

5. geodetske instrumente i mjerne metode:  
 pročelnik prof. dr. Nikola Solarčić iz Zagreba
6. inženjerska mjerenja:  
 pročelnik, doc. dr. Zdravko Kapović iz Zagreba
7. katastar nekretnina i komasacije:  
 pročelnik, Branka Seissel dipl. inž. iz Zagreba  
 (za sada uvjetno) *Batovdug*
8. gradsko i regionalno planiranje:  
 pročelnik, Danijel Rukavina dipl. inž. iz Zagreba
9. vrednovanje zemljišta i gospodarenja:  
 pročelnik, Daroslav Šunjić dipl. inž. iz Zagreba

Obrazloženim preimenovanjem pročelnika stručnih sekcija i stalnih stručnih odbora dijelom se mijenja Odluka ranijeg Upravnog odbora HGD od 21. rujna 1993. O izmjenama donijet će odluku predsjednik HGD.

6. Dopredsjednik Stjepan Galić obrazložio je inicijative i obveze koje je preuzelo HGD u povodu proslave 900. godišnjice grada Zagreba. Glavni nositelj programa izložbe starih karata grada Zagreba su Uprava za geodetske poslove i Katastar Republike Hrvatske, Gradski zavod za katastar i geodetske poslove i Hrvatsko geodetsko društvo.

Izložba će nositi naslov: Zagreb na geodetskim kartama i planovima. Osobna zaduženja za organizaciju izložbe povjerena su: Krešimiru Čoliću, Pašku Lovriću, Branimiru Gojčeti i Stjepanu Galiću.

Radna grupa za organizaciju izložbe održava radne dogovore svakog tjedna. Novčana sredstva za organiziranje i provedbu izložbe osiguravaju Republika, grad Zagreb i geodetske organizacije kao donatori, te Ministarstvo za prosvjetu i kulturu.

U sklopu rasprave, tajnik Marijan Božićnik obrazložio je da i Ivanić Grad, u sklopu svoje 900-godišnje proslave postojanja (istodobno vezane uz 900. godišnjicu proslave grada Zagreba), organizira povijesno-kulturne manifestacije i izdavanje Zbornika. U Zborniku će dati svoj prilog Marijan Božićnik pod naslovom: Kloštar Ivanić — koordinatno ishodište prve katastarske izmjere istočne sjeverne i gorske Hrvatske te sjevernoga hrvatskog Primorja.

7. Akademik Krešimir Čolić posebno se zahvalio članovima bivšeg Upravnog odbora HGD, Franji Amrošu, Mirku Aliloviću Eduardu Putaru, Stjepanu Galiću, Stjepanu Bučaru, Zarku Komadini, Franji Pavlekoviću, Branislavu Gojčeti i Borisu Spirancu na jednogodišnjoj suradnji u sklopu HGD. U čast oproštaja i znak pažnje priređen je poseban domjenak kojemu su prisustvovali svi članovi bivšeg Upravnog odbora kao i predsjednici županijskih geodetskih udruga i drugi djelatnici HGD.

*Marijan Božićnik*

## GEODETI U IZGRADNJI PROMETNE INFRASTRUKTURE

Oblik hrvatske države je svojstven, s tri glavna obilježja: proteže se od zapada na istok u duljini oko 330 km, od sjevera na jugoistok u duljini oko 595 km i ima uski dio koji spaja ta dva pravca u širini oko 52 km, računajući od Velike Kladuše u Bosni i Hercegovini do Vinice u Sloveniji. Takav oblik dosta je neprikladan za izgradnju prometnica koje bi povezivale sve dijelove države optimalnim rješenjima, jer uz nabrojene pravce izgradnju diktira i masiv Velebita koji dijeli kontinentalnu od primorske Hrvatske i gdje se na relativno kratkim relacijama nailazi na snijeg-sunce, prohodno — neprohodno i sl. Znajući kakvo smo rukovodstvo imali u Hrvatskoj prije 1990. godine i koji su se sve interesi prelimali na ovim prostorima, donekle se mogu opravdati učinjene pogreške uz velike financijske i strateške promašaje. Naime, Hrvatska se jedina držala dogovora o gradnji autoceste zvučnog imena »Autoput bratstva i jedinstva«, iako je s ekonomskog motrišta njoj najmanje trebala, jer u istom smjeru ima dvotračnu električnicu željezničku prugu s praktički neiscrpnim mogućnostima prijevoza tereta, i putnika. Srbi su svoj autoput okrenuli prema Novom Sadu i Mađarskoj, slijedeći zamisao Velike Srbije. Slovenci su tek prije dvije godine počeli graditi



