

**IZVJEŠĆE O PROVEDENOM JAVNOM SAVJETOVANJU SA
ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU**

Naziv dokumenta o kojemu se provodi savjetovanje	Odluka o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije
Vrijeme trajanja savjetovanja:	Od 03. siječnja 2023. godine do 03. veljače 2023. godine
Cilj savjetovanja	Dobivanje povratnih informacija od zainteresirane javnosti.
Objava akta	Nacrt prijedloga Odluke o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada opatije objavljen je na mrežnoj stranici Grada Opatije 03. siječnja 2023. godine
Odaziv javnosti	Tijekom javnog savjetovanja pristiglo je 7 primjedbi

Podnositelj prijedloga:	Sadržaj prijedloga:	Očitovanje predlagatelja:
<p>Kružić Nives, Oprić 77 A, Lovran</p> <p>e-mail zaprimljen dana 25. siječnja 2023. godine</p>	<p>Primjedbe na uvodni dio</p> <p>1. smatram da je potrebno navesti jesu li sada ispunjeni uvjeti (čl. 107 st.3. ZOC-a, zbog kojih je Visoki upravni sud suspendirao Odluku o nerazvrstanim cestama iz prosinca 2021., jer ako nisu, koji je pravni osnov za donošenje nove Odluke, da bi ona bila pravovaljana. U čl. 52 naveden je rok od 6 mjeseci da bi se na mrežnim stranicama Grada pojavila „informativna evidencija“, dakle ne cjelovita i pravovaljana već informativna.</p> <p>Stoga i nije jasno što se podrazumijeva pod „obveza objave na mrežnoj stranici pregleda nerazvrstanih cesta kao informativnog popisa“ (str. 1-zadnji pasus). Valjda se na mrežnoj stranici Grada objavljuje cjelovita, jedinstvena i pravovaljana baza podataka sa svime što Zakon propisuje (kao što se to može naći na mrežnim stranicama drugih gradova i općina), a ne „informativni popis“.</p> <p>Trenutno na stranicama Grada i internetskim stranicama ne postoji jedinstvena baza podataka o nerazvrstanim cestama kako propisuje upravo stavak (3) članka 107., valjda stoga što većina nerazvrstanih cesta nije ni katastarski ni zemljišnoknjižno sređena (nisu upisane kao nerazvrstane ceste, neke se vode kao javno dobro, neke ne, mnoge su u privatnom vlasništvu, neke u vlasništvu Grada, a da nisu javno dobro...)</p> <p>Smatram da Grad treba prestati sa praksom donošenja odluka i akata ako nisu zakonom ispunjeni ili bar većim dijelom osigurani uvjeti/osnove, osobito kad se zna da sve to kreiraju pravници, dakle struka. To je učestala praksa u Grada. Imamo slučaj Odluke o gospodarenju kom. otpadom u kojoj je isto tako pomaknut rok za zbrinjavanje biootpada zbog neispunjenih uvjeta do 1.1.2023. Uvjeti gospodarenja biootpadom u tom roku nisu osigurani, rok se nije poštovao i ne zna se kad će to biti ,jer isto više nije ni prioritet u izjavama gradonačelnika. Imamo dakle rok na „neodređeno vrijeme“.</p> <p>U odlukama i aktima Grada se redovito svim akterima nameću obaveze uz sankcije, samo ne Gradu i njegovim službama. Za njih ne vrijedi obaveza poštivanja Zakona, propisa i odluka (čak ni onih koje sami donose), ne postoji odgovornost, ne postoje sankcije. Kad se s ovom praksom prestane imat ćemo</p>	<p>Uvjeti su ispunjeni, a budući da je u ovom Prijedlogu odluke naveden kao pravna osnova i članak 107. Zakona o cestama. Evidencija komunalne infrastrukture vodi se sukladno odredbi čl. 63 Zakonu o komunalnom gospodarstvu u svezi s odredbom čl. 59 st. 1 podst. 1 i čl. 60 st. 1 Zakona o komunalnom gospodarstvu. Protivno obvezi iz čl. 107 st. 4 Zakona o cestama nadležni ministar nikada nije donio akt kojim bi se regulirao sadržaj i način vođenja jedinstvene baze podataka o nerazvrstanim cestama čime je nastala pravna praznina. Notorna je činjenica da Republika Hrvatska nema u cijelosti uređene niti zemljišne knjige niti katastar, kao što je i notorna činjenica da su ti postupci uređenja zemljišnih knjiga i katastra u tijeku. U tim postupcima Grad Opatija ima status stranke, a odluke donosi ili sud ili katastar pa Grad Opatija ne može provoditi svoje radnje svojom jednostranom voljom, a što nije niti cilj. Na odluke suda ili katastra može se podnijeti pravni lijek. Prihvaćanjem</p>

