

HRVATSKI I SLOVENSKI AKTI NA GRADNJI MOSTA PREKO SUTLE

Razlike koje potiču na razmišljanje

PRIPREMIO:
Branko Nadilo

Uspoređeno je dobivanja lokacijske i građevinske te uporabne dozvole jer su se sve dobivale u dva dijela, ali ne treba puno pogađati da su u svim kategorijama Slovenci bili u znatnoj prednosti

Veliku je pozornost sudionika nedavnoga *Sabora hrvatskih graditelja 2012.*, održanog od 15. do 17. studenoga 2012. u Cavtatu, izazvao članak koji su zajednički napisali Mirna Amadori, dipl. ing. građ., predavačica na Geotehničkom fakultetu u Varaždinu u sastavu Sveučilišta u Zagrebu i prof. dr. sc. Rudolf Lončarić, umirovljeni profesor u trajnom zvanju zagrebačkoga Građevinskog fakulteta. Članak je objavljen u zborniku radova (str. 997.-1002.), a na *Saboru* ga je predstavila koautorica Mirna Amadori. Radi se naime o mostu koji su svečano 2. listopada 2010. zajednički otvorili Danilo Türk i Ivo Josipović, predsjednici Slovenije i Hrvatske, u krugu tvornice *Vetropack Straža* u Humu na Sutli. Bio je to jedan od događaja u sklopu obilježavanja 150. obljetnice proizvodnje stakla u Humu na Sutli koja je započeo-

la 1860. kada je njemački industrijalac Michael von Poschinger izgradio malu šumsku staklanu tzv. "glažutu" u kojoj je proizvodio boce za punionicu mineralne vode u obližnjoj Rogaškoj Slatini. To je bio početak tvornice staklene ambalaže za vino, alkoholna pića, sokove, mineralnu vodu te prehrambene i mliječne proizvode koja je od 1996. kao *Vetropack Straža* d.d. u potpunom vlasništvu švicarske grupe *Vetropack Holding* sa sjedištem u Bülachu, gradiću kantona Zürich, a ima dvije tvornice staklene ambalaže u Austriji i po jednu u Švicarskoj, Češkoj, Slovačkoj i Ukrajini. Valja reći da je za 2011. *Vetropack Straža*, inače jedini proizvođač staklene ambalaže u Hrvatskoj, proglašena najuspješnijim velikim zagorskim poduzećem jer je ostvarila ukupan prihod od 711,3 milijuna kuna i proizvela

rekordnih 249.000 tona ambalažnog stakla, od čega je gotovo 70 % plasirala na strana tržišta. Tvornica zapošljava 630 radnika, ali se ističe i višegodišnjim ulaganjem u proizvodnu tehnologiju i infrastrukturu te organizaciju i obrazovanje zaposlenih. Rezultati za 2012. još nisu obrađeni, ali se vjeruje da će ipak biti nešto slabiji.

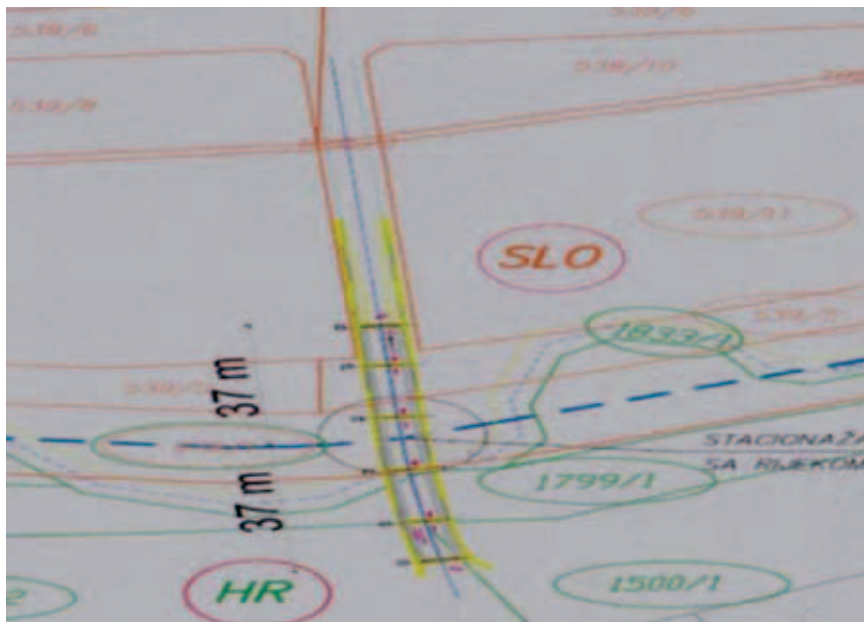
Gradnja je mosta potaknuta dogovorom o zamjeni zemljišta za prostor nasuprot tvornici kako bi se granične formalnosti obavljale samo onda kad se zaista izvozi