autocestu od Ljubljane prema Bregani i prema dinamici izgradnje stječe se dojam da im se ne žuri i da će forsirati izgradnju autoputa dijagonalno po Sloveniji, tj. od Italije do Madžarske. Jedino je Hrvatska svaki dinar ulagala u tu autocestu, iako će od nje imati koristi uglavnom oni koji će samo »protutnjiti« u smjeru Europe ili putujući iz Europe na istok. Istina je da je svaka suvremena prometnica dobro došla i da ih treba graditi što više, ali samo ako su ekonomski i strateški opravdane. Da se umjesto prema istoku autocesta gradila prema Jadranu, mnoge bi stvari danas drukčije izgledale. Vjerojatno će oni koji su 1971. godine planiranu autocestu prema Splitu nazvali nacionalističkim putom i koji su veliku sumu novca prikupljenoga dobrovoljnim prilogom potrošili i do danas je nisu opravdali, jednostavno reći da je tako moralo biti. Možda i jest, ali nije trebalo napraviti drugi promašaj, tzv. Jadransku magistralu koja povezuje cijelu hrvatsku obalu. Ona je građena u šezdesetim godinama, pridržavajući se tehničkih uzanci kojih se držao major Knežević u prošlom stoljeću gradeći ceste prema moru, tzv. Karolinu, Lujzijanu i Jozefinu. Odlika takve gradnje je da se trasa strogo pridržava konfiguracije terena zaobilazeći svaku veću stijenu ili brijeg, da su polumjeri kružnih lukova bili jako maleni, da ima poteza s kontranagibom ili bez potrebnog nagiba, a najveći je promašaj što se »ulazilo u svako naselje i svaki grad. Stoga je danas nemoguća prometna »zavrzlama« u Crikvenici, Senju, Omišu i drugim turističkim mjestima, te je hitno potrebno raditi zaobilaznice, kao što je to učinjeno u Rijeci i Trogiru.

Geodetska struka nije se javljala, a vjerojatno nije tu niti mogla imati odlučujući glas, iako su naši tehnički normativi isti kao i u ostalom dijelu Europe. Jedina polemika geodetskih stručnjaka bila je na jednom susretu geodeta gdje se neformalno razgovaralo o tomu treba li nam ona famozna tzv. nizinska pruga Zagreb—Rijeka koju je uporno forsirao Građevinski institut iz Zagreba. Moram reći da bi za taj utopijski pravac bolje odgovarao naziv podzemna željeznica, jer bi približno 60% pruge bilo u tunelu. Srećom, stručnjaci su »progledali« i uvidjeli da bi to do sada bio najveći promašaj u izgradnji prometnica u Hrvatskoj i sada se ne čuju nikakve rasprave.

Kako bi sve prometnice od kontinentalne Hrvatske prema Jadranu morale ići kroz Hrvatsku, to znači da sve moraju proći kroz najuži dio Hrvatske. To je za geodetsku struku izazov i treba se postaviti tako da ne budemo pri izgradnji prometnica samo najamni radnici građevinskih tvrtki već da se i naš glas čuje. Sada, kada imamo Hrvatsko društvo geodeta koje uspješno vodi akademik Čolić, i kada dosadašnji rad pokazuje da društvo nije utemeljeno samo formalnosti radi, te da u društvu postoji stručni odbor za geodetska inženjerska mjerenja, kojem je na čelu dr. Kapović, neke stvari u izgradnji prometnica ne bi se smjele rješavati bez geodetskih stručnjaka. Danas, kad se u Hrvatskoj još uvijek zbog poluradnog stanja ne može normalno planirati i graditi, treba ipak ovim problemima prići s najvećom odgovornošću, jer je savaka generacija dužna da analizira postojeće promašaje te da iskoristi u međuvremenu otkrivene inovacije i sve to primijeni za oblikovanje sutrašnjice. Kako svi želimo bolju sutrašnjicu, prvo radi nas samih a onda radi onih koji će doći iza nas i vrednovati naš rad sa svog stajališta, moramo raditi tako da nas se sjećaju po stručnom i odgovornom poimanju rada. Potomcima treba ostaviti čist okoliš, bolju kvalitetu života, svrhovito izgrađenu infrastrukturu, a osobito prometnu, koja se od svih infrastruktura u povijesti, a i danas, najrjeđe mijenja i zastarjeva.

*Stjepan Bučar*

### 39-GODIŠNJI SKUP KoREMA Zagreb, 25.—27. 4. 1994.

Četvrtu godinu za redom održan je na Elektrotehničkom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu godišnji skup KoREMA koji je organizirala KoREMA, Hrvatsko društvo za komunikacije, računalstvo, elektroniku, mjerenja i automatiku. KoREMA je međustrukovno društvo koje ima osnovnu zadaću da unapređuje znanost i struku, te potiče stvaralaštvo. KoREMA je član Međunarodne konfederacije za mjerenja IMEKO i Međunarodne federacije za automatsko upravljanje IFAC.