda koji se koriste za izgradnju cestovne infrastrukture do usluga koje ceste pružaju korisnicima tijekom cijelog životnog vijeka. Akcijskim planom EU-a za kružno gospodarstvo do 2030 upravo se stavlja naglasak na smanjenje upotrebe prirodnih resursa uz promicanje ponovne upotrebe i recikliranja materijala. Značajnu ulogu u smanjenju upotrebe prirodnih resursa ima i sektor građenja u koji su uključene aktivnosti izgradnje i rekonstrukcije cesta. Primjenom hijerarhije gospodarenja otpadom potrebno je izbjeći nastajanje građevinskog otpada u najvećoj mogućoj mjeri, a kada to nije moguće otpad je potrebno materijalno oporabiti tj. reciklirati u cilju smanjenja količine otpada koji se odlaže na odlagališta.

Digitalna infrastruktura također igra vrlo važnu ulogu u transformaciji gospodarstva. Prilagodba cestovne infrastrukture trendovima e-mobilnosti, kao što su pu-

nionice za električna, hibridna vozila i vozila na vodik te veća povezanost infrastrukture i korisnika cesta omogućava bolje planiranje i organizaciju izgradnje cesta te odvijanja prometa. Na taj način se smanjuju emisije u okoliš, povećava sigurnost prometa, optimira održavanje i pridonosi dekarbonizaciji europskog gospodarstva.

Strategija prometnog razvoja od 2017. do 2030. i Program građenja i održavanja javnih cesta

GRI 2-22/2-23/2-24/3-3

Poslovne aktivnosti Hrvatskih cesta planiraju se u skladu sa Strategijom prometnog razvoja te s četverogodišnjim Programom građenja i održavanja javnih cesta. U kolovozu 2017. donesena je Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2017. do 2030. godine. Strategija se temelji na analizi postojećeg stanja, utvrđenim prilikama i problemima te analizi najboljih rješenja za dostizanje ciljeva u sektoru prometa u Hrvatskoj. Usklađena je s europskim strategijama i politikama pa se i opći ciljevi temelje na održivom razvoju prometa. Uz opće ciljeve, Strategija sadrži i specifične ciljeve koji su proizašli iz analize hrvatskog prometnog sustava. Specifični ciljevi razrađeni su po vrstama prometa pa tako i za cestovni promet.

Vizija Hrvatskih cesta usklađena je sa Strategijom prometnog razvoja RH za razdoblje od 2017. do 2030. godine, a to je kvalitetno međusobno prometno povezati hrvatske regije, zatim hrvatske prometnice s europskim prometnim pravcima te razvojem cestovne infrastrukture pospješiti uključivanje hrvatskog gospodarstva u međunarodno okruženje i osigurati gospodarski razvoj. Četiri strateška cilja poslovanja Hrvatskih cesta su:

CILJEVI	
1	Sigurnost cestovnog prometa
2	Daljnja integracija cestovne mreže s europskim prometnim tokovima i postojećom mrežom RH
3	Protočnost prometa uz razvoj i integraciju inteligentnih prometnih sustava (ITS)
4	Uspostava nacionalnog prometnog modela i sustava brojenja prometa

Operativni ciljevi proizlaze iz strateških ciljeva i definirani su kroz projekte čija se realizacija planira i prati na godišnjoj razini. Provedba projekata izgradnje, rekon-

strukcije i održavanja mreže državnih cesta uvjetovana je raspoloživim financijskim sredstvima. Vlada RH u ulozi vlasnika imenuje najvažnije projekte za provedbu donošenjem srednjoročnih Programa građenja i održavanja javnih cesta. Hrvatske ceste, temeljem strategija, programa i posebnih odluka Vlade RH izrađuju godišnje planove, usklađujući ih s financijskim ograničenjima i statusom pripreme projekata. U studenome 2023. u Narodnim novinama objavljena je [Odluka](#) o davanju suglasnosti na Financijski plan Hrvatskih cesta za 2024. godinu i projekcije Plana za 2025. i 2026. godinu

Smjernice razvoja Transeuropske prometne mreže (TEN-T)

Krajem travnja 2024. godine u Europskom parlamentu je izglasana izmjena Uredbe o Transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T). Glavna vijest vezana uz taj događaj bila je da se Uredbom Hrvatska pozicionira na dodatna dva europska prometna koridora: Baltičko more - Jadransko more i Zapadni Balkan - Istočni Mediteran. Uredba o TEN-T mreži u prvom redu daje europsku perspektivu nacionalnom planiranju prometne infrastrukture, međutim, revizija Uredbe motivirana je i razlozima vezanim uz održivi razvoj prometnog sektora, što treba pažljivije analizirati. Uredba o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (Uredba o TEN-T mreži) usmjerena je na ostvarivanje četiri cilja:

CILJEVI

- 1 Učiniti promet okolišno prihvatljivijim
- 2 Smanjiti zastoje, poticati multimodalnost i interoperabilnost
- 3 Povećati otpornost mreže na klimatske promjene i druge katastrofe
- 4 Povećati otpornost mreže na klimatske promjene i druge katastrofe

Zadaci koji proizlaze iz općenitih ciljeva Uredbe već su uključeni u nacionalne strategije pa je za očekivati da će za njih biti osigurana sredstva za sufinanciranje iz fondova EU-a, barem u dijelu mreže koji pripada transeuropskim pravcima.

CILJEVI

- 1 Prvi cilj sadrži razvitak infrastrukture koja smanjuje prometna zagušenja i emisije stakleničkih plinova, a to podrazumijeva da upravitelj mreže priredi uvjete za infrastrukturu punionica za alternativna goriva, prvenstveno za električnu energiju.

- 2 Drugi cilj podrazumijeva spojeve na luke i željezničke terminale, kao i uređenje gradskih čvorova, odnosno mjesta na kojima nastaju zagušenja prometa.

- 3 Treći cilj anticipira utjecaj klimatskih promjena, ali i mogućnost događaja koje uzrokuju ljudi – primjerice ratnih djelovanja, pa se traži povećanje otpornosti infrastrukture.

- 4 Četvrti cilj odnosi se na bolju komunikaciju i Inteligentne transportne sustave – ITS tehnologije.

Kada je riječ o financiranju programa koji proizlaze iz prihvaćenih ciljeva, Uredba o TEN-T mreži izravno je povezana s Uredbom o Instrumentu za povezivanje Europe (CEF), jer se u njoj utvrđuju ciljevi prihvatljivi za sufinanciranje. Osim toga, TEN-T infrastruktura financira se i iz europskih strukturnih i investicijskih fondova, a odnedavno i iz Fonda za oporavak i otpornost.

U programskom razdoblju europskog proračuna od 2021. do 2027. godine, Republici Hrvatskoj je za razvoj prometnog sustava na raspolaganju 1.186.276.175 eura, što je 3,6 % manje u odnosu na prethodno programsko razdoblje. Kod dodjele sredstava Europska komisija je težište u cestovnom sektoru prebacila s izgradnje prometnica na investicije u okolišnu održivost i zelenu tranziciju. Tako je za izgradnju ili poboljšanje

autocesta i cesta na osnovnoj transeuropskoj mreži Republici Hrvatskoj na raspolaganju 189.990.000 eura iz EFRR-a i Kohezijskog fonda, a za ceste koje nisu na mreži 94.823.041 eura. Ukupni iznos za financiranje cestovnih projekata je 284.813.041 eura, u usporedbi s 400 milijuna eura za prethodno razdoblje.

Transeuropska mreža je prije izmjene Uredbe bila podijeljena na osnovnu mrežu (engl. core network) i sveobuhvatnu mrežu (engl. comprehensive network). Osnovna mreža definira glavne pravce kojima prolazi većina robe i putnika, dok sveobuhvatna mreža omogućuje pristup do osnovne mreže, a unutar nje prepoznati su glavni multimodalni koridori. Izmjena Uredbe usvaja podjelu sastavnica mreže na tri razine, a u vremenskoj perspektivi mreža bi se razvijala ili modernizirala u tri faza: do 2030. za osnovnu mrežu, do 2040. za proširenu osnovnu mrežu i do 2050. za sveobuhvatnu mrežu. Novi prijelazni rok 2040. uveden je kako bi se ubrzao dovršetak velikih, uglavnom prekograničnih projekata.

Strategija održivog razvoja Hrvatskih cesta

Prema Strategiji prometnog razvoja i Strategiji prostornog razvoja RH, odnosno važećim strateškim dokumentima Republike Hrvatske, hrvatski prometni su-

stav koji uključuje i državnu cestovnu mrežu zahtijeva smanjenje utjecaja mreže državnih cesta na okoliš, poboljšanje tehničkih zahtjeva u projektiranju cesta s naglaskom na zelenu mobilnost, sigurnost i integraciju načina prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova te poboljšanje energetske učinkovitosti oslanjanjem na obnovljive izvore energije. Hrvatske ceste, kao odgovorno državno poduzeće, razrađuju vlastitu strategiju održivog razvoja u upravljanju, izgradnji i održavanju mreže državnih cesta temeljem praćenja ESG čimbenika: okoliša, utjecaja na društveni razvoj i korporativnog upravljanja. Strategija održivog razvoja, čije se donošenje očekuje u 2024. godini, osigurat će formalni strateški i upravljački okvir kojim će Hrvatske ceste potvrditi opredjeljenje i odrediti ciljeve održivog razvoja ulaganjem u izgradnju i održavanje cestovne infrastrukture. Strategija će definirati područja održivosti koja su najrelevantnija za djelovanje društva, dobavljački lanac i krajnje korisnike usluga.

Doprinos strateških ciljeva Hrvatskih cesta Ciljevima održivog razvoja UN-a (SDGs)

Održivi razvoj temeljno je načelo Ugovora o Europskoj uniji i prioritetni cilj unutarnje i vanjske politike EU-a. Program Ujedinjenih naroda do 2030. sadržava

17 ciljeva održivog razvoja. Sedamnaest globalnih ciljeva za održivi razvoj (eng. *Sustainable Development Goals, SDGs*) su univerzalni ciljevi i pokazatelji za koje se očekuje da će ih članice Ujedinjenih naroda koristiti u kreiranju svojih programa i politika do 2030. godine. Svi sektori unutar pojedine države svoje politike trebaju usmjeriti u ostvarivanje ciljeva održivog razvoja. Za utvrđivanje Ciljeva održivog razvoja UN-a čijem ostvarivanju doprinose i Hrvatske ceste koristili smo alat Europske komisije *SDG Mapper*.

Ciljeve i podciljeve održivog razvoja UN-a povezali smo sa strateškim ciljevima Hrvatskih cesta te materijalnim temama i pokazateljima ostvarivanja ciljeva prema Konsolidiranim GRI standardima iz 2021.

Na temelju provedene analize utvrdili smo osam ciljeva održivog razvoja UN-a kojima direktno doprinose Hrvatske ceste:



Osigurati zdrav život i promovirati blagostanje svih ljudi, svih životnih dobi



Učiniti gradove i naselja uključivim, sigurnim, prilagodljivim i održivim



Zaštititi, uspostaviti i promovirati održivo korištenje kopnenih ekosustava, održivo upravljati šumama, suzbiti dezertifikaciju, zaustaviti degradaciju tla te spriječiti uništavanje biološke raznolikosti



Izgraditi izdržljivu infrastrukturu, promovirati održivu industrijalizaciju i poticati inovativnost



Osigurati održive oblike potrošnje i proizvodnje



Smanjiti nejednakost unutar i između država



Poduzeti hitne akcije u borbi protiv klimatskih promjena i njihovih posljedica



Promovirati miroljubiva i uključiva društva za održivi razvoj, osigurati pristup pravdi za sve i izgraditi učinkovite, odgovorne i uključive institucije na svim razinama.

Povezanost strateških ciljeva poslovanja Hrvatskih cesta ciljevima održivog razvoja UN-a

CILJ ODRŽIVOG RAZVOJA UN-A	PODCILJEVI ODRŽIVOG RAZVOJA UN-A I EU POLITIKE	STRATEŠKI CILJEVI HRVATSKIH CESTA	
3 ZDRAVLJE I BLAGOSTANJE 	3.4 – do kraja 2030. smanjiti za jednu trećinu broj prijevremenih smrtnih slučajeva od nezaraznih bolesti kroz prevenciju i liječenje i promovirati mentalno zdravlje i blagostanje 3.6 – do kraja 2020. na globalnom nivou prepoloviti broj smrtnih slučajeva i ozljeda u prometnim nesrećama	- sigurnost cestovnog prometa - protočnost prometa uz razvoj i integraciju inteligentnih prometnih sustava (ITS) - uspostava nacionalnog prometnog modela i sustava brojenja prometa	
9 INDUSTRIJA, INOVACIJE I INFRASTRUKTURA 	9.1 - razviti kvalitetnu, pouzdanu, održivu i prilagodljivu infrastrukturu, uključujući regionalnu i međugraničnu infrastrukturu, kako bi se podržali ekonomski razvoj i ljudsko blagostanje, s fokusom na jeftin i jednak pristup za sve 9.4 - do 2030. unaprijediti infrastrukturu i prilagoditi industrije kako bi postale održive, s povećanom učinkovitosti korištenja resursa i većom primjenom čistih i za okoliš prihvatljivih tehnologija i industrijskih procesa, u kojima svaka zemlja sudjeluje prema vlastitim kapacitetima	- sigurnost cestovnog prometa - daljnja integracija cestovne mreže s europskim prometnim tokovima i postojećom mrežom RH - protočnost prometa uz razvoj i integraciju inteligentnih prometnih sustava (ITS) - uspostava nacionalnog prometnog modela i sustava brojenja prometa	
10 SMANJENJE NEJEDNAKOSTI 	10.3 – osigurati jednake mogućnosti i smanjiti nejednakosti	daljnja integracija cestovne mreže s europskim prometnim tokovima i postojećom mrežom RH	
11 ODRŽIVI GRADOVI I ZAJEDNICE 	11.2 – do kraja 2030. omogućiti svima pristup sigurnim, povoljnim, pristupačnim i održivim sustavima prijevoza, uz poboljšanje cestovnog prijevoza, pogotovo širenjem mreže javnog prijevoza, posebno vodeći računa o potrebama ranjivih skupina, žena, djece, osoba s invaliditetom i starijih osoba	- sigurnost cestovnog prometa - daljnja integracija cestovne mreže s europskim prometnim tokovima i postojećom mrežom RH	
12 ODRŽIVA POTROŠNJA I PROIZVODNJA 	12.2 – do kraja 2030. postići održivo upravljanje i učinkovito korištenje prirodnih resursa 12.5 - do kraja 2030. značajno smanjiti nastajanje otpada i povećati količinu oporabljene otpada	daljnja integracija cestovne mreže s europskim prometnim tokovima i postojećom mrežom RH	
13 ZAŠTITA KLIME 	13.1 – osnažiti prilagodljivost i kapacitet za prilagodbu na rizike povezane s klimatskim uvjetima i prirodnim katastrofama u svim zemljama	- protočnost prometa uz razvoj i integraciju inteligentnih prometnih sustava (ITS) - uspostava nacionalnog prometnog modela i sustava brojenja prometa	
15 OČUVANJE ŽIVOTA NA ZEMLJI 	15.1 – do kraja 2020. osigurati očuvanje, obnovu i održivo korištenje kopnenih slatkovodnih ekosustava i njihovog okruženja, posebno šuma, močvarnog zemljišta i planina	- sigurnost cestovnog prometa - protočnost prometa uz razvoj i integraciju inteligentnih prometnih sustava (ITS) - uspostava nacionalnog prometnog modela i sustava brojenja prometa	
16 MIR, PRAVDA I SNAŽNE INSTITUCIJE 	16.5 – značajno smanjiti korupciju i podmićivanje u svim njihovim pojavnim oblicima 16.6 – razviti djelotvorne, odgovorne i transparentne institucije na svim razinama	daljnja integracija cestovne mreže s europskim prometnim tokovima i postojećom mrežom RH	

MATERIJALNA TEMA		POKAZATELJ IZ GRI STANDARDA (ESG POKAZATELJ)
	• zaštita zdravlja i sigurnosti zaposlenika • zdravlje i sigurnost korisnika • odgovornost dobavljačkog lanca – okoliš • uvođenje zajedničkog standarda EU (ITS)	GRI 403-1/ 403-2/ 403-5/ 403-9/4-16-1/416-2/308-1
	• ulaganje u prometnu infrastrukturu • uvođenje zajedničkog standarda EU (ITS) • inovacija i digitalizacija • suradnja s lokalnim zajednicama • ekonomski pokazatelji	GRI 201-1/201-2/201-3/201-4/203-1/203-2/413-1/413-2/416-1/416-2
	• odgovorno korporativno upravljanje • zaposlenici naših dobavljača • odgovornost dobavljačkog lanca • društvo i ljudska prava	GRI 2-7/2-8/2-30/205-1/205-2/401-1/401-2/404-1/404-2/405-1/ 406-1
	• zdravlje i sigurnost korisnika • suradnja s lokalnim zajednicama • dijalog sa socijalnim partnerima	GRI 203-1
	• gospodarenje otpadom • ulaganje u prometnu infrastrukturu • inovacija i digitalizacija • ekonomski pokazatelji poslovanja • odgovornost dobavljačkog lanca - okoliš	GRI 201-1/201-2/201-3/201-4/203-1/203-2/306-2/306-3/306-4/308-1/416-1/416-2
	• emisije u zrak • gospodarenje otpadom • ulaganje u prometnu infrastrukturu • uvođenje zajedničkog standarda EU (ITS) • inovacija i digitalizacija • ekonomski pokazatelji poslovanja • odgovornost dobavljačkog lanca - okoliš	GRI 201-1/201-201-3/201-4/203-1/203-2/305-1/ 305-2/ 305-3/ 305-4/308-1/413-1/413-2/416-1/416-2
	• bioraznolikost • korištenje i zaštita voda • gospodarenje otpadom • ulaganje u prometnu infrastrukturu • uvođenje zajedničkog standarda EU (ITS) • inovacija i digitalizacija • ekonomski pokazatelji poslovanja • odgovornost dobavljačkog lanca - okoliš	GRI 201-1/201-201-3/201-4/203-1/203-2/303-3/303-4/303-5/304-1/304-2/308-1/413-1/413-2/416-1/416-2
	• odgovorno korporativno upravljanje • ekonomski pokazatelji poslovanja	GRI 2-7/2-16/2-23/2-26/2-30/205-1/205-2/401-2/404-1/404-2/405-1

06.

Materijalne teme

GRI 3-1/3-2

Određivanje materijalnih tema

GRI 3-1

Za naš prvi izvještaj materijalne teme odredili smo prema smjernicama za određivanje materijalnih tema opisanih u poglavlju GRI 3: Materijalne teme u Konsolidiranim GRI Standardima iz 2021. Pritom smo u obzir uzeli stvarne i potencijalne te negativne i pozitivne utjecaje poslovanja na gospodarstvo, društvo i ljudska prava te okoliš što predstavlja jednostrani pristup.

Direktiva o korporativnom izvještavanju o održivosti (CSRD) koja je stupila na snagu u siječnju 2023. godine jasno naglašava i objašnjava načelo dvostruke značajnosti (materijalnosti) i potrebu izvještavanja o održivosti prema načelu dvostruke značajnosti. Poduzeće može utjecati na okoliš i društvo svakim od ESG čimbenika održivosti, a istodobno ti isti čimbenici mogu predstavljati rizike za poduzeće i utjecati na njegov financijski rezultat.

Stoga je, kao priprema za nadolazeću obvezu izvještavanja u skladu s u skladu s Europskim standardima za izvještavanje o održivosti (ESRS), provedena je procjena dvostruke značajnosti (materijalnosti) područja okoliša, društva i upravljanja (ESG). Uključuje procjenu utjecaja Hrvatskih cesta i poduzeća unutar Hrvatskih cesta na ekonomiju, okoliš i društvo, uključujući ljudska prava (značajnost utjecaja), kao i procjenu rizika i

prilika povezanih s tim ESG područjima, koja na kratki, srednji i dugi rok mogu značajno utjecati na poslovne rezultate, financijsku vrijednost, razvoj i uspjeh Hrvatskih cesta u ispunjavanju njihovih obaveza (financijska značajnost).

U cilju određivanja materijalnih tema odlukom Uprave osnovano je Povjerenstvo za izradu Izvještaja o poslovanju i održivosti za 2023. godinu. U rad Povjerenstva uključeni su predstavnici Uprave te predstavnici ureda, odjela, sektora i poslovnih jedinica. U proces određivanja materijalnih tema za 2023. uključili smo i vanjske konzultante s iskustvom u izvještavanju o održivosti prema ESRS i GRI Standardima.

Inicijalne materijalne teme, određene u našem Izvještaju za 2022. godinu određene su na temelju općih i specifičnih ciljeva navedenih u Strategiji prometnog razvoja RH od 2017. do 2030. godine, Programu građenja i održavanja javnih cesta, Zakonu o cestama, Izjavi o osnivanju Hrvatskih cesta, Zakonu o trgovačkim društvima, Zakonu o proračunu, odlukama Vlade RH te propisima koji se odnose na građenje, rekonstrukciju i održavanje državnih cesta te sigurnost prometa na cestama. Iste su predstavljale polazišnu točku za procjenu dvostruke značajnosti u ovom Izvještaju.

U cilju uključivanja značajnih vanjskih dionika u proces određivanja i ocjenu materijalnih tema, Povjerenstvo je predložilo Upravi Hrvatskih cesta popis značajnih

vanjskih dionika. Povjerenstvo je značajne dionike utvrdilo uzimajući u obzir iznos isplaćenih financijskih sredstava prema sklopljenim ugovorima i suradnju na značajnim projektima tijekom izvještajnog razdoblja te projektima povezanim s izvještajnim razdobljem. Značajni dionici raspoređeni su u grupe: nadležna tijela, dobavljači, lokalne zajednice, akademska i znanstvena zajednica, investitori te mediji. Korisnici cesta su kao značajni dionici također uključeni u ocjenu materijalnih tema jer su svi naši značajni dionici ujedno i korisnici cesta kojima upravljamo. Uprava je na sjednici odlukom prihvatila prijedlog dionika kojima je e-mailom upućena zamolba za ocjenu predloženih materijalnih tema te dodavanje novih materijalnih tema koje nisu bile na popisu, a od interesa su za dionika.

Popis materijalnih tema te rezultati ocjene unutarnjih i vanjskih dionika

GRI 3-2

Dionicima su upućeni anketni upitnici o procjeni dvostruke značajnosti (materijalnosti) kao podloga za izradu Izvještaja o poslovanju i održivosti Hrvatskih cesta za 2023. godinu pri čemu je procijenjena:

 Značajnost utjecaja - značajnost okolišnih, društvenih te upravljačkih i ekonomskih tema s aspekta utjecaja Hrvatskih cesta na okolinu. Ovdje su

dionici ocijenili kako Hrvatske ceste svojim poslovanjem utječu na okoliš, društvo, dobavljače, zaposlenike i sl.

 **Financijska značajnost** - značajnost okolišnih, društvenih te upravljačkih i ekonomskih tema s aspekta utjecaja navedenih tema na financijski rezultat društva Hrvatske ceste d.o.o. Ovdje su dionici ocijenili kako okoliš, društvo, dobavljači, zaposlenici i sl. utječu na poslovanje Hrvatskih cesta.

Prikupljeno je 175 odgovora. Materijalne teme vrednovane su ocjenama od jedan do pet. Pritom je ocjena jedan predstavljala najmanji značaj, a ocjena pet najveći značaj materijalne teme. U ocjeni materijalnih tema sudjelovao je 141 zaposlenik, odnosno 30 posto ukupnog broja zaposlenika Hrvatskih cesta (interni dionici).

U ocjenjivanje materijalnih tema uključili smo 85 vanjskih dionika, a materijalne teme je ocijenilo 30 dionika tj. 35 posto. Vanjski dionici također su vrednovali teme ocjenama od 1 do 5. Pritom je ocjena jedan predstavljala najmanji značaj materijalne teme za dionika koji je ocjenjivao materijalnu temu, a ocjena pet najveći značaj. Gotovo sve skupine značajnih dionika dostavile su ocjene materijalnih tema – 26 dobavljača, jedno nadležno tijelo, dva korisnika cesta i jedan korisnik Izvješća o održivosti (postojeći i potencijalni ulagatelji, zajmodavci i drugi vjerovnici, uključujući upravitelje imovine, kreditne institucije, društva za osiguranje). Smatramo da su, pored specifične kategorije korisnika cesta, svi

uključeni dionici ujedno i korisnici državnih cesta kojima upravljamo. Vanjski dionici nisu dodali nove materijalne teme u odnosu na one koje su im dostavljene na ocjenu. Nakon analize prikupljenih odgovora nisu iden-

tificirane nove značajne teme te su postojeće teme prihvaćene i razvrstane u skladu s prikupljenim ocjenama kako je prikazano u tablici.

Ocjene značajnih (materijalnih) tema Hrvatskih cesta za 2023.

