



IZDAVANJE GRAĐEVNIH DOZVOLA U 2005.

U Hrvatskoj je u listopadu ove godine izdano 1.337 građevnih dozvola, što je 31,7 posto više nego isti mjesec prošle godine, kazuju podaci Državnog zavoda za statistiku.

Od ukupnog broja izdanih građevnih dozvola u listopadu 2005. godine, za zgrade je izdano njih 88 posto ili 1.177, a za ostale građevine 12 posto ili 160. Prema vrsti gradnje, 77,2 posto ili 1.032 dozvola izdano je za novogradnju, dok ih je za rekonstrukcije izdano 22,8 posto ili 305.

Od siječnja do listopada 2005. u Hrvatskoj je ukupno izdano 11.133 građevnih dozvola od čega 9.906 za zgrade, a 1.227 za ostale građevine odnosno, prema vrsti gradnje, 8.737 dozvola izdano je za novogradnju, a 2.396 za rekonstrukcije.

Prema podacima Gradskog zavoda za prostorno uređenje, u Zagrebu je od siječnja do rujna ove godine izdano 1.011 građevnih dozvola, od kojih se 84,2 posto ili 852 odnosi na novogradnju, a 15,8 posto ili 159 na obnove.

Dozvolama je predviđena gradnja 4.290 stanova ukupne površine 341.703 četvornih metara. Predviđena je vrijednost radova oko 3,2 milijarde kuna, od čega se 2,64 milijarde kuna odnosi na zgrade, a 558,79 milijuna kuna na ostale građevine.



U 2004. IZDANO 2.589 UPORABNIH DOZVOLA

Tijekom 2004. u Hrvatskoj je izdano 2.589 uporabnih dozvola, što je 4,8 posto manje nego 2003. kada je izdano 2.719 uporabnih dozvola, objavio je Državni zavod za statistiku.

Od ukupno izdanih 2.589 uporabnih dozvola u 2004. za zgrade je izdano

72,5 posto ili 1.877 dozvola (2003. izdano je 2.027 dozvola), a za ostale građevine 27,5 posto ili 712 dozvola (2003. izdano je 692 dozvola).

Prema vrsti gradnje, 80,8 posto ili 2.092 uporabnih dozvola izdano je za novogradnju (u 2003. 2.212), dok ih je 19,2 posto ili 497 izdano za rekonstrukcije (u 2003. godini 507).



IZMJENA DIJELA TRASE AUTOCESTE ZAGREB – SISAK

Milan Bandić i Tonino Picula, gradonačelnici Zagreba i Velike Gorice, Stjepan Kožić, župan Zagrebačke županije, te Mario Crnjak i Stjepan Boban, predsjednici uprava *Hrvatskih autocesta* (HAC) i *Hrvatskih cesta* (HC) potpisali su 28. studenoga ove godine u zagrebačkoj palači Dverce Sporazum o premještanju koridora trase prve dionice autoceste Zagreb – Sisak na području južnog ulaza u Zagreb. Trasa te dionice neće prolaziti kroz Veliku Mlaku, kako se planiralo, već kroz Veliko Polje.

Potpisnici su izrazili veliko zadovoljstvo zbog izmijenjene trase koja će omogućiti bolje povezivanje Zagreba i Velike Gorice s četiri kvalitetne prometnice, a novi bi čvor Buzin produžetkom Ulice Većeslava Holjevca služio bi kao novi ulaz u Zagreb. Gradnja autoceste Zagreb – Sisak trebala bi započeti u veljači iduće godine.



AUTOCESTA RIJEKA - ZAGREB BIT ĆE ZAVRŠAVA DO 2008.

Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 1. prosinca 2005. odobrila tvrtki *Autocesta Rijeka – Zagreb* (ARZ) potpisivanje ugovora o zajmu s *Europskom investicijskom bankom* (EIB), kako bi se nastavila gradnja

punog profila te autoceste na dijelovima gdje je sada poluautocesta.

Vlada je dala državno jamstvo za zajam od 210 milijuna eura čiji je rok otplate 25 godina, uz početak od pet godina. Gradnja dionice Kikovića – Stara Sušica, duge 44,26 kilometara, stajat će ukupno 260 milijuna eura, od čega je 210 milijuna eura osigurano zajmom. Radovi bi trebali biti završeni do 2008. godine.