Novim je mostom konačno i vrlo uspješno riješen jedan dugogodišnji problem. Naime, svojedobno je tvornica *Straža*, čiji je tvornički prostor stisnut između rijeke Sutle i brdovitog zaleđa, bila uredila skladišni prostor preko Sutle u slovenskoj općini Rogatec. To nije bio nikakav problem sve do osamostaljenja Slovenije i Hrvatske kada su do svog skladišta preko Sutle morali prolaziti preko graničnog prijelaza Hum na Sutli – Rogatec. Ovakvo je rješenje bilo pronađeno još 2002. kada je prema dogovoru predstavnika *Vetropack Straže* i općine Rogatec dogovorena zamjena zemljišta postojećega skladišnog prostora s prostorom nasuprot tvornice. Susjedna se slovenska općina obvezala prostor opremiti odgovarajućim priključcima kako bi se sve moglo ograditi i kako bi se granične formalnosti mogle obavljati samo onda kada se radi o stvarnom izvozu.

Sve je dogovoreno i obavljeno, pa je *Vetropack Straža* preko rijeke na površini od 23.000 m² izgradila suvremeno ograđeno skladište, a novoizgrađeni most se



Tvornica *Vetropack Straža* u Humi na Sutli prije gradnje mosta



Situacija mosta na katastarskoj karti

u cijelosti nalazi u krugu tvornice i skladišta na drugoj strani granice povezuje u cjelovit tvornički krug. Ujedno znatno smanjuje udaljenosti između tvornice i skladišta na drugoj strani Sutle. Osim Sutle most premošćuje i državnu cestu D207 na hrvatskoj strani koja spaja D206 s Lupinjakom i Đurmancem odnosno cestom D1 (14,5 km).

Investitor je nove prometne građevine *Vetropack Straža* u Humu na Sutli (adresa: Hum na Sutli 203), a idejni,

glavni i izvedbeni projekt izgradila je projektna tvrtka *SPIT* građbeni inženjering d.o.o. iz Nove Gorice, a projektant je Miran Lozej, dipl. ing. građ. Glavni je i izvedbeni projekt sukladno našem Zakonu o prostornom uređenju i gradnji (NN 76./07. i 38./09.) i Pravilniku o nostrifikaciji (NN 98./99. i 29./03.) pregledao je i ocijenio usklađenost s hrvatskom regulativom te nostrificirao mr. sc. Damir Tkalčić. Most su gradili hrvatski i slovenski izvođači.

Most je monolitna gredna konstrukcija s pet raspona od kojih je, gledajući od sredine mosta usred Sutle na slovenskoj 9 + 14,92 + 13,04 = 37 m, a na hrvatskoj strani 9 + 16 + 12 = 37 m. Ukupna je dužina mosta 74 m (najveći je središnji raspon od 18 m), a širina 7,5 m. Povećanje nosivosti tla za potrebe temeljenja mosta provedeno je izvođenjem pilota. Visina se pilota kreće od 15 do 10,99 m, ovisno o konfiguraciji terena, a polumjer im je 1,2 m.

Ispod pristupne ceste, a radi manjeg gubitka prostora, izgrađena je potporna konstrukcija, a potporni je zid lijevo i desno s visinom od 0,4 m do 4,5 m iznad kote buduće skladišne ravnine. Stupovi su temeljeni da ne zadiru u obalu i da ne smetaju njezinu održavanju, a korito je posebno osigurano od erozije, čak je izgrađen nasip visok do 3 m. Na zapadnoj je strani granica skladišne ravnine određena predviđenom suhom branom Sutle. Cijeli je skladišni prostor ograđen žičanom ogradom visokom 2,8 m kako bi se priječio ilegalni prelazak iz jedne države u drugu.

Najvrjedniji je dio teksta usporedba dobivanja lokacijske i građevinske te uporabne dozvole, posebno što se radi o jednom mostu u vlasništvu privatne tvrtke, ali koji se proteže čak između dvije države. Priložene su i usporedne tablice za svaku od tih dozvola u kojima su navedene usporedne veličine za svaku državu u odnosu na vrijeme trajanja ishoda, toleranciju gabarita, broj stranaka u postupku, pravomoćnost i visina takse. Dakako da ne treba puno pogađati da je u svim kategorijama Slovenija u prednosti, osim u visini upravne pristojbe za uporabnu dozvolu, ali kada se pribroje sva davanja (Slovenija, primjerice, uopće ne naplaćuje taksu za lokacijsku dozvolu), i tu su naši zapadni susjedi u prednosti.

