

# CESTE I MOSTOV

Vol. 29

Zagreb, 1983.

Broj 6-7





Prikaz referata po društvima za ceste

Društvo za ceste	Broj referata
SR Bosna i Hercegovina	11
SR Crna Gora	2
SR Hrvatska	78
SR Makedonija	7
SR Slovenija	16
SR Srbija	43
SAP Vojvodina	3
Sekcija za aerodrome	9
<b>Ukupno</b>	<b>169</b>

Može se primijetiti da je broj referata, po pojedinim društvima dosta nejednake. Vjerujemo da bi na području društva koja su pripremila relativno manji broj referata bilo još zanimljivih tema za referiranje.

Također se vidi da je broj objavljenih referata općenito dosta velik.

Na nekoliko posljednjih kongresa SDPJ objavljen je ovaj broj referata:

VIII kongres — Mostar, 1969	37 referata
VIII kongres — Skopje, 1972	53 referata
IX kongres — Portorož, 1975	49 referata
X kongres — Arandelovac, 1978	113 referata

Primjetna je tendencija povećanja broja referata, što je osobito došlo do izražaja na XI i XII kongresu.

Kada je riječ o autorima, zamijećeno je da znatan broj referata (52) ima dva ili više autora (jedan referat od pet autora, dva referata od četiri autora, četrnaest referata od tri autora i trideset pet referata od dva autora). Dosta veliki broj referata od dva ili više autora svjedoči da u rješavanju pojedinih stručnih ili znanstvenih problema sve više prevladava ekipni način rada, što se u svakom slučaju može podržavati. Timski način rada kod rješavanja problema ili projekata danas je, naime, vrlo poželjan a u nekim slučajevima i jedino moguć. U odnosu na prošle kongrese ovdje je u tom smislu zapažen jasan napredak.

Kvalifikacije autora referata bile su različite — od stručnih radnika srednje spreme do znanstvenih radnika najvišeg ranga. Veliki je bio udio autora sa znanstvenim i nastavnim statusom (59 od 238 ili oko 25%). Ovo svjedoči o znatnom angažiranju znanstvenih kadrova na pitanjima vezanim za problematiku razmatranu na kongresima SDPJ.

Još je, možda, zanimljivo razmotriti vrstu organizacija u kojima rade i djeluju autori. Pregled je dan u tabeli 2.

Tabela 2.

Postoci referata prema organizacijama u kojima su zaposleni autori

Vrsta organizacije	Udio referata (%)
Fakulteti	42,2
SIZ-ovi	17,1
Instituti	13,6
Projektne organizacije	9,4
RO za ceste i građevinske radne organizacije	7,7
Ostali	10,0

Vidljivo je da je najviše autora zaposleno na fakultetima, u SIZ-ovima za ceste i u institutima.

Približno ovakva struktura zastupljena je i inače, na kongresima SDPJ, pa se i ovom prilikom može konstatirati, recimo, da relativno malo referata objavljaju autori iz općerativne.

Konačno, nešto i o kvaliteti i broju referata. Na to su se na određeni način osvrnuli i izvjestitelji i diskutanti na kongresu. Nema sumnje da smo imali veći broj vrlo kvalitetnih referata koji prikazuju značajna nova dostignuća iz pojedinih oblasti razmatranih na kongresu. Neki referati ograničeni su, međutim, na prikaze pojedinih problema rješavanja i smanje na standardni način.

Ukupni broj objavljenih referata (168) dosta je velik, najveći na našim kongresima do sada. Možda bi bilo zanimljivo upitati se koji su razlozi dobrog odziva autora za Bismatne referate?

U prvom bismo redu rekli da je bilo dosta tema, odnosno materijala za obradu. Iako je otprilike godinu dana prije kongresa došlo do velikog smanjenja investicija u infrastrukturu, prije toga smo imali vrlo intenzivnu izgradnju prometnih objekata praeenu svim društvim potrebim aktivnostima, kao što su planiranje, projektiranje, istražni rad, znanstvena istraživanja i dr.

Dalje, bilo je i dosta vremena, jer su pripreme za kongres počele dvije godine prije njegovog održavanja.

I, konačno, općenito se sve više piše. Dok su za neke od prošlih kongresa pojedini stručnjaci direktno nagovarani da napišu nešto za kongres i jedva se prikupilo pedesetak referata, sada je interes (a i broj autora koji znaju napisati referat) znatno veći. Tendencija pojave velikog broja referata na kongresima općenito je prisutna kod nas (a ista je situacija i u svijetu). Tako se zbornik radova XVII kongresa JUDIMK-a (Sarajevo, 1982) sastojao od četiri knjige sa 143 referata, a publikacija VII kongresa SDKJ (Saveza društava konstruktora), održanog ove godine u Cavtatu, imala je pet knjiga sa 190 referata.

XI kongres SDPJ slijedi ove tendencije.

Broj prisiljnih referata i njihova struktura izazvali su kod Uredničkog odbora dilemu da li objasniti svu referate s pozitivnom rezencijom ili načiniti određenu selekciju.

Tu se javilo pitanje kriterija po kojima bi se to eventualno provelo, a koji nisu razjašnjeni. Naime, sadržaj i oblik publikacije radova usko su vezani za organizaciju i način održavanja kongresa.

XI kongres SDPJ organiziran je po istom konceptu kao i svi dosadašnji. Cilj ovih kongresa nije samo unapređenje struke, nego i druženje svih ljudi koji se bave problematikom cesta i srodnih prometnih objekata. U takvim je okolnostima mnogim sudionicima vjerojatno interesantnije pročitati npr. prikaz nekog gradilišta i njegove problematike nego uski znanstveni rad i sl.

Pored toga ne treba smetnuti s uma da je područje interesa kongresa SDPJ vrlo široko. U području »Aktualne problematike planiranja, projektiranja, gradnja i održavanja cesta i aerodroma« imali smo tako npr. 13 tema od kojih je 10 imalo prosječno po oko 12 referata, što nije mnogo, jer bi se za svaku od tih tema moglo organizirati posebno savjetovanje.

Tako je prevagnula odluka da se objave svi referati prihvaćeni od društava za puteve.

Smatramo da je publikacijom ovog kongresa dobiven dragocjeni dokumentacijski materijal, koji će imati veliko značenje za daljnju jugoslavensku praksu.

Međutim, s obzirom na dostignuti razvoj struka i širinu područja kojima se bavi naš kongres, smatramo (a takvih je rasprava bilo i na kongresu) da je došlo vrijeme da se razmisli o promjenama u organizaciji i načinu održavanja budućih kongresa, što bi imalo odraza i na koncipiranje slijedeće publikacije.

Prof. dr BRANIMIR BABIĆ, dipl. inž.



## UVOD

Planiranje cesta, kao osnovni instrument politike razvoja i održavanja ove grane privredne infrastrukture, potrebno je podvrći kritičkoj analizi kroz slijedeće polazne osnove:

1. Sustav planiranja cesta kao segment ukupnoga društvenog planiranja,
2. Organizacija planiranja cesta u okviru organizacijskih oblika upravljanja cestama,
3. Pretpostavke i osnovni principi planiranja izgradnje i održavanja cesta,
4. Metodološki pristup, vrste planova i praćenje izvršenja plana razvoja i održavanja cesta.

Specifičnost našega samoupravnoga društvenog organiziranja zahtijeva vrlo precizno definiranje određenog sustava, njegovih organizacijskih oblika i metodološkog pristupa. Nejasnoće, otvorene dileme i nestručan pristup u definiranju sustava planiranja cesta učinili su ga vrlo kompliciranim i krajnje neefikasnim.

Poštivajući složenost odnosa, koje nameće naš samoupravni sustav, nije moguće a da se već na početku ne ukaže na gotovo panično »robovanje« formalnim organizacijskim formama, shemama, proceduri i nerealnim rokovima, a da se u isto vrijeme ne udovoljava osnovnim principima planiranja cesta. Ovakvo stanje i »logika« ograničavaju prostor samoupravnog odlučivanja u ovoj vrlo važnoj sferi privredne djelatnosti.

Organizacijski oblici upravljanja cestama, a samim time i planiranje, moraju biti usklađeni prvenstveno s prirodom i sustavom cesta, koje smo, s obzirom na funkciju, podijelili na lokalne, regionalne i magistralne. Ako je neka cesta lokalnog značenja, interes za njezin razvoj i održavanje izražava se prvenstveno na tom lokalnom području, pa je u tom smislu i sustav upravljanja i sustav planiranja potrebno svesti na razinu toga lokalnog područja. Analogno tome, za sustav regionalnih cesta, potrebno je odluku o razvoju i održavanju svesti na razinu regije, a za magistralne ceste na razinu republike. (Iznimno, s obzirom na općejugoslavensku i širu međunarodno značenje magistralne ceste br. 1 »Bratstvo-jedinstvo«, potrebno bi bilo izditi sustav odlučivanja o njenu razvoju i održavanju na razinu Jugoslavije.)

Ovakav pristup zahtijevao bi sigurno korjenit zaokret u važećoj kategorizaciji cesta. Sigurno je jedno — sve formalno proglašene magistralne ceste u Jugoslaviji nemaju u isto vrijeme i magistralno značenje, i isto tako, sve proglašene regionalne ceste nemaju regionalno značenje. Ovo je vrlo značajno pitanje za pravilno funkcioniranje sustava upravljanja, financiranja i planiranja cesta.

Dok se formalno-pravna strana planiranja cesta, gotovo kod svake izmjene zakonika i ostale regulative, razmatrala, mijenjala i komplicirala, suštinska strana, koja je trebala staviti u prvi plan kvalitativu i esikasnost planiranja cesta, gotovo da nije ni zamjećivana. Suvremene metode matematičkih modela, cost-benefit analize, mrežnog planiranja i ostale, naišle su u našoj praksi planiranja cestovne infrastrukture na vrlo skromnu primjenu.

## 1. SUSTAV PLANIRANJA CESTA KAO SEGMENT UKUPNOGA DRUŠTVENOG PLANIRANJA

Definirajući ceste kao javno dobro u općoj upotrebi, a djelatnost na njima od posebnog društvenog interesa,

## Sustav, organizacija i metodološki pristup planiranju cesta - iskustva i prijedlozi

Željko VIVODA, dipl. ek.

SIZ za ceste Hrvatske, Zagreb

prihvaćeno: 7. VII 1983.

pregledni rad

UDK 625.711.001 : 001.8 : 338.94

IRRD 10