<p>učinkovitiji i pošteniji sustav, pa će i građani vidjeti uspjeh i rezultate i moći opravdati postojanje svih tih službi u Gradu.</p> <p>Zakon o cestama je donesen 2011. Nova izmjera za velik dio Grada (dakle sređivanje i usklađivanje katastarskih i zemljišnoknjižnih podataka) je na snazi od početka 2014. S druge strane imamo situaciju da je Odluka o nerazvrstanim cestama iz 1995./2007. bila na snazi sve do kraja 2021. Dakle tek 2021. je donijeta nova Odluka, a koja je zbog bitnih manjkavosti od Suda proglašena nevažećom. Znači da Grad ni 12 godina nakon donošenja Zakona o cestama, niti 8 godina od usklađivanja stanja Katastra i zemljišnih knjiga za veći dio Grada (od Nove izmjere) nema novu, pravovaljanu evidenciju, niti pravovaljanu Odluku o nerazvrstanim cestama. Tko je odgovoran da u Gradu sve toliko kasni i da se radi tako površno.</p> <p>Za vrijeme važeće stare Odluke (1995/2007.), a koja je sada opet na snazi, postupak evidentiranja bi se morao raditi po smjernicama navedenim u tim Odlukama. Po Odluci iz 2007.g. privatni pristupni putevi, odnosno priključci na nerazvrstanu cestu nisu nerazvrstane ceste, ali to se u Gradu ne poštuje.</p> <p>Nadalje ako ZOC jasno navodi kriterije koje nerazvrstana cesta mora ispunjavati, kako građevinske tako i one administrativne, vodi li se računa o tome prije upisa u Katastar i ZK. Imaju li nerazvrstane ceste, osobito one koje se evidentiraju u nekim novim gabaritima, koje nastaju spajanjem dviju ili više privatnih, gradskih i /ili republičkih parcela (ili njihovih dijelova) lokacijske dozvole, rješenja o izvlaštenju, uporabne dozvole ili za Grad ovi propisi i zakoni ne vrijede. To su sve pitanja koja ostaju otvorena, pa smatram da građani imaju pravo znati kako teče postupak i jesu li sredstva za to osigurana.</p> <p>Tome treba pridodati i činjenicu da nove evidencije još nemamo (bar ne cjelovite i službene). tako da nam je na raspolaganju samo „Popis nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije“-utvrđen istovremeno sa Odlukom 2007. (čl. 1.). Podaci u njemu su osobito zbog Nove izmjere neupotrebljivi.</p> <p>Isto tako smatram da je potrebno točno navesti po kojim se člancima ZOC-a radi tijekom cijelog postupka. Naime navode se čl. 123-133. ZOC-a, iako u ZOC-u stoji da se članci 123-130. odnose na upis javnih, a članci 131.-133. na upis nerazvrstanih cesta. Prema ZOC-u i pojašnjenju pojmova u njemu, javne ceste nisu nerazvrstane ceste, pa stoga nije jasno koji je razlog da se navode i članci Zakona koji e odnose na upis javnih cesta, ako JLS upravlja samo nerazvrstanim cestama.</p> <p>Da je postupak neplanski i netransparentan govori i aktualno evidentiranje izvedenog stanja komunalne infrastrukture, koje je u tijeku.</p> <p>Imamo situaciju da:</p> <p>-se pod „evidentiranje izvedenog stanja komunalne infrastrukture za područje Dobreća i Učke“ u tekstu u kojeg se ulazi tek „otvaranjem“, navode i dvije ceste/putevi na području Ike i Opriča. Zašto bi bilo koja osoba koja ima parcele na tom</p>	<p>sugestije će se u Prijedlogu odluke koristiti termin grafički prikaz. Grafički prikaz koji će biti objavljen na mrežnoj stranici ne predstavlja javnu ispravu (zato je Prijedlog s javnog savjetovanja imao termin „informativni“) kao što javnu ispravu na državnoj razini ne predstavlja primjerice Geoportal preglednik ili e-katastar i e-zemljišna knjiga. a objava podataka iz evidencije komunalne infrastrukture sukladno članku 4. i 52. označava mogućnost uvida u podatke koji se vode sukladno članku 63. Zakona o komunalnom gospodarstvu. Dio primjedbi odnosi se na vođenje postupaka evidentiranja izvedenog stanja nerazvrstanih cesti, a što se ne odnosi se na sadržaj Prijedloga odluke.</p> <p>U konkretnim primjedbama dolazi do miješanja 2 pravno različite materije i to materije koja uređuje upravljanje i zaštitu nerazvrstanih cesta (materija iz Prijedloga odluke) te materije odluke koja bi obuhvatila popis svih nerazvrstanih cesta i bila u tom trenutku izdavanja popis svih nerazvrstanih cesta (problem je u tome da je to promjenjiva materija budući da primjerice ishodenjem uporabne dozvole status nerazvrstane ceste dobivaju i tzv. novo izgrađene ceste ili može doći do ukidanja statusa javnog dobra pa niti takva odluka ne bi predstavljala uvijek</p>
---	---