Inače dogovorom upravnih tijela Hrvatske i Slovenije sve su se dozvole dobivale u dva dijela. Za dio mosta na slovenskoj strani granične linije odluku o lokacijskom nacrtu te građevinsku i uporabnu dozvolu izdalo je nadležno upravno tijelo, zapravo lokalna uprava – Upravna enota Šmarje pri Jelšah, Odelek za okolje in prostor. Sa suprotne



Most snimljen uoči svečanog otvorenja

hrvatske je strane lokacijsku, građevinsku i uporabnu dozvolu izdavalo Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva. To da o jednom mostu koji je ponajprije u interesu jedne hrvatske tvrtke s više od 600 zaposlenih brine jedno ministarstvo, a da s druge strane stoji samo jedno tijelo lokalne uprave koje je neusporedivo učinkovitije i brže govori rječito samo za sebe.

To da se o mostu s hrvatske strane brinulo ministarstvo, a da je s druge strane neusporedivo učinkovitije bilo jedno tijelo lokalne uprave, rječito govori samo za sebe



Krak mosta prema skladištu na slovenskoj strani

Ovdje se nesumnjivo zapravo radi o zakonima i pravilnicima koje treba mijenjati i osuvremeniti, a ne o nekakvoj anonimnoj i nepoznatoj administraciji. Dovoljno je usporediti broj uključenih stranaka s jedne i druge strane. Za dobivanje je svih dozvola na slovenskoj strani bilo ukupno uključeno 27 stranaka, a na hrvatskoj čak 62. Vjerojatno se mnoge od njih u svakoj od dozvola ponavljaju, ali onda je vrlo jednostavno pitanje zašto se uopće to događa i ne sumnja li državna uprava u samu sebe. Već i sama usporedba Odluke o lokacij-

skom nacrtu za područje P3 u Rogotcu (novi skladišni prostor tvornice *Vetropack Straža*) i lokacijske dozvole hrvatskog Ministarstva sugerira da se u Sloveniji sve rješava na brži i jednostavniji način. Tako je za ishođenje lokacijske dozvole u Sloveniji potrebno 7 mjeseci (210 dana), a u Hrvatskoj 9 (270 dana). Slovenska dozvola dopušta odstupanja od 2 m, a hrvatska ništa, što bi se reklo "ni pedlja". U dobivanje je lokacijske dozvole sa slovenske strane uključeno 13 stranaka, a s hrvatske 19. Ne treba posebno isticati da slovenska odluka stupa na snagu odmah, a da za pravomoćnost hrvatske lokacijske dozvole treba pričekati punih 30 dana. Osim toga u Sloveniji se ne naplaćuje nikakva taksa, a u Hrvatskoj okruglih 1.500 kuna.

Za ishođenje je lokacijske dozvole u Sloveniji potrebno 7 mjeseci, a u Hrvatskoj 9, dok je sa slovenske strane uključeno 13 stranaka, a s hrvatske 19

Nakon pravomoćnosti lokacijske dozvole i izrade glavnog projekta mosta, investitor *Vetropack Straža* podnosi ondašnjem Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva zahtjev za izdavanje građevinske

dozvole za dio mosta na hrvatskoj strani te nadležnom upravnom tijelu (Oddelku za okolje in prostor u Šmarju pri Jelšah) za dio na slovenskoj strani. Za ukupno su 37 m mosta Slovincima potrebna 3 dana, a Hrvatima 2 mjeseca i 11 dana (71 dan), što je trideset puta više. I dalje se na slovenskoj tolerira odstupanje od 2 m i na slovenskoj je strani bilo uključeno 6 stranaka, dok ih je na hrvatskoj strani bilo 18. Osim toga za pravomoćnost u Sloveniji potrebno je 8 dana, a u Hrvatskoj 30. Nije zanemariva ni visina uprave pristojbe koja u Sloveniji iznosi 574,66 eura (4.309,95 kuna), a u Hrvatskoj 7.968 kuna, dakle gotovo dvostruko.

