

**PREDMET: Prijedlogu za izmjene i dopune Odluke o uređenju prometa na području Općine Vrbnik – stručno mišljenje vještaka**

**1. Uvodno**

Na zahtjev Općinske načelnice, a u svezi sa predmetom izvršio sam pregled zakonske regulative, pravilnika i propisa koji pokrivaju predmetno područje, te nakon detaljne analize svih dostupnih materijala i obilaska terena iznosim sljedeće stručno mišljenje.

Predmet ovog stručnog mišljenja jest prijedlog za izmjenu i dopunu važeće Odluke o uređenju prometa na području Općine Vrbnik (SN PGŽ br. 11/2005), na način da se u dozvoli prometovanja minibusa od parkirališta autobusa ulicom Supec do privatnog parkirališta u Frankopanskoj ulici ispred hotela „Vinotel Gospoja“.

Zamolbu za donošenje navedenih izmjena i dopuna dostavila je Gospoja PZ, a minibus bi služio za prijevoz gostiju do hotela.

Prijedlog je iznesen je na 18. sjednici Općinskog vijeća Općine Vrbnik od 5.listopada 2016.

**2. Pregled zakonske regulative vezane za predmet**

Temeljni zakon koji uređuje pitanje cesta i prometovanja na cestama, a tiču se predmeta su:

- **Zakon o cestama (NN 84/11, NN 22/13, NN 54/13, NN 148/13, NN 92/14)**
- **Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13 i 92/14)**
- **Odluka o uređenju prometa na području Općine Vrbnik, SN PGŽ broj 11, 2005.**
- **Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN 85/16)**

**Zakon o cestama (NN 84/11, NN 22/13, NN 54/13, NN 148/13, NN 92/14)** temeljni zakon koji uređuje pitanje cesta i cestovne infrastrukture.

Zakonom o cestama definirano je da pod nerazvrstanu cestu spadaju sve ceste koje se koriste za promet vozilima i koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim ovim

Zakonom i drugim propisima, a koje nisu svrstane u jednu od kategorija: autoceste, državne, županijske ili lokalne.

Člankom 101. Zakona o cestama izričito propisano da je nerazvrstana cesta javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu jedinice lokalne samouprave na čijem se području nalazi. Nadalje, Zakon propisuje da se nerazvrstana cesta ne može otuđiti iz vlasništva jedinice lokalne samouprave niti se na njoj mogu stjecati stvarna prava, osim prava služnosti i prava građenja radi građenja građevina sukladno odluci izvršnog tijela jedinice lokalne samouprave, pod uvjetom da tako izgrađene građevine ne ometaju odvijanje prometa i održavanje nerazvrstane ceste.

Iz članka 109 jasno je vidljivo da je jedinica lokalne samouprave zadužena za zaštitu nerazvrstanih cesta, da se u tome primjenjuju odredbe članka 45 koje radi zaštite javne ceste i sigurnosti prometa na njoj, propisuju da su zabranjene bilo kakve radnje koje mogu oštetiti javnu cestu ili ugroziti sigurno odvijanje prometa na njoj.

**Zakon o sigurnosti prometa na cestama**, između ostalog utvrđuje temeljna načela međusobnih odnosa, ponašanje sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, osnovni uvjeti kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa, pravila prometa na cestama.

Prema **Zakonu o sigurnosti prometa na cestama** jedinice lokalne samouprave uređuju promet na svom području, tako da između ostalog određuju i sustav tehničkog uređenja prometa i upravljanja prometom na svim cestama na svome području (članka 5).

**Odluku o uređenju prometa na području općine Vrbnik** (SN PGŽ broj 11, 2005) donijelo je 22. ožujka 2005. Općinsko vijeće Općine Vrbnik i do danas je na snazi.

U predmetnoj Odluci, a vezano za sam predmet ovog mišljenja navodi se sljedeće:

#### Članak 12.

Na području naselja Vrbnik zabranjuje se:

(1) - promet kamionima čija najveća dopuštena masa prelazi 7,5 tona, u navedenim ulicama Grohot, Retec i Šipun osim dostave,

- parkiranje u ulicama u kojima se odvija dvosmjerni promet a uže su od 6 m kao i u jednosmjernim ulicama koje su uže od 3 m.

- Na pješačkim zonama zabranjeno je parkirati i zaustavljati vozila.

(2) Iznimno, JUO može izdati jednokratno odobrenje, kojim će dopustiti promet vozilima iz stavka 1. ovog članka, isključivo radi pristupa nekretninama podnositelja zahtjeva.