<p>području uopće otvarala i čitala ovu novost, ako se ne spominju Ika i Oprič. Kad se već ne šalju pisani pozivi (kao tijekom Nove izmjere) vlasnicima parcela, a zapravo se radi o početku njihovog razvlaštenja, zar odgovorni u Gradu ne smatraju potrebnim bar u Naslovu navesti ispravno sve informacije. Zar su ove dvije ceste bitno drukčije od niza drugih još „neevidentiranih“ na području Ike i Opriča koje treba rješavati, da se poput „kukavičjeg jaja“ stavljaju u postupak evidentiranja za jedno drugo područje. Zar ne bi bilo planski iste rješavati unutar većeg broja neriješenih cesta i puteva sa tog konkretnog područja, dakle Ike i Opriča. Na isti način se moglo navesti i neku cestu sa područja Pobri, Veprinca i slično, tako da vlasnici nemaju pojma da im se „potiho otimaju“ parcele i prelaze u vlasništvo Grada bez izvlaštenja (ovo govorim iz osobnog primjera i iskustva).</p> <p>-pod „Evidentiranje izvedenog stanja komunalne infrastrukture“ za područje Poljana“ navodi se jedna cesta sa područja Dobreća, koja uopće sa Poljanama nema veze, a istovremeno je u tijeku upravo postupak evidentiranja za Dobreć.</p> <p>Zar se ovakvo postupanje može nazvati „poštenom namjerom“ i transparentnim postupkom???</p> <p>2. Sam naslov ove Odluke koji glasi: Odluka o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije je nedorečen i nejasan, a i tekst u nastavku Odluke zbunjuje. <u>Iz ovog Naslova se može zaključiti da ova Odluka obuhvaća samo pitanja „upravljanja i zaštite nerazvrstanih cesta“.</u> Ako je osnovni dokument <u>Zakon o cestama</u>, kojim se „uređuje pravni status javnih i nerazvrstanih cesta, način korištenja javnih cesta i nerazvrstanih cesta, razvrstavanje javnih cesta, planiranje građenja i održavanja javnih cesta, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta“, onda je logično i smisleno da je svaka Odluka vezana za ovu problematiku „podakt“ ovog Zakona, pa je potpuno nejasno zašto se u naslovu ove Odluke odustalo od postojećeg naslova „Odluka o nerazvrstanim cestama“ čime je obuhvaćeno sve vezano za nerazvrstane ceste, a ne samo upravljanje i zaštita istih.</p> <p>Ostaje otvoreno i pitanje ostalih javno i privatno- prometnih površina, pa je potrebno u Odluci pojasniti i pojmove „priključka i prilaza na cestu“.</p> <p>3. primjedba Na str. 2 (pasus 1) nije jasan navod da se sukladno odredbi čl. 107. ZOC-a održavanje nerazvrstanih cesta dijeli na redovno i pojačano (izvanredno), a budući to u čl. 107. ZOC-a uopće ne stoji mislim da ovo treba pojasniti.</p> <p>4. primjedba Str. 3 (pasus 2) Smatram da prijedlog gradonačelnika da se u određenim slučajevima prekopavanja nerazvrstane ceste uvede i mogućnost „izuzeća od obveze plaćanje naknade u slučajevima prekopa“ u korist HEP-a (za radove na infrastrukturi za prijenos el. energije) te tele operatera (kod</p>	<p>ažurirano stanje). Dio primjedbi odnosi se na vođenje postupaka evidentiranja izvedenog stanja nerazvrstanih cesta, a što se ne odnosi se na sadržaj Prijedloga odluke.</p> <p>Osnov donošenja odluke su članak 107. i članak 109. Zakona o cestama, a koji u naslovu imaju upravo upravljanje i zaštitu, pa je predmetna formulacija preuzeta iz samog Zakona. Dakle, predloženo ime Prijedloga odluke u skladu je sa Zakonom o cestama te i imenom članka koji stoje kao pravna osnova.</p> <p>Predmetni pojmovi definirani su Zakonom o cestama pa ne postoji potreba definiranja u podzakonskom aktu, a niti mogućnost drukčijeg definiranja. Sukladno odredbi čl. 107 st. 1 Zakona o cestama u svezi s odredbom čl. 23 st. 1 Zakona o komunalnom gospodarstvu u Prijedlogu odluke je pojašnjeno svako od navedenih održavanja (čl. 8 i 13 Prijedloga).</p>
--	--