Probijeni tuneli Čardak i Veliki Gložac

U sklopu gradnje druge faze radova na autocesti Rijeka – Zagreb, radnici splitskog *Konstruktor Inženjeringa* 17. studenoga ove godine probili su drugu cijev tunela Čardak (601 metar) koji se nalazi na dionici Ravna Gora – Vrbovsko.

Valja naglasiti kako je tijekom probijanja istodobno tekao promet u drugoj cijevi, što je prvi takav slučaj i novo iskustvo.

Ugovorena je cijena za tunel Čardak bila oko 88 milijuna kuna, gradnja je započela 1. lipnja, a proboj tunela završen je gotovo šest mjeseci prije ugovorenog roka.

Nedugo nakon Čardaka, 25. studenoga probijena je i druga cijev tunela Veliki Gložac (1.126 metara) na dionici Vrbovsko – Bosiljevo na autocesti Rijeka – Zagreb.

Veliki Gložac su uspješno probijali s jedne strane radnici *Viadukta*, a s druge strane radnici *Hidroelektrane Niskogradnje*. Vrijednost radova iznosila je 95,34 milijuna kuna, a tunel je probijen dva mjeseca prije roka. I Veliki Gložac je probijan u uvjetima stalno otvorenog prometa u drugoj cijevi, odnosno prije svakog miniranja, a bilo ih je oko 550 (kod Čardaka oko 350), promet je obustavljan na desetak minuta zbog sigurnosti putnika.



KONSTRUKTOR OBNAVLJA GRUŠKU LUKU

Željko Žderić, predsjednik Uprave *Konstruktor – Inženjeringa* iz Splita i Vlaho Đurković, ravnatelj Lučke uprave Dubrovnik potpisali su 22. studenoga 2005. u Dubrovniku Ugovor o obnovi i gradnji nove operativne obale u Gružu.

Ugovor, vrijedan 182 milijuna kuna, temelji se na ulaganju Vlade RH u razvoj dubrovačke luke. Između ostalog, obala će biti produžena za tisuću metara s ukupnim proširenjem operativnog prostora od 14.000 četvornih metara, a kad radovi budu završeni operativni lučki prostor bit će dovoljno velik za istodobno uplovljavanje više *cruisera*.

A. V.



OD 27. PROSINCA DO 31. OŽUJKA CESTARINE 23,5% JEFTINIJE

Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka predložilo je Vladi da se u razdoblju od 27. prosinca 2005. do 31. ožujka 2006., odnosno od 1. studenoga do 31. ožujka svake sljedeće godine odobrava popust od 23,5% pri kupnji beskontaktno *smart* kartice, za određenu skupinu vozila i uz određenu svotu minimalne uplate. Naime, prema Zakonu o javnim cestama, Vlada RH daje suglasnost na visinu cestarina.

Popust se daje i fizičkim i pravnim osobama kako bi se sezonskom pret-

RAZDOBLJE ISKORIŠTAVANJA SEZONSKE PRETPLATE

	skupina vozila	1.XI. - 31.III.		27.XII.2005. - 31.III.2006.	
		cestarina kn	uplata kn	cestarina kn	uplata kn
Pravna osoba	I	3.900,00	2.983,50	2.340,00	1.790,10
	II	6.500,00	4.972,50	3.900,00	2.983,50
	III	9.200,00	7.038,00	5.520,00	4.222,80
	IV	14.400,00	11.016,00	8.640,00	6.609,60

Fizička osoba	I	1.600,00	1.224,00	960,00	734,40
	II	2.500,00	1.912,50	1.500,00	1.147,50
	III	3.500,00	2.677,50	2.100,00	1.606,50
	IV	5.400,00	4.131,00	3.240,00	2.478,60

platom (kupnjom *smart* kartice) stimuliralo korisnike da seu navedenom razdoblju češće koriste autocestama, čime bi se smanjili troškovi vožnje i povećala sigurnost vožnje u zimskim uvjetima, a ujedno prometno oteretile državne ceste.

Sezonska *smart* kartica, s popustom od 23,5 posto vrijedi na svim dionicama autocesta i objekata pod naplatom kojima upravljaju tvrtke Hrvatske autoceste i Autocesta Rijeka-Zagreb jer imaju interoperabilni sustav naplate, nije ograničena na određenu dionicu, nije ograničena na registracijsku oznaku vozila, ograničena je samo na skupinu vozila (tj. ista *smart* kartica može se iskoristiti za više vozila, ali unutar iste skupine kategoriziranih vozila- I, II, III. i IV., gdje I. skupini pripadaju vozila s dvije osovine visine do 1,30 m, mjereno kod prve osovine, osim kombi vozila; II. Pripadaju vozila s tri ili više osovine visine do 1,30 m, mjereno kod prve osovine, uključujući kombi vozila; a III. vozila s dvije ili tri osovine visine veće od 1,30 m, mjereno kod prve osovine, uključujući kombi vozila s prikolicom; IV. vozila s četiri ili više osovine visine veće od 1,30 m, mjereno kod prve osovine). Neiskorištenom svotom nakon isteka sezonske tarife (nakon 31. ožujka) moguće je koristiti se kao pretplatom s popustom od 10 posto.

Za pravne i fizičke osobe predviđena je i mogućnost otplate do 6 rata kreditnim karticama (AMEX, DINERS). Najmanja svota uplate pri kupnji *smart* kartice (početna uplata pri otvaranju računa) različita je za fizičke i za pravne osobe, a temelji se na 10 vožnja za fizičke osobe i 26 vožnja za pravne osobe.

Tako bi pravne odnosno fizičke osobe u razdoblju sezonske pretplate, samo jednom uplatom na sezonsku *smart* karticu, mogle uštedjeti:

U prilogu je naveden usporedni prikaz visina starih i novih cestarina za pravne i fizičke osobe i za pojedine kategorije vozila:

Korisnik/razdoblje primjene	Ušteda za I. skupinu vozila (kn)	Ušteda za II. skupinu vozila (kn)	Ušteda za III. skupinu vozila (kn)	Ušteda za IV. skupinu vozila (kn)
Pravna osoba				
1. XI. do 31. III.	916,5	1.527,5	2.162,0	3.384,0
27.XII. 2005. do 31. III. 2006.	549,9	916,5	1.297,2	2.030,4
Fizička osoba				
1. XI. do 31. III.	376,0	587,5	822,5	1.269,0
27.XII. 2005. do 31. III. 2006.	225,6	352,5	493,5	761,4



U MONTREALU PREDSTAVLJENI HRVATSKI ZAHTJEVI NA KONFERENCIJI O PROTOKOLU IZ KYOTA

U srijedu 7. prosinca predsjednik Vlade Kanade Paul Martin otvorio

je zaključni dio 11. konferencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime, dio na kojem su ministri i visoki predstavnici 189 zemalja potpisnika odlučili o sljedećim koracima u početku prave primjene protokola iz Kyota. Konferencija održana u Montrealu za Hrvatsku je izrazito važna, budući da je donijeta odluka o pravu na povećanje početne kvote emisije stakleničkih plinova za Republiku Hrvatsku.

U završnom se dijelu konferencije raspravljalo o načinima ispunjavanja obveza država koje su se potpisom protokola iz Kyota obvezale smanjiti emisije stakleničkih plinova iz svojih energetske izvora, ili prometa, a koji je stupio na snagu u veljači ove godine. Dana 8. prosinca 2005. na konferenciji kojoj je prisustvovalo oko 2000 sudionika o stajalištima Hrvatske i mogućnostima njezina doprinosa zaštiti klime govorio je državni tajnik u Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva dr. Nikola Ružinski.

Dr Ružinski istaknuo je važnost povećanja emisije stakleničkih plinova za razvoj Republike Hrvatske s obzirom na to da su granične kvote za Hrvatsku određene ispod stvarnih potreba, što je poseban problem za razvoj energetike, odnosno ispod granica koje omogućuju gospodarski razvoj. Tijekom boravka u Montrealu, državni tajnik imao je više bilateralnih susreta s voditeljima izaslanstava Europske unije, Austrije i Velike Britanije, predstavnicima nekoliko zemalja Europe i Južne Amerike i s domaćinima iz Kanade.



RADIONICA O ODRŽIVOJ POTROŠNJI I PROIZVODNJI I OBRAZOVANJU ZA ODRŽIVI RAZVOJ

U Zagrebu je 5. i 6. prosinca održana Radionica o održivoj potrošnji i proizvodnji u organizaciji Ministarstva zaštite okoliša, prostornog ure-

đenja i graditeljstva u suradnji s Hrvatskim centrom za čistiju proizvodnju, Srednjeeuropskom inicijativom i Programom Ujedinjenih naroda za okoliš (UNEP). Na radionici je sudjelovalo šezdesetak predstavnika ministarstava zaštite okoliša, gospodarstva, rada, vanjskih poslova, kulture, znanosti i obrazovanja, nevladinih udruga, gospodarskog sektora i akademskih krugova iz Albanije, Bosne i Hercegovine, Bugarske, Hrvatske, Makedonije, Srbije i Crne Gore. U radionicu su bile uključene i prezentacije UNEP-a, Ukrajine, Gruzije i Velike Britanije. Radionica je zamišljena kao sastanak stručnjaka iz Jugoistočne Europe s glavnim ciljem isticanja važnosti održive potrošnje i proizvodnje te obrazovanja o održivom razvoju, kao najvećim izazovom za budući europski i globalni razvoj.

Održiva potrošnja i proizvodnja

Prema riječima Arab Haballaha, voditelja Odjela za potrošnju i proizvodnju pri Programu Ujedinjenih naroda za okoliš (UNEP), održiva potrošnja i proizvodnja jest proces koji zahvaća sve segmente društva na način da potiče mijenjanje navika prema potrošnji, kako bismo se koristili sa što manje resursa te sačuvali ono što imamo. U smislu održive potrošnje ne bismo smjeli trošiti zbog samog trošenja, već razmišljati o proizvodu, kroz koje je procese prošao pri nastajanju i što ostavlja iza sebe.

Haballah smatra da veliki udjel u mijenjanju navika pri potrošnji i proizvodnji imaju vlade država koje svojim ponašanjem, budući da su veliki potrošači, mogu utjecati na ponašanje stanovnika postavljanjem kriterija za održivu proizvodnju koje će industrijski sektor morati slijediti. Naglasio je da, nažalost, države poput Hrvatske nemaju vrijeme i fleksibilnost koje su imale razvijene zemlje za postizanje održive potrošnje i proizvodnje, već će u kraćem vremenu

morati osmisлити alternativne načine proizvodnje i potrošnje.

Također drži, da Hrvatska ima značajne kompetitivne prednosti kad je u pitanju okoliš, međutim na hrvatskoj se obali već polako zamjećuju negativni trendovi urbanizacije, pa stoga upozorava da moramo biti oprezni pri iskorištavanju svojeg bogatstva te učiti na pogreškama ostalih zemalja.

T. Vrančić



JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO ZA JAVNE GRAĐEVINE U REPUBLICI HRVATSKOJ

U prostorijama velike vijećnice u Hrvatskoj gospodarskoj komori, 10. studenog održan je prvi stručni seminar u RH pod naslovom *Javno-privatno partnerstvo (JPP) za javne građevine u Republici Hrvatskoj (prema smjernicama EU-a)*, uz nazočnost oko 90 sudionika iz javnog i privatnog sektora. Ovaj je seminar organizirao Hrvatski institut za mostove i konstrukcije iz Zagreba i Građevinski fakultet iz Osijeka, uz suorganizatore, Hrvatsku gospodarsku komoru, Hrvatsku udrugu poslodavaca i Centar za Europske pretprijetne programe.

Tradicionalni način ustupanja i financiranja javnih radova podrazumijeva da je javni sektor odgovoran za upotrebu, održavanje i reguliranje kapitalnih investicija. Ovaj je seminar predstavio osnovne karakteristike novog modela financiranja i ustupanja javnih radova, podrazumijevajući dugoročno uključivanje privatnog sektora u pripremu i izvedbu kapitalnih investicija, kao i upravljanje u etapi uporabe i održavanja građevina.

Cilj radionice

Otkada je Komisija Europske unije izdala "Zelenu knjigu" o javno-privatnom partnerstvu i pravu Europs-

ke zajednice o javnim ugovorima i koncesijama (2004.), *UK -Private Finance Initiative* (PFI) prepoznat je kao karakterističan primjer isključivo ugovornog oblika JPP-a.

PFI jest model financiranja i gradnje javnih objekata i komunalne infrastrukture na način da to ne tereti kapitalne investicije nego tekuće troškove. U ovom modelu financiranja, privatni se partner poziva da financira, projektira, gradi i održava javne građevine (npr. škole, športske dvorane, bolnice i si.). U ovom modelu, naknada privatnom partneru nema oblik pristojbe plaćene od strane korisnika za radove i uslugu, već redovito plaćanje od strane javnog sektora.

Ovaj je stručni seminar predstavio jedan od ključnih modela, isključivo ugovornog oblika JPP-a, *Private Finance Initiative* (PFI) modela, te dao naglasak na koristi koje ovaj model omogućava javnom sektoru. Definirani su i problemi pri ostvarenju PFI projekata, te prikazane ugovorne karakteristike i razlike u odnosu na tradicionalni način ugovaranja javnih radova.

Sudionici su dobili uvid u mogućnosti koje PFI model financiranja omogućava, ostvarili kontakte i spoznaje o razvoju budućih PFI projekata u RH i državama EU-a, te se nadamo da su podigli razinu znanja i vještina koje su nužne za planiranje takvog modela financiranja javnih

građevina. Prezentacije i diskusije bile su potkrijepljene "slučajevima iz prakse" iz područja visokogradnje. Voditelj seminara bio je doc.dr.sc. Šaša Marenjak dipl.ing.građ., član *PPP Group for Europe - IPFA udruženja*.

Predavači su bili stručnjaci iz Hrvatske i Velike Britanije.

Gosti predavači bili su, gradonačelnik grada Koprivnice, gosp. Zvonimir Mršić i zamjenik župana Varaždinske županije, Predrag Štromar, oni su govorili o tome zašto su se kao predstavnici javnog sektora odlučili za takav model financiranja i realizacije javnih građevina. Prezentacije i diskusije bile su potkrijepljene slučajevima iz prakse iz područja visokogradnje.

Zaključak stručnog seminara

Ovo je prvi stručni seminar o ovoj temi koji je organiziran u Republici Hrvatskoj. Očito je da postoji golemo zanimanje predstavnika javnog sektora, a i predstavnici privatnog sektora izrazili su svoje zanimanje za moguće sudjelovanje pri takvim projektima.

Evidentirano je da treba regulirati pravni okvir za buduće takve projekte i da treba uvesti nov način nabave za ovako složene projekte, u sklopu postojećih načina nabave u Republici Hrvatskoj. Nov način nabave

poznat je pod nazivom *Natjecateljski dijalog*, koji je definiran u sklopu direktiva i preporuka Europske komisije koja se bavi ovom problematikom.

U preporukama EU naglašeno je kako je cilj pokretanja probnih projekata dokazivanje da je primjena PPP modela ustupanja radova moguća uz demonstraciju koristi koje pri tome nastaju, uz paralelno "podizanje razine" znanja javnog sektora. Naravno da je nužno osigurati da ti probni projekti demonstriraju prednosti i koristi, u odnosu na moguću alternativnu uporabu tradicionalnog načina ustupanja radova, u ekonomskim parametrima. Naravno da bi primjena PPP modela ustupanja radova bila moguća na većem broju projekata i u različitim sektorima, potrebno je osigurati osnovne uvjete, kao što su:

- demonstracija dugotrajne i čvrste političke volje,
- dobro razumijevanje PPP modela ustupanja radova, na razinama glavnih donosioca odluka,
- potrebna razina "institucionalnog okvira" za razvoj i realizaciju kompleksnih projekata,
- razvoj nužnoga "povoljnog" okruženja u području legislative, komercijalnih i financijskih pitanja i dr.

T. Vrančić