MATERIJALNE TEME (*TEME VISOKOG ZNAČAJA)	ZNAČAJNOST UTJECAJA	FINANCJSKA ZNAČAJNOST
UPRAVLJAČKE TEME (G)		
Ulaganje u prometnu infrastrukturu*	4,4	4,3
Odgovorno korporativno upravljanje*	3,3	4,1
Antikorupcija*	3,3	3,7
Ekonomski pokazatelji poslovanja*	3,2	3,7
Suradnja s nadležnim tijelima*	3,8	3,6
Uvođenje zajedničkog standarda EU (ITS - inteligentni prometni sustav)	3,4	3,2
Inovacija i digitalizacija	3,2	3
Odgovornost u dobavljačkom lancu	3	2,7
DRUŠTVENE TEME (S)		
Zdravlje i sigurnost korisnika*	3,9	3,5
Suradnja s lokalnim zajednicama*	4	3,3
Zaštita podataka (cyber security)	3,6	2,7
Suradnja s dionicima i partnerima	3,5	2,9
Raznolikost i uključivost	2,8	2,3
Zaštita zdravlja i sigurnost zaposlenika	3,2	2,7
Dijalog sa socijalnim partnerima	2,6	2,7
OKOLIŠNE TEME (E)		
Buka*	4	3,2
Gospodarenje otpadom*	3,7	3,2
Korištenje i zaštita voda	3,4	3,2
Upravljanje energijom	3	3
Emisije u zrak	3,5	2,5
Bioraznolikost	2,8	2,4

07.

Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva u 2023.

GRI 2-7/3-3/201-1/201-2/201-3/203-1/203-2/203-3/303-3/303-4/303-5/304-1/304-2/304-4/305-2/305-3/305-4/306-2/306-3/306-4/308-1/413-1/413-2/414-1/416-1/416-2/418-1

07. Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva u 2023.

9 INDUSTRIJA,
INOVACIJE
I INFRASTRUKTURA



11 ODRŽIVI GRADOVI
I ZAJEDNICE



16 MIR, PRAVDA
I SNAŽNE
INSTITUCIJE



Strateške ciljeve poslovanja Hrvatskih cesta povezali smo s materijalnim temama, a za ocjenu ostvarivanja ciljeva odabrali smo pokazatelje iz Konsolidiranih GRI standarda iz 2021. godine. Pokazatelje uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva Hrvatskih cesta u 2023. prikazali smo prema područjima održivosti tj. utjecajima Hrvatskih cesta na gospodarstvo, društvo i ljudska prava te okoliš, ali i utjecajima gospodarstva, društva i okoliša na naše poslovanje.

Strateški ciljevi poslovanja Hrvatskih cesta usklađeni su s EU i globalnim politikama u sektoru prometa i informacijsko-komunikacijskih tehnologija. Globalne i EU politike vezane za održivost s naglaskom na dekarbonizaciju gospodarstva, smanjenje potrošnje primarnih resursa, smanjenje ovisnosti EU o fosilnim gorivima i kritičnim materijalima te prilagodbu cestovnog prometa klimatskim promjenama, mijenjaju se i gotovo svakodnevno prilagođavaju na temelju praćenja uspješnosti ostvarivanja zadanih ciljeva. Stoga je za očekivati da će se i Strategija prometnog razvoja RH 2017. – 2030. mijenjati i usklađivati s globalnim i EU politikama.

Upravljanje

GRI 3-3/201-1/201-2/201-3/203-1/203-2/203-3

Gospodarstvo u 2023., osim što se oporavljalo od prethodnih pandemijskih godina koje su dovele do pada

gospodarskih aktivnosti i povremenih poremećaja i prekida u dobavljačkim lancima, suočilo se i s novim kriznim stanjem izazvanim sukobom Rusije i Ukrajine. Nestabilna geopolitička situacija dovela je do energetske krize i rasta cijena energije i energenata na tržištu što se automatski odrazilo na cijene materijala, roba i usluga ali nije došlo do značajnijih odstupanja od realizacije planiranih aktivnosti. Osim navedenih izazova u poslovanju, sve veći utjecaj na realizaciju projekta ima i nedostatak radne snage u sektoru građenja.

Nadalje, sve češći učinci klimatskih promjena na cestovni promet očituju se kroz ekstremne vremenske i hidrološke događaje, kao što su obilne kiše, oluje, ekstremni vjetrovi, poplave i toplinski valovi. Ovi događaji utječu na prometnu infrastrukturu, a time i na sam prijevoz, njegovu pouzdanost i sigurnost. U okviru Strategije EU-a o prilagodbi gospodarstva klimatskim promjenama aktivnosti prilagodbe cestovnog prometa provode se integrirano s inicijativama Europskog zelenog plana kroz Strategiju održive i pametne mobilnosti. Strategija, zajedno s akcijskim planom, postavlja temelje za digitalnu transformaciju i otpornost sektora cestovnog prometa na klimatske promjene, a ključno područje djelovanja EU-a je zaštita transeuropske prometne mreže. Na razini EU-a u tijeku je i ažuriranje standarda koji reguliraju sigurnost i učinkovitost infrastrukture u promjenjivoj klimi jer takvi događaji direktno utječu na korisnike cesta i lokalne zajednice u njihovoj blizini.

U području upravljanja strateške ciljeve poslovanja povezali smo s materijalnim temama: Odgovorno korporativno upravljanje, Ulaganje u prometnu infrastrukturu, Inovacija i digitalizacija, Uvođenje zajedničkog standarda EU (ITS – inteligentni prometni sustav) te Ekonomski pokazatelji poslovanja. Upravljanje materijalnom temom Odgovorno korporativno upravljanje, Suradnja s nadležnim tijelima i Antikorupcija opisano je u poglavlju *Korporativno upravljanje* dok je Odgovornost u dobavljačkom lancu obrađena u poglavljima *Društvo i ljudska prava* te *Okoliš*.

Ekonomski pokazatelji poslovanja za 2023. godinu povezani su s ključnim pokazateljima uspješnosti tj. prometom, kapitalnim investicijama (CapEx) i operativnim troškovima održavanja (OpEx) na temelju ocjene održivosti djelatnosti Hrvatskih cesta prema EU taksonomiji koja je opisana u poglavlju *Ocjena održivosti djelatnosti prema EU taksonomiji*.

Ulaganja u prometnu infrastrukturu

GRI 3-3/203-1/203-2/

Cestovna mreža je nacionalno bogatstvo stvarano stoljećima, važan resurs i preduvjet ravnomjernog razvitka. Ceste su značajan čimbenik integracije Republike Hrvatske u europski prometni sustav, njima se povezuju regije, županije i gradovi, njima se prometni sustav

svih vidova prometa integrira u cjelinu. Izgradnjom priključnih cesta prema morskim i riječnim lukama, zračnim lukama, željezničkim kolodvorima i robnim terminalima formira se multimodalni transportni sustav. Ceste pozitivno utječu na demografsku i gospodarsku sliku društva, pomažu razvoju nerazvijenih krajeva i otoka te čine pretpostavku decentralizacije društva i dostupnosti različitih sadržaja.

Održavanje postojećih cesta i izgradnja novih treba slijediti princip održivosti, na način da se teži povećanju sigurnosti prometa, protočnosti prometa i što višoj razini uslužnosti ceste, uz minimalan negativan utjecaj na okoliš, zdravlje i kvalitetu života stanovništva koje živi u blizini ceste. Održivi razvoj prometnog sustava podrazumijeva financijsku odgovornost, odnosno brižljivo raspolaganje sredstvima. Izgradnja i održavanje mreže državnih cesta najvećim se dijelom financira iz varijabilnog dijela trošarina uključenih u maloprodajnu cijenu fosilnih goriva za cestovni promet, zajmova tuzemnih i inozemnih banaka te bespovratnih sredstava i sufinanciranjem iz fondova Europske unije.

Veći broj investicijskih projekata provodi se u skladu s nacionalnim strategijama koje su usuglašene sa smjernicama razvitka europske prometne mreže. Novi investicijski ciklus potiču potrebe za izgradnjom novih i rekonstrukcijama postojećih cesta, koje moraju servisirati potrebe cestovnog prometa u porastu (zbog

ulaska u Šengenski prostor i gospodarskog rasta), politike razvoja multimodalnog prometa (spojevi na luke i željezničke terminale), razvojne potrebe otoka, brdsko – planinskih i ruralnih područja, kao i druge socijalno-gospodarske potrebe (obilaznice naselja).

Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom

Jedan od najznačajnijih infrastrukturnih projekata pod nazivom Projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom uspješno je završen u travnju 2023., a izgradnja je trajala nešto manje od 5 godina. Projekt je sufinanciran iz Europskog fonda za regionalni razvoj.

Projekt se sastojao od izgradnje Pelješkog mosta, prilaznih cesta i obilaznice Stona. Obilaznica Stona kao dio velikog projekta sama je po sebi vrlo zahtjevnja, ali i atraktivna cesta, duga 7,5 kilometara. Ona povezuje čvor Prapratno i naselje Doli, odnosno državnu cestu broj 8, našu Jadransku magistralu. Prolazi zahtjevnim terenom, pa sadrži još jedan spektakularan most nazvan Ston, dug 485 metara, koji prelazi 40 metara nad zaljevom. Nova cesta sagrađena je po najvišim ekološkim standardima, od rješavanja odvodnje pa do otvaranja novih vizura. S novog mosta otvara se pogled prema solani i samom gradu Stonu, a južno od mosta je tunel Supava dug 1.290 metara, a sa sjeverne strane tunel Polakovica dug 1.240 metara. Vrijednost radova i nadzora ceste od čvora Zaradeže do čvora Doli iznosi 69,6 milijuna eura. Može se reći da je europsko sufinanciranje presudno doprinijelo realizaciji ovog projek-

ta, kojeg smo pripremali kroz dugo razdoblje u kojem je ostvarenje izgledalo nedostižno. Tijekom izgradnje nove obilaznice trebalo je savladati mnoge izazove, od onih proizašlih iz reljefa do nepredvidivih globalnih gospodarskih poremećaja. Veliki infrastrukturni projekti ostvaruju se sudjelovanjem više timova i pojedinaca te je ovaj projekt primjer istinskog kolektivnog ostvarenja. U okvirima naših mogućnosti i dalje ćemo graditi modernu cestovnu mrežu. Poveznice hrvatskih regija s europskim pravcima zalog su Hrvatskih cesta za budućnost društva i gospodarstva.

U neposrednoj budućnosti bit će zanimljivo promatrati i utjecaj ulaska Hrvatske u schengenski prostor i tokove međunarodnog transporta tj. opterećenje naših cesta. Radi se o izazovima koji će značajno utjecati na dinamiku izgradnje, uz nezaobilazne izazove u financiranju cestovne infrastrukture, ali i okoliš i lokalne zajednice.

Pelješki most - dobitnik 2 prestižne nagrade

Ponosni smo dobitnici godišnje nagrade za 2023. godinu koja se dodjeljuje u sklopu Međunarodne konferencije za mostove za projekt izgradnje Pelješkog mosta u kategoriji za izvanredno inženjersko postignuće koje obuhvaća estetski ugodnu i ekološki prihvatljivu praksu u mostogradnji. Ova vrijedna nagrada svrstava naš most uz bok mnogih velikih projekata mostogradnje u svijetu. Medalja Gustav Lindenthal dodjeljuje se za pojedinačno izvanredno postignuće u izgradnji mostova koje pokazuje tehničku i materijalnu inovaciju, estetsku

07. Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva u 2023.

vrijednost, sklad s okolišem ili uspješno sudjelovanje u zajednici, a što su inženjeri diljem svijeta prepoznali upravo u našem projektu.

Hrvatske ceste su i dobitnik nagrade Global Infrastructure Award FIDIC. Naime, Pelješki most prepoznat je i od Međunarodne federacije inženjera konzultanata. U FIDIC-u nagrađuju i promoviraju globalne infrastrukturne projekte koji imaju velik utjecaj na društvenu, ekonomsku i ekološku ravnotežu života diljem svijeta, a svi znamo da je Pelješki most upravo takav projekt. Međunarodna federacija inženjera konzultanata FIDIC, koja je 2023. godine slavila 110 godina postojanja, svoju prestižnu nagradu za projekte dodijelila je dobitnicima na svečanosti 12. rujna 2023. godine u Singapuru, tijekom Globalne infrastrukturne konferencije.



Singapur, Nagrada Global Infrastructure Award FIDIC

Ostale nagrade u 2023. godini za projekt Pelješkog mosta:



USA, Medalja Gustav Lindenthal



Zagreb, ZLATNA KUNA HGK, Posebno priznanje za projekt Pelješkog mosta



Zagreb, Project Days by IPMA 1. u kategoriji za najbolji projekt i kategoriji za najboljeg starijeg voditelja projekta



Šibenik, SAFU, EU projekt bez kojeg je Hrvatska nezamisliva, 1. mjesto prema glasovima Građana

Dekoratívna rasvjeta Mosta dr. Franja Tuđmana

U 2023. godini Hrvatske ceste su provele modernizaciju dekorativne rasvjete na Mostu dr. Franja Tuđmana vrijednosti 791.100,82 eura bez PDV-a. Projektom se uklonila postojeća dekorativna rasvjeta mosta montirana prilikom izgradnje te je postavljena nova moderna dekorativna rasvjeta u LED tehnologiji koja omogućava veći broj scenarija rasvjete uz značajnu uštedu električne energije.

Most dr. Franja Tuđmana u Dubrovniku ima veliko prometno i turističko značenje jer se njegovom izgradnjom skratila udaljenost između Dubrovnika te Splita i doline Neretve čime su se otvorile nove mogućnosti za razvoj Dubrovnika na zapadnoj obali Rijeke dubrovačke.



Most dr. Franje Tuđmana u Dubrovniku

Spajanje Mosta Cetina u Omišu

Grad Omiš smješten je na uskom pojasu između kopna i planina, uz ušće rijeke Cetine, u kojemu nema prostora za novu cestu, stoga obilaznica prolazi kroz planine, na visini od 70 metara nad morem. Širina kanjona na mjestu prijelaza iznosi 140 m s izuzetno strmim liticama, nagiba i do 1:5, pa je sam most na oba kraja smješten u portale prilaznih tunela Omiš i Komorjak.

Dakle, nova cesta oko Omiša prolazi kroz litice koje tvore kanjon Cetine, tako da nad rijekom imamo vitki most koji s obje strane ulazi u tunele. Odabir ovakvog rješenja proizašao je iz tri uvjeta: konfiguracije terena u zaleđu grada, ograničenja diktiranih zaštitom vrijednog okoliša i mogućnosti priključenja na mrežu ostalih cesta.

Kako se ne bi narušila vizura ili devastirao kanjon Cetine, najpogodnijim je ocijenjen čelični gredni most koji se s obje strane izvodi iz tunela. Odabrano je oblikovno vrijedno rješenje, koje u potpunosti respektira veličanstvenost kanjona tako što se ne nameće u prostoru. Izgradnja Mosta Cetina na dijelu omiške obilaznice jedan je od najzahtjevnijih građevinskih projekata u Hrvatskoj, projekt kakav dosad kod nas nije viđen jer se na visini od 70 metara iznad rijeke Cetine gradi most između tunela Omiš i tunela Komorjak na način da se radi o potiskivanju konstrukcije poprečnog presjeka promjenljive visine. Most dug 216 metara gradi se postupkom slobodne konzolne gradnje i to tako da se

dijelovi čeličnog sklopa montiraju u tunelu. Nakon što je odsječak mosta montiran, potiskuje se van, nad rijeku, s tim da mu naredni dio, koji je još u tunelu, radi protutežu. Na takav način dosad nije sagrađen nijedan most u Republici Hrvatskoj. Radi se o izuzetno složenom građevinsko-cestovnom pothvatu, jer je izvođač radova na malom području morao izvesti dva tunela i jedan most, uz brojne opasnosti od odrona stijena. Trebalo je stoga raditi i na stabilizaciji nestabilnih blokova stijena iznad kanjona rijeke i samog Mosta Cetina, kao i postojećih prometnica ispod mosta.

Prometna površina na mostu sastoji se od dva vozna traka, dva rubna traka te dvije servisne staze. Pješačke staze na mostu nisu namijenjene pješačkom prometu. Ograda mosta je projektirana s ispunom od prozirnih ploča s efektom mutnog stakla radi postizanja što boljeg svjetlosnog efekta u kombinaciji s rasvjetom smještenoj u rukohvat ograde.

Brza cesta Stobreč – Dugi Rat – Omiš prelazi preko kanjona rijeke Cetine približno 600 m uzvodno od postojećeg mosta na državnoj cesti D8. Postojeći most smješten je blizu središta grada, pa prometne gužve stvaraju velike teškoće mjesnom stanovništvu. Ljeti kroz Omiš prođe preko 19.000 vozila dnevno. Stoga je pokrenuta gradnja obilaznice grada, koja će se u konačnici uklopiti u obilaznicu splitske aglomeracije. Završetkom projekta, dio obilaznice Omiša će se privremeno priključiti na državnu cestu D70 kroz tunel Ko-



Most Cetina u Omišu

morjak sjever. Tim dijelom će se prometovati dok se ne okončaju ostale faze gradnje brze ceste Solin – Omiš.

Multimodalna platforma Splitske aglomeracije

Projekt pod nazivom Multimodalna platforma splitske aglomeracije u naravi predstavlja nastavak izgradnje obilaznice Splita, od Solina do Omiša. Ukupna procijenjena vrijednost nove ceste s priključcima iznosi 314,69 milijuna eura. Brza cesta Solin – Stobreč – Dugi Rat – Omiš, sadrži spojne ceste čvorište TTTS – Stobreč, čvorište Stara Podstrana – Podstrana, čvorište Jesenice – Jesenice i čvorište Dugi Rat – Dugi Rat. Projekt je naveden kao prvi prioritet za sufinanciranje cesta sredstvima EU u sklopu Operativnog programa za razdoblje 2021. – 2027. Za dionicu Mravince – TTTS započela je izgradnja faza 1, 2 i 3. U rujnu 2023. godine započela je izgradnja čvorišta Mravince, a ugovorena vrijednost radova iznosi 7,2 milijuna eura. Dionica TTTS – Dugi Rat je u projektiranju.

Brza cesta Solin – Omiš

Splitska aglomeracija proteže se od Trogira do Omiša i na tom potezu duž obale Jadrana stvaraju se neka od najvećih prometnih zagušenja u Hrvatskoj. Stoga se gradi brza cesta Solin – Omiš, koja je nastavak već izgrađene brze ceste Trogir – Solin. Ovim projektom predviđa se izgradnja 21,5 km brze ceste koja će se poboljšati protočnost prometa na području koje danas sadrži točke najvećih zagušenja u Hrvatskoj. Cesta prolazi teškim brdovitim terenom Dalmatinske zagore, dijelom kao četverotračna u blizini Splita, a dijelom kao dvotračna prometnica s više objekata, vijadukata i tunela. Izgradnja je započela obilaznicom Omiša na kojoj je most Cetina, kojemu su oba kraja smještena u tunelima čiji portali izlaze na same litice kanjona. Čitav projekt, zajedno sa spojnim cestama procjenjuje se na vrijednost od oko 315 milijuna eura.



Brza cesta Solin – Omiš, dio Multimodalne platforme splitske aglomeracije



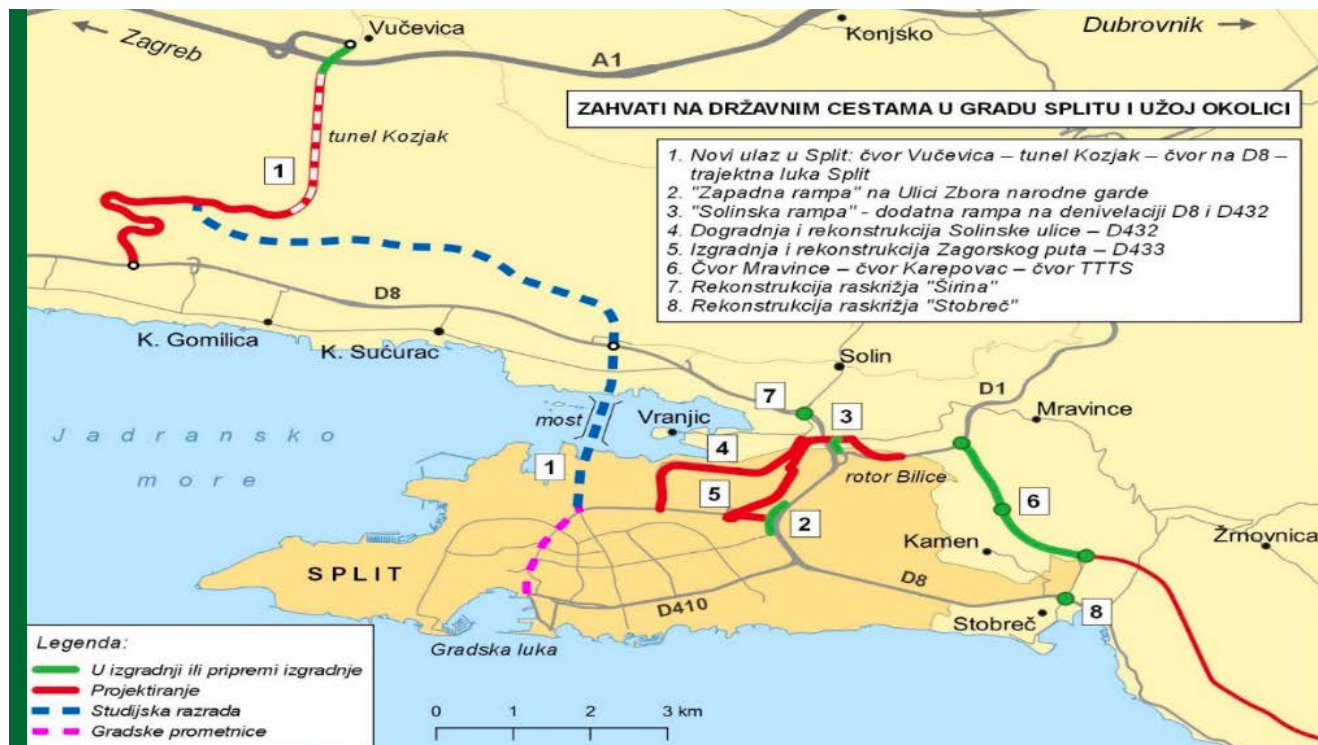
Ukupna duljina brze ceste je 21,5 km



Ukupna vrijednost radova je 7,2 milijuna eura

Zahvati na državnim cestama u Splitu i okolici

Na prilazima ili u samom gradu Splitu izvodi se ili priprema nekoliko većih zahvata, budući da je velik porast turizma donio izazove u organizaciji prometa. Doprinosom autoceste Zagreb – Split 2005. godine ostvarena je veza visoke služnosti i značajnog kapaciteta, koja omogućava razvoj turizma i ostalih gospodarskih grana na jugu Hrvatske, no ostao je problem spojnih cesta i međumjesnog uzdužnog povezivanja. Projekt Novi ulaz u Split obuhvaća cestu koja će spojiti čvorište Vučevica na autocesti A1 s Kaštelima, a u kasnijim fazama projekta i s gradskom, odnosno trajektnom lukom. Prva faza projekta, Vučevica – Kaštel Kambelovac, prolazi tunelom kroz Kozjak, cesta je ukupne duljine 7,92 km i procijenjene vrijednosti 71,2 milijuna eura. Započela je izgradnja dionice Vučevica – sjeverni portal tunela Kozjak, ugovorene vrijednosti 3,5 milijuna eura.



Zahvati na državnim cestama u Splitu i okolici



Ukupna duljina ceste je 7,92 km



Ukupna vrijednost radova je 71,2 milijuna eura

Državna cesta D403, čvor Škurinje – luka Rijeka

U 2023. godini završena je državna cesta D403, čvor Škurinje – luka Rijeka koji spaja riječku obilaznicu s novim pristaništem luke Rijeka, odnosno kontejnerskim terminalom na Zagrebačkoj obali. Obilaznica Rijeke je dio mreže autocesta RH, a ovom poveznicom je morski terminal izravno povezan s europskom mrežom autocesta. Zajedno sa željezničkim projektom, nova državna cesta čini okosnicu multimodalnog povezivanja kontejnerskog terminala tj. važnog razvojnog projekta Lučke uprave Rijeke. Radi se o brznoj prometnici koja prolazi gusto naseljenim područjem grada kao i industrijskim dijelom grada. Ukupna duljina ceste je oko 3 km, s dva čvorišta i oko 500 metara spojnih cesta. Najveći izazov tijekom gradnje predstavljao je tunel dug 1.250 metara sagrađen ispod gradskih naselja. Ugovorena vrijednost radova je 60,6 milijuna eura, a 85 posto prihvatljivih troškova projekta je sufinancirano iz Europskog fonda za regionalni razvoj.

Projekt izgradnje državne ceste DC403 je dobio priznanje za doprinos razvitku lučke te popratne infrastrukture.



Spojna cesta od riječke obilaznice do novog kontejnerskog terminala u luci Rijeka



Ukupna duljina ceste je 3 km



Ukupna vrijednost radova je 60,6 milijuna eura

Izgradnja čvora Virovitica

Hrvatske ceste krajem travnja 2023. godine uvele su odabranog izvođača u projekt izgradnje čvora Virovitica, a kojeg gradonačelnik grada Virovitice g. Ivica Kirin naziva njihovim Pelješkim mostom, čime ističe važnost i strateški značaj tog projekta.

Zahvat započinje u čvorištu Špišić Bukovica gdje se brza cesta spaja sa Ž4242, a završava čvorištem Virovitica kojim se veže s državnom cestom D2. Zahvat u ovoj fazi obuhvaća izgradnju lijevog kolnika brze ceste i objekata u trasi, čvorište Špišić Bukovica, čvorište Virovitica, putne prijelaze i prolaze, objekte preko trase, izmještanje instalacija, prelaganje postojeće komunalne infrastrukture, unutarnju i vanjsku odvodnju, regulaciju postojećih vodotoka, rasvjetu čvorišta, prometnu opremu i signalizaciju, krajobrazno uređenje, zaštitu od buke i paralelne puteve.

Radovi za Etapu 3 podijeljeni su u dva Ugovora i to za

- ▶ čvorište Virovitica - Rok izvođenja radova je 18 mjeseci, sklopljen je ugovor za izgradnju vrijednosti 9,92 milijuna eura bez PDV-a s poduzećem Osijek-Koteks d.d.
- ▶ čvorište Virovitica cesta od čvorišta Špišić Bukovica do čvorišta Virovitica - Rok izvođenja je 24 mjeseci, sklopljen je ugovor za izgradnju vrijednosti 18,87 milijuna eura bez PDV-a sa zajednicom ponuditelja Colas Hrvatska d.d. i Geotehnika d.o.o.

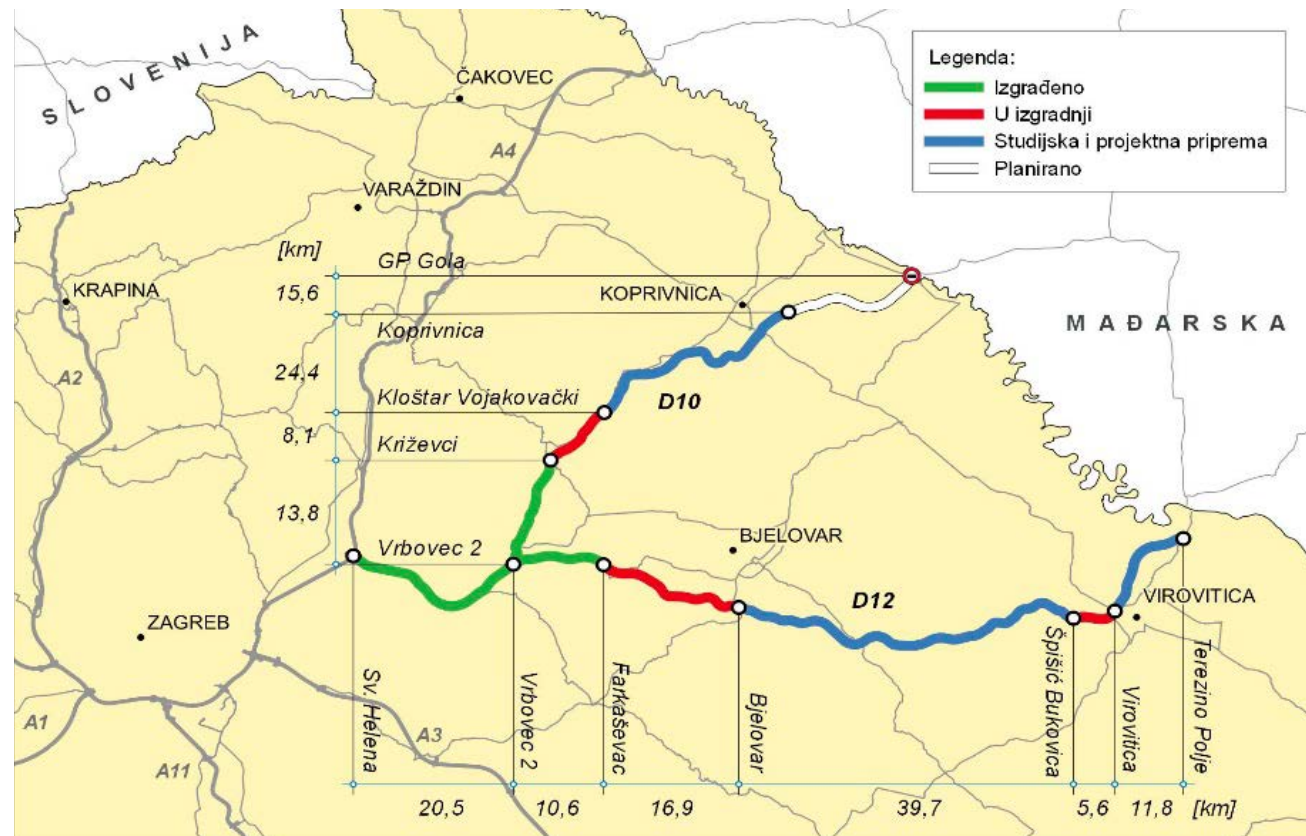


Čvor Virovitica

Podravski ipsilon

Podravski ipsilon čine dvije brze ceste sa zajedničkim ishodištem u čvorištu Sveta Helena, na autocesti Zagreb – Varaždin. Od Svete Helene do Vrbovca vodi jedna brza cesta za oba kraka ipsilona, jedan koji vodi prema Koprivnici i dalje prema granici s Mađarskom u mjestu Gola, te drugi koji ide pravcem Bjelovar – Virovitica – Terezino Polje. Izgradnjom dviju brzih cesta osigurat će se brza i kvalitetna poveznica Podravine s ostatkom Hrvatske te ojačati međudržavno povezivanje.

Kao i mnoge druge brze ceste i podravski ipsilon gradi se po fazama: fazna izgradnja četverotračne brze ceste podrazumijeva izgradnju jednog kolnika s raskrižjima koja mogu, ali ne moraju nužno biti denivelirana. Projektima se priprema konačna faza, koja se izvodi kada prometni pokazatelji pokažu da je to opravdano, a sadrži dva kolnika i denivelirana raskrižja. Ukupna procijenjena vrijednost neizgrađenih dijelova (duljine 74 km) ceste Farkaševac – Bjelovar – Virovitica – Terezino Polje iznosi oko 319 milijuna eura, a trenutno se gradi dionica Farkaševac – Bjelovar (16,9 km), ugovorene vrijednosti 50 milijuna eura kao i dionica Špišić Bukovica – Virovitica (5,6 km), ugovorene vrijednosti 28,8 milijuna eura. Na pravcu Križevci – Kloštar Vojakovački – Koprivnica trenutno se gradi ili projektira 48,1 km ceste ukupne vrijednosti oko 130 milijuna eura, s tim da je dionica Križevci – Kloštar Vojakovački u izgradnji u duljini od 8,1 km, ugovorene vrijednosti radova 30,4 milijuna eura.



Dva kraka Podravskog ipsilona u izgradnji, brze ceste D10 i D12

Brza cesta Okučani – granica BiH i spojna cesta do čvora Okučani na autocesti Zagreb – Lipovac

Brza cesta Okučani – granica BiH i spojna cesta do čvora Okučani na autocesti Zagreb – Lipovac Brza cesta na pravcu Okučani – granica Bosne i Hercegovine u europskoj prometnoj mreži pripada priključnom pravcu koji spaja područje Balatona u Mađarskoj, preko Virovitice i Okučana s Banja Lukom i u konačnici završava u luci Split, što znači da se radi o jednoj od transverzalnih prometnih veza između Srednje Europe i Jadrana, koja ima regionalni značaj za RH, Mađarsku i Bosnu i Hercegovinu.

Srijemska transverzala omogućit će povezivanje najistočnijeg dijela Hrvatske, odnosno Grada Iloka i naselja uz granicu s autocestom. Cijeli prostor uz Dunav veže se na autocestu A3, Bregana – Zagreb – Lipovac, što je neophodan uvjet za gospodarski i demografski razvoj područja koje je od strateškog značaja. Ukupna duljina ove ceste je 37,4 km, a vrijednost izgradnje procjenjuje se na 115 milijuna eura. Prva dionica u izgradnji je obilaznica Apševaca i Lipovca, duga 4,2 km, koja se gradi po ugovoru vrijednosti 10 milijuna eura, uz europsko sufinanciranje.



Granični most preko Save kod Stare Gradiške, između Hrvatske i Bosne i Hercegovine



Ukupna duljina ceste je 37,4 km



Ukupna vrijednost radova je 115 milijuna eura

Spojna cesta čvor Sisak – Sisak

Spojna cesta čvor Sisak – Sisak spaja grad s autocestom A11 (Zagreb – Sisak). Ukupna duljina ove ceste je 3,2 km. Grade se spoj od Siska do naselja Staro Pračno, dionica koja uključuje i most Odra, čija vrijednost ugovora iznosi 8,6 milijuna eura, te nastavak dionice od naselja Staro Pračno do spoja na autocestu Lekenik – Sisak čija vrijednost ugovora iznosi 13,3 milijuna eura.



Izgradnja mosta preko Odra na spojnoj cesti između grada Siska i autoceste Zagreb – Sisak



Ukupna duljina ceste je 3,2 km



Ukupna vrijednost radova je 13,3 milijuna eura

Prilazna cesta Mostanje – Vukmanički Cerovac

Cesta na prilaz Karlovcu, Mostanje – Vukmanički Cerovac je obilaznica karlovačkog prigradskog naselja Turanj, opterećenog značajnim tranzitnim prometom jer se nalazi na pravcu Zagreb – Split. Ukupna duljina obilaznice je 6,2 km, ugovorena vrijednost radova iznosi 25,3 milijuna eura, a dionica je dovršena i puštena u promet u ljeto 2023. godine.



Obilaznica Turnja, odnosno ceste Mostanje – Vukmanički Cerovac kraj Karlovca



Ukupna duljina ceste je 3,2 km



Ukupna vrijednost radova je 13,3 milijuna eura

Obilaznica Novog Marofa i obilaznica Buzeta

Obilaznice naselja spadaju među najvažnije investicije Hrvatskih cesta te je u 2023. godini dovršena obilaznica Novog Marofa, a u 2024. godini obilaznica Buzet.

Istočna obilaznica Novog Marofa

28. srpnja 2023. godine za sva vozila u promet je puštena Istočna obilaznica Novog Marofa, 4,6 kilometara duga trasa nove ceste kojom se razdvaja lokalni i gradski promet od tranzitnog. Projekt je obuhvatio izgradnju istočne obilaznice Novog Marofa s rekonstrukcijom postojećih prometnica koje navedena obilaznica presijeca i na koje se uklapa. Od objekata su na trasi izgrađena dva mosta, Bednja 1 duljine 119 metara i Bednja 2 duljine 46 metara.

Radovi su započeli uvođenjem u posao zajednice gospodarskih subjekata Zagorje gradnja d.o.o. i COLAS Hrvatska d.d. u siječnju 2021. godine. Vrijednost radova iznosila je 14.005.561,73 eura (bez PDV-a), stručni nadzor povjeren je Zajednici gospodarskih subjekata: Institut IGH d.d. i Eptisa Adria d.o.o., a vrijednost je 574.500,50 eura (bez PDV-a).

Nakon dvije godine radova, projekt obilaznice osigurao je zamjensku trasu državnoj cesti D3 i konačno riješio jednu od najkritičnijih cestovnih dionica na pravcu između Zagreba i Goričana. Po puštanju u promet obilaznica svakako utječe na dnevnu migraciju lokalnog

stanovništva te se time poboljšala kvaliteta života. Ovakvi projekti, osim što povećavaju sigurnost prometa, omogućavaju da se svi gradovi koji imaju problem s tranzitom razvijaju i bolje žive. Upravo je to smisao

svih projekata, osobito kada govorimo o prometnoj infrastrukturi, a koja je važna i nužna za razvoj gospodarskih aktivnosti, za stvaranje prilika i otvaranje novih radnih mjesta.



Obilaznica Novog Marofa

Obilaznica Buzeta

Obilaznicom grada Buzeta ostvaruje se novi spoj državnih cesta DC44 i DC201 zapadno od centra grada s osnovnom funkcijom prihvaćanja tranzitnih prometnih tokova i preuzimanja dijela postojećeg lokalnog prometa, kao i očekivanog prometa generiranog otvaranjem planiranih gospodarskih zona. Radi se o novoj prometnici duljine oko 1,2 km, širine kolnika $2 \times 3,55 = 7,10$ m + nogostup širine 2,5 m. Raskrižje s državnom cestom DC44 projektirano je kao kružno raskrižje vanjskog radijusa 20,0 m, dok je raskrižje s nerazvrstanom cestom Ulicom Mala Huba projektirano kao četvero-krako raskrižje s otocima za vođenje prometa te se u konačnici spaja na postojeće kružno raskrižje s državnom cestom DC201. U sklopu projekta radi se zatvoreni sustav oborinske odvodnje kojim se oborinska voda preko separatora ispušta u upojni bunar. U zonama raskrižja gradi se javna rasvjeta.

Ugovorena vrijednost radova iznosi 2.509.707,30 eura (bez PDV-a), dok ugovorena vrijednost usluge nadzora iznosi 72.733,16 eura (bez PDV-a). Radove izvodi zajednica ponuditelja GP KRK d.d., Krk i EKSPERT GRADNJA d.o.o., Buzet. Uslugu nadzora pruža društvo Učka Konzalting d.o.o., Pazin.

Radovi na obilaznici završeni su u travnju 2024. godine.



Obilaznica Buzet



Ukupna duljina ceste je 3,2 km



Ukupna vrijednost radova je 13,3 milijuna eura

Inovacija i digitalizacija

GRI 418-1

Digitalna transformacija potiče sektor prometa na upotrebu novih tehnologija u cilju povećanja sigurnosti i učinkovitosti prometa te smanjenja utjecaja na okoliš. Digitalizacijom podataka o stanju prometa na cestama, omogućava se korisnicima učinkovitije i sigurnije planiranje putovanja. Digitalne tehnologije s druge pak strane doprinose inovacijama u vođenju i upravljanju projektima. Hrvatske ceste kontinuirano unaprjeđuju svoje poslovanje uvođenjem novih tehnologija i inovacija u području sigurnosti prometa i upravljanja projektima vezanim za izgradnju, rekonstrukcije i održavanje cesta.

Kao ključne uvjete za provođenje digitalne tranzicije definiramo određivanje smjernica, izbor lidera, pridobivanje dionika, kvalitetno odlučivanje tijekom transformacije i određivanje redoslijeda i rokova. Gledajući s tog aspekta, s ozbiljnom digitalnom transformacijom smo krenuli prije desetak godina te intenzivirali posljednjih pet godina. Premda smo neke velike i vrlo zahtjevne projekte odradili, i dalje smo u izrazito intenzivnom razdoblju poboljšanja i dograđivanja sustava u raznim područjima te u naredne dvije godine očekujemo ostvarenje svih trenutno zacrtanih planova i ciljeva. U nastavku dajemo pregled do sada provedenih projekata te projekata koji su u tijeku realizacije.

Provedeni projekti:

SUSTAV ZA UPRAVLJANJE PROJEKTIMA



Uspostavljen je cjeloviti sustav upravljanja građenjem i izvanrednim održavanjem cesta na:

- strateškoj razini (upravljanje višegodišnjim poslovnim planovima),
- taktičkoj razini (upravljanje projektima uz praćenje ključnih aktivnosti),
- operativnoj razini (praćenje pojedinih ugovora na razini troškovničke stavke).

SUSTAV ZA UPRAVLJANJE DOKUMENTIMA



- ostvareno je učinkovito elektroničko poslovanje kroz centralizaciju i standardizaciju rada i nadzora nad svim procesima uredskog poslovanja te je smanjena potreba za upotrebom papirnatih dokumenata
- sva ulazna pismena dokumentacija se digitalizira, pohranjuje i digitalno raspoređuje, svi ulazni e-računi se automatski učitavaju, digitalno verificiraju i plaćaju te je uspostavljena digitalna verifikacija izlaznih ugovora

SAP ERP sustav



- obuhvaća poslovna područja računovodstvo i financije, kontroling i upravljanje projektima, upravljanje ljudskim resursima (obračun plaća), nabava i materijalno knjigovodstvo i prodaja
- podignuta je kvaliteta upravljanja, povećana je dostupnost podataka o stanju poslovanja u realnom vremenu, smanjeni su troškovi kroz optimizaciju poslovnih procesa i resursa, pojednostavljeni su proceduralni zadaci za djelatnike, osigurana je integracija s drugim informacijskim sustavima

BIM

4

- Postavljena je platforma za razmjenu informacija (CDE – Common Data Environment)
- definiran je zahtjev naručitelja prema projektantima i izvođačima (EIR – Employer's Information Requirements); definiran je standardni predložak BEP-a (BIM Execution Plan), definirana su pravila i odgovarajući formati za isporuke BIM modela u skladu s dobrom međunarodnom praksom i današnjim tehničko-tehnološkim mogućnostima BIM softvera po pitanju međusobne interoperabilnosti; definirani su osnovni stupnjevi razvijenosti elemenata (LOD – Level of Details)
- uspostavljena je veza između stupnjeva razvijenosti elemenata i tipova projekta (idejno rješenje, idejni projekt, glavni projekt, izvedbeni projekt)

GEOGRAFSKI INFORMACIJSKI SUSTAV

5

- uspostavljena je jedinstvena baza javnih cesta u RH kao osnova za stvaranje nove platforme za prostorno praćenje svih aktivnosti na cestama
- izrađen je web GIS portal svih javnih cesta i objavljen na internet stranici Društva u skladu s Inspire direktivom, kontinuirano se preuzima kompletni digitalni katastarski plan te registar prostornih jedinica koji su vidljivi na web GIS portalu Hrvatskih cesta
- razvijena je GIS platforma javnih cesta kao osnova za daljnji razvoj raznih modula koji će omogućiti prostorno praćenje svih aktivnosti koje se odvijaju na javnim cestama od otkupa zemljišta, uknjižbe, gospodarenja cestovnim zemljištem, uvida u projektiranje, građenje i održavanje cesta do, u krajnjoj fazi, mogućnosti praćenja izvanrednog prijevoza, radnih vozila i strojeva ugovornih izvoditelja, službenih vozila, praćenja obavljanja pojedinih aktivnosti definiranih ugovorima itd.

SUSTAV GOSPODARENJA CESTOVNOM IMOVINOM (RAMS)

6

- razvijeno je programsko rješenje za izradu standarda održavanja državnih cesta
- sustav „ROC” zamijenjen je novim, potpuno georeferenciranim sustavom u kojem svaka aktivnost dobiva svoju prostornu odrednicu. Novi sustav, kojega je potrebno još značajno razvijati, vrlo ambiciozno počinjemo nazivati RAMS-om

U Hrvatskim cestama projekt implementacije BIM tehnologije započeo je 2018. godine. Prvi puta u povijesti hrvatskih infrastrukturnih projekata implementiran je BIM sustav u projektu izgradnje Pelješkog mosta. Sve informacije o projektu su dostupne svim uključenim dionicima sa svih uređaja (PC, tablet, mobitel), a procesima odobravanja i kolaboracije upravlja BIM manager projekta. Svako poduzeće koje sudjeluje u izvođenju građevinskih objekata u projektima Hrvatskih cesta može dobiti na korištenje dovoljan broj licenci koje omogućuju učinkovitu komunikaciju i koordinaciju na projektu. Hrvatske ceste omogućavaju i potrebnu obuku i podršku u radu s platformom. Prednosti BIM sustava su mogućnost definiranja ovlasti za pregled sadržaja i učitavanja datoteka ili stavljanja sadržaja na platformu. Bez obzira što direktni sudionici nisu na lokaciji, već se nalaze na velikim udaljenostima, komunikacija teče glatko i uspješno, a to je uzimajući u obzir kineske partnere na projektu izgradnje Pelješkog mosta bilo od velikog značaja.

Različiti dionici unutar lanca vrijednosti brzo prihvaćaju modeliranje informacija o građevinama („BIM”) kao strateško sredstvo za uštedu troškova, operativnu učinkovitost, poboljšanu kvalitetu infrastrukture i smanjenje utjecaja na okoliš.

Projekti u tijeku:

POVEĆANJE ZRELOSTI UPRAVLJANJA PROJEKTIMA

1

- pri kraju razvoja je novi sustav koji zamjenjuje, točnije nadograđuje Primavera. Pomoću njega će izvođači, nadzor i predstavnici investitora surađivati na projektima, sukladno ovlastima ažurirati sve projektne podatke i digitalno potpisivati situacije
- očekivani rezultati: donošenje boljih odluka pri upravljanju portfeljima, projektima i programima, reduciranje troškova i evaluacija uspješnosti projekata i ovlaštenih osoba investitora

IZVJEŠTAJNO POSLOVNO ANALITIČKI SUSTAV (SUSTAV POSLOVNE INTELIGENCIJE)

2

- u realizaciji je implementacija izvještajno poslovno analitičkog sustava kroz razvoj poslovanja u segmentu analitike i izvještavanja na upravljačkoj i operativnoj razini. Sustav će, po primijenjenoj tehnologiji, biti jedan od najmodernijih, a po opsegu među većim sustavima poslovne inteligencije u RH.
- cilj: integracija IT sustava HC-a, omogućavanje jednake usluge i uvjeta korištenja svim korisnicima s pristupom sustavu, izvještavanja u stvarnom vremenu o trenutnom i povijesnom stanju poslovanja

URED BEZ PAPIRA

3

- uvođenjem internih i eksternih digitalnih potpisa te digitalizacijom protoka dokumenata najvažnijih poslovnih procesa postat ćemo prvo državno poduzeće koje je ostvarilo koncept „ureda bez papira”

RAZNE NADOGRADNJE:

4

- | | |
|-------------------|--|
| • SAP ERP sustava | • Geografskog informacijskog sustava |
| • BIM-a | • Sustava gospodarenja cestovnom imovinom (RAMS) |

Inteligentni transportni sustavi (ITS)

Kada je riječ o iskoracima u pravcu društvene dobrobiti, jedan od glavnih iskoraka za upravljanje cestama je uvođenje Inteligentnih transportnih sustava (ITS), sukladno europskoj regulativi. Oni predstavljaju upravljačku, informacijsko-komunikacijsku nadogradnju klasičnog sustava prometa i prijevoza. Cestovni sustav dobiva informatičku infrastrukturu kojom se ostvaruje poboljšanje performansi odvijanja prometa, poboljšanje sigurnosti i udobnosti i smanjuje onečišćenja okoliša, tako što se smanjuju zastoji.

Temeljne usluge ITS sustava su informiranje putnika, upravljanje prometom, žurne službe, nadzor vremenskih uvjeta i okoliša i upravljanje odzivom na velike nesreće.

Ulaskom u Europsku uniju, Republika Hrvatska je preuzela zakonodavne obveze iz ovog područja, prije svega ITS Direktivu i pripadajuće delegirane uredbe. Sukladno Direktivi, Vlada RH je donijela Nacionalni program za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava. Projekti obuhvaćeni Programom sufinancirali su se iz EU fondova. Početkom 2022. uspostavljeni su Središnji centar za nadzor i upravljanje prometom na državnim cestama, Središnji centar za vođenje i nadzor prometa na autocestama i Nacionalna pristupna točka kao glavno informacijsko čvorište za razmjenu prometnih i putnih podataka.

U Središnjem centru za nadzor i upravljanje prometom

na državnim cestama integrirani su podaci s mreže državnih cesta (informacije o ograničenjima u prometu, izvanrednim događajima), podaci iz raznih sustava u vlasništvu Hrvatskih cesta (meteorološki podaci i podaci s brojača prometa) te se ti podaci koriste za kvalitetniji nadzor i upravljanje. Također, gotovo stotinjak semaforских uređaja s područja sjeverne, srednje i istočne Hrvatske nadziru se i upravljaju iz Središnjeg centra. Integrirani su određeni podaci ITS sustava iz regionalnih centara za upravljanje i nadzor prometa na državnim cestama čime je omogućena kvalitetnija koordinacija njihovog rada.

Nacionalna pristupna točka (NPT) za podatke o mobilnosti

Nacionalna pristupna točka predstavlja jedinstveno mjesto razmjene podataka o prometu. Svrha nacionalne pristupne točke jest objediniti sve postojeće izvore podataka dionika, te ih kroz digitalno sučelje, bez naknade, učiniti dostupnim korisnicima, koji ih potom mogu distribuirati krajnjim korisnicima prometnog sustava.

Nacionalna koordinacijska organizacija pristupnih točki za Europu (NAPCORE) je organizacija za koordinaciju i usklađivanje više od 30 platformi za razmjenu podataka o mobilnosti u Europi. Sve države članice EU moraju uspostaviti Nacionalnu pristupnu točku (NPT) za podatke o mobilnosti. Nacionalna pristupna točka je registar podataka koji kroz Inteligentne transportne

sustave (ITS) pruža informacije potrebne za kontrolu i upravljanje prometom putem digitalnih baza podataka te objedinjuje i omogućava razmjenu i ponovnu uporabu informacija u stvarnom vremenu o prometnim uvjetima prije i tijekom putovanja. NPT sadrži prometne informacije vezane za cestovnu sigurnost, statične cestovne podatke, dinamične podatke o stanju na cestama te prometne podatke vezane za cestovni promet. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture imenovalo je Hrvatske ceste nositeljem uspostave Nacionalne pristupne točke u Hrvatskoj, koja će kao glavno informacijsko čvorište za razmjenu prometnih i putnih podataka objedinjavati podatke svih upravitelja cesta i učiniti ih dostupnima kako tijelima nadležnima za ceste i drugim upraviteljima cesta, tako i krajnjim korisnicima. U sklopu projekata Crocodile II Croatia i Crocodile III Croatia koji je sufinancirala Europska unija modernizirani su Regionalni centri za nadzor i upravljanje prometom (RCNUP) Dugopolje, Sv. Ilija i Dubrovnik te je izgrađen odgovarajući objekt u Karlovcu u kojem je uspostavljen Središnji centar za nadzor i upravljanje prometom (SCNUP-DC) kao i Nacionalna pristupna točka (NPT). Uspostavom SCNUP-DC omogućena je integracija svih telematičkih sustava u vlasništvu Hrvatskih cesta i na taj način olakšan je nadzor i upravljanje prometom na mreži državnih cesta. U SCNUP-DC integrirani su:

-  sustav brojenja prometa (ABP)
-  meteorološko-informacijski sustav (MIS)
-  sustav za podršku upravljanju prometom u uvjetima olujnog vjetrova (ANEMO-ALARM)

- ▶ sustav za praćenje zimskog održavanja i ophodarske službe na državnim cestama te radiokomunikaciju (AVL)
- ▶ sustav nadzora osovinskog opterećenja (WIM)
- ▶ sustav za obavješćivanje o stanju i prohodnosti ceste (OSP)
- ▶ semaforski sustav
- ▶ sustav video nadzora koji je u fazi izrade projektne dokumentacije.

Nacionalnoj pristupnoj točki se može pristupiti poveznicom na <http://www.promet-info.hr> čime su osigurane pretpostavke za razmjenu prometnih podataka i informacija radi njihove daljnje distribucije susjednim državama u funkciji kontinuiranog nadzora i upravljanja europskim prometnim koridorima. Postojeća Nacionalna pristupna točka uspostavljena je za cestovni promet i nadograđuje se za pružanje multimodalnih informacija koje omogućuju kombiniranje različitih vidova transporta i uključuju javni prijevoz. Nacionalna pristupna točka povezuje dionike, izvore podataka i metapodataka i aplikacije, odnosno korisnike i krajnje korisnike.

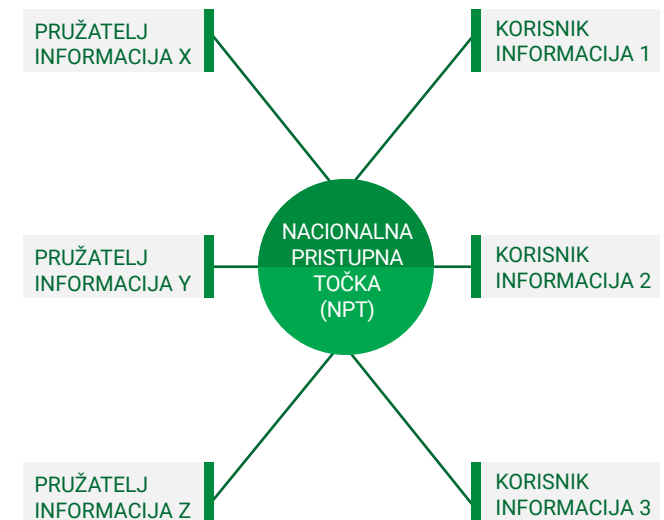


Nacionalna pristupna točka i Središnji centar za nadzor i upravljanje prometom na državnim cestama u Karlovcu



Video zid SCNUP-DC

RAZMJENA PODATAKA NAKON USPOSTAVE NACIONALNE PRISTUPNE TOČKE



Trenutno raspoložemo s više od 200 najrazličitijih setova podataka (npr. brojanje prometa, izvanredni događaji, mreža javnih ceste, kamere...) u strojno čitljivim standardima kao što su DATEX II za cestovni promet, NeTEx i SIRI za dinamične podatke o putovanjima i prometu te drugi strojno čitljivi standard kao što su XML, GTFS, JSON i GeoJSON.

Hrvatski autoklub (HAK)

Hrvatski autoklub (HAK) je nacionalna i neprofitna udruga u koju su udruženi autoklubovi te građani, vozači i vlasnici vozila na motorni pogon. Hrvatske ceste podatke o stanju na cestama svakodnevno i u stvarnom vremenu dostavljaju Hrvatskom autoklubu (HAK). HAK ih objavljuje javno na portalu [Izvešće o stanju na cestama](#), a podaci su besplatni i dostupni svim zainteresiranim stranama.

Zaštita podataka

GRI 418-1

Na svim informacijskim sustavima Hrvatskih cesta instalirani su napredni alati koji omogućuju uspostavljanje, održavanje i testiranje kibernetičke sigurnosti. Ovi alati osiguravaju da sustavi ostanu zaštićeni od potencijalnih prijetnji i ranjivosti, pružajući visok nivo sigurnosti podataka i infrastrukture.

Za sve informacijske sustave Hrvatskih cesta nabavljena je i aktivno se primjenjuje usluga Sigurnosno operativnog centra (SOC). Ova usluga omogućava 24/7 nadzor i odgovor na sigurnosne incidente, osiguravajući brzu reakciju i minimiziranje štete u slučaju napada. Uz to, trajno je angažiran vanjski savjetnik za informacijsku sigurnost u ulozi voditelja informacijske sigurnosti

(engl. chief information security officer, CISO). Ova osoba je odgovorna za strateško planiranje i implementaciju sigurnosnih mjera, kao i za praćenje najnovijih trendova i prijetnji u području informacijske sigurnosti.

Kontinuirano se provode penetracijska testiranja od strane vanjskih partnera kako bi se identificirale i otklonile potencijalne ranjivosti u sustavima. Ova testiranja su ključna za održavanje visokog nivoa sigurnosti i osiguranje da sustavi ostanu otporni na najnovije metode napada. Unutar organizacije, usvojen je interni Pravilnik o informacijskoj sigurnosti. Ovaj pravilnik definira procedure i smjernice za zaštitu informacija, te osigurava da svi zaposlenici razumiju i pridržavaju se propisanih sigurnosnih mjera.

Informatički procesi unutar Hrvatskih cesta kontinuirano se usklađuju s NIS2 direktivom, koja postavlja stroge zahtjeve za sigurnost mrežnih i informacijskih sustava unutar Europske unije. Ove aktivnosti osiguravaju da organizacija ispunjava sve zakonske obveze i najbolje prakse u području kibernetičke sigurnosti.

Također, obavljaju se pripreme za usklađivanje s ISO 27001 normom, međunarodnim standardom za upravljanje informacijskom sigurnošću. Ova norma pruža okvir za uspostavu, implementaciju, održavanje i kontinuirano poboljšavanje sustava upravljanja informacijskom sigurnošću, osiguravajući najviše standarde zaštite podataka i informacija.

Zaštita privatnosti, povjerljivosti i osobnih podataka naših zaposlenika, klijenata, partnera i kooperanata jedna je od ključnih vrijednosti Hrvatskih cesta. Aktivno poduzimamo tehničke i organizacijske mjere kako bismo bili usklađeni s pravilima zaštite osobnih podataka i na taj način gradimo povjerenje prema zaposlenicima i poslovnim partnerima. Uspostavljen je sustav kojim se osiguravaju prava ispitanika na način da je dostupna jedinstvena adresa službenika za zaštitu osobnih podataka na koju se mogu postavljati pitanja i pritužbe.

Ekonomski pokazatelji poslovanja i ocjena održivosti djelatnosti prema EU taksonomiji

GRI 3-3/201-1/201-2/201-3

Poslovne aktivnosti Hrvatskih cesta planiraju se u skladu sa Strategijom prometnog razvoja RH od 2017. do 2030. i četverogodišnjim Programom građenja i održavanja javnih cesta. Izgradnja, rekonstrukcije, održavanje mreže državnih cesta te uspostava i održavanje sustava za sigurnost prometa, financiraju se iz trošarina za fosilna goriva, zajmova domaćih i inozemnih banaka te iz bespovratnih i sufinanciranih sredstava iz EU fondova. Ulaganja u infrastrukturu tijekom 2023. godine opisana su u poglavlju [Ulaganja u prometnu infrastrukturu](#).

Sredstva iz fondova Europske unije

Za izgradnju, rekonstrukcije, sanacije i održavanje cesta te izradu dokumentacije za projekte koristimo sredstva iz Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ (OPKK od 2014. do 2020.), Fonda solidarnosti EU, Operativnog programa Promet (OPP od 2007. do 2013.), te Instrumenta za povezivanje Europe (eng. Connecting Europe Facility – CEF od 2016. do 2020.). Do kraja 2023. godine ukupna vrijednost prihvatljivih troškova za projekte za koje smo potpisali ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava, iznosi 600,34 milijuna eura.

Tijekom 2023. godine ukupno smo realizirali 59.856.815 EUR bespovratnih sredstava:

NAZIV PROJEKTA	PLAN 2023.	REALIZACIJA 1.1. - 31.12.2023.	%
Operativni program Konkurentnost i kohezija	56.155.226	42.487.094	81,95
Cestovna povezanost s Južnom Dalmacijom	19.038.607	19.346.929	71,34
Izgradnja dionice DC403, čvor Škurinje - Luka Rijeka	22.907.520	14.967.059	91,72
7b Sigurnost prometa - Sanacija opasnih mjesta	4.112.919	3.374.181	132,78
Izgradnja obilaznice Apševaca i Lipovca – Sanacija opasnog mjesta na državnoj cesti D57	10.096.180	4.798.925	81,82
Fond solidarnosti	8.503.683	16.362.735	108,19
Obnova državnih cesta na potresom pogođenim područjima	8.503.683	3.309.422	78,80
Sanacija državnih cesta oštećenih u potresu na području Zagrebačke županije	-	13.053.313	119,49
Program CEF (Connecting Europe Facility)	106.178	1.006.986	79,06
CEF PSA NAPCOORE PROJEKT – Akcija programske podrške za provedbu mehanizma koordinacije za objedinjavanje nacionalnih pristupnih točaka	92.906	-	-
CEF 2017.-2019.-CROCODILE II CROATIA-Uvođenje inteligentnih prometnih sustava (ITS) na TNT cestama	13.272	810.921	100,00
CEF (Connecting Europe Facility – Instrument za povezivanje Europe) - Crocodile III Croatia	-	196.065	68,54
UKUPNO PRIMITAKA IZ EU FONDOVA	64.765.087	59.856.815	87,71

Opisi projekata i aktivnosti koje su financirane iz fondova EU-a objavljeni su na našim  [internetskim stranicama](#).

Izravna gospodarska generirana i distribuirana vrijednost

GRI 201-1

U nastavku su navedeni podaci o ukupnim prihodima, rashodima, dobiti/gubitku prije oporezivanja, porezu na dobit, dobiti/ gubitku za 2023. godinu te je dana usporedba s 2022. godinom.

Rezultat poslovanja Društva određen je Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o cestama (NN144/2021), članak 94. i 95. koji definira javni kapital i njegovo korištenje. Slijedom odredbe Zakona, izvor sredstava (naknada iz goriva) predstavlja javni kapital kojim Republika Hrvatska financira građenje i održavanje javnih cesta u visini nepokrivenih troškova upravljanja, građenja i održavanja javnih cesta uvećano za primjereni prinos od upravljanja.

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o cestama (NN 144/2021) kojim se u članku 95. mijenja dosadašnji računovodstveni model, na način da se na teret javnog kapitala nadoknađuje dio godišnjih troškova, upravljanja, održavanja, financiranja, amortizacije i primjerenog prinosa od upravljanja javnim cestama koji nije pokriven ostvarenim prihodima od upravljanja javnim cestama izmijenjen je i računovodstveni model koji se primjenjuje od izrade financijskih izvještaja za 2022. godinu na dalje.

Prihodi, rashodi, porez na dobit u 000 eur

	2022.	2023.
I. Ukupni prihodi	264.015	310.855
Poslovni prihodi	263.927	310.618
Financijski prihodi	88	238
II. Ukupni prihodi	261.948	310.308
Poslovni rashodi	224.414	260.329
- Materijalni troškovi	87.674	97.713
- Troškovi osoblja	15.999	17.966
- Amortizacija	107.103	120.539
- Ostali troškovi	2.115	2.393
- Vrijednosna usklađenja	1.398	1.370
- Rezerviranja	0	438
- Ostali poslovni rashodi	10.127	19.910
Financijski rashodi	37.534	49.978
III. Dobit ili gubitak prije oporezivanja	2.067	548
IV. Porez na dobit	1.771	378
V. Dobit ili gubitak razdoblja	296	170

Izravno stvorena i distribuirana ekonomska vrijednost u 000 eur

	2022.	2023.
Ukupni prihodi	264.015	310.855
Poslovni prihodi	263.927	310.618
Operativni troškovi	101.314	121.824
Plaće i prava zaposlenika	15.999	17.966
Plaćanje pružateljima kapitala	37.534	49.978
Ulaganje u zajednicu (sponzorstva i donacije)*	60	104

*Podatke o  [sponzorstvima i donacijama](#) javno objavljujemo na našim internetskim stranicama.

Obveze iz plana definiranih naknada za mirovinu i drugi mirovinski planovi

GRI 201-3

Republika Hrvatska ima propisane obavezne i neobavezne doprinose za mirovinsko osiguranje. U skladu s nacionalnim zakonima te doprinose snose ili zaposlenici, pri čemu obračun radi poslodavac i obustavlja odgovarajući iznos iz bruto plaće zaposlenika ili poslodavci, pri čemu poslodavac obračunava dodatni iznos na bruto dohodak.

Osim redovnih obaveznih plaćanja doprinosa za miro-

vinsko osiguranje, Hrvatske ceste imaju organizirani, dobrovoljni mirovinski fond Erste Plavi za zaposlenike. Fond je osnovan 2013. godine s ciljem poticanja zaposlenika na dugoročnu štednju za mirovine. Broj članova fonda raste te je u 2023. godini bilo 465 članova za koje su Hrvatske ceste uplatile ukupno 366.694,25 eura. Troškovi dobrovoljnog mirovinskog fonda su u cijelosti planirani Financijskim planom Društva.



Potencijal doprinosa gospodarskih djelatnosti Hrvatskih cesta Zelenom planu EU-a

Sukladno obvezama koje proizlaze iz regulatornog okvira održivih financija EU-a, u nefinancijskom izvještaju za 2022. godinu, Hrvatske ceste su prvi put procijenile jesu li djelatnosti koje pojedina sastavnica grupe obavlja prihvatljive, odnosno usklađene u odnosu na Taksonomiju EU-a. Kako bi doprinijeli cilju Zelenog plana EU-a te osigurali usklađenost s regulatornim okvirom EU-a, Hrvatske ceste je za potrebe ovogodišnjeg izvještaja uz potporu stručnih konzultanata provela detaljnu analizu svakog segmenta poslovanja u koju su bile uključene razne stručne službe iz svakog sektora, a čiji su detalji opisani u nastavku.

Analiza taksonomski prihvatljivih i usklađenih djelatnosti

Hrvatskih cesta je analizirala svoje taksonomski prihvatljive i usklađene ekonomske djelatnosti slijedeći metodologiju usklađenu s Uredbom o taksonomiji¹ i kriterijima tehničke provjere². Kako bi zadovoljile uvjete propisane Delegiranim aktom o objavama³, Hrvatske ceste su prvo identificirale svoje taksonomski prihvatljive djelatnosti na način da su detaljno ispitivale odgovaraju li opisi pojedinačnih djelatnosti sadržanih

u kriterijima tehničke provjere djelatnostima koje kompanije stvarno i obavljaju (ne samo onima za koje su registrirane). Rezultat ove analize, odnosno djelatnosti Hrvatskih cesta identificirane kao taksonomski prihvatljive, prikazan je u tablici u nastavku.

1. UREDBA (EU) 2020/852 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088
2. DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2021/2139 od 4. lipnja 2021. o dopuni Uredbe (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđivanjem kriterija tehničke provjere na temelju kojih se određuje pod kojim se uvjetima smatra da ekonomska djelatnost znatno doprinosi ublažavanju klimatskih promjena ili prilagodbi klimatskim promjenama i nanosi li ta ekonomska djelatnost bitnu štetu kojem drugom ekološkom cilju
3. DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2021/2178 od 6. srpnja 2021. o dopuni Uredbe (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđivanjem sadržaja i prikaza informacija o ekološko održivim ekonomskim djelatnostima koje objavljuju poduzeća na koja se primjenjuje članak 19.a ili članak 29.a Direktive 2013/34/EU i utvrđivanjem metodologije obveznog objavljivanja informacija

Taksonomski prihvatljive djelatnosti Hrvatskih cesta

PODRUČJE	DJELATNOST (U) – UBLAŽAVANJE KLIMATSKIH PROMJENA (P) – PRILAGODBA KLIMATSKIM PROMJENAMA	NAZIV DJELATNOSTI
5. Opskrba vodom, uklanjanje otpadnih voda, gospodarenje otpadom i sanacija okoliša	5.3	Izgradnja, proširenje i rad sustava za skupljanje i pročišćavanje otpadnih voda
	5.4	Obnova sustava za prikupljanje i pročišćavanje otpadnih voda
	5.5	Prikupljanje i prijevoz neopasnog otpada u frakcijama koje se odvajaju na izvoru
	5.9	Oporaba materijala iz neopasnog otpada
6. Prijevoz	6.5 (U – prijelazna)	Prijevoz motociklima, osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima
	6.6 (U – prijelazna)	Usluge cestovnog prijevoza robe
	6.13 (U – omogućujuća)	Infrastruktura za osobnu mobilnost, biciklistička logistika
	6.15 (U – omogućujuća)	Infrastruktura za niskouglični cestovni i javni prijevoz
7. Građevinske djelatnosti i poslovanje nekretninama	7.1	Izgradnja novih zgrada
	7.2 (U – prijelazna)	Obnova postojećih zgrada
	7.7	Kupnja i vlasništvo nad zgradama
8. Informacije i komunikacija	8.1 (U – prijelazna)	Obrada podataka, usluge poslužitelja i djelatnosti povezane s njima
9. Stručne, znanstvene i tehničke djelatnosti	9.1 (P)	Inženjerstvo i s njime povezano tehničko savjetovanje o prilagodbi klimatskim promjenama

Također su analizirane i djelatnosti po doprinosu za preostala 4 okolišna cilja: korištenju i zaštiti vodnih i morskih resursa, prelasku na kružno gospodarstvo, sprečavanju i kontroli onečišćenja ili zaštiti i obnovi bioraznolikosti i ekosustava, za koje su tehnički kriteriji objavljeni u studenom 2023.⁴

Kao prihvatljive u navedena 4 okolišna cilja, prepoznate su slijedeće djelatnosti:

**Za cilj Prelazak na kružno gospodarstvo:**

3.4. Održavanje cesta i autocesta

**Za cilj Sprječavanje i kontrola onečišćenja:**

2.4. Sanacija onečišćenih lokacija i područja

**Za cilj Zaštita i obnova bioraznolikosti i ekosustava**

1.1. Očuvanje, uključujući obnovu, staništa, ekosustava i vrsta

4. Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/2486 od 27. lipnja 2023. o dopuni Uredbe (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđivanjem kriterija tehničke provjere na temelju kojih se određuje pod kojim se uvjetima smatra da ekonomska djelatnost znatno doprinosi održivom korištenju i zaštiti vodnih i morskih resursa, prelasku na kružno gospodarstvo, sprečavanju i kontroli onečišćenja ili zaštiti i obnovi bioraznolikosti i ekosustava i nanosi li ta ekonomska djelatnost bitnu štetu kojem drugom okolišnom cilju i o izmjeni Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178 u pogledu specifičnih javnih objava informacija o tim ekonomskim djelatnostima

07. Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva u 2023.

U Izvještaju za 2023. godinu regulativa zahtjeva izvještavanje za prihvatljivost dok će kompletna objava prema svih 6 ciljeva biti obavezna u sklopu Izvještaja o održivosti za 2024. godinu.

U sljedećoj fazi, Hrvatske ceste analizirala je koje se od taksonomski prihvatljivih djelatnosti mogu smatrati i taksonomski usklađenima. Provjera taksonomske usklađenosti izvršena je kroz tri koraka, kako je i propisano zahtjevima prema Taksonomiji EU-a:

- ▶ za svaku taksonomski prihvatljivu djelatnost na razini Hrvatskih cesta provedena je provjera doprinosi li ona značajno jednom od dva klimatska cilja definirana člankom 9. Uredbe o taksonomiji te se je nakon toga
- ▶ provela provjera udovoljava li pojedina taksonomski prihvatljiva djelatnost kriteriju nenanošenja bitne štete u odnosu na preostalih pet okolišnih ciljeva.
- ▶ Na kraju, provedena je provjera usklađenosti s minimalnim zaštitnim mjerama

Stupanj ostvarenja minimalnih zaštitnih mjera u odnosu na društvo EU Taksonomija propisuje kao dodatni, društveno uvjetovani, aspekt taksonomske analize te ga veže uz zahtjeve propisane dokumentima UN-a, OECD-a te Međunarodne organizacije rada.

Budući da nacionalno zakonodavstvo nije u potpunosti usklađeno s ovim zahtjevima, ne može se pretpostaviti

udovoljavanje samo na osnovi opće usklađenosti s regulativom.

Hrvatske ceste posluju prema Etičkom kodeksu koji između ostalog sadrži pravila i odredbe o zaštiti podataka, poštenje u radu i poslovanju, izbjegavanje sukoba interesa te uvažavanje ljudskih prava. Također je uveden Sustav upravljanja za suzbijanje podmićivanja u skladu sa zahtjevima norme ISO 37001:2016 te Sustav postupanja s prijavama nepravilnosti sukladno zahtjevima norme ISO 37002:2021.

Detaljnou analizom potencijalne usklađenosti kroz ispitivanje pojedinačnih kriterija tehničke provjere, zaključeno je da djelatnosti:

- ▶ 6.13. Infrastruktura za osobnu mobilnost, biciklistička logistika,
- ▶ 6.15. Infrastruktura za niskouglični cestovni i javni prijevoz,

na razini Hrvatskih cesta zadovoljavaju zahtjeve **usklađenosti**, jer zadovoljavaju sva tri gore navedena kriterija. Za djelatnost 6.13. Infrastruktura za osobnu mobilnost, biciklistička logistika, nije bilo moguće utvrditi prihode te kapitalne i operativne troškove te je navedena djelatnost isključena iz razmatranja.

Za navedene djelatnosti, Sveobuhvatna procjena klimatskih rizika i osjetljivosti (CRVA) je izrađena radi zadovoljavanja kriterija tehničke provjere na temelju kojih

se određuje pod kojim se uvjetima smatra da ekonomska djelatnost znatno pridonosi prilagodbi klimatskim promjenama i nanosi li ta ekonomska djelatnost bitnu štetu kojem drugom okolišnom cilju, a sukladno Prilogu II. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2139.

Za ostale prepoznate prihvatljive djelatnosti zaključeno je da je provjera svih navedenih kriterija teško provjerljiva, odnosno da je unutar pojedinih djelatnosti teško odrediti koji dio djelatnosti je potencijalno usklađen, a koji nije, te su sve ostale aktivnosti koje su se provodile tijekom 2022. godine identificirane kao taksonomski prihvatljive.

Nadalje, kao dio analize usklađenosti, Hrvatske ceste su analizirale i trenutno stanje minimalnih zaštitnih mjera utvrđenih u članku 18. Uredbe o taksonomiji koje su detaljnije raspisane u konačnom izvješću Platforme za održivo financiranje iz listopada 2022. godine⁵.

Računovodstvene politike i ključni pokazatelji uspješnosti

Nakon izvršene analize taksonomski prihvatljivih i usklađenih djelatnosti, Hrvatske ceste su prikupile podatke za izračun ključnih pokazatelja uspješnosti (KPU) u odnosu na identificirane djelatnosti, i to: prihoda, kapitalnih rashoda i operativnih rashoda.

5. Dostupno na https://finance.ec.europa.eu/system/files/2022-10/221011-sustainable-finance-platform-finance-report-minimum-safeguards_en.pdf

Za izračun KPU-ova Hrvatske ceste su analizirale vlastite financijske podatke kako bi u izračun svakog KPU-a uključile potpune i točne podatke te kako bi sukladno Delegiranom aktu o objavama o njima pravilno izvjestile. Kao što je propisano, Hrvatske ceste su prilikom računanja taksonomski prihvatljivih KPU-ova vodile računa da pojedina stavka može biti uključena u isključivo jednu aktivnost, odnosno vodile su se načelom „izbjegavanja dvostrukog računanja“ istih podataka u različitim KPU-ovima, dok su korištene procjene opisane kasnije u tekstu.

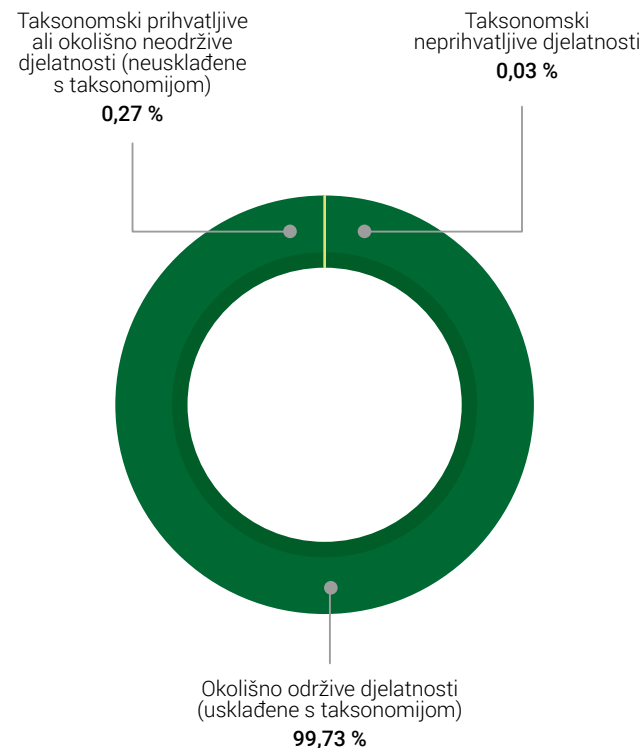
Za potrebe ovog izvještaja, svaki KPU je izražen konsolidirano na razini Hrvatskih cesta te je za svaki KPU dan pregled kvalitativnih informacija. U nastavku su navedene identificirane taksonomski prihvatljive – neusklađene djelatnosti, te usklađene djelatnosti Hrvatskih cesta, uz pregled izračunatih KPU za prihode, kapitalne i operativne rashode za prihvatljive a neusklađene, usklađene i neprihvatljive djelatnost, sukladno Taksonomiji EU-a.

Prihodi

Za potrebe izračuna KPU-a povezanog s prihodima, kompanije su u omjer stavljale neto prihod ostvaren od usluga i proizvoda povezanih s taksonomski prihvatljivim djelatnostima (brojnik) i ukupan neto prihod (naziv-

nik) kako je utvrđeno točkom 1.1.1. Priloga I. Delegiranog akta o objavama.

HRVATSKE CESTE: Udio taksonomski prihvatljivih / neprihvatljivih djelatnosti u UKUPNIM prihodima na konsolidiranoj razini



Na razini cijele grupe analiza djelatnosti uvrštenih u brojnik KPU prihoda provedena je na razini konta te tamo gdje ne postoji dovoljna analitika na razini konta, u obzir su se uzimali pojedini artikli i osnovne usluge putem BI sustava izvještavanja.

Udio taksonomski usklađenih prihoda iznosi 99,73% (1,88 mlrd HRK). Tijekom 2022. najveći pokretač kod KPU-a usklađenih djelatnosti bila je djelatnost 6.15. Infrastruktura za niskougljični cestovni i javni prijevoz, koja ujedno predstavlja i temeljnu djelatnost Hrvatskih cesta u kojoj većina prihoda dolazi od naknade iz goriva (1,84 mlrd HRK).

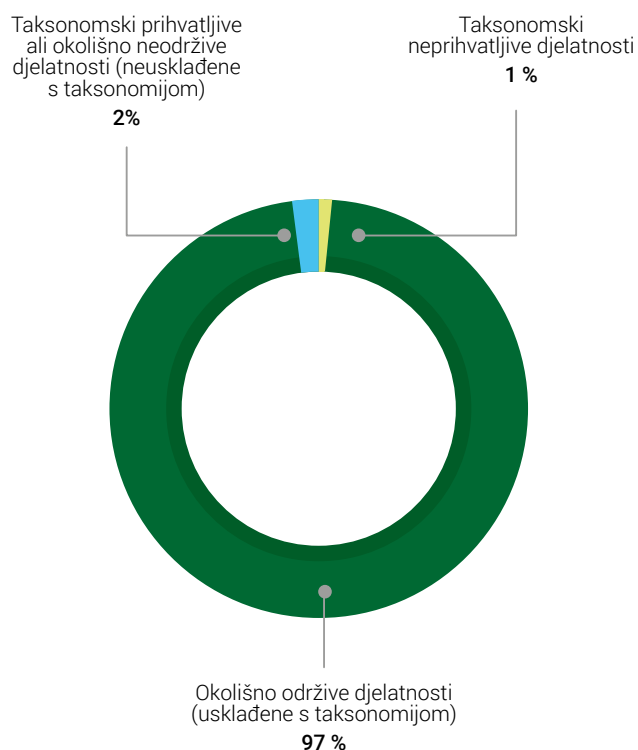
Udio prihoda prihvatljivih a neusklađenih djelatnosti iznosi 0,27%.

Pregledom prihoda, utvrđeno je da je udio prihoda iz neprihvatljivih djelatnost iznosi 0,03%

Kapitalni rashodi (CapEx)

Za potrebe izračuna KPU-a povezanog s CapEx-om, kompanije su u omjer stavljale brojnik i nazivnik kako je utvrđeno točkama 1.1.2.1. i 1.1.2.2. Priloga I. Delegiranog akta o objavama.

HRVATSKE CESTE: Udio taksonomski prihvatljivih/ neprihvatljivih djelatnosti u kapitalnim rashodima na konsolidiranoj razini



Na razini cijele grupe analiza djelatnosti uvrštenih u brojnik odrađena je u suradnji s odjelom održavanja,

proizvodnje i projektnog menadžmenta. Odjel financija je putem poslovne aplikacije, kroz koju prate kretanja imovine, analizirao podatke na razini cijele grupe te su tako isključena međusobna kapitalna ulaganja od povezanih društva. Nazivnik uključuje povećanja materijalne i nematerijalne imovine u 2022., prije njezine amortizacije i ponovnih mjerenja, uključujući povećanja koja su rezultat revalorizacije i umanjenja vrijednosti, za relevantnu financijsku godinu i isključujući promjene fer vrijednosti (*MRS 16 Nekretnine, postrojenja i oprema, točka 73. podtočka (e) podpodtočke i. i iii; MRS 38 Nematerijalna imovina, točka 118. podtočka (e) podpodtočka i., MRS 40 Ulaganja u nekretnine, točka 79. podtočka (d) podpodtočke i. i iii. (za model troška)*) te iznos povećanja dugoročnih najмова (*MSFI 16 Najmovi, točka 53. podtočka (h)*).

Za analizu podataka iz 2023. godine primijenjen je detaljni pristup materiji pri čemu je utvrđeno da još uvijek postoji potreba za daljnjim unaprjeđenjem procesa kako bi podaci bili što bolji u budućim izvještajnim razdobljima. Tijekom 2023. najvažniji pokretači KPU-a u navedenim djelatnostima bila su ulaganja u izgradnju novih cesta, te pješačkih i biciklističkih staza. Pri obavljanju navedenih djelatnosti količina recikliranog otpada iznosila je preko 70%, odnosno pri planiranju se pridaje pažnja minimalnom stvaranju otpada koji se ne može ponovno upotrijebiti ili reciklirati.

Gore identificirana ulaganja povezana s taksonomski prihvatljivim djelatnostima dio su brojnika izračuna KPU-a za CapEx, dok nazivnik čine sva ulaganja u ne-

materijalnu, materijalnu imovinu, ulaganja u nekretnine i imovinu s pravom uporabe te se odnose na liniju povećanja kako je prikazano u bilješkama unutar financijskog izvještaja Grupe.

Kao rezultat gore navedenih intenzivnih ulaganja u izgradnju novih cesta, djelatnost 6.15. Infrastruktura za niskouglični cestovni i javni prijevoz, sudjeluje u KPU za kapitalna ulaganja sa 97%

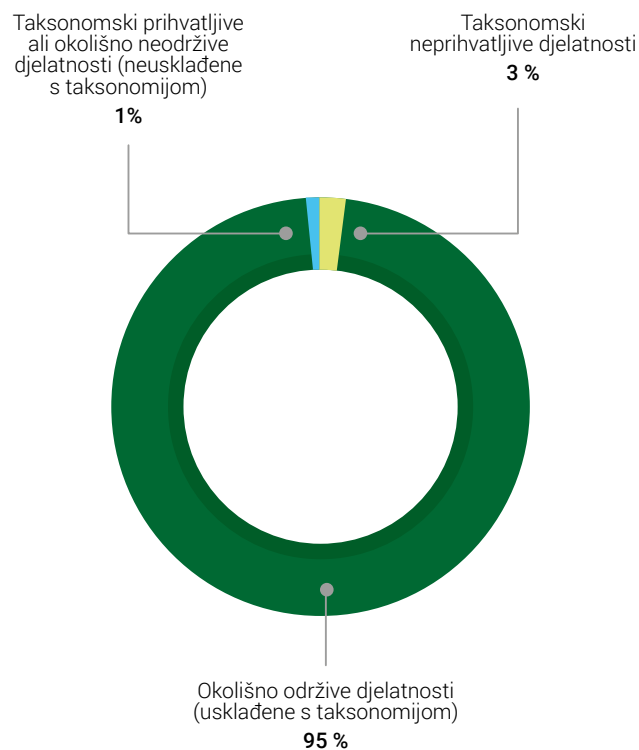
Udio taksonomski prihvatljivih a neusklađenih djelatnosti iznosi 2% pri čemu najviše doprinosi djelatnost 8.1. Obrada podataka, usluge poslužitelja i djelatnosti povezane s njima sa 0,79%.

Udio taksonomski neprihvatljivih djelatnosti u kapitalnim rashodima iznosi 1%.

Operativni rashodi (OpEx)

Za potrebe izračuna KPU-a povezanog s OpEx-om, kompanije su u omjer stavljale brojnik i nazivnik kako je utvrđeno točkama 1.1.3.1. i 1.1.3.2. Priloga I. Delegirano akta o objavama.

HRVATSKE CESTE: Udio taksonomski prihvatljivih/neprihvatljivih djelatnosti u operativnim rashodima na konsolidiranoj razini



Analiza djelatnosti koje su uvrštene u brojnik, provedena je na razini konta i mjesta troška. Kako bi se izbjeglo

prikazivanje podataka s povezanim poduzećima, analiza po kontima vršena je do razine dobavljača.

Slično kao i kod CapExa, korišten je detaljni pristup, međutim i u ovom slučaju je utvrđeno da postoji potreba za daljnjim unapređenjem kako bi podaci bili što detaljniji u sljedećem izvještajnom razdoblju. Tijekom 2022. najvažniji pokretač KPU-a operativni rashodi bili su troškovi vezani uz popravak cesta, pješačkih i biciklističkih staza, te pripadajućih objekata.

Gore identificirani operativni troškovi povezani s taksonomski prihvatljivim djelatnostima ulaze u brojnik izračuna KPU-a za OpEx, dok nazivnik čine svi troškovi obnove nekretnina troškovi održavanja i popravaka (uključujući i troškove čišćenja) te kratkoročnih najмова. Što se tiče troškova zaposlenih koji rade na održavanju materijalne i nematerijalne imovine, u pojedinim segmentima izvršena je procjena vremena potrošenog na održavanje od strane rukovoditelja odgovarajućeg odjela. Osim navedenog, pojedini materijali koriste se i u održavanju i u proizvodnji te je kod nemogućnosti točnog odvajanja sredstva na pojedino mjesto troška također napravljena procjena od strane voditelja odgovarajućeg odjela.

Kod izračuna KPU-a operativnih troškova za taksonomski usklađene djelatnosti, djelatnost 6.15. Infrastruktura za niskougljični cestovni i javni prijevoz, sudjeluje sa 96%

Udio taksonomski prihvatljivih a neusklađenih djelat-

nosti iznosi 1% pri čemu najviše doprinosi djelatnost 8.1. Obrada podataka, usluge poslužitelja i djelatnosti povezane s njima sa 1,27%.

Udio taksonomski neprihvatljivih djelatnosti u kapitalnim rashodima iznosi manje od 3%.

Udio taksonomski prihvatljivih/neprihvatljivih djelatnosti u ukupnim prihodima na konsolidiranoj razini sukladno zahtjevima Priloga II. Uredbe.

Ekonomske djelatnosti (1)	Oznaka / oznake (2)	Apsolutni prihodi (3) EUR	Udio prihoda (4) %	Ublažavanje klimatskih promjena (5) %	Kriterij znatnog doprinosa					Kriterij nenanošenja bitne štete ("ne nanosi bitnu štetu")							Minimalne zaštite mjere (17) D/N	Udio prihoda usklađen s taksonomijom godina 2022 (18) Postotak	Udio prihoda usklađen s aksonomijom godina 2021 (19) Postotak
					Prilagodba klimatskim promjenama (6) %	Vodni i morski resursi (7) %	Kružno gospodarstvo (8) %	Onečišćenje (9) %	Bioraznolikost i ekosustavi (10) %	Ublažavanje klimatskih promjena (11) %	Prilagodba klimatskim promjenama (12) D/N	Vodni i morski resursi (13) D/N	Kružno gospodarstvo (14) D/N	Onečišćenje (15) D/N	Bioraznolikost i ekosustavi (16) D/N				
A. TAKSONOMSKI PRIHVATLJIVE DJELATNOSTI																			
A.1. Okolišno održive djelatnosti (usklađene s taksonomijom)		-																	
A	6.15. (CCA) infrastruktura za cestovni i javni prijevoz	289.133.365	99,60 %		100 %					D	N/A	D	D	D	D	D	100 %	N/A	
Prihodi okolišno održivih djelatnosti (usklađenih s taksonomijom) (A.1.)		289.133.365	99,60 %	%	%	%	%	%	%								%		
A.2. Taksonomski prihvatljive ali okolišno neodržive djelatnosti (neusklađene s taksonomijom)																			
6.5. (Prijevoz motocikla, osobnim i lakim gospodarskim vozilom)		28.068	0,01%																
6.6. Usluge cestovnog prijevoza robe		75.471	0,03%																
7.7. Kupnja i vlasništvo nad zgradama		294.237	0,10%																
8.1. Obrada podataka, usluge poslužitelja i djelatnosti povezane s njima		663.361	0,23%																
Prihodi od taksonomski prihvatljivih ali okolišno neodrživih djelatnosti (neusklađene s taksonomijom) (A.2.)																			
UKUPNO (A.1. + A.2.)		290.194.501	100 %																
B. Taksonomski neprihvatljive djelatnosti																			
Prihodi od taksonomski neprihvatljivih djelatnosti (B)		104.534	0,04 %																
UKUPNO (A + B)		290.299.035	100 %																

Udio taksonomski prihvatljivih/neprihvatljivih djelatnosti u kapitalnim rashodima na konsolidiranoj razini sukladno Prilogu II. Uredbe.

Ekonomске djelatnosti (1)	Oznaka / oznake (2)	Apsolutni prihodi (3) EUR	Udio prihoda (4) %	Kriterij znatnog doprinosa						Kriterij nenanošenja bitne štete ("ne nanosi bitnu štetu")										Minimalne zaštitne mjere (17) D/N	Udio prihoda usklađen s taksonomijom godina 2022 (18) Postotak	Udio prihoda usklađen s aksonomijom godina 2021 (19) Postotak	Kategorija (omogućavajuća djelatost) (20) O	Kategorija (prijevažna djelatnost) (21) P
				Ublažavanje klimatskih promjena (5) %	Prilagodba klimatskim promjenama (6) %	Vodni i morski resursi (7) %	Kružno gospodarstvo (8) %	Onečišćenje (9) %		Ublažavanje klimatskih promjena (11) %	Prilagodba klimatskim promjenama (12) D/N	Vodni i morski resursi (13) D/N	Kružno gospodarstvo (14) D/N	Onečišćenje (15) D/N	Bioraznolikost i ekosustavi (16) D/N									
A. TAKSONOMSKI PRIHVATLJIVE DJELATNOSTI																	%							
A.1. Okolišno održive djelatnosti (usklađene s taksonomijom)																								
6.15. (CCA) infrastruktura za cestovni i javni prijevoz			259.518.465	97 %		100 %					D	N/A	D	D	D	D	100 %	N/A	O					
Kapitalni rashodi okolišno održivih djelatnosti (usklađenih s taksonomijom) (A.1.)			259.518.465	97 %	%	%	%	%	%	%							%							
A.2. Taksonomski prihvatljive ali okolišno neodržive djelatnosti (neuskladene s taksonomijom)																								
5.3. Izgradnja, proširenje i rad sustava za skupljanje i pročišćavanje otpadnih voda			1.041.875	0,39 %																				
6.5. Prijevoz motociklima, osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima			33.360																					
6.15. (CCA) infrastruktura za cestovni i javni prijevoz			1.359.276	0,51%																				
7.1. Izgradnja novih zgrada			3.971.633	1,48%																				
7.7. Kupnja i vlasništvo nad zgradama			136.440	0,05 %																				
8.1. Obrada podataka, usluge poslužitelja i djelatnosti povezane s njima																								
Kapitalni raspolihi od taksonomski prihvatljivih ali okolišno neodrživih djelatnosti (neuskladenih s taksonomijom) (A.2.)			8.621.497	2 %																				
UKUPNO (A.1. + A.2.)			268.139.962	99 %																				

B. Taksonomski neprihvatljive djelatnosti

Kapitalni rashodi od taksonomski neprihvatljivih djelatnosti (B)		599.602	1 %	
UKUPNO (A + B)		268.739.564	100 %	

Udio taksonomski prihvatljivih/neprihvatljivih djelatnosti u operativnim rashodima na konsolidiranoj razini prema Prilogu II. Uredbe.

[illegible]

B. Taksonomski neprihvatljive djelatnosti

Operativni rashodi od taksonomski neprihvatljivih djelatnosti (B)		1.413.454	3 %	
UKUPNO (A + B)		83.767.700	100 %	



Društvo i ljudska prava

GRI 2-7/3-3/413-1/413-2/414-1/416-1/416-2

Ceste, osim gospodarskog razvoja, omogućavaju razvoj društva i lokalnih zajednica. Povezuju mjesta stanovanja s odgojno-obrazovnim, zdravstvenim i administrativnim ustanovama, zabavnim i kulturnim sadržajima, radnim mjestima, turističkim atrakcijama i svim ostalih sadržajima od interesa i važnosti za korisnike cesta. Osim pozitivnih utjecaja, uvijek ima i onih potencijalno manje pozitivnih koje je potrebno na vrijeme učiti i njima upravljati na odgovarajući način.

Za realizaciju projekata i aktivnosti vezanih za izgradnju, rekonstrukcije i održavanje cesta te sigurnost prometa, najvažniji su naši zaposlenici, dobavljači i lokalne zajednice tj. gradovi, općine i županije. Zadovoljni zaposlenici u poticajnom poslovnom okruženju u kojem je njihov potencijal prepoznat i usmjeren prema ostvarivanju ciljeva uspješnog poslovanja, najveća su vrijednost, ali i najveći izazov svakog poduzeća pa tako i Hrvatskih cesta.

Upravljanje društvom i ljudskim pravima

GRI 2-7/3-3

Društvom i ljudskim pravima u koje su uključeni zaposlenici, korisnici, dobavljači i lokalne zajednice upravlja-

mo kroz strategiju upravljanja ljudskim resursima, Etički kodeks, Akcijski plan za provedbu Antikorupcijskog programa te Sustav za suzbijanje podmićivanja i Sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti uvedene i certificirane prema ISO normama.

Strategija upravljanja ljudskim resursima i Etički kodeks

GRI 3-3

Strategija upravljanja ljudskim resursima, prava zaposlenika prema Kolektivnom ugovoru, zaštita na radu i sigurnost te obrazovanje i usavršavanje opisani su u poglavlju *Naši zaposlenici* i *Etički kodeks*.

Sustav za suzbijanje podmićivanja i sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti prema ISO normama

GRI 3-3

Hrvatske ceste imaju uveden Sustav za suzbijanje podmićivanja i Sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti koji su opisani u poglavlju *Sustav za suzbijanje podmićivanja i Sustav za postupanja s prijavama nepravilnosti* te su donijele Akcijski plan za provedbu Antikorupcijskog programa za trgovačka društva u većinskom državnom vlasništvu opisan u poglavlju *Antikorupcijski program*.

U području društva i ljudskih prava, strateške ciljeve poslovanja povezali smo sa materijalnim temama:

Zdravlje i sigurnost korisnika, Suradnja s lokalnim zajednicama, Zaštita podataka, Suradnja s dionicima i partnerima, Raznolikost i uključivost, Zaštita zdravlja i sigurnost zaposlenika te Dijalog sa socijalnim partnerima. Materijalna tema Zaštita zdravlja i sigurnosti zaposlenika opisana je u poglavlju *Naši zaposlenici*.

Zdravlje i sigurnost korisnika

GRI 3-3/416-1/416-2

Redovito prikupljamo podatke vezane za sigurnost prometa te na temelju stručnih analiza i odgovarajuće [Metodologije](#) za identifikaciju opasnih mjesta u cestovnoj prometnoj mreži utvrđujemo lokacije i/ili dionice državnih cesta s povećanim brojem prometnih nesreća i stradalih osoba.

Metodologija omogućuje identifikaciju i rangiranje opasnih mjesta na način da ima dinamički postavljene kriterije koji djeluju ovisno o stanju sigurnosti i opterećenosti promatrane ceste. Time je omogućeno statističko ispitivanje svake lokacije na kojoj se dogodila bar jedna prometna nesreća u odnosu na duljinu ceste, ukupan broj prometnih nesreća i prometno opterećenje. Ovakvim procesom opasna mjesta se rangiraju s obzirom na kritičnu razinu nastanka prometnih nesreća čime se omogućuje bolji uvid u stanje na terenu te se lakše donosi odluka o prioritetima pri pregledu opasnih mjesta. Učinci ove metodologije, između ostalog, trebaju otkloniti dvojbe, prije svega utječe li cesta na nastale prometne nesreće i trebamo i/ili možemo li to mjesto smatrati opasnim te na njemu provesti mjere sanacije.

07. Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva u 2023.

U proteklom razdoblju izvršena je sanacija 6 opasnih mjesta odnosno izvedeni su građevinski zahvati s novim prometno-tehničkim rješenjima, a za što je utrošeno preko 1.820.000 eura.

ŽUPANIJA	OPASNO MJESTO	PODUZETE MJERE
KRAPINSKO - ZAGORSKA	Opasno mjesto VELIKA VES, raskrižje DC1 s nerazvrstanim cestama NC212300 i NC209800 kod Krapine	Rekonstrukcija raskrižja u raskrižje s kružnim tokom prometa
KARLOVAČKA	Opasno mjesto MOSTANJE u Karlovcu, raskrižje DC1 i ulice Mostanje	Izmjena i dopuna prometnih svjetala, elektroinstalacija te horizontalne i vertikalne signalizacije
PRIMORSKO GORANSKA	Opasno mjesto RIJEKA, raskrižje DC8-DC 304	Izmjena i dopuna vertikalne prometne signalizacije i prometne opreme.
	Opasno mjesto BAKAR na državnoj cesti DC8	Izmjena vertikalne prometne signalizacije, postava svjetlosno promjenjive prometne signalizacije, izmjena horizontalne prometne signalizacije, dogradnja betonskih pasica, postava zaštitne odbojne ograde, zamjena asfaltnog kolnika, sanacija pokosa postavom zaštitnih mreža.
	Opasno mjesto JASENOVA na državnoj cesti DC8	Izmjena vertikalne prometne signalizacije, postava svjetlosno promjenjive prometne signalizacije, dogradnja betonskih pasica, zamjena zaštitne odbojne ograde.
	Opasno mjesto RIJEKA, Krešimirova na državnoj cesti DC8	Izmjena i dopuna prometne signalizacije i opreme

Usporedba broja i posljedica prometnih nesreća na saniranim opasnim mjestima tri godine prije i tri godine nakon sanacije, pokazuje da je 75,2 posto manje prometnih nesreća, 90,8 posto manje poginulih osoba, 74,2 posto manje teško ozlijeđenih te 71,9 posto manje lakše povrijeđenih. Najčešće do sada poduzimane mjere na sanaciji opasnih mjesta bile su: izgradnja kružnih tokova, izgradnja dodatnih traka za skretanje, izmjene i dopune prometnih znakova, signalizacije i opreme ceste te poboljšanje karakteristika površine kolnika i geometrijskih karakteristika ceste

Osim identifikacije opasnih mjesta na državnim cestama, Hrvatske ceste prikupljaju podatke o prometnim nesrećama sa smrtnim posljedicama koje su se dogodile na dionicama transeuropske mreže (TEM) državnih cesta.

EuroRAP

Također, od 2008. godine aktivno sudjelujemo u provedbi EuroRAP projekta u Republici Hrvatskoj. EuroRAP/iRAP metodologija uključuje inspekciju relevantnih elemenata cestovne mreže državnih cesta, pri čemu se na temelju prikupljenih podataka ocjenjuje postojeća razina rizika s kojom se pojedini sudionici susreću prilikom korištenja cestovne infrastrukture te se predlažu prioriteti prilikom provođenja mjera za podizanje razine sigurnosti kako bi se olakšalo donošenje investicijskih odluka.

Zaštita cesta

Hrvatske ceste organiziraju i provode mjerenja i obradu podataka o obavljenim mjerenjima ukupne mase i osovinskih opterećenja vozila u prometu na državnim cestama, uz upotrebu četiri prijenosna SIWIM uređaja i dvije instalirane WIM stanice te mjerenja ukupne mase, osovinskih opterećenja i dimenzija najavljenih izvanrednih prijevoza, po zahtjevu prijevoznika, odnosno nadležne tehničke ispostave Sektora za održavanje i promet, kao davatelja dozvola za izvanredni prijevoz.

Brojenje prometa

Brojenjem prometa obuhvaćena je mreža državnih cesta, županijskih cesta i manji broj lokalnih cesta, a dodatno se prikupljaju i obrađuju podatci s autocesta, prometnih građevina s naplatom uporabe (mostovi) te domaćih pomorskih trajektnih linija odnosno s ukupno 909 brojačkih mjesta.

Kroz proteklo razdoblje od četrdeset i sedam godina, brojenje se izvodi u skladu s preporukama UN-a – Ekonomske komisije za Europu, Odlukama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture iz 1995. i 1998. godine te Programa statističkih istraživanja Republike Hrvatske.

Rezultati brojenja prometa publiciraju se već pedeset i treću godinu na [našim stranicama](#), u publikaciji „Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske“

koja korisnicima predstavlja temelj prometnog prognoziranja, planiranja, projektiranja i gospodarenja prometnim sustavom i cestama.

Rezultati brojanja prometa za 2023. godinu ukazuju na povećanje prometa mjerenog ostvarenim vozilo-kilometrima od 5,1 % na državnim cestama, i od čak 10,4 % na autocestama. Povećanje prometa na ukupnom usporedivom dijelu mreže državnih cesta i autocesta, na razini čitave 2023. godine, iznosi 8,6 % u odnosu na 2022. godinu. Povećanje prometa u ljetnim mjesecima (tijekom srpnja i kolovoza) iznosi 6,2 %. Ove kvantifikacije potvrđuju dugotrajni trend rasta količine prometa i gospodarskih aktivnosti.

Zaštita od buke

Buka cestovnog prometa čini većinski dio komunalne buke pa predstavlja ozbiljan problem za zdravlje ljudi i okoliš. Hrvatske ceste su obvezne izrađivati strateške karte buke i akcijske planove upravljanja bukom i njenim štetnim učincima na zdravlje ljudi, prema Zakonu o zaštiti od buke i Smjernici 2002/49/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. godine koja se odnosi na utvrđivanje i upravljanje bukom okoliša.

Karte i akcijski planovi izrađuju se za tzv. „glavne ceste“ odnosno ceste s više od 3.000.000 prolaza vozila godišnje, i to svakih pet godina. Na temelju strateške karte buke određuju se interventna mjesta za koja se u akcijskom planu upravljanja bukom predviđaju mjere

zaštite stanovništva od izloženosti prekomjernom utjecaju buke. Za takozvani „3. krug“ izvještavanja koji se odnosi na ocjensku 2017. godinu izrađena je strateška karta buke i akcijski plan za 135 dionica državnih cesta ukupne duljine od 529 km te su određena 183 potencijalna područja upravljanja bukom na kojima su vrijednosti indeksa buke ukazivale na potrebu da se poduzmu mjere. Cjeloviti rezultati strateške karte buke i Akcijski plan upravljanja bukom državnih cesta za 3. krug izvještavanja Hrvatskih cesta dostupni su [ovdje](#). Potencijalna područja upravljanja bukom na kojima vrijednosti indeksa buke ukazuju na potrebu poduzimanja mjera upravljanja koje se sastoje od:

- upravljanja cestovnim prometom

- ▶ preusmjeravanje i ograničenje prometa
- ▶ mjere kontrole i nadzora bučnih vozila
- ▶ promicanje korištenja javnog prijevoza
- ▶ obnova vozila javnog prijevoza
- ▶ smirivanje toka prometa
- ▶ upravljanje kolničkom konstrukcijom – zamjena kolničke konstrukcije i primjena tzv. tihih kolnika, precizna zamjena prijelaznih naprava na cestovnim objektima i dr.

- izgradnje bukobrana, odnosno zidova za zaštitu od buke

Hrvatske ceste izradile su stratešku kartu buke državnih cesta za takozvani „4. krug“ izvještavanja koji se

odnosi na ocjensku 2021. godinu i 84 dionice državnih cesta ukupne duljine od 633 km.



Izvadak iz strateške karte buke

Cjeloviti rezultati strateške karte buke za 4. krug izvješćivanja dostupni su [ovdje](#) te je u tijeku izrada Akcijskog plana upravljanja bukom za još 580 km državnih cesta, a pri izradi iduće karte buke (obaveza za 2026. godinu), trebat će izvijestiti o realizaciji usvojenog akcijskog plana.

Suradnja s lokalnim zajednicama

GRI 3-3/413-1/413-2

Provedba radova na izgradnji i rekonstrukciji prometnica utječe na naselja i stanovništvo ovisno o udaljenosti gradilišta od naselja. Najznačajniji utjecaji u naseljima u blizini javljaju se zbog buke i vibracija od rada građevinskih strojeva na gradilištu te zbog prašine ili blata na prometnicama kada se dovodi i koristi građevinski materijal. Iako se radi o privremenim utjecajima ograničenog vijeka trajanja, oni mogu utjecati na kvalitetu života lokalnog stanovništva i smanjenje mogućnosti obavljanja svakodnevnih aktivnosti te ograničenja pristupa mjestu rada, stanovanja ili nekom drugom značajnom sadržaju. Radovi na izgradnji i rekonstrukciji cesta također mogu privremeno utjecati na sigurnost prometa na području obavljanja radova.

Lokalne zajednice su dio zainteresirane javnosti koja sudjeluje u postupcima procjene utjecaja zahvata na okoliš (PUO), ocjene o potrebi procjene utjecaja zahva-

ta na okoliš (OPUO) i ekološku mrežu (OPEM), a koje organiziraju Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja (MIGOR) i županijska tijela nadležna za prostorno planiranje, građenje i zaštitu okoliša.

U postupke PUO, OPUO i OPEM je uključena javnost i zainteresirana javnost kroz postupke javnog uvida i javnog izlaganja koje, ovisno o zahvatu, provodi MIGOR i županijska tijela nadležna za zaštitu okoliša. Obavijesti o provedbi postupaka sa zakonski propisanom dokumentacijom objavljuju se na internetskim stranicama MIGOR-a i županijskih ureda.

Hrvatske ceste pri planiranju pojedinih opsežnijih zahvata izvještavaju jedinice lokalne samouprave tj. gradove, općine i županije o planiranim zahvatima na njihovom području. Tako je za zahvat koji je još uvijek u tijeku i opisan je u poglavlju *Ulaganje u cestovnu infrastrukturu*, 2018. objavljeno [Izvešće](#) o planiranoj izgradnji cesta na području Splitsko-dalmatinske županije u cilju informiranja javnosti s naglaskom na lokalnu zajednicu.

Obilaznica koja život znači u Turnju kraj Karlovca

Obilaznica oko prigradskog naselja Turanj kraj Karlovca važna je za lokalno stanovništvo jer će se njime rasteretiti promet kroz samo naselje i povećati sigurnost prometa, posebno za polaznike OŠ Turanj koja se

nalazi u neposrednoj blizini ove frekventne prometnice. Nakon tri godine izgradnje otvorena je za promet u srpnju 2023.

Cestovna infrastruktura i dvojezični natpisi naziva naselja na područjima nacionalnih manjina

Prema [Izvešću o provedbi Operativnih programa nacionalnih manjina za razdoblje 2021. – 2024., za 2023. godinu](#), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Hrvatske ceste su, sukladno rezultatima popisa stanovništva iz 2021., provele analizu nacionalnih manjina koje čine najmanje trećinu stanovništva kao i njihovih statuta i prijedloga statuta objavljenih na mrežnim stranicama pojedinih općina i gradova, kako bi utvrdili koje općine i gradovi nakon provedenog popisa stanovništva, a sukladno Zakonu o uporabi jezika i pisma nacionalnih manjina u Republici Hrvatskoj, ispunjavaju preduvjete za postavljanje dvojezičnih natpisa naziva naselja te je sukladno tome izvršena izmjena i dopuna ranije izrađenog prijedloga Akcijskog plana postavljanja dvojezičnih natpisa naziva naselja.

Vezano uz infrastrukturu Hrvatske ceste provode rekonstrukciju i izgradnju cestovne infrastrukture na područjima i naseljima u kojima žive pripadnici nacionalnih manjina prema programima i planovima građenja i održavanja javnih cesta i u okvirima proračunskih ograničenja. Među projektima obnove i izgradnje cesta nalaze se i projekti na područjima obuhvaćenim ratnim

07. Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja strateških ciljeva u 2023.

stradanjima i razaranjima, koji se provode kontinuirano. Prema navedenom Izvješću realizacija projekta rekonstrukcije javnih i nerazvrstanih cesta po Zaključku Vlade Republike Hrvatske od 12. listopada 2023. uključuje zahvate u osam županija procijenjene vrijednosti 5.605.339,23 EUR bez PDV-a i duljine 33.205,00 metara.

Odgovornost u dobavljačkom lancu – društvo i ljudska prava

GRI 414-1

Dobavljači Hrvatskih cesta u postupcima javne nabave koji se provode u skladu sa Zakonom o javnoj nabavi, moraju dokazati da se tijekom izvršenja ugovora o javnoj nabavi pridržavaju primjenjivih obveza, između ostalog, u području socijalnog i radnog prava, uključujući kolektivne ugovore, obvezu isplate ugovorene plaće te da se pridržavaju međunarodnih odredbi vezanih za socijalno i radno pravo.

08.

Okoliš

GRI 3-3/201-2/303-3/303-4/303-5/304-1/304-2/304-4/305-
2/305-3/305-4/306-2/306-3/306-4/308-1



Prema podacima Europske agencije za okoliš, cestovni promet čini oko petinu emisija stakleničkih plinova u EU-u. Osobni automobili glavni su onečišćivači i čine oko 60 posto ukupnih emisija CO₂ iz cestovnog prometa u Europi. Europskim zelenim planom cestovni promet usmjeren je prema nultoj stopi emisija CO₂ za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila od 2035. godine. Prijelazni ciljevi smanjenja emisija za 2030. iznose 55 posto za automobile i 50 posto za laka gospodarska vozila. Kako bi se smanjile emisije iz cestovnog prometa, u reviziji direktive o trgovanju emisijskim jedinicama stakleničkih plinova (tzv. EU-ETS direktiva), u EU-ETS2 uvode se i distributeri fosilnih goriva za motorna vozila. Politikama EU smanjenje emisija stakleničkih plinova iz cestovnog prometa namjerava se postići i povećanjem udjela obnovljivih goriva kao što je npr. zeleni vodik, ukidanjem poreznih olakšica za fosilna goriva te revizijom propisa vezanih za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva radi proširenja kapaciteta.

Upravljanje utjecajima na okoliš

GRI 3-3

Hrvatske ceste ne izvodi izravno radove građenja, rekonstrukcije i održavanja državnih cesta već se provedba ustupa izvođačima radova i pružateljima usluga koji su registrirani, specijalizirani i tehnički opremljeni za te

poslove. Utjecaj poslovanja koji se odvija u našim poslovnim prostorima ne odstupa od utjecaja bilo kojeg drugog uredskog poslovanja na okoliš. Puno značajniji utjecaj na okoliš imaju poduzeća u našem dobavljačkom lancu tj. izvođači radova, pružatelji usluga na poslovima građenja, rekonstrukcije i održavanja cesta te dobavljači roba i energije.

Sustav upravljanja okolišem prema normi ISO 14001:2015

GRI 3-3

Utjecajima upravljamo kroz uspostavljeni i certificirani sustav upravljanja okolišem prema normi ISO 14001:2015 za djelatnosti upravljanja, građenja i održavanja državnih cesta. Kroz sustav su analizirani aspekti i značajni aspekti okoliša te postavljeni ciljevi prema sastavnicama okoliša s rokovima ispunjavanja ciljeva i zaduženjima. Sustav se primjenjuje na lokaciji sjedišta Hrvatskih cesta te na svim lokacijama poslovnih jedinica i tehničkih ispostava.

Postupci procjene utjecaja zahvata na okoliš i ekološku mrežu

GRI 3-3

Utjecajima dobavljača tj. izvođačima radova na poslovima građenja, rekonstrukcije i održavanja cesta upravlja se u skladu s odredbama Uredbe o procjeni utjecaja

zahvata na okoliš. Prilozima I. i II. Uredbe propisani su zahvati za koje je potrebno provesti postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš (PUO) te ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš (OPUO). Na popisima zahvata se nalaze i državne ceste. U okviru navedenih postupaka provodi se i postupak procjene utjecaja zahvata na ekološku mrežu (OPEM).

Dokumentaciju za postupke PUO, OPUO i OPEM izrađuju ovlaštenici koji za te poslove imaju ishođenu dozvolu nadležnog Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja (MINGOR). U Rješenjima o prihvatljivosti zahvata na okoliš i ekološku mrežu propisuju se mjere za izvođače radova koje trebaju provoditi prije izgradnje, tijekom izgradnje te mjere koje se trebaju provoditi za vrijeme korištenja cesta odnosno održavanja. Mjere se, u dijelu okoliša, odnose na smanjenje utjecaja na klimu, povećanje energetske učinkovitosti, održivo gospodarenje otpadom, smanjenje emisija u zrak, korištenje i zaštitu voda, očuvanje bioraznolikosti te smanjenje svjetlosnog onečišćenja.

U postupke PUO, OPUO i OPEM je uključena javnost i zainteresirana javnost kroz postupke javnog uvida i javnog izlaganja koje, ovisno o zahvatu, provodi MINGOR i županijska tijela nadležna za zaštitu okoliša. Obavijesti o provedbi postupaka sa zakonski propisanom dokumentacijom objavljuju se na internetskim stranicama MINGOR-a i županijskih ureda nadležnih za zaštitu okoliša i provedbu postupaka PUO, OPUO i OPEM.

Tijekom 2023. godine Rješenja o prihvatljivosti zahvata na okoliš na temelju provedenih  PUO postupaka dobivena su za šest zahvata izgradnje novih državnih cesta, izgradnju obilaznica te izmještanje dijela državne ceste, izgradnju mosta i spojnih cesta do državne ceste. U postupku PUO je bilo još trinaest zahvata. Od toga su postupci za pet zahvata započeli 2022., a za ostalih osam zahvata započeli su tijekom 2023. godine. Za dva zahvata za koje su zahtjevi za pokretanje PUO predani 2022., postupak još nije započeo. Tijekom 2023. započeo je postupak  OPUO za osam zahvata od kojih su dva postupka u tijeku.

Upravljanje utjecajima na okoliš kroz postupke nabave

GRI 3-3

Hrvatske ceste, kao javni naručitelj, provode postupke nabave u skladu sa Zakonom o javnoj nabavi. Postupci jednostavne nabave provode se prema Pravilniku o provedbi postupaka jednostavne nabave, a Pravilnik je izrađen prema načelima javne nabave. Sastavni dio ugovora koji se sklapa s izvođačem radova su i Opći tehnički uvjeti za radove na cestama (OTU). U OTU se propisuju uvjeti za izvedbu pojedinih vrsta radova u realizaciji projekta izgradnje cesta u koje su, između ostalog, uključene i aktivnosti vezane za zaštitu okoliša i vraćanje okoliša u prvobitno stanje.

Na razini Europske unije, slijedom toga i na razini Republike Hrvatske, donosi se niz dokumenata (smjernice,

planovi i slično) kojima je cilj potaknuti održivi razvoj, primjenom „zelenih“, odnosno održivih kriterija. Donošenjem direktiva o javnoj nabavi 2014., fokus je uvelike bio na ciljevima zaštite okoliša i društvenim ciljevima. U direktivama o javnoj nabavi je jasno naznačeno da pitanja okoliša mogu biti uzeta u obzir tijekom cijelog postupka nabave radova, usluga i robe, odnosno već u fazi pripreme dokumentacije o nabavi, te se preporučuje niz određenih tehnika za to. Iako primjena kriterija „zelene“ javne nabave nije obvezna, preporuka je uključiti ih u što većoj mjeri.

Procjena utjecaja na okoliš izgradnje, rekonstrukcije i održavanja cesta započinje već u najranijoj fazi planiranja prometnog razvoja. U postupcima nabave radova, usluga i robe Hrvatske ceste već u fazi izrade projekta vode računa o korištenju zelenih elemenata, procesa ili metoda u provedbi ugovora. Imajući u vidu navedeno, Hrvatske ceste prilikom izrade projektnih prijedloga za izradu projekata svih razina, ugrađuju odredbe o obvezi upotrebe „zelenih“ elemenata, procesa ili metoda u provedbi te prilikom izrade zahtjeva za pokretanje postupka nabave, tehničkih specifikacija, troškovnika, kriterija za odabir gospodarskih subjekata i kriterija za odabir ponude, ugrađuju odredbe o upotrebi „zelenih“ kriterija, u svim predmetima nabave, gdje je primjenjivo. Primjena kriterija zelene javne nabave uključuje:

 Tehničke specifikacije: Definiranje okolišnih aspekata proizvodnih procesa i metoda, uključujući

energiju iz obnovljivih izvora i reciklirane materijale.

-  Kriteriji za odabir gospodarskih subjekata: Uzimanje u obzir sustava za upravljanje okolišem i mjera za upravljanje lancem opskrbe.
-  Kriteriji za odabir ponude: Evaluacija ponuda na temelju troškova životnog vijeka i utjecaja na okoliš, uključujući emisije stakleničkih plinova.
-  Oznake: Potvrđivanje usklađenosti s okolišnim standardima putem oznaka treće strane.
-  Kombinacija uvjeta: Postavljanje minimalnih uvjeta u tehničkim specifikacijama i fokusiranje na rezultate iznad minimalnih standarda kod odabira ponude.

Primarni ciljevi koje Hrvatske ceste žele postići „zelenom nabavom“ su dekarbonizacija gospodarstva, smanjenje potrošnje primarnih resursa, prilagođavanje klimatskim promjenama te održivo korištenje materijala.

Upravljanje utjecajima na okoliš digitalizacijom informacija o cestama i povezivanje s korisnicima

GRI 3-3

Digitalizacija podataka vezanih za promet na cestama te jednostavan i besplatan pristup podacima u stvar-

nom vremenu za korisnike, omogućava bolje planiranje i organizaciju izgradnje i održavanja cesta te odvijanju prometa. Uz povećanje sigurnosti prometa, digitalizacijom podataka se također smanjuju emisije onečišćujućih tvari u zrak te potrošnja goriva zbog povećanja protočnosti prometa i smanjenja zagušenja. Na ovaj način doprinosi se i smanjenju utjecaja na vode u blizini cesta te se čuva biološka raznolikost. Digitalnu bazu podataka – Nacionalnu pristupnu točku (NPT) u okviru EU NAPCORE, HAK-ov servis za prometne informacije koji se opskrbljuje podacima iz NPT-a te pristup podacima o rezultatima brojenja vozila na cestama opisali smo u poglavlju *Inovacija i digitalizacija te Zdravlje i sigurnost korisnika*.

EU taksonomija

GRI 3-3

Postupak klasifikacije i ocjena održivosti djelatnosti Hrvatskih cesta prema tehničkim kriterijima EU taksonomije i izračun ključnih pokazatelja uspješnosti za 2023. (promet, CapEx i OpeEx), opisani su u poglavlju *Ocjena održivosti naših djelatnost prema EU taksonomiji*.

U području okoliša, strateške ciljeve poslovanja povećali smo s pet materijalnih tema: Buka, Emisije u zrak, Bioraznolikost, Gospodarenje otpadom, Korištenje i zaštita voda, Upravljanje energijom te Odgovornost dobavljačkog lanca – okoliš.

Potrošnja energije u 2023.

302-1

Električna energija, zemni plin i toplinska energija kupljena od opskrbljivača, su energenti koji se najviše troše u grupaciji.

Električna energija je glavni energent u radu proizvodnih postrojenja i prostora te je neophodna za rad računala, uređaja za hlađenje te rasvjetu. U 2023. godini potrošeno je 17.343.260 kWh električne energije.

Zemni plin drugi je energent po važnosti, a koristi se najviše za grijanje prostora. U 2023. potrošeno je 535.934 kWh zemnog plina.

Toplinska energija koristi se za grijanje i u 2023. godini potrošeno je 115.409 kWh toplinske energije kupljene od opskrbljivača.

Energetska učinkovitost

201-2

Glavni su ciljevi identifikacije procesa, potrošača i energenata, određivanje trenutnog energetskeg učinka postrojenja, opreme, sustava i procesa značajnog korištenja energije, identifikacije područja značajnog korištenja energije i mogućnosti poboljšanja energetske performansi. To je temelj za planiranje smanjenja potrošnje energije, odnosno njezinog učinkovitijeg korištenja.

Kod nabavke strojeva i opreme koji troše energiju i energente vodi se briga o energetskeg učinkovitosti istih, ali i mogućnosti praćenja potrošnje energenata ili vremena rada kako bi se dobili što točniji rezultati praćenja potrošnje i na taj način mogle definirati usko specijalizirane mjere za povećanje energetske učinkovitosti.

U 2023. godini cilj je bio smanjiti potrošnju plina i električne energije, a također i ishoditi energetske certifikate za sve poslovne lokacije.

Hrvatske ceste su ishodile energetske certifikate za sve svoje organizacijske jedinice i dislocirane poslovne lokacije dok je za Poslovnu jedinicu Split ishođenje certifikata pokrenuto i očekuje se uskoro završetak postupka.

Emisije u zrak

GRI 305-1/305-2/305-3/305-4

Za prikaz emisija stakleničkih plinova korištena je revidirana verzija Korporativnih standarda za izračun i izvještavanje GHG protokola koje je objavio Svjetski poslovni savjet za održivi razvoj (WBCSD). Direktna emisija stakleničkih plinova prikazali smo u Opsegu 1 (Scope 1), indirektna emisije koje potječu od potrošnje električne i toplinske energije kupljene od opskrbljivača u Opsegu 2 (Scope 2), a ostale indirektna emisije u Opsegu 3 (Scope 3).

Direktne emisije stakleničkih plinova – Opseg 1 (Scope 1) GRI 305-1

U izračun Opsega 1 uključili smo emisije stakleničkih plinova službenih vozila i emisije ugljikovog dioksida (CO₂) koje nastaju izgaranjem goriva u kotlovnica za grijanje poslovnih prostora.

Emisije stakleničkih plinova iz voznog parka izračunali smo uzimajući u obzir litre goriva potrošenih za potrebe poslovanja Hrvatskih cesta. Za izračun emisija korišteni su nacionalni faktori za promet usklađeni s metodologijom za izračun ugljičnog otiska koji su definirani Protokolom o stakleničkim plinovima za korporacije (*GHG Protocol Corporate Standard*).

Ukupne emisije iz službenih vozila u koje spadaju i osobna vozila i teretna vozila u vlasništvu Hrvatskih cesta d.o.o., svedene su na ekvivalentnu emisiju tone ugljikovog dioksida (t CO₂e), korištenjem potencijala globalnog zatopljenja (engl. *Global Warming Potential, GWP*) svakog pojedinačnog stakleničkog plina tj. metana (CH₄) i didušikovog oksida (N₂O), iznosile su 527,34 t CO₂e od čega 434,43 t CO₂e otpada na osobna vozila, a 89,94 t CO₂e otpada na teretna vozila.

Kotlovnica za grijanje poslovnih prostora nalazi se u sjedištu Hrvatskih cesta u Vončininoj 3 i pokriva dio potreba za toplinskom energijom, a ostatak se kupuje od

opskrbljivača na tržištu. Energija za grijanje se proizvodi iz prirodnog plina, a emisija CO₂ u 2023. godini bila je 118 t CO₂e. Podatak o emisijama CO₂ je rezultat povremenih mjerenja koju je napravilo ovlašteno poduzeće prema propisanoj metodologiji. Podaci o emisijama CO₂ uneseni su u elektroničku bazu podataka Registar onečišćavanja okoliša (ROO) koji vodi MINGOR.

Ukupne emisije Opsega 1 u 2023., odnosno direktne emisije CO₂ koje su proizvele Hrvatske ceste svojim djelovanjem iznosile su 642,37 t CO₂e.

Indirektne emisije stakleničkih plinova – Opseg 2 (Scope 2) GRI 305-2

Električna energija se kupuje od opskrbljivača. Za izračun emisija korišten je indeks emisija CO₂ dobiven od opskrbljivača koji je u 2023. iznosio 132 g CO₂/kWh. U 2023. potrošeno je 17.343.260 kWh električne energije pa je za proizvodnju električne energije za potrebe Hrvatskih cesta ispušteno 2.289.310.320 g CO₂e odnosno 2.289,31 t CO₂e.

Osim vlastite proizvodnje toplinske energije i emisija CO₂ uključenih u Opseg 1, toplinska energija se kupuje od opskrbljivača. Za izračun emisija korišten je indeks emisija CO₂ dobiven od opskrbljivača koji je u 2023. iznosio 248 g CO₂/kWh. U 2023. godini potrošeno je 116.708 kWh pa je za proizvodnju toplinske energije za

potrebe Hrvatskih cesta ispušteno 28.943.584 g CO₂e, odnosno 28,94 t CO₂e.

Ukupne emisije Opsega 2 odnosno indirektne emisije CO₂ Hrvatskih cesta za 2023. iznosile su 2.318,25 t CO₂e.

Ostale indirektne emisije stakleničkih plinova – Opseg 3 (Scope 3) GRI 305-3

Izračun ostalih indirektnih emisija stakleničkih plinova uključenih u Opseg 3, predstavljao je najveći izazov. U Opseg 3 smo za početnu 2023. godinu uključili značajne emisije stakleničkih plinova iz dobavljačkog lanca, emisije povezane s dolaskom zaposlenika na radno mjesto i odlaskom sa radnog mjesta te emisije stakleničkih plinova korisnika državnih cesta.

Za iduće godine predvidjeli smo povećanje opsega ovogodišnjih izračuna, te postepeno uključivanje ostalih uzlaznih i izlaznih kategorija Opsega 3.

Opseg 3 emisija stakleničkih plinova (GHG) odnosi se na emisije koje proizlaze iz aktivnosti koje nisu pod direktnom kontrolom organizacije, već su povezane s cijelim lancem vrijednosti. Ove emisije uključuju:

Ulazne (upstream) neizravne emisije stakleničkih plinova prema GHG protokolu:

1. Nabava radova, usluga i roba
2. Kapitalna dobra
3. Ulazni tok goriva i energije (emisije povezane s energijom koje nisu uključene u Opsege 1 i 2)
4. Ulazni prijevoz i distribucija robe
5. Otpad nastao u poslovanju
6. Službena putovanja
7. Dolasci zaposlenika na posao
8. Unajmljena imovina

Izlazne (downstream) neizravne emisije stakleničkih plinova prema GHG protokolu:

9. Izlazni prijevoz i distribucija proizvoda
10. Obrada prodanih proizvoda
11. Upotreba prodanih proizvoda
12. Kraj životnog ciklusa prodanih proizvoda
13. Iznajmljena imovina
14. Franšize
15. Investicije

IZAZOVI PRI PRIKUPLJANJU PODATAKA:



Složenost lanca vrijednosti:

Identifikacija i kvantifikacija emisija kroz cijeli lanac vrijednosti je složena zbog velikog broja sudionika i procesa uključenih u proizvodnju, distribuciju i upotrebu proizvoda.



Nedostatak standardiziranih podataka:

Podaci potrebni za izračunavanje Opsega 3 emisija često nisu standardizirani ili dostupni. Različiti dobavljači i partneri mogu koristiti različite metode mjerenja i izvještavanja, što otežava prikupljanje konzistentnih podataka.



Nepotpuni ili netočni podaci:

Mnogo puta organizacije nemaju pristup potpunim ili točnim podacima o emisijama izvan svojih granica. Dobavljači možda ne prate svoje emisije ili ne dijele te podatke s dovoljno preciznosti.



Komunikacija i suradnja s dobavljačima:

Potrebna je snažna suradnja s dobavljačima kako bi se dobili točni podaci o emisijama. To zahtijeva otvorenu komunikaciju i povjerenje između organizacije i njenih dobavljača, što može biti izazovno.

Ova analiza obuhvaća tri ključna aspekta za koja je ocijenjeno da značajno doprinose indirektnim emisijama te predstavljaju velik dio samog Opsega 3, a time postavljaju i dobru bazu za daljnji izračun ostalih emisija Opsega 3:

- dobavljački lanac za izvođače radova održavanja i ostalih dobavljača usluga (kategorija 1 prema GHG protokolu),
- dolazak zaposlenika na posao (kategorija 7 prema GHG protokolu),
- emisije korisnika cesta, odnosno vozača vozila (kategorija 11 prema GHG protokolu).

Prvi aspekt analize odnosi se na **emisije povezane s dobavljačkim lancem**. Od ukupno 15 kategorija dobavljača koji se uzimaju u obzir pri izračunu Opsega 3, značajni dobavljači Hrvatskih cesta svrstani su u kategoriju 1. - „Nabava radova, usluga i roba“ tj. jedna od osam tzv. *upstream* kategorija dobavljača.

Hrvatske ceste d.o.o. su analizirale emisije uzrokovane transportom materijala i opreme od dobavljača do mjesta izvođenja radova, kao i emisije nastale tijekom pripreme nekih od materijala (za 2023. godinu asfalt u asfaltnim bazama, agregat, cement) i same izvedbe radova na izgradnji i održavanju cesta.

U cilju prikupljanja podataka o utjecajima dobavljačkog

lanca na okoliš, sastavljen je upitnik prema Konsolidiranoj verziji GRI standarda iz 2021. godine, koji je sadržavao pitanja o emisijama i intenzitetu stakleničkih plinova. Upitnik je poslan e-mailom na 84 značajna dobavljača, a značaj dobavljača određen je na temelju isplaćenih ugovorenih financijskih sredstava za usluge, robe i radove te suradnje na važnim projektima.

Ova analiza omogućava razumijevanje i upravljanje utjecajem dobavljača na ukupni ugljični otisak poduzeća, te identificiranje mogućnosti za smanjenje emisija u budućnosti.

Od 84 dobavljača podatke o emisijama stakleničkih plinova po jedinici prihoda dostavila su 32 dobavljača od kojih su 22 dobavljača izvođači radova i pružatelji usluga na poslovima izgradnje, rekonstrukcije i održavanja cesta, a ostali dobavljači koji su ispunili upitnik su dobavljači ICT roba i usluga, ovlaštenici za izradu dokumentacije u postupcima PUO i OPUO, dobavljači iz sektora financija i osiguranja te serviseri vozila.

Broj ispunjenih obrazaca s podacima o emisijama CO₂ je prilikom izrade izvještaja za 2022. godinu bio 4 te je ovogodišnji porast od 28 ispunjenih obrazaca pokazatelj povećanja svijesti dobavljača o važnosti ugljičnog otiska, za što značajan doprinos ima i angažman Hrvatskih cesta.

Kako bi osigurali razumijevanje važnosti i povećali svijest i kompetencije u razumijevanju i izračunu emisija

svojih ključnih dobavljača, Hrvatske ceste su organizirale stručne radionice u suradnji sa udruženjem GIU Hrvatski cestar.

Emisije Opsega 3 iz ove kategorije, odnosno emisije koje su dobavljači proizveli tijekom obavljanja usluga i radova izgradnje održavanja za potrebe Hrvatskih cesta, iznosile su za prikupljene dobavljače 7.167,53 t CO₂e.

Drugi aspekt obuhvaća **emisije nastale prilikom dolaska zaposlenika na radno mjesto**. U tu svrhu, Hrvatske ceste su provele anketu među zaposlenicima kako bi prikupile podatke o načinima prijevoza koji koriste, udaljenostima koje prelaze, te prosječnim emisijama različitih tipova prijevoza. Analiza je uključivala prijevoz automobilima, javnim prijevozom, biciklima i pješaćenjem. Prikupljeni podaci su omogućili precizan izračun emisija, što je ključno za identificiranje mogućnosti za poticanje održivijih načina dolaska na posao, poput korištenja javnog prijevoza, vožnje bicikla ili dijeljenja vožnje.

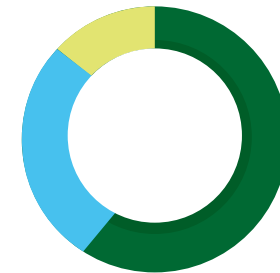
Od ukupno 469 djelatnika Hrvatskih cesta koji dolaze na posao sa vlastitim prijevozom, njih 284 je ispunilo upitnik što predstavlja 61% ispitanika.

Raspodjela načina dolaska djelatnika Hrvatskih cesta na posao, te struktura prijevoznih sredstava vidljivi su na slici u nastavku.

Pregled načina i struktura dolazaka zaposlenika na radno mjesto

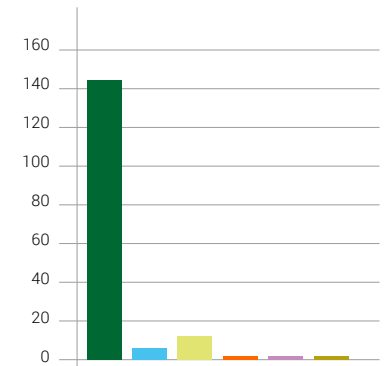
Na koji način dolazite na radno mjesto?

- Koristim jedno prijevozno sredstvo... 170
- Kombiniram više prijevoznih sred... 89
- Isključivo pješaćenjem ili biciklom 25



Koje prijevozno sredstvo koristite?

- Osobni automobil 143
- Autobus 7
- Tramvaj 15
- Vlak 2
- Motocikl 2
- Ostalo 1



Emisije iz Opsega 3, koje se odnose na dolaske za-poslenika Hrvatskih cesta na radno mjesto iznose 270,10 t CO₂e.

Treći aspekt analize odnosi se na kategoriju 11, odnosno treću kategoriju izlaznih emisija - **emisije koje uzrokuju korisnici cesta**, odnosno vozači vozila. Hrvatske ceste d.o.o. su provele detaljan izračun emisija vozila koja koriste ceste pod njihovom upravom.

Hrvatske ceste d.o.o. upravljaju mrežom državnih cesta u Hrvatskoj ukupne duljine 7.402,82 kilometara.

U prvoj godini, za analizu i izračun CO₂ emisija koje uzrokuju korisnici cesta, korišteni su podaci sa dijelova cesta koje pokrivaju oko 2,2 tisuće kilometara najprometnijih dijelova državnih cesta.

U tu svrhu su korišteni konverzijski faktori za goriva i podaci o prosječnoj potrošnji goriva za različite tipove vozila prema GHG protokolu, kao što su osobni automobili, kamioni i autobusi. Prosječna godišnja kilometraža za svaki tip vozila izračunata je na temelju mjerenja prometa odnosno podataka o ostvarenoj kilometraži za svaki tip vozila na dionicama cesta pod upravom. Ovi podaci omogućavaju identificiranje ključnih točaka za implementaciju mjera za smanjenje emisija, kao što su poboljšanja infrastrukture ili optimizacija regulacije prometa kako bi se ublažila identificirana zagušenja prometa koja izazivaju povećane emisije.

Za promatranih 2,2 tisuće kilometara cesta koje koriste korisnici Hrvatskih cesta, emisije CO₂ iznose 476.574 t CO₂e, od čega gotovo 94% otpada na osobna vozila.

Ugljični otisak za 2023.

GRI 305-4

U izračunavanje ugljičnog otiska Hrvatskih cesta uključili smo emisije iz Opsega 1 i 2 za 2023. te prihode Hr-

vatskih cesta. Intenzitet emisija prikazan je u emisijama koje Hrvatske ceste emitiraju po jedinici prihoda (1 milijun EUR), a kako će biti zahtijevano sukladno budućim standardima koje zahtijeva CSRD odnosno ESRS. Za izračun ugljičnog otiska nisu uključene emisije iz dobavljačkog lanca tj. Opsega 3. Razlog tome je što su Hrvatske ceste započele sa sakupljanjem podataka o Opsegu 3 u 2023. godini, te izračunati Opseg 3. ne predstavlja potpuni podatak.

	2022. godina	2023. godina
Opseg 1- t CO ₂ e - službena vozila - kotlovnica za proizvodnju toplinske energije	Nije bilo mjereno	642,37
Opseg 2 - t CO ₂ e - emisije iz utrošene električne energije kupljene od opskrbljivača - emisije iz utrošene toplinske energije kupljene od opskrbljivača	2.077,27	2.318,25
Ukupno Opseg 1 + Opseg 2 t CO ₂ e	N/A	2.960,62
Prihodi u milijunima EUR	263,92	310,62
Ugljični otisak t CO ₂ e/milijun EUR	N/A	9,53

Bioraznolikost

GRI 304-1/304-2/304-4

Poslovni prostori Hrvatskih cesta ne nalaze se u zaštićenim područjima, niti u područjima ekološke mreže NATURA 2000. No, mreža državnih cesta prolazi kroz cijelu Hrvatsku pa se tako ceste grade, rekonstruiraju i održavaju na većoj ili manjoj udaljenosti od zaštićenih područja i područja NATURA 2000. Zakonom o zaštiti prirode ekološka mreža definirana je kao sustav međusobno povezanih ili prostorno bliskih ekološki značajnih područja, koja uravnoteženom biogeografskom raspoređenošću značajno pridonose očuvanju prirodne ravnoteže i biološke raznolikosti koju čine ekološki značajna područja za Republiku Hrvatsku, a uključuju i ekološki značajna područja Europske unije Natura 2000.

Utjecaji izgradnje i rekonstrukcije cesta na zaštićena područja i područja NATURA 2000 analiziraju se u ranoj fazi tj. u postupcima strateške procjene utjecaja strategija, planova i programa prometnog razvoja Hrvatske na okoliš. Sljedeći korak su Studije opravdanosti u kojima se razmatraju varijantna rješenja izgradnje i rekonstrukcija cesta, uzimajući u obzir utjecaje na sastavnice okoliša, naselja i stanovništvo te zaštićenu kulturnu baštinu tijekom građenja i korištenja te utjecaj klimatskih promjena na zahvat. Za odabrano varijantno rješenje, u skladu s Prilozima I. i II. Uredbe o procjeni

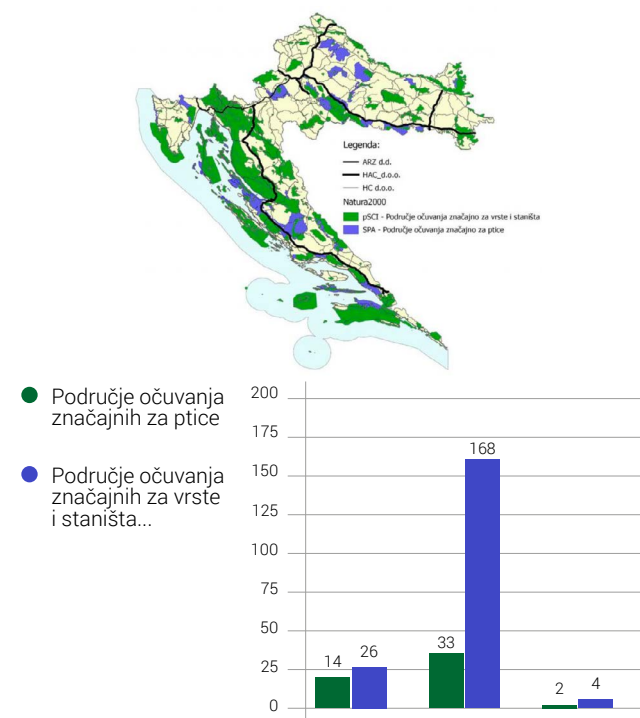
utjecaja zahvata na okoliš provode se postupci procjene utjecaja zahvata na okoliš (PUO) te ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš (OPUO). U okviru navedenih postupaka provodi se i postupak procjene utjecaja zahvata na ekološku mrežu (OPEM).

Hrvatske ceste kao investitor kroz ugovorne obveze osiguravaju da projektant, nadzor, izvođač radova ili poduzeće ovlašteno za poslove zaštite okoliša provode ugovorenu djelatnost u skladu sa zakonima i dobrom praksom te uključe i propisane odgovarajuće mjere zaštite i mjere ublažavanja utjecaja, ako se radi o takvoj vrsti ugovorenog posla. Nadzorni inženjer (investicijski nadzor) Hrvatskih cesta nadzire provedbu projekta te provodi nadzor i nad mjerama zaštite biološke raznolikosti. Programi praćenja i izvješćivanja o stanju okoliša i stanju ciljeva i očuvanja cjelovitosti područja ekološke mreže (monitoring) provode se u skladu s Rješenjima o prihvatljivosti zahvata na okoliš, odnosno ekološku mrežu, a izdaje ih nadležno Ministarstvo na temelju provedenih postupaka PUO ili OPUO i/ili OPEM. Rješenjima je propisan i period provođenja programa praćenja, tj. monitoringa. Programe praćenja provode ovlaštenici koji imaju ishoduenu dozvolu nadležnog Ministarstva. O rezultatima praćenja stanja okoliša i ekološke mreže nositelj zahvata obavezan je podatke o izvršenom monitoringu dostaviti Ministarstvu nadležnom za poslove zaštite okoliša i prirode.

Utjecaji planiranih zahvata svedeni su na najmanju mo-

guću mjeru primjenom propisanih mjera zaštite i ublažavanja te programom praćenjem stanja okoliša, zbog čega se smatraju prihvatljivim za vrste i staništa zaštićenih područja prirode te ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže Natura 2000.

Položaj NATURA 2000 područja i mreže državnih cesta



Postupci PUO u 2023. godini te položaj planiranih zahvata u odnosu na zaštićena područja prirode i područja ekološke mreže Natura 2000

ZAHVAT	POLOŽAJ ZAHVATA U ODNOSU NA PODRUČJA EKOLOŠKE MREŽE NATURA 2000
Državna cesta Srijemska granična transverzala, dionica: Ilok – Lipovac	Odabrana varijanta ne prolazi kroz niti jedno područje ekološke mreže. U blizini zahvata nalazi područje ekološke mreže HR2001500 Stepska staništa kod Bapske.
Državna cesta DC47, dionica Bair (DC47) - Donji Čaglić (DC5), Sisačko-moslavačka i Požeško-slavonska županija	Zahvat se nalazi izvan područja ekološke mreže. Najbliže područje ekološke mreže je Područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove HR2001355 Psunj nalazi se na udaljenosti od oko 3 440 m istočno od planiranog zahvata.
Državna cesta DC42, dionica Saborsko - Rakovica, Karlovačka županija	Zahvat se nalazi unutar područja ekološke mreže – područje očuvanja značajno za ptice HR100001519 Gorski kotar i sjeverna Lika i HR1000020 Nacionalni park Plitvička jezera, područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove – HR5000019 Gorski kotar i Sjeverna Lika, HR5000020 Nacionalni park Plitvička jezera i HR20000654 Ličke jesenice.
Državna cesta DC206, obilaznica Krapine - Tkalci II	Zahvat se nalazi izvan područja ekološke mreže. Najbliže ekološke mreže na udaljenosti od oko 1,7 km nalazi se Područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2001115 Strahinjčica.
Državna cesta Drvenik-čvor Ravča, duljine oko 10 km, Splitsko-dalmatinska županija	Planirana prometnica se u duljini oko 6,6 km nalazi unutar područja ekološke mreže područje očuvanja značajno za ptice (POP) HR1000030 Biokovo i Rilić. Od toga se oko 3,16 km odnosi na tunele a oko 3,44 km je nadzemni dio planirane prometnice. Najbliže područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove POVS HR3000131 Uvale Vira donja i Vira gornja nalazi se 165 m južno od planiranog zahvata. Područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2001321 Jasena ponor, HR2000007 Betina velika jama, HR3000130 Uvala V. Duba i HR3000349 Špilja Matijaševica nalaze se na udaljenosti većoj od 1 km od obuhvata zahvata
Državna cesta Zagvozd - Imotski, Splitsko-dalmatinska županija	Planirani zahvat manjim dijelom prelazi preko područja ekološke mreže - područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2000933 Vrljika i HR2001229 Bočni kanal uz Vrljiku. Sve 3 planirane varijante prelaze rijeku Vrljiku na različitim lokacijama. Što se tiče bočnog kanala uz Vrljiku, jedino Varijanta 2 na dva mjesta prelazi preko POVS-a HR2001229 Bočni kanal uz Vrljiku, dok Varijanta 3 samo manjim dijelom (u duljini 115 m) prolazi već postojećom prometnicom uz navedeno područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove. Obuhvat Varijante 1 ne nalazi se unutar područja očuvanja značajnog za vrste i stanišne tipove HR2001229 Bočni kanal uz Vrljiku
Državna cesta Varaždin - Čakovec	Planirana prometnica nalazi se dijelom unutar i uz rub područja ekološke mreže - područja očuvanja značajnog za vrste i stanišne tipove POVS HR2001307 Dravske akumulacije i područja očuvanja značajnog za ptice POP 1000013 Dravske akumulacije u duljini od 1,9 km. Zahvat se nalazi unutar prekograničnog rezervata biosfere Mura–Drava–Dunav (transition area/prijelazno područje) - područje pod UNESCO zaštitom
Državna cesta: čvor Bobovica (A3) - Prigorje Brdovečko (D225) duljine oko 4,3 km, Zagrebačka županija	Planirana prometnica većim dijelom nalazi se izvan područja ekološke mreže. Planirani most jedini je objekt koji se nalazi unutar područja očuvanja značajnog za vrste i stanišne tipove POVS-a HR2001506 Sava uzvodno od Zagreba.

POLOŽAJ ZAHVATA U ODNOSU NA ZAŠTIĆENA PODRUČJA PRIRODE SUKLADNO ZAKONU O ZAŠTITI PRIRODE („NARODNE NOVINE“, BR. 80/13, 15/18, 14/19, 127/19)

Odabrana varijanta ne prolazi kroz zaštićena područja niti u njihovoj neposrednoj blizini. Na udaljenosti od cca 1,5 km nalazi se spomenik parkovne arhitekture naziva Ilok – park oko starog grada, a na udaljenosti od cca 7 km nalazi se posebni rezervat naziva Vukovarske dunavske ade. Također, na udaljenosti od cca 18 km nalazi se posebni rezervat naziva Šuma Lože.

Zahvat se nalazi izvan zaštićenih područja prirode. Spomenik parkovne arhitekture Park kupališnog lječilišta u Lipiku nalazi se na udaljenosti od oko 3092 m sjeverno od planiranog zahvata. Park prirode Lonjsko polje nalazi se na udaljenosti od oko 8829 m jugozapadno od planiranog zahvata.

Zahvat se ne nalazi unutar zaštićenog područja. U radijusu od 5 km nalaze se Nacionalni park Plitvička jezera i značajni krajobraz Baraćeve špilje.

Zahvat se nalazi izvan zaštićenih područja prirode. Paleontološki spomenik prirode polušpilja Hušnjakovo nalazi oko 600 m sjeverno od planirane trase zahvata.

Zahvat se nalazi izvan zaštićenih područja prirode. Najbliža zaštićena područja su:

- spomenik parkovne arhitekture Živogošće – čempresi kod samostana (udaljen oko 4,5 km od lokacije planiranog zahvata),
- spomenik parkovne arhitekture Živogošće – čempresi na groblju (udaljen oko 4,5 km od lokacije planiranog zahvata),
- park prirode Biokovo (udaljen oko 6,7 km od lokacije planiranog zahvata).

Zahvat se nalazi izvan zaštićenih područja prirode. U širem području prolaska planirane trase nalaze se sljedeća zaštićena područja prirode:

- Značajni krajobraz Prološko blato na udaljenosti oko 607 m od planirane trase,
- Park prirode Biokovo na udaljenosti oko 938 m od planirane trase,
- Značajni krajobraz Imotska jezera – Gaj na udaljenosti oko 1 km od planirane trase,
- Posebni rezervat Vrljika – Izvor na udaljenosti oko 1,6 km od planirane trase,
- Spomenik prirode (geomorfološki) Modro jezero na udaljenosti oko 1,3 km od planirane trase i
- Spomenik prirode (geomorfološki) Crveno jezero na udaljenosti oko 1,7 km od planirane trase.

Planirani zahvat se djelomično nalazi unutar regionalnog parka Mura – Drava te rubno unutar područja park šume Dravska šuma. U bližoj okolici planiranog zahvata nalaze se sljedeća zaštićena područja prirode:

- spomenik prirode (botanički) Topole u Dravskoj šumi (udaljenost od planiranog zahvata iznosi oko 300 m)
- spomenik parkovne arhitekture Varaždin – platana (udaljenost od planiranog zahvata iznosi oko 310 m).

Zahvat se nalazi izvan zaštićenih područja prirode. Najbliža zaštićena područja prirode trasi planirane prometnice su sljedeća:

- Spomenik parkovne arhitekture Lug Samoborski - park oko dvorca, udaljen 1,8 km
- Spomenik parkovne arhitekture Samobor - park Bistrac, udaljen 2,1 km
- Park šuma Tepec-Palačnik, udaljen 4,1 km
- Posebni rezervat - ornitološki Sava – Strmec, udaljen 4,7 km
- Spomenik parkovne arhitekture Samobor - park Mojmir, udaljen 4,7 km
- Spomenik parkovne arhitekture Samobor - park u Langovoj 39, udaljen 3,9 km
- Park šuma Strašnik, udaljen 2,9 km
- Spomenik parkovne arhitekture Lužnica - park oko dvorca, udaljen 2,9 km
- Spomenik prirode - geomorfološki Grgosova spilja, udaljen 3,6 km
- Spomenik parkovne arhitekture Samobor – tisa, udaljen 3,8 km

Broj i kategorija potencijalno prisutnih ugroženih i strogo zaštićenih vrsta prema IUCN-ovoj listi, Crvenim knjigama te prema Pravilniku o strogo zaštićenim vrstama (NN 144/13, 73/16) u širem području planiranih državnih cesta u 2023. godini

Državna cesta DC47, dionica Bair (DC47) - Donji Čaglić (DC5) ⁶	Državna cesta DC206, obilaznica Krapine - Tkalci II ⁷	Državna cesta Zagvozd - Imotski ⁸	Državna cesta Drvenik-čvor Ravča ⁹	Državna cesta: čvor Bobovica (A3) - Prigorje Brdovečko (D225) ¹⁰	Državna cesta Varaždin - Čakovec ¹¹
92 SZ	45 SZ	58 SZ	74 SZ	72 SZ	52 SZ
3 CR	4 VU	11 EN	11 NT	26 VU	3 CR
1 VU	2 CR	12 DD	7 VU	19 NT	14 VU
3 DD	11 NT	21 VU	26 LC	3 DD	18 NT
1 EN	1 EN	25 NT	4 DD	8 EN	1 EN
43 LC (g)	8 LC	7 CR	3 EN	1 CR	1 DD
7 NT (g)	1 DD	1 LC	1 CR	11 LC	6 LC (g)
7 EN (g)		2 RE		4 LC (g)	6 VU (g)
2 VU (z)				3 VU (g)	1 NT (g)
5 VU (g)				1 NT (g)	3 EN (g)
3 CR (g)				1 EN (g)	8 LC
1 DD(p)					

SZ - Oznaka statusa zaštite prema Pravilniku o strogo zaštićenim vrstama (NN 144/13, 73/16). IUCN kategorije: EX- izumrla, EW - izumrla u prirodi, RE - regionalno izumrla, CR - kritično ugrožena, EN - ugrožena, VU - osjetljiva, NT - gotovo ugrožena, LC - najmanje zabrinjavajuća, DD - nedovoljno poznata, NA* - nije prikladna za procjenu, *NE- nije procjenjivana; g – gnijezdeća populacija, p – preletnička populacija, z – zimujuća populacija

6. Ugrožene i strogo zaštićene životinjske vrste čije je prisustvo moguće na širem području utjecaja zahvata u zoni od 1000 m.
7. Ugrožene i strogo zaštićene životinjske i biljne vrste čije je prisustvo moguće na širem području utjecaja zahvata u zoni od 1000 m.
8. Ugrožene i strogo zaštićene biljne i životinjske vrste čije je prisustvo moguće na širem području obuhvata zahvata u zoni od 10 km.
9. Ugrožene i strogo zaštićene biljne i životinjske vrste čije je prisustvo moguće na širem području obuhvata zahvata u zoni od 400 m.
10. Ugrožene i strogo zaštićene biljne i životinjske vrste čije je prisustvo moguće na širem području obuhvata zahvata u zoni od 400 m.
11. Ugrožene i strogo zaštićene biljne i životinjske vrste čije je prisustvo moguće na širem području obuhvata zahvata u zoni od 400 m.

Postupci OPUO u 2023. godini

ZAHVAT	RJEŠENJE ZA OKOLIŠ I PRIRODU
 Rekonstrukcija državne ceste DC70 s izgradnjom tunela na području Zakučca u Gradu Omišu, Splitsko-dalmatinska županija	 KLASA: UP/I-351 -03/23 -09/ 58 URBROJ: 517 -05 -1 -2-23 -18
 Rekonstrukcija državne ceste DC5 Terezino Polje - Virovitica, Virovitičko-podavska županija	 KLASA: UP/I-351 -03/22-09/469 URBROJ: 517 -05 -1 -2-23 -13
 Izgradnja nove spojne ceste od državne ceste D74 do D1 u Žutnici, Krapinsko-zagorska županija	 KLASA: UP/I-351 -03/22-09 /484 URBROJ: 517 -05 -1 -2-23 -18
 Rekonstrukcija dijela državne ceste D120 – obilaznice naselja Polače, na području Općine Mljet, Dubrovačko-neretvanska županija	 KLASA: UP/I-351-03/22-09/281 URBROJ: 517-05-1-2-23-18
 Rekonstrukcija državne ceste DC75, dionica Rožac – Ladin Gaj duljine L=5,2 km, Grad Umag i Općina Brtonigla, Istarska županija	 KLASA: UP/I-351 -03/23 -09/323 URBROJ: 517-05-1 -1 -24-13

Gospodarenje otpadom

GRI 3-3/306-2/306-3/306-4

Gospodarenje otpadom u poslovnim prostorima Hrvatskih cesta

Otpad koji nastaje u poslovnim prostorima Hrvatskih cesta jednak je otpadu iz kućanstva tj. djelatnosti sličnih kućanstvu. Otpad koji je u 2023. godini proizveden u poslovnim prostorima Hrvatskih cesta sastojao se od guma, glomaznog otpada, komunalnog otpada te plastičnog ambalažnog otpada. Svih šest vrsta otpada se prema svojstvima i ključnom broju kategorizira kao neopasan otpad u skladu s Katalogom otpada propisanim Pravilnikom o gospodarenju otpadom. Proizvedeni otpad se predaje ovlaštenim poduzećima koja imaju ishođenu dozvolu za obavljanje djelatnosti ili su upisane u odgovarajući očevidnik za gospodarenje otpadom. Za svaku vrstu otpada vodi se očevidnik o nastanku i tijeku otpada (ONTO), na temelju kojeg se ispunjava Prateći list (PL-O). Uz predaju otpada ovlaštenim poduzećima predaje se i Prateći list (PL-O), osim za miješani komunalni otpad ključnog broja 20 03 01.

Tijekom 2023. godine proizvedeno je ukupno 24.465 kg neopasnog otpada, a od proizvedene količine ukupno je oporabljeno (reciklirano) 5.970 kg otpada na temelju informacija dobivenih od ovlaštenih poduzeća koje su preuzele otpad.

Tijekom 2023. godine sakupljeno je i 1.597 kg opasnog otpada, većinom odbačena elektronska i elektronička oprema ključnog broja 20 01 35*.

Od veljače 2024. godine, Hrvatske ceste d.o.o. postali su obveznik ispunjavanja registra otpada (ROO), temeljem prekoračenih količina za neopasni otpad.

Otpad izvođača radova na cestama

Otpadom koji nastaje pri izgradnji, rekonstrukcijama i održavanju cesta gospodare izvođači radova i pružatelji usluga čijom djelatnošću nastaje otpad, a koji su za obavljanje ovih aktivnosti sklopili ugovor s Hrvatskim cestama u skladu sa Zakonom o javnoj nabavi. Prema Zakonu o gospodarenju otpadom i Pravilniku o gospodarenju otpadom, proizvođač čijom djelatnošću nastaje otpad, obvezan je otpadom gospodariti prema redu prvenstva, u cilju smanjenja količine otpada koji se odlaže na odlagališta, voditi o otpadu propisane evidencije i zapise i predavati ga na daljnje gospodarenje ovlaštenim poduzećima koja za to imaju dozvolu ili su upisane u odgovarajući očevidnik. Sastavni dio ugovora koje Hrvatske ceste sklapaju s izvođačima su i opisane odredbe koje se odnose na održivo gospodarenje otpadom. Uvođenjem tehničkih kriterija za ocjenu djelatnosti prema EU taksonomiji za znatan doprinos održavanja cesta od asfalta i betona ciljevima kružnog gospodarstva 2023. godine, ostvareni su preduvjeti za definiranje dodatnih kriterija prema dobavljačima za

izbjegavanje nastanka otpada, smanjenja potrošnje primarnih sirovina, upotrebe novih materijala s nižim ugljičnim otiskom i povećanje udjela recikliranja otpada.

Korištenje i zaštita voda

GRI 3-3/303-3/303-4/303-5

Hrvatske ceste koriste vodu iz javnog vodovoda za opskrbu svojih poslovnih prostora i ureda, dok se otpadne vode ispuštaju u javni sustav odvodnje. Utjecaji na vodne resurse su slični onima iz kućanstava i drugih poslovnih objekata. Ukupna zahvaćena količina vode u 2023. godini iznosila je 266,54 m³ te je približno ista količina ispuštena u sustave javne odvodnje uzevši u obzir da je voda primarno korištena za sanitarne potrebe pri čemu razlika predstavlja potrošnju vode.

Utjecaji radova na cestama, uključujući izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, detaljno se analiziraju u okviru studija opravdanosti za različite varijante rješenja. Za odabrane varijante provode se procjene utjecaja zahvata na okoliš (PUO), ocjene o potrebi procjene zahvata na okoliš (OPUO) i ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu (OPEM). U rješenjima o prihvatljivosti zahvata propisane su mjere zaštite voda koje se moraju provoditi tijekom pripreme i izvođenja radova, korištenja cesta te njihovog održavanja.

Kao investitor, Hrvatske ceste ugovornim obvezama osiguravaju da svi uključeni u projekt – od projekatara i nadzornika do izvođača radova i poduzeća za zaštitu okoliša – rade u skladu s relevantnim zakonima i dobrim praksama. U to su uključene i odgovarajuće mjere zaštite voda te zaštite cesta od štetnih djelovanja vode. Nadzorni inženjer Hrvatskih cesta kroz investicijski nadzor nadzire provođenje projekata i osigurava primjenu mjera zaštite okoliša, s posebnim naglaskom na zaštitu voda.

Utjecaj klimatskih promjena na ceste

GRI 3-3/201-2

Utjecaj klime na promet javlja se u fazi izgradnje i korištenja cesta, odnosno pri odvijanju prometa, a odnosi se na klimatske i vremenske uvjete. Klimatski uvjeti su rezultat višegodišnjih promatranja i poznati su, a prometna mreža im mora biti prilagođena. Vremenske prilike mogu se predvidjeti tek djelomično. Klimatski uvjeti i promjene utječu na prometnice i odvijanje prometa. Kiše normalnog intenziteta za određeno područje nemaju veći utjecaj na prometnice dok kiše velikog intenziteta mogu uzrokovati bujice, odrone, začepljenje kanalizacije, oštećenje nasipa i mostova, klizišta i poplave. Snijeg može uzrokovati slične pojave. Snažan

vjetar može stvoriti snježne nanose koji blokiraju prometnice, a naglo topljenje snijega može prouzročiti velike poplave. Na promet u hladnom dijelu godine utječe i led koji se na cestama javlja kao poledica te ubrzava oštećenje prometnica. Vjetar također utječe na promet. Određena mjesta na prometnicama sa snažnim udarima vjetra posebno su označena, a na nekim mjestima su podignuti zidovi radi zaštite od jakih naleta vjetra. Povišenje i sniženje temperature također utječu na prometnice odnosno oštećenje asfalta. Nepovoljne posljedice klimatskih faktora mogu se ublažiti provedbom zaštitnih mjera. Kao sastavni dio studija opravdanosti te studija o utjecaju na okoliš i elaborata o zaštiti okoliša u okviru postupaka PUO i OPUO provodi se analiza ranjivosti zahvata na klimatske promjene te se predlažu mjere zaštite. U procesu ocjene prilagođenosti djelatnosti klimatskim promjenama, EU taksonomija navodi listu akutnih i kroničnih klimatskih rizika za koje je ovisno o zahvatu potrebno napraviti procjenu utjecaja.

žavaju primjenjivih obveza, između ostalog, u području prava okoliša i odredbi međunarodnog prava okoliša. U Rješenjima o prihvatljivosti zahvata na okoliš i ekološku mrežu propisuju se mjere za izvođače radova koje trebaju provoditi prije izgradnje, tijekom izgradnje te mjere za vrijeme održavanja. Tehnički kriteriji za ocjenu održivosti djelatnosti propisani EU taksonomijom omogućit će povećanje utjecaja na dobavljače propisivanjem kriterija za znatan doprinos i nenanošenje bitne štete u dokumentaciji o nabavi. Uključuju tehničke kriterije za upravljanje i održavanje cesta u dijelu koji se odnosi na vezni i površinski sloj te ploče na cestama koje su napravljene od asfalta, betona ili asfaltnog betona.

Odgovornost u dobavljačkom lancu – okoliš

GRI 308-1

Dobavljači Hrvatskih cesta u postupcima javne nabave koji se provode u skladu sa Zakonom o javnoj nabavi moraju dokazati da se tijekom izvršenja ugovora pridr-

Sadržaj GRI pokazatelja

Izjava o korištenju

Hrvatske ceste d.o.o. objavile su informacije prema GRI pokazateljima u Izvješću o poslovanju i održivosti za 2023. godinu. Razdoblje izvještavanja je od 1. siječnja do 31. prosinca 2023.

GRI STANDARD	GRI POKAZATELJ	ESRS ZAHTJEV	broj stranice
GRI 2: Opće objave 2021	2-1 Informacije o organizaciji	U skladu s Računovodstvenom direktivom 2013/34/EU	8
	2-2 Subjekti uključeni u izvještaj o održivosti organizacije	ESRS 1 5.1; ESRS 2 BP-1 §5 (a) i (b)	8
	2-3 Izvještajno razdoblje, učestalost izvještavanja i kontakt	ESRS 1 §73	10
	2-4 Ponovne objave informacija	ESRS 2 BP-2 §13, §14 (a) do (b)	10
	2-5 Vanjski pregled	U skladu sa zahtjevima uvjerenja trećih strana Direktive o korporativnom izvješćivanju o održivosti (EU) 2022/2464	10
	2-6 Aktivnosti, lanac vrijednosti i drugi poslovni odnosi	ESRS 2 SBM-1 §40 (a) i do (a) ii, (b) do (c), §42 (c)	12-17,
	2-7 Zaposlenici	ESRS 2 SBM-1 §40 (a) iii; ESRS S1 S1-6 §50 (a) - (b) te (d) - (e), §51 do §52	17-19, 81
	2-8 Zaposlenici koji nisu radnici organizacije	ESRS S1 S1-7 §55 - §56	25
	2-9 Sastav upravljačke strukture	ESRS 2 GOV-1 §21, §22 (a), §23; ESRS G1 §5 (b)	28-29
	2-10 Imenovanje i izbor najvišeg tijela upravljanja	Tema nije pokrivena popisom čimbenika održivosti u ESRS 1 AR §16	28
	2-11 Predsjednik najvišeg tijela upravljanja	Tema nije pokrivena popisom čimbenika održivosti u ESRS 1 AR §16	28
	2-12 Uloga najvišeg tijela upravljanja u nadgledanju upravljanja utjecajima	ESRS 2 GOV-1 §22 (c); GOV-2 §26 (a) - (b); SBM-2 §45 (d); ESRS G1 §5 (a)	28
	2-13 Delegiranje odgovornosti za upravljanje utjecajima	ESRS 2 GOV-1 §22 (c) i; GOV-2 §26 (a); ESRS G1 G1-3 §18 (c)	28, 31, 32
	2-14 Uloga najvišeg tijela upravljanja u izvještavanju o održivosti	ESRS 2 GOV-5 §36; IRO-1 §53 (d)	28, 32
	2-15 Sukob interesa	Tema nije pokrivena popisom čimbenika održivosti u ESRS 1 AR §16	17, 28, 30, 31
	2-16 Komunikacija pitanja od posebne zabrinutosti	ESRS 2 GOV-2 §26 (a); ESRS G1 G1-1 AR 1 (a); G1-3 §18 (c)	17, 30, 31
	2-17 Kolektivno znanje najvišeg tijela upravljanja	ESRS 2 GOV-1 §23	29, 31
	2-18 Procjena učinka najvišeg tijela upravljanja	Tema nije pokrivena popisom čimbenika održivosti u ESRS 1 AR §16	33

GRI STANDARD	GRI POKAZATELJ	ESRS ZAHTJEV	broj stranice
	2-22 Izjava o strategiji održivog razvoja	ESRS 2 SBM-1 §40 (g)	36-41
	2-23 Obveze korporativne politike	ESRS 2 GOV-4; MDR-P §65 (b) to (c) and (f); ESRS S1 S1-1 §19 - §21, §AR 14; ESRS S2 S2-1 §16 - §17, §19, §AR 16; ESRS S3 S3-1 §14, §16 - §17, §AR 11; ESRS S4 S4-1 §15 - §17, §AR 13; ESRS G1 G1-1 §, §AR 1 (b)	30, 31, 36
	2-24 Ugrađivanje obveza korporativne politike	ESRS 2 GOV-2 §26 (b); MDR-P §65 (c); ESRS S1 S1-4 §AR 35; ESRS S2 S2-4 §AR 30; ESRS S3 S3-4 §AR 27; ESRS S4 S4-4 §AR 27; ESRS G1 G1-1 §9, §10 (g)	36
	2-25 Procesi remedijacije negativnih utjecaja	ESRS S1 S1-1 §20 (c); S1-3 §32 (a), (b), (e), §AR 31; ESRS S2 S2-1 §17 (c); S2-3 §27 (a), (b), (e), §AR 26; S2-4 §33 (c); ESRS S3 S3-1 §16 (c); S3-3 §27 (a), (b), (e), §AR 23; S3-4 §33 (c); ESRS S4 S4-1 §16 (c); S4-3 §25 (a), (b), (e), §AR 23; S4-4 §32 (c)	17
	2-26 Mehanizmi za traženje savjeta i izražavanje zabrinutosti	ESRS S1 S1-3 §AR 32 (d); ESRS S2 S2-3 §AR 27 (d); ESRS S3 S3-3 §AR 24 (d); ESRS S4 S4-3 §AR 24 (d); ESRS G1 G1-1 §10 (a); G1-3 §18 (a)	17, 30, 31
	2-27 Usklađenost sa zakonima i propisima	ESRS 2 SMB-3 §48 (d); ESRS E2 E2-4 §AR 25 (b); ESRS S1 S1-17 §103 (c) - (d), §104 (b); ESRS G1 G1-4 §24 (a)	33
	2-28 Članstvo u udruženjima	G1 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	33
	2-29 Pristup uključivanju dionika	ESRS 2 SMB-2 §45 (a) i - (a) iv; ESRS S1 S1-1 §20 (b); S1-2 §25, §27 €, §28; ESRS S2 S2-1 §17 (b); S2-2 §20, §22 €, §23; ESRS S3 S3-1 §16 (b); S3-2 §19, §21 (d), §22; ESRS S4 S4-1 §16 (b); S4-2 §18, §20 (d), §21	12-16
	2-30 Kolektivni ugovori	ESRS S1 S1-8 §60 (a), §61	19
GRI 3: Materijalne teme 2021	3-1 Proces određivanja materijalnih tema	ESRS 2 BP-1 §AR 1 (a); IRO-1 §53 (b) ii - (b) iv	44
	3-2 Popis materijalnih tema	ESRS 2 SBM-3 §48 (a), (g)	44, 45

GRI STANDARD	GRI POKAZATELJ	ESRS ZAHTJEV	broj stranice
	3-3 Upravljanje materijalnim temama	ESRS 2 SBM-1 § 40 (e); SBM-3 §48 (c) i, (c) iv; MDR-P, MDRA, MDR-M, MDR-T; ESRS S1 S1-2 §27; S1-4 §39, AR 40 (a); S1-5 §47 (b) - (c); ESRS S2 S2-2 §22; S2-4 §33, §AR 33, §AR 36 (a); S2-5 §42 (b) - (c); ESRS S3 S3-2 §21; S3-4 §33, §AR 31, §AR 34 (a); S3-5 §42 (b) - (c); ESRS S4 S4-2 §20, S4-4 §31, §AR 30, §AR 33 (a); S4-5 §41 (b) - (c)	17, 30, 31, 36, 48, 68, 81, 85, 88, 89, 90, 99, 100
GRI 201: Ekonomski pokazatelji poslovanja 2016	201-1 Izravna gospodarska vrijednost generirana i distribuirana	Tema nije pokrivena popisom čimbenika održivosti u ESRS 1 AR §16	48, 68-70
	201-2 Financijske posljedice i drugi rizici i prilike zbog klimatskih promjena	ESRS 2 SBM-3 §48 (a), (d) - (e); ESRS E1 §18; E1-3 §26; E1-9 §64	48, 68, 90, 100
	201-3 Obveze iz plana definiranih naknada za mirovinu i drugi mirovinski planovi	Tema nije pokrivena popisom čimbenika održivosti u ESRS 1 AR §16	71
GRI 203: Indirektni gospodarski utjecaji 2016	203-1 Podržana ulaganja u infrastrukturu i usluge	S3 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	48-62
	203-2 Značajni neizravni ekonomski utjecaji	ESRS S1 S1-4 §AR 41; ESRS S2 S2-4 §AR 37; ESRS S3 S3-4 §AR36	48-62
GRI 205: Antikorupcija 2016	205-1 Poslovi procjene rizika korupcije	ESRS G1 G1-3 §AR 5	30-31
	205-2 Komunikacija i obuka o antikorupcijskim politikama i postupcima	ESRS G1 G1-3 §20, §21 (b), (c), §AR 7, 8	30-31
GRI 303: Voda 2018	303-3 Zahvaćanje voda	E3 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	100
	303-4 Otpadne vode	E3 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	100
	303-5 Potrošnja vode	ESRS E3 E3-4 §28 (a), (b), (d), (e)	100
GRI 304: Bioraznolikost 2016	304-1 Radna mjesta u vlasništvu, iznajmljivanju, kojima se upravlja u zaštićenim područjima ili u blizini zaštićenih područja i područja visoke vrijednosti biološke raznolikosti izvan zaštićenih područja	ESRS E4 §16 (a) i; §19 (a); E4-5 §35	95-99
	304-2 Značajni utjecaji aktivnosti, proizvoda i usluga na biološku raznolikost	ESRS E4 E4-5 §35, §38, §39, §40 (a), (c)	95-99

GRI STANDARD	GRI POKAZATELJ	ESRS ZAHTJEV	broj stranice
	304-4 Vrste s Crvenog popisa IUCN-a i vrste s nacionalnog popisa očuvanja sa staništima u područjima zahvaćenim operacijama	ESRS E4 E4-5 §40 (d) i	98
GRI 305: Emisije 2016	305-1 Direktna emisija stakleničkih plinova – Opseg 1	ESRS E1 E1-4 §34 (c); E1-6 §44 (a); §46; §50; §AR 25 (b), (c); §AR 39 (a) - (d); §AR 40; AR §43 (c) - (d)	91
	305-2 Indirektna emisija stakleničkih plinova povezane s potrošnjom energije – Opseg 2	ESRS E1 E1-4 §34 (c); E1-6 §44 (b); §46; §49; §50; §AR 25 (b), (c); §AR 39 (a) - (d); §AR 40; §AR 45 (a), (c), (d), (f)	91
	305-3 Ostale emisije stakleničkih plinova – Opseg 2	ESRS E1 E1-4 §34 (c); E1-6 §44 (c); §51; §AR 25 (b), (c); §AR 39 (a) - (d); §AR 46 (a) (i) - (k)	91-94
	305 -4 Intenzitet emisija stakleničkih plinova	ESRS E1 E1-6 §53; §54; §AR 39 (c); §AR 53 (a)	94
GRI 306: Otpad 2020	306-2 Upravljanje značajnim utjecajima vezanim uz otpad	ESRS E5 E5-2 §17, §20 €, (f); E5-5 §40, §AR 33 (c)	99
	306-3 Generirani otpad	ESRS E5 E5-5 §37 (a), §38 - §40	99
	306-4 Otpad preusmjeren s odlaganja	ESRS E5 E5-5 §37 (b), §38 - §40	99
GRI 308: Procjena utjecaja dobavljačkog lanca na okoliš 2016	308-1 Novi dobavljači koji su pregledani prema ekološkim kriterijima	ESRS G1 G1-2 §15 (b)	101
GRI 401: Zaposlenici 2016	401-1 Zapošljavanje novih djelatnika i fluktuacija zaposlenika	ESRS S1 S1-6 §50 (c)	19
	401-2 Beneficije koje se pružaju zaposlenicima s punim radnim vremenom koje se ne pružaju zaposlenicima na određeno vrijeme ili s nepunim radnim vremenom	ESRS S1 S1-11 §74; §75; §AR 75	19
GRI 403: Zaštita zdravlja i sigurnost 2018	403-1 Sustav upravljanja zaštitom zdravlja i sigurnošću na radu	ESRS S1 S1-1 §23	20
	403-2 Identifikacija opasnosti, procjena rizika i istraga incidenta	ESRS S1 S1-3 §32 (b), §33	20
	403-3 Službe medicine rada	S1 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	20
	403-4 Sudjelovanje radnika, savjetovanje i komunikacija o zaštiti zdravlja i sigurnosti na radu		20

GRI STANDARD	GRI POKAZATELJ	ESRS ZAHTJEV	broj stranice
	403-5 Osposobljavanje radnika o zaštiti zdravlja i sigurnosti na radu	S1 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	20
	403-6 Promicanje zdravlja radnika	S1 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	20
	403-7 Prevencija i ublažavanje utjecaja na zdravlje i sigurnost na radu koji su izravno povezani poslovnim odnosima	ESRS S2 S2-4 §32 (a)	20
	403-9 Ozljeđe na radu	ESRS S1 S1-4, §38 (a); S1-14 §88 (b), (c); §AR 82	22
GRI 404: Obuka i edukacije 2016	404-1 Prosječni broj sati godišnje obuke po zaposleniku	ESRS S1 S1-13 §83 (b), §84	22
	404-2 Programi za nadogradnju vještina zaposlenika i programi pomoći pri tranziciji	ESRS S1 S1-1 §AR 17 (h)	17, 22-24
	404-3 Postotak zaposlenika koji primaju redovite ocjene učinka i razvoja karijere	ESRS S1 S1-13 §83 (a), §84	23
GRI 405: Različitost i jednake mogućnosti 2016	405-1 Raznolikost tijela upravljanja i zaposlenika	ESRS 2 GOV-1 §21 (d); ESRS S1 S1-6 §50 (a); S1-9 §66 (a) - (b); S1-12 §79	17
GRI 406: Nediskriminacija 2016	406-1 Slučajevi diskriminacije i poduzete korektivne mjere	ESRS S1 S1-17 §97, §103 (a), §AR 103	22
GRI 413: Lokalne zajednice 2016	413-1 Operacije uz angažman lokalne zajednice, procjene utjecaja i razvojne programe	ESRS S3 S3-2 §19; S3-3 §25; S3-4 §AR 34 (c)	85
	413-2 Operacije sa značajnim stvarnim i potencijalnim negativnim utjecajima na lokalne zajednice	ESRS 2 SBM-3 48 (c); ESRS S3 §9 (a) i, (b)	85
GRI 414: Procjena utjecaja dobavljačkog lanca na Društvo 2016	414-1 Novi dobavljači koji su pregledani prema društvenim kriterijima	ESRS G1 G1-2 §15 (b)	86
GRI 416: Zdravlje i sigurnost korisnika 2016	416-1 Procjena utjecaja kategorija proizvoda i usluga na zdravlje i sigurnost	S4 ESRS 1 §AR 16. MDR-P, MDR-A, MDR-T, i/ili kao specifična metrika entiteta koju treba izvijestiti prema ESRS 1 §11 i u skladu s MDR-M	81-85
	416-2 Slučajevi nesukladnosti koji se tiču utjecaja proizvoda i usluga na zdravlje i sigurnost	ESRS S4 S4-4 §35	81-85
GRI 418: Privatnost kupaca 2016	418-1 Potvrđene žalbe u vezi sa kršenjem privatnosti kupaca i gubitkom podataka o kupcima	ESRS S4 S4-3 §AR 23; S4-4 §35	68

IZDAVAČ:
Hrvatske ceste d.o.o.,

UREDNIKA:
Danira Gulin

KONTAKT:
javnost@hrvatske-ceste.hr

AUTORI:
Goran Puž, Boris Sabo, Marijeta Pavlić, Dubravko Kos, Jurica Plazibat, Darko Šošić, Savka Brekalo, Goran Legac, Slaviša Babić, Dubravko Kušek, Hrvoje Rukavina, Gordana Rabljenović, Helena Plemenik, Matija Mikac, Ana Krečak Tomić, Andreja Markovinović, Ana Brebrić, Tomislav Zlomislić, Valentina Romanić, Davor Bašić, Lucija Kontrec, Antonija Horvat, Maša Rula Babić, Dina Štrbić, Zrinka Zorić, Zdenka Grgić, Danijel Brkić, Marko Šimac, Tamara Đurijanček

KONZULTANTI:
ATD Solucije d.o.o.

GRAFIČKA OBRADA:
Grafoprojekt, Virovitica

Zagreb, lipanj 2024.