izrade elektroničke komunikacijske mreže), a koji su većinom strane firme, **ima smisla samo ako je ta spomenuta infrastruktura u vlasništvu Grada, jer ako nije, smatram da Grad ne bi trebao preuzeti obavezu sveukupnih troškova, već samo dijela istih.**

Točno je da na području Grada ništa nije učinjeno da se ukloni neugledna telekomunikacijska infrastruktura, dapače zadnjih godina je ista još višestruko nagrđena, ali očigledno nitko u Gradu o tome nema pojma. Razvlače se kabeli bez plana i dozvole posvuda, najčešće na zahtjev pojedinih korisnika, pa se postavlja pitanje tko bi to trebao kontrolirati i sankcionirati ako ne službe Grada.

Kao podsjetnik Gradonačelniku na području Grada Opatije je na velikom području građena komunalna infrastruktura (vodovod i kanalizacija), pa je postojala savršena prilika da se ukopaju i optički kabel i cijevi za kojekakve kabele u istom trošku. Tko je odgovoran da se to nije učinilo???

I. OPĆE ODREDBE

II. ORGANIZACIJA I PROVEDBA POSLOVA NA NERAZVRSTANIM CESTAMA

Čl. 1, Čl. 2, Čl.3, Čl. 4

Pod II poglavljem se navodi „organizacija i provedba poslova na nerazvrstanim cestama“, ali se ne spominje pojam UPRAVLJANJE , koji bi trebao biti nadređen pojmovima organizacije i provedbe, kao i njene kontrole. Pojam UPRAVLJANJA se u daljnjem tekstu stavlja uz stavke koje su obuhvaćene „zaštitom cesta“.

Iz toga slijedi da bi zapravo naslov ove odluke iz javnog savjetovanja trebao biti **Odluka o organizaciji i provedbi poslova na nerazvrstanim cestama Grada Opatije** (kako navodi poglavlje II)

Zanimljivo bi bilo čuti razlog zašto se je od daleko sveobuhvatnijeg i jasnijeg naziva „Odluka o nerazvrstanim cestama(i javno prometnim površinama) na području Grada Opatije“ odustalo, te odlučilo za ovaj naziv „Odluka o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije“. Ovako ispada, a to je vidljivo i iz teksta da je ZAŠTITA RAVNOPRAVNA UPRAVLJANJU, a ne stavka UNUTAR UPRAVLJANJA, a u tekstu se više ne zna ni što spada u upravljanje, a što u zaštitu cesta.