Tehnički je pregled za most preko Sultle dogovorom Slovenije i Hrvatske obavljen odvojeno za dio na svakoj strani, a potom je izrađen zapisnik i oba dokumenta tvore zajedničku dokumentaciju o tehničkom pregledu za jedinstvenu građevinu kao cjelinu. Uporabna se dozvola za građevinu izdaje nakon uspješno obavljenoga tehničkog pregleda kojim se ustanovljuje je li građevina izgrađena u skladu s građevinskom dozvolom, glavnim projektom i tehničkim propisima, a posebno u odnosu ispunjavanja bitnih zahtjeva za građevinu te lokacijskih uvjeta.

Priložena je i tablica međusobne usporedbe dviju susjednih država u dobivanju uporabne dozvole. Isohođenje dozvole u Sloveniji traje 22 dana, a u Hrvatskoj 4 mjeseca (120 dana) ili gotovo 5,5 puta duže. Slovenski tehnički pregled samo dan, a hrvatski puna 3, za pravomoćnost u Sloveniji treba 15 dana, a u Hrvatskoj dakako 30. Jedino je ovdje, kao što je već rečeno, pristojba nešto veća, pa u Sloveniji iznosi 230,43 eura (1.728,23 kune), a u Hrvatskoj 658,20 kuna.

Za uporabnu se dozvole u Sloveniji čeka 22 dana, a u Hrvatskoj 4 mjeseca, dok za pravomoćnost u Sloveniji treba 15, a u Hrvatskoj 30 dana



Krak mosta prema tvornici

Sve još dramatičnije izgleda kada se uzmu kumulativne brojke samo trajanje ishođenja za sve tri dozvole u Sloveniji treba 236 dana ili nešto manje od 8 mjeseci, a u Hrvatskoj 461 dan ili nešto više od 15 mjeseci, dakle gotovo dvostruko. Razlika je znatno veća kada se pribroji i vrijeme potrebno za pravomoćnost te trajanje tehničkog pregleda pa u Sloveniji za to treba ukupno 259 dana (nešto više od 8,5 mjeseci), a u Hrvatskoj 554 dana ili približno 18,5 mjeseci, dakle više od godinu i pol, znatno više nego što je potrebno da se most u cijelosti izgradi, dakle i na jednoj i na drugoj strani. Napominjemo da računica i nije najtočnija jer je za mjesec uzimano u prosjeku samo 30 dana, što je na godinu 5 do 6 dana jer nije poznato vrijeme u koje su se dozvole ishodile. To svakako još uvećava vrijeme one strane koje je mnogo duže, dakle hrvatske. Ovu malu raspravu zanimljivi-

vih podataka o mostu u Humu na Sutli valja zaključiti i cijenom taksi i pristojbi. U Sloveniji za sve tri dozvole cijena iznosi 6.038,18 kuna (805,09 eura), a u Hrvatskoj 10.126,20 kuna (1.350,16 eura), što i ne iznenađuje previše kada se zna da cijeli postupak traje dvostruko duže. Valja reći da je za euro uzeta vrijednost od 7,5 kuna.

Autori prikazanoga intrigantnog članka Mirna Amadori i prof. dr. sc. Rudolf Lončarić ne temelju jedne manje i relativno jednostavne građevine došli su do zaključka koji se i prije znao, da je u Sloveniji sve mnogo lakše i jednostavnije te dodaju kako bi se trebalo ubrzati usklađivanje propisa s onima u Europskoj Uniji kako bi se u Hrvatskoj što brže ishodile dozvole, pa time potaknula proizvodnja i rast gospodarstva. No čini se da se ovdje radi o mnogo složenijem problemu negoli ga predstavlja granica na rijeci Sutli. U proteklih nešto više od

dva desetljeća svaka je novoizabrana vlada mijenjala graditeljsko zakonodavstvo, zanimljivo da je rasprava uvijek bila iznimno kratka i da se nikad ili gotovo nikad nisu uvažavalo stajališta struke. Sa svakim su novim zakonom obećavana velika poboljšanja, a sve je zapravo ostalo isto. Vjerojatno treba konačno izraditi jedan zakon koji će se pripremati više godina i koji će na kraju biti u stanju preživjeti jedno izborno razdoblje. A što se trajanja izdavanja raznih dozvola tiče, valja svakako i bez ikakvog stida primijeniti rješenja koja su brza i jednostavna, pa zašto ne i slovenska.

Bilo bi zanimljivo doznati što švicarski vlasnici tvornice misle o gradnji i ishođenju dozvola za most preko rijeke koja se mjestimice može i preskočiti. Jesu li za njih to samo "folklorna" pitanja na koja su već oguglali ili se i dalje ne prestaju čuditi?