

Ing. Stjepan Diklić — Zagreb

## Uređenje posjeda presječenih izgradnjom autoputa Beograd - Zagreb

*Povodom članka Ing. Zdenka Tomašegovića «Nove tranzitne ceste i regulacija okolnih čestica» koji je štampan u našem prošlom broju, zamolili smo Ing. Stjepana Diklića, da nam napiše kratak prikaz radova na auto-putu Beograd—Zagreb, kako bi upoznali drugove o praktičnim rezultatima kod ovih radova.*

Uredništvo

### I.

Uređenje posjeda u vezi s ekspropriacijom zemljišta za autoput, je svakako jedan od prvih radova ove vrsti i ovakovog opsega kod nas. Kod tih radova pojavili su se mnogi problemi, čije je pravilno rješenje trebalo zadovoljiti potrebe autoputa i okolnih interesenata.

Prvenstveno je trebalo osigurati zemljište za sam autoput kao i za materijalne grabe, te pozajmišta materijala podalje od autoputa. To osiguranje provadalo se i provada se putem ekspropriacije.

Već od početka gradnje autoputa pomišljalo se iz više razloga na uređenje posjeda koji su, presječeni, ostali s obje strane autoputa bez pristupnih puteva. Nastojalo se izbjeći suvišno otkupljivanje malih preostalnih čestica, koje autoputu nisu potrebne, a bivši posjednik ih ne može ekonomično obrađivati.

Po zakonu o ekspropriaciji od godine 1947. otšteta se može dati i u zemlji. Agrarne vlasti stavile su na raspolaganje iz agrarnog fonda zemlju, koja se može dati u naknadu oštećenima. To davanje otštete u zemlji može se provesti povoljno samo u vezi s uređenjem posjeda. Kod provedbe same ekspropriacije i davanja otštete u zemlji bez uređenja posjeda dogodilo bi se da pojedinac za jednu svoju presječenu česticu dobije tri nove. Po jednu sa svake strane autoputa, i jednu na agrarnom zemljištu.

Provede li se uređenje posjeda postoji mogućnost da se sve tri čestice zamjene jednim komadom s jedne strane autoputa ili na agrarnom zemljištu, a osim toga izbjegava se plaćanje u novcu.

Prelaz preko autoputa bit će omogućen i dozvoljen samo na određenim mjestima, za sada u niveleti. Kad se isključi mješoviti saobraćaj te bude to čisti autoput bilo bi teško obrađivati presječeni posjed. Dolazilo bi do prelaženja vozila preko autoputa a u vezi s tim i do saobraćajnih nesreća, oštećenja grabâ, pokosa i samog autoputa te donašanja blata na autoput. Blato pak na autoputu kod brze vožnje je opasno zbog kližanja i zanašanja vozila.

Autoputom su presječeni postojeći poljski putovi i time je poremećen dosadašnji saobraćaj. Radi napred navedenih razloga ne mogu se dozvoliti česti prelazi preko autoputa. Međutim prelaz preko autoputa kolima bit će vrlo lagan, jer će pokos nasipa biti blag i u krivini. Grabâ u dosadašnjem smislu ne će biti iz estetskih razloga, a drugih zapreka kao kod željeznica i nema. Ova prelaženja mogu se onemogućiti jedino otvaranjem novih povoljnih poljskih puteva sa određenim prelazima preko autoputa.

Ovo su sve razlozi koji u interesu autoputa diktiraju uređenje posjedovnog stanja nakon izgradnje autoputa. Naravno da i pojedinci imaju svojih naročitih interesa obzirom na racionalno obrađivanje zemlje.

Autoput prolazi kroz komasirane i nekomasirane općine. U nekoliko općina prilikom komasacije vodilo se računa o budućoj trasi autoputa. Prema prijašnjem zastarjelom projektu ostavljen je poljski put po budućoj trasi. Prilikom novog trasiranja nije se moglo voditi računa o staroj trasi zbog novo nastalih momenata i okolnosti, a naročito zbog novih metoda, shvaćanja i principa vođenja i građenja autoputeva.

U komasiranim općinama bitno je da se posjedniku prebaci posjed na jednu stranu autoputa i da mu se otvori put do prelaza preko autoputa. U ovim općinama može se radikalno urediti posjed.

U nekomasiranim općinama se radi po istim principima, ali nije bitno da se sav posjed arondira s jedne strane autoputa. Glavno je da ima što manje čestica i da su povoljne za obrađivanje. Razumljivo je da se mora riješiti i pitanje pristupa do tih čestica. I nakon uređenja posjeda pojedinog posjednika uz autoput, on će ipak imati svoj preostali posjed u više komada po cijeloj općini. Komasaacija pak cijelih općina najedamput, ako ju ne traže interesenti, nema prave veze s uređenjem posjeda uzduž autoputa.

Uređenje posjeda uzduž autoputa provada i financira Uprava za izgradnju autoputa. Razumljivo je da će ovakovo uređenje voditi računa o interesima autoputa, a od sekundarnog je značenja interes poljoprivrednika. No ipak se ne radi jednostrano. Stoji se na stanovištu, urediti sve ono što je autoput poremetio, a tek male radove i poboljšanja, da se provedu na teret autoputa. Posjednici se mogu priključiti postupku ako žele veće radove na komasaciji. Taj se slučaj još do sada nije pojavio, a ipak je uspjele prilično poboljšati stanje, kako će se na primjeru vidjeti.

Radovi su započeti ekspropriacijom, a zatim s uređenjem posjeda. U tu svrhu postoje Kotarske ekspropriacione komisije i Kotarske komasacione komisije te Komisija za uređenje posjeda uzduž autoputa pri Ministarstvu poljoprivrede u Zagrebu. Postupak se međutim ne može razdvajati. Nemoguće je provesti uređenje posjeda odvojeno od ekspropriacije, a isto je tako nemoguće provesti ekspropriaciju, a da se time ne bi otežalo naknadno uređenje posjeda.

Uzduž autoputa ne će biti gradilišta. Ne će biti naime direktnih pristupa od kuća na autoput. Koliki će biti zaštitni rajon nije još određeno. Ne može uzduž autoputa biti niti paralelnih poljskih putova. Ne može ih biti zato, jer je to zaštitni rajon. Kola bi dizala prašinu koja bi smetala saobraćaju na autoputu. Ti bi se putevi pretvarali u prometne puteve zbog kratkoće veze.

Kod radova na terenu komisije koje vrše ekspropriaciju i arondaciju pridržavaju se, koliko je moguće, ovih pravila:

1. Zadovoljiti potrebe autoputa i posjednika.
2. Omogućiti na svaku parcelu slobodan pristup, kako je i do sada imala.
3. Nastojati da pojedinac dobije svoj posjed u jednom komadu sa jedne strane autoputa.

Kod trasiranja se je nastojalo izbjeći zemljišta koja služe u naročite svrhe, kao što su groblja, vojničke streljane i t. d. ali uglavnom posjed se mora urediti prema izgrađenoj komunikaciji, jer za to postoji mogućnost. Izgradnja važnih komunikacija ne može voditi previše računa o cijepanju posjeda. Ovo bi se uređenje posjeda najbolje i najpravičnije izvelo nakon same izgradnje autoputa. Onda bi imali jasnu sliku o oduzetom zemljištu. Ekspropriirati i uređivati posjed po projektu je prilično teško, jer će prilikom izvedbe doći do manjih promjena koje imaju priličan upliv na već arondirano zemljište. Tako se može u detaljima mijenjati sam projekt kao na pr. da se snize ili povise nasipi. Mogu se naknadno iskopati jarci koji nisu bili predviđeni, umetnuti prelazne krevine, regulirati postojeći potoci prema već izgrađenim propustima i mostovima, rektificirati pristupni putevi i t. d. Svi ovi detalji nisu uvijek predviđeni u projektu, a u koliko su predviđeni često se mijenjaju, pa dolazi do naknadnih ekspropriacija, a to upliviše i na uređenje posjeda.

Otštetu je potrebno odmah platiti. Zato se mora odmah početi sa postupkom oko ekspropriacije, a prema tome i s uređenjem posjeda, jer je nemoguće dati otštetu prije uređenja posjeda.

## II.

Primjera radi iznijet ćemo uređenje posjeda uzduž autoputa u kat. opć. Resnik, koja je susjedna k. o. grad Zagreb i to na istok, a njoj na istok nalazi se k. o. Sesvete.

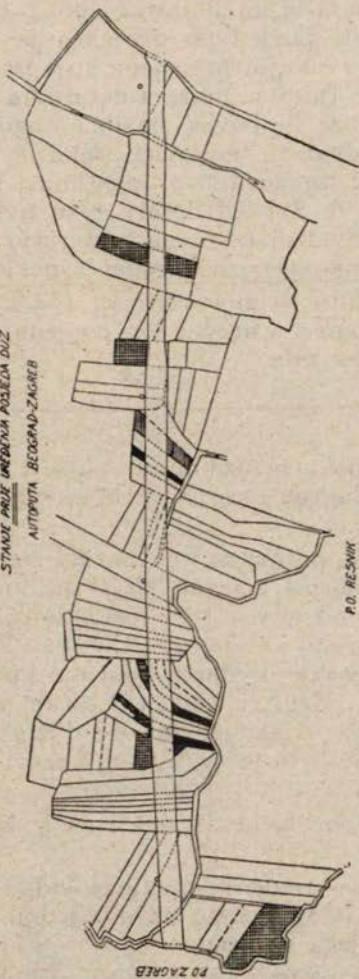
Na priloženim slikama vidi se da je autoputom zauzeta širina zemljišta u prosjeku oko 30 metara. Unutar te širine izgradit će se autoput i grabe te je još predviđeno sa svake strane od graba 1—2 met. zemljišta. Prelazi, koji će biti izgrađeni i dozvoljeni preko autoputa, crtkani su kroz autoput u slikama, koje prikazuju stanje poslije uređenja posjeda. Potoci su označeni strelicom u smjeru toka vode. Kružići označuju točke poligonog vlaka vezanog na triangulaciju. Taj vlak je služio za izmjeru stvarnog posjedovnog stanja i osi autoputa, koja je bila u naravi iskolčena.

Podaci o širini pojasa kojeg je potrebno izvlastiti uzeti su iz izrađenih poprečnih profila.

Iz slika koje prikazuju stanje poslije uređenja posjeda vidno je, da se svaki posjed nalazi sa jedne strane ceste, naime da niti jednu česticu nastalu uređenjem posjeda ne presijeca autoput.

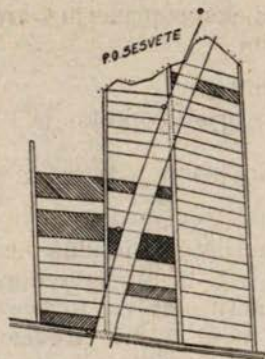
Sve su čestice nakon uređenja posjeda okomite na autoput u koliko nisu zadržale svoj prvobitni položaj, okomit na postojeći poljski put.

STANJE PRIJE UREĐENJA POKRETA DULJ  
AUTOPUTA BEOGRAD-ZAGREB



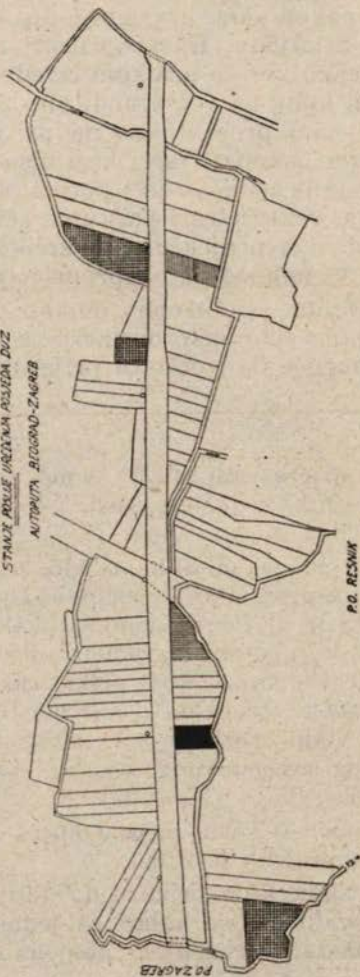
P.O. BEOGRAD

STANJE PRIJE UREĐENJA POKRETA DULJ  
AUTOPUTA BEOGRAD-ZAGREB



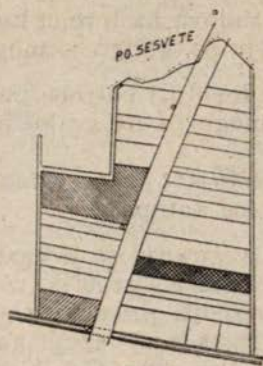
P.O. ZAGREB

STANJE PRIJE UREĐENJA POKRETA DULJ  
AUTOPUTA BEOGRAD-ZAGREB



P.O. BEOGRAD

STANJE PRIJE UREĐENJA POKRETA DULJ  
AUTOPUTA BEOGRAD-ZAGREB



P.O. ZAGREB

Radi bolje ilustracije promotrit ćemo nekoliko posjeda označenih istim oznakama na slikama koje prikazuju stanje prije i poslije uređenja posjeda.

Dio uz k. o. Zagreb. Posjed označen vertikalnim i horizontalnim crtama presječen je na dva mjesta, tangiran na jednom mjestu, a jedan je komad povučen u komasaciju radi ispravke međe. Da nije provedeno uređenje posjeda ovaj bi posjed ostao u 7 komada t. j. 6 komada označenih na slici koja prikazuje stanje prije uređenja posjeda a jedan komad na agrarnom zemljištu, kao ošteta za oduzete dijelove. Uređenjem, posjed je arondiran u tri komada, kako se vidi iz slike koja prikazuje stanje poslije uređenja posjeda.

Slično je sa posjedom obojenim crnom bojom. Presječene su dvije čestice. Nakon izgradnje autoputa od te dvije čestice postalo bi pet. Četiri uz autoput, a jedna na agrarnom zemljištu kao ošteta za oduzete površine. Uređenjem posjeda uspjelo je površinu i vrijednost tih 5 čestica sjediniti na jednom mjestu, kako se to lijepo vidi iz slike koja prikazuje stanje poslije uređenja posjeda.

Jednako su tako prikazani posjedi označeni vertikalnim ili horizontalnim crtama.

Dio uz k. o. Sesvete. Posjed označen kosim crtama od lijevog doljnog u desni gornji ugao imao je prije gradnje autoputa, 4 komada. Nakon izgradnje imao bi 7 komada. Uređenjem posjeda uspjelo je arondirati taj posjed u jednom komadu, kako se vidi na slici koja prikazuje stanje nakon uređenja posjeda.

Dužina autoputa kroz k. o. Resnik je 5 km. U ekspropriaciju su povučene 202 parcele sa površinom od 160 jutara. Od te površine je oduzeto za autoput 26 jutara.

Prilikom uređenja posjeda uvučene su u komasaciju još 62 čestice sa površinom od 67 jutara, tako da je bilo u komasaciji po jednom kilometru  $227 : 5 = 45$  jutara. Ovih 227 jutara posjeduje 162 učesnika.

Za uređenje posjeda vršena je posebna procjena. Od 227 jutara bilo je u I. klasi 14, u II. klasi 12, III. klasi 192, IV. klasi 8,5 i u V. klasi 0,5 jutara. Omjer vrijednosti po klasama bio je  $1,25 : 1,00 : 0,66 : 0,50 : 0,33$ .

Agrarno zemljište, stavljeno na raspolaganje za oštetu u površini od 24 jutara, bilo je procjenjeno ovako: 6,5 j. u II. klasi, 10,5 j. u III. klasi i 7 j. u IV. klasi.

Odlučeno je da najmanja čestica bude 400 čhv. Zbog toga su oni interesenti kojima se malo oduzelo dobili oštetu u novcu.

Tako se je moralo postupiti i zato što je bilo stavljeno na raspolaganje 24 jutara agrarnog zemljišta nižih klasa, a za autoput je oduzeto 26 jutara I. i II. klase. Od 26 jutara interesenti su primili oštetu u novcu za 5 jutara, a za 21 jutro u zemlji.

Javno dobro je prije komasacije imalo površinu 20,5 jutara a nakon komasacije 21,5 jutro. Znači da se površina javnog dobra povećala za 1 jutro. 26 jutara površine potrebne autoputu upisat će se na F. N. R. J., a za potrebe autoputa Beograd—Zagreb.

Poboljšanje posjedovnih odnosa vidjet će se donekle iz slijedeće tablice:

| Prije uređenja posjeda |             | Stanje poslije uređenja posjeda |    |   |   |   |   |   |   |   |  |     |               |
|------------------------|-------------|---------------------------------|----|---|---|---|---|---|---|---|--|-----|---------------|
| Broj učesnika          | Broj komada | Broj komada                     |    |   |   |   |   |   |   |   |  |     |               |
|                        |             | 1                               | 2  | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |  |     |               |
| 50                     | 1           | 50                              |    |   |   |   |   |   |   |   |  |     | Broj učesnika |
| 24                     | 2           | 10                              | 14 |   |   |   |   |   |   |   |  |     |               |
| 53                     | 3           | 39                              | 14 |   |   |   |   |   |   |   |  |     |               |
| 19                     | 4           | 5                               | 9  | 5 |   |   |   |   |   |   |  |     |               |
| 3                      | 5           | 2                               |    | 1 |   |   |   |   |   |   |  |     |               |
| 5                      | 6           |                                 |    | 2 | 2 | 1 |   |   |   |   |  |     |               |
| 3                      | 7           | 1                               |    |   |   | 1 | 1 |   |   |   |  |     |               |
| 1                      | 8           |                                 |    |   |   |   | 1 |   |   |   |  |     |               |
| 2                      | 9           |                                 |    |   |   |   |   |   |   | 2 |  |     |               |
| 1                      | 10          |                                 |    |   |   |   |   |   |   |   |  | 1   |               |
| 1                      | 11          |                                 |    |   |   |   |   |   | 1 |   |  |     |               |
| 162                    |             | 107                             | 37 | 8 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 |  | 162 |               |

Iz ove skrižaljke možemo pročitati neke podatke. Prije komasacije imalo je 50 učesnika, od ukupnih 162, svoj posjed u jednom komadu. Poslije komasacije ima 107 učesnika, od ukupnih 162, svoj posjed u jednom komadu.

Nadalje možemo pročitati da su prije uređenja posjeda 53 učesnika imali svoj posjed u 3 komada. Poslije uređenja posjeda 39 od njih imade svoj posjed u jednom komadu, a 14 u dva komada. Možemo nadalje pročitati da su prije uređenja posjeda dvojica učesnika imala svoj posjed u 9 komada, jedan u 10 komada i jedan u 11 komada. Poslije pak uređenja posjeda vidimo da niti jedan učesnik nema svoj posjed u 10 ili 11 komada, dok u 9 komada ima jedan posjednik.

Ovdje je govor o posjedu, koji je povučen u komasaciju, a ne može se misliti na cijeli posjed pojedinog učesnika.

Za provedbu uređenja posjeda poslužila je izmjera i operat načinjen za ekspropriaciju. Popunjen je s naknadnim podacima prikupljenim prilikom obilaska zemljišta. Tada se je ujedno obavila procjena i saslušanje želja prisutnih posjednika. Već se je tom prilikom dobila prilično jasna slika i mnogi su problemi bili riješeni.

U uredu je načinjen kombinatorij te je tako zapravo završenim operatom provadana dodjelbena rasprava. Ona je trajala par dana na licu mjesta i tekla je glatko. Ozbiljnih prigovora zapravo i nije bilo. Neke su dodjele izmjenjene na samoj raspravi, a neki žalitelji su odustali, jer su im žalbe bile više manje formalne naravi kao na pr. zbog dodjele agrara, a nisu agrarni interesenti ili zbog nedavanja odštete u novcu.

Za sam rad upotrebljene su tri tiskanice. Prvo iskaz zemljišta uvezan u jednu knjigu u kojoj su bili po rednom broju svi učesnici. Na pojedinoj stranici je bilo i više učesnika. Druga tiskanica je svotnik, a treća isprava za gruntovnu provedbu. Dakle posao je pojednostavnjen koliko se je to ikako moglo.

Posjednici su stupili u novi posjed nakon iskolčenja istog, a operat će se završiti tokom zimskih mjeseci.

---

**Другови, преко ваших геодетских секција  
ДИТ-а и редакционих одбора листа тражите  
да се сарадњом и редовитом претплатом  
омогући издизање листа и његоро редовито  
излажење.**

---