Upravno tijelo (kako sam naziv tog Odjela kaže) bi trebalo UPRAVLJATI svim poslovima vezanim za nerazvrstane ceste, te biti nadležno za organizaciju, provedbu i nadzor/kontrolu tih poslova.

Ako su se pod poslovima UPRAVLJANJA (kao što je to bilo u prethodnoj Odluci iz 2021.) navele stavke: građenje i rekonstrukcija, održavanje, te poduzimanje mjera zaštite nerazvrstanih cesta kao i evidentiranje stvarnog stanja istih kod nadležnog ureda za katastar i upis u ZK, onda je nejasno zašto se ove poslove u novoj Odluci navodi pod“ poslovima zaštite nerazvrstanih cesta“. U ovoj Odluci u ovako sročenom tekstu više nije jasno je li evidentiranje stvarnog stanja nerazvrstanih cesta kod nadležnog ureda za katastar i upis u knjige dio poslova zaštite ceste (kao što to stoji u ovoj

Prema Prijedlogu bi vlasnici infrastrukture za prijenos električne energije ili telekomunikacijske infrastrukture snosili troškove prekopa i održavanja te infrastrukture. Upravo članak 41 st. 2 jest poticaj na ukopavanje telekomunikacijske infrastrukture. Grad Opatija kao i sve druge JLS kontroliraju samo stupove javne rasvjete dok se telekomunikacijska infrastruktura polaže najviše po drugim stupovima. Dodatno, HAKOM, ukoliko JLS ne dozvoli postavljanje telekomunikacijske infrastrukture na stupove javne rasvjete, nalaže takvu obvezu JLS, a budući da je razvoj telekomunikacijske infrastrukture zakonskim propisom propisan kao interes Republike Hrvatske. Prihvaća se sugestija da se u čl. 4 st. 2 stavi i termin „upravljanje“.