(3) Na križanju - ulazak u naselje Vrbnik - Ul. braće Trinajstić prema naselju zabranjeno je prometovanje autobusa - osim linijskog prijevoza autobusa u razdoblju od 01.09. do 15.06.

#### Članak 13.

Na svim prometnicama i ulicama u naselju Vrbnik ograničava se brzina kretanja na 40 km/sat.

Ulica Japnenica je slijepa - skretanje iz Ulice braće Trinajstić.

Na parkiralištu na Trgu sv. Ivana zabranjeno zaustavljanje i parkiranje teretnim vozilima.

**Na glavnoj cesti od tabele naselja Vrbnik do ulice braće Trinajstić zabranjuje se zaustavljanje i parkiranje autobusa.**

**Kretanje autobusa dozvoljeno je ulicama Vinogradskom i Br. Trinajstić do parkirališta autobusa.**

Na kraju ulice Braća Trinajstić prometnim znakom Stop regulira se raskrižje ulice B. Trinajstić-Namori.

Ostala parkirališta reguliraju se posebnom odlukom izvršnog tijela jedinice lokalne samouprave.

Shodno ovoj odluci postavlja se prometna signalizacija na terenu.

#### Članak 23.

Sva teretna vozila zajedno s priključnim vozilima i vozila s dodatkom za vuču plovila, mogu se parkirati isključivo na nenaplatnom parkiralištu - plato iznad parkirališta za autobuse.

**Izletnički i turistički autobusi mogu se parkirati na parkiralištu autobusa uz naplatu.**

Iz citiranih članaka Odluke razvidno je da je intencija donositelja predmetne Odluke bila ta da se sve autobuse izmjesti iz centra mjesta, odnosno Trga Sv. Ivana.

Izvansezona dozvoljava se dolazak do Trga Sv. Ivana isključivo autobusima linijskog prijevoza putnika, dok se svi turistički i izletnički autobusi parkiraju na parkiralištu autobusa u ul. Br. Trinajstić.

Donošenje ovakvih restrikcija za autobuse u potpunosti je utemeljeno na citiranom Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, članak 5, kojime je jedinicama lokalne samouprave prenesena ovlast da, po propisanoj proceduri, uređuju promet na svom području.

Smatram da je donošenje ovakvih odredbi i potpuno opravdano jer se na taj način izbjegava stvaranje gužvi u zoni Trga Sv. Ivana, na kojemu ne postoje prostorni uvjeti za normalno manevriranje i okretanje autobusa.

Ovakvim ograničenjem značajno se utječe i na povećanje sigurnosti u prometu, a posebice za pješake kao najugroženiju skupinu.

**Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN 85/16)** vozila tipa minibus tretira kao autobuse te su podijeljeni u dvije kategorije: kategoriju M2 najveće dopuštene mase  $\leq 5000$  kg i M3: najveće dopuštene mase  $> 5000$ .

Nadalje, vozila kategorizirana kao autobusi, dijele se na nekoliko razreda.

Izvadak iz Pravilnika:

#### OSOBNI AUTOMOBILI I AUTOBUSI

M	Motorna vozila za prijevoz osoba s najmanje 4 kotača
M1	Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju još najviše 8 sjedala
M2	Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od 8 sjedala i najveće dopuštene mase $\leq 5000$ kg
M3	Motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od 8 sjedala i najveće dopuštene mase $> 5000$ kg

#### TERETNI AUTOMOBILI

N	Motorna vozila za prijevoz tereta s najmanje 4 kotača
N1	Motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase $\leq 3500$ kg
N2	Motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase $> 3500$ kg ali $\leq 12000$ kg
N3	Motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase $> 12000$ kg

(3) Vozila M2 i M3 kategorije dijele se na sljedeće razrede:

Razred I	Autobusi s više od 23 mjesta ( $N > 23$ ) uključujući vozača, konstruirani za prijevoz putnika prvenstveno u stajaćem položaju i čija je unutrašnjost konstruirana tako da omogućuje brzi prolaz putnika kroz unutrašnjost vozila
Razred II	Autobusi s više od 23 mjesta ( $N > 23$ ) uključujući vozača konstruirani prvenstveno za prijevoz putnika u sjedećem položaju koji mogu prevoziti i stajalice putnike smještene samo u međuprostoru za prolaz i/ili u prostoru koji nije veći od površine koju zauzimaju dva dvostruka sjedala
Razred III	Autobusi s više od 23 mjesta ( $N > 23$ ) uključujući vozača konstruirani za prijevoz putnika samo u sjedećem položaju
Razred A	Autobusi s najviše 23 ili manje mjesta ( $N \leq 23$ ) uključujući vozača konstruirani za prijevoz putnika u sjedećem i stajaćem položaju
Razred B	Autobusi s najviše 23 ili manje mjesta ( $N \leq 23$ ) uključujući vozača konstruirani za prijevoz putnika samo u sjedećem položaju

Iz predočenoga može se zaključiti da je predmet ovog mišljenja autobus Razreda B koji ima sljedeće karakteristike:

*Autobusi s najviše 23 ili manje mjesta ( $N \leq 23$ ) uključujući vozača konstruirani za prijevoz putnika samo u sjedećem položaju*

### 3. Stanje na terenu vezano za predmet

Uvidom u stanje na terenu utvrđeno je da prosječna širina Frankopanske ulice varira i kreće se u prosjeku između 3,5 – 4,5 m



Zbog oštrog kuta spajanja u raskrižju sa ul. Supec nije mogući direktan pristup lijevim skretanjem u Frankopansku ulicu, nego se pristup u ulicu odvija vožnjom do parkirališta Supec na kraju ulice, te povratnom vožnjom doći do Frankopanske ulice. Također kod izlaska iz Frankopanske ulice nije dozvoljeno desno skretanje u ul. Supec nego vozila moraju nastaviti do parkirališta te se vratiti nazad.



#### **4. Zaključno mišljenje o prijedlogu za izmjenama i dopunama Odluke o uređenju prometa na području Općine Vrbnik**

Iz citiranih članaka Odluke razvidno je da je intencija donositelja predmetne Odluke bila ta da se sve autobuse izmjesti iz centra mjesta, odnosno Trga Sv. Ivana. Izvansezona dozvoljava se dolazak do Trga Sv. Ivana isključivo autobusima linijskog prijevoza putnika, dok se svi turistički i izletnički autobusi parkiraju na parkiralištu autobusa u ul. Br. Trinajstić.

Donošenje ovakvih restrikcija za autobuse u potpunosti je utemeljeno na citiranom Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, članak 5 kojime je jedinicom lokalne samouprave prenesena ovlast da, po propisanoj proceduri, uređuju promet na svom području.

Smatram da je donošenje ovakvih odredbi i potpuno opravdano jer se na taj način izbjegava stvaranje gužvi u zoni Trga Sv. Ivana, na kojemu ne postoje prostorni uvjeti za normalno manevriranje i okretanje autobusa. Ovakvim ograničenjem značajno se utječe i na povećanje sigurnosti u prometu, a posebice za pješake kao najugroženiju skupinu.

Zbog postojećih prostornih ograničenja i loših prometno tehničkih uvjeta i nemogućnosti normalnog i sigurnog mimoilaska vozila u ulicama Supec, a posebice Frankopanskoj, može se zaključiti da je upitno dozvoliti prometovanje minibusa navedenim ulicama.

Ovi problemi posebno bi bili aktualni u sezoni, kada je značajan broj vozila na prometnicama i parkiralištima, te se može postaviti opravdano pitanje kako bi u takvim okolnostima minibus prometovao, te koliko bi se takvim prometovanjem bila ugrožena sigurnost ostalih sudionika.

Posebno je istaknuti pitanje da li bi nadležni Odjel za sigurnost cestovnog prometa PU PGŽ, nakon uvida u cjelokupnu problematiku, izdao suglasnost na ovakav prijedlog izmjene Odluke.

Budući da je iznesenom zamolbom tražena dozvola za prometovanje minibusa samo za jednog korisnika, postavlja se opravdano pitanje, kako odgovoriti na iste ili slične zahtjeve možebitnih i drugih korisnika, koji bi u budućnosti mogli podnijeli sličnu zamolbu. Stoga smatram da bi u izmjene i dopune Odluke o uređenju prometa trebalo ići nakon detaljno provedene analize stanja i utjecaja predloženih izmjena na cjelokupni prometni sustav.

Detaljnija analiza stanja kao i prijedlog rješenja za tehničko uređenje prometa na javno prometnim površinama na području Općine Vrbnik kojima bi se išlo u smjeru uređenja prometa i uvođenju jasnih ograničenja na pojedinim prometnicama ovisno o njihovim prometno-tehničkim značajkama, a također i novelaciji postojeće Odluke o uređenju prometa, mogli bi se dati tek nakon provedenih prometnih istraživanja koja bi se provela za vrijeme sezone i izvansezona temeljem kojih bi se dobila relevantni slika stanja u prometnom sustavu Općine.

Kastav, 27.10.2106.

Izradio:

Dr.sc. Ivica Barišić, dipl.ing.prom.  
stalni sudski vještak prometne struke