<p>Odluci) ili je to stavka upravljanja??? Postavlja se pitanje što je zapravo upravljanje? <u>Iz ovog teksta čl. 1., pa kasnije sve navedeno u čl. 4 st. 1) i 2)</u> ima čitav niz nejasnoća i proturječnosti, te je potrebno to pojasniti. jer više nije jasno što je upravljanje, što je zaštita, je li građenje, rekonstrukcija i održavanje stavka iz nadređenog pojma upravljanja ili stavka iz zaštite nerazvrstanih cesta, jeli organizacija i provedba dio upravljanja ... <u>U Čl.4. st. 3</u> se navodi da se evidencija nerazvrstanih cesta vodi sukladno Zakonu o komunalnom gospodarstvu. Ako je Sud naveo da je Zakon o nerazvrstanim cestama iznad Zakona o komunalnom gospodarstvu, a to navodi u čl. 107 (na evidenciju se odnose stavci 3. i 4.) smatram da treba jasno navesti prema kojem se zakonu vodi evidencija, kao i što ona mora sadržavati. Prema stavku 4. ZOC-a to propisuje ministar prometa uz suglasnost ministra nadležnog za poslove kom. gospodarstva. <u>Čl.2-primjedba</u> je zasigurno jedan od bitnih članaka ove Odluke, pa ga je potrebno detaljnije definirati, kako bi se u budućnosti izbjegla proizvoljna tumačenja, izigravanje Zakona i pogodovanje pojedincima!! (1) Smatram da iako je članak preuzet iz Zakona, stavke 3. 4. u čl. 2 Odluke treba dodatno definirati, jer se upravo navedeno pod točkom 3. („pristupne ceste do stambenih, poslovnih, gospodarskih i drugih građevina osim onih iz stavka 2. ovog članka“) i točkom 4.(„kao i druge ceste na području Grada“) u postupku „proizvoljno“ interpretira u tijeku evidentiranja, a potom i upisa u Katastar i ZK .</p> <p><u>Obrazloženje:</u> U Zakonu o cestama se u čl. 131. st. 1.ZOC-a navodi da su nerazvrstane ceste one koje se <u>koriste za promet vozila po bilo kojoj osnovi i pristupačne su većem broju korisnika na dan donošenja ZOC-a (2011.), a da bi ih se upisalo kao nerazvrstane ceste.</u> -Nejasno je koji je to broj korisnika potreban? -U Odluci iz 1995. i 2007.(dopune i izmjene) koje su trenutno važeće (iako datiraju prije donošenja ZOC-a 2011.) se je u članku 1. stavak 3) pod ostale nerazvrstane ceste definiralo što sve spada u tu grupu. „Pod navedenim pojmom se podrazumijevaju postojeće površine koje služe za promet motornih vozila (kolni pristup, seoski put, poljski put, šumski put, parkiralište...), a nisu razvrstane u nerazvrstane ceste iz točke 1., ali se je navelo i da se <u>„nerazvrstanom cestom ne smatraju prilazi i priključci na nerazvrstane ceste u privatnom vlasništvu.“</u> Ne pojašnjava se međutim koliki je to broj objekata na tim privatnim prilazima kao i mogućnost da se u taj broj uračunaju preostale građevinske parcele (kao budućih potencijalnih korisnika). Koji je to broj objekata (i ev. dodatnih građevinskih parcela) na privatnim cestama, a</p>	<p>Upravljanje i zaštita su zakonodavni pojmovi, pa su stoga isti korišteni i u podzakonskom aktu. Zakon o cestama također na ovaj način preklapa poslove određene ovom terminologijom, a sukladno čemu je formiran i Prijedlog odluke. Sud nije određivao međusobnu hijerarhiju Zakona o cestama i Zakona o komunalnom gospodarstvu. Kako je i ranije rečeno, protivno obvezi iz čl. 107 st. 4 Zakona o cestama nadležni ministar nikada nije donio akt kojim bi se regulirao sadržaj i način vođenja jedinstvene baze podataka o nerazvrstanim cestama čime je nastala pravna praznina.</p> <p>Podzakonskim aktom nije moguće dodatno definirati zakonski termin, osim ako takvo pravno ovlaštenje nije nekom tijelu dodijeljeno zakonskim tekstom. Zakon o cestama nije definirao broj. Očigledno je intencija Zakonodavca bila da se pravno relevantne činjenice ocjenjuju u svakom pojedinom slučaju u postupku pred nadležnim tijelom.</p>
--	--

s time i broj korisnika koji čini „granicu“ proglašavanja privatne ceste komunalnom infrastrukturom, dakle nerazvrstanom cestom (čime se vlasništvo mijenja).

Ovo dodatno pojašnjenje u Odluci od 1995./2007. je svakako bilo korisno da se privatne ceste pod pojmom „priključaka na nerazvrstane ceste“ izuzmu iz evidencije nerazvrstanih cesta, iako je i ono bilo nepotpuno, jer manjka pojašnjenje da li su uključeni i korisnici sa pravom služnosti, a koji nisu vlasnici., te budući korisnici (neizgrađene parcele), kao i broj korisnika.

-U Odluci iz 2021. se u čl. 2. st. 3) navodi da „**nerazvrstanom cestom ili javno-prometnom površinom ne smatraju se kolni prilazi ili pješački prilazi koji služe pojedinom objektu i koje su izgradili vlasnici na zemljištu u svom vlasništvu ili suvlasništvu ili na tuđem zemljištu, temeljem ustanovljene služnosti....** Ovo

dodatno pojašnjene nije baš bilo od koristi iz razloga što je kolni ili pješački prilaz do kuće, a osobito oni u privatnom vlasništvu zapravo dio okućnice, pa proglašavanje istog nerazvrstanom cestom ne bi imalo baš smisla ni koristi.

-Prema navodu službene osobe Upravnog odjela za kom. djelatnost, zaštitu okoliša i ... (M. Stanić) **svaka privatna cesta kojom se koriste dvije ili više obiteljskih kuća (valjda je to taj veći broj korisnika) se smatra nerazvrstanom cestom.**

Znači li to da će Grad sve privatne ceste kojima se koriste dvije ili više obiteljskih kuća bilo da su svi vlasnici ili neki imaju „pravo služnosti“, kao i sve privatne ceste uz koje se nalazi više građevinskih parcela (pa u budućnosti mogu biti izgrađene kuće) automatski evidentirati kao nerazvrstane ceste?

-I u Zakonu o cestama se navode pojmovi: „priključak na cestu“ (kao dio ceste kojim se neka prometna površina povezuje s javnom cestom) i „prilaz na cestu“ (koji predstavlja uređenu površinu uz cestu preko koje se vozila i drugi sudionici u prometu, koji dolaze sa zemljišta ili iz zgrada pokraj ceste, neposredno uključuju u promet na cesti). Ovakvo tumačenje, bez jasno definiranih kriterija omogućava „proizvoljno“ tumačenje, pa nije od neke koristi. Navedeno pokazuje koliko je važno pojasniti i definirati kriterije na osnovu kojih će se rješavati pitanje privatnih cesta tijekom evidentiranja. Postavlja se dakle pitanje jesu li privatne ceste zapravo „prilazi na cestu“ ili ne i pod kojim kriterijima. Ako „prilazi na cestu“ nisu nerazvrstane ceste, onda ni privatne ceste ne mogu biti evidentirane kao nerazvrstane.

Budući smo dosad svjedočili proizvoljnim i samovoljnim odlukama odgovornih u Gradu u odlukama koja će cesta ili put biti evidentirani kao komunalna infrastruktura i javno dobro, a što je osobito nejasno kod privatnih cesta, pa se jedna privatna cesta (čak za manji broj korisnika) evidentira kao komunalna infrastruktura-javno dobro, a druga ne. Kod nekih (evidentiranje nerazvrstane ceste do vodospreme u Ičićima) se provede „izvlaštenje“ (odlukom gradonačelnika), a što je 2022.

<p>čak bilo na Vijeću, a kod drugih ne (ceste 1029 i 1030 na području k.o. Ika-Oprić).</p> <p><u>Ovo sve pokazuje da samo jasno definiranim kriterijima unesenim u stavke Odluke, se ovakva „pogodovanja“, samovolja odgovornih i proizvoljno tumačenje zakona i propisa, mogu izbjeći..</u></p> <p><u>Čl. 3</u></p> <p>(1) Smatram da se ova Odluka mora prilagoditi stvarnom stanju u prostoru. Na području Grada skoro pa i nema nerazvrstanih cesta koje imaju dijelove namijenjene pješacima, dapače ceste na području Grada, a koje nisu u nadležnosti Republike Hrvatske ili županijske ceste jedva da imaju ponegdje nogostupe, pa ovaj stavak uopće ne odgovara stanju u prostoru i stanju cesta u nadležnosti Grada (na osnovu čega se onda tvrdi da postoji evidencija i baza podataka kad se ne zna u kakvom su stanju nerazvrstane ceste). Stoga postavljati ili davati u zakup nepostojeće dijelove ceste zvuči besmisleno.</p> <p>(2) Ako i sam Grad provodi „samovlasno zauzeće“ tijekom evidentiranja i upisa privatnih cesta i puteva (pri tome navodeći samo one članke Zakona koji to opravdavaju, ali ne i one koji im ne idu u prilog), a da nije proveo zakonski propisano izvlaštenje, smatram da treba navesti i tko je odgovoran i tko će građanima u tim slučajevima snositi troškove sporova u kojima potražuju svoja prava, a koje je Grad bio dužan poštivati i sprovesti.</p> <p><u>ČL. 4</u></p> <p>je pod stavkom (2)- točke 4. i 5. poprilično nejasan. Zašto se evidentiranje stvarnog stanja nerazvrstanih cesta i njihov upis u katastar i zemljišnu knjigu stavljaju pod „zaštitu nerazvrstanih cesta“. Ti postupci zapravo prethode pojmu „zaštite nerazvrstanih cesta. Dok jedna prometnica nije evidentirana i nije zadovoljila kriterije biti nerazvrstana cesta ne može se govoriti niti o zaštiti nerazvrstane ceste. Smatram da bi se u Odluci trebalo kao poseban članak navesti koji su sve preduvjeti i kriteriji potrebni (prema ZOC-u – čl. 100, 102, 105, 106) , osim geodetskog elaborata važnog za utvrđivanje stvarnog i izvedenog stanja nerazvrstanih cesta, kako bi građani mogli dobiti jasne podatke što se u postupku radi.</p> <p>Naime u zemljišnim knjigama imamo navedenu površinu, a u evidenciji se prikazuje samo dužina nerazvrstanih cesta. Tu je osobito važno upravo stvarno i izvedeno stanje. Tko određuje i na osnovu čega (lokacijske dozvole, rješenja o izvlaštenju i svega ostalog Zakonom propisanog) hoće li neka od postojećih cesta koje će se evidentirati i upisati imati širinu 3,4, 5 ili više metara, hoće li se to provesti na osnovu postojećih podataka iz zemljišne knjige (upisana površina = dužina x širina) ili novih dužina iz evidencije??? i <u>širina koje postoje negdje ucrtane u</u></p>	<p>Evidentiranje komunalne infrastrukture se vrši temeljem elaborata izvedenog stanja, no uzimajući u obzir i pojedine pravno relevantne činjenice pojedinog slučaja. Nije moguće generalizirati. Pravno relevantne činjenice ne ocjenjuje Grad Opatija već nadležno tijelo jer Grad Opatija ima status stranke u postupku.</p> <p>Dakle, kako i sama primjedba navodi „skoro“, notorno je potrebno predvidjeti i ovakvu situaciju, a ne pustiti istu dereguliranu. U ostalom, odredba bi trebala predvidjeti i buduće vrijeme.</p> <p>Tijelo koje provodi postupak odlučuje i o zahtjevu za trošak.</p> <p>Vođenje postupaka podrazumijeva se pod zaštitu.</p> <p>Bit postupaka evidentiranja izvedenog stanja nerazvrstanih cesta kao i provođenja nove katastarske izmjere i obnove zemljišne knjige jer postizanja stanja prema kojem će svi podaci o površinama biti jasno</p>
--	---

novom geodetskom elaboratu, pa time i u katastru, ali ih u stvarnosti nema jer nisu uređene, jer za te ceste ne treba lokacijska dozvola, ne treba tehnički da bi dobila uporabnu dozvolu, Ispada da osim geodetskog elaborata i prijavnog lista ništa drugo nije potrebno, iako imamo sasvim novu situaciju i u katastru i u zemljišnim knjigama u odnosu na one postojeće tj. prijašnje. Tako od puteva nastaju ceste, od uskih cesta proširene ceste, ali u stvarnosti često „neuređene“.

U ovom poglavlju svakako manjkaju smjernice usklađene sa ZOC-om o uvjetima potrebnim za upis nerazvrstane ceste kao i stavci članka 63. Zakona o komunalnoj djelatnosti koji u stavku 2) jasno navodi što sve evidencija mora sadržavati (naziv i vrstu kom. infrastrukture, podatke o katastarsko i zemljišnoknjižnoj čestici i kat. općini, podatke o zatraženim i izdanim dozvolama za uređenje, građenje i uporabu komunalne infrastrukture, radnjama poduzetim u svrhu rješavanja imovinskopravnih odnosa ...) kao i sve potrebne radnje usklađene sa čl. 105 i 106. ZOC-a.

Bez ovoga Grad (JLS) može raditi što god želi, pogodovati bilo kome, često i na štetu stvarnih vlasnika, kao i uzurpirati privatno vlasništvo bez ikakvih pravnih posljedica i odlučivati što će biti, a što ne nerazvrstana cesta.

Stavak (3)

Ako je Visoki upravni sud ustanovio da je evidencija o nerazvrstanim cestama sastavni dio ZOC-a, čl. 107 u kojem jasno stoji pod (3) i (4) kako se evidencija vodi, onda navoditi da „evidenciju nerazvrstanih cesta vodi Odjel sukladno Zakonu o komunalnom gospodarstvu“, a ne o ZOC-u nije jasno (čak kad se stavci dijelom i preklapaju).

Stavak (4) navodi da se :

-evidencija objavljuje na mrežnim stranicama Grada u grafičkom obliku s tekstualnim atributnim podacima. Ako je to tako i ako Evidencija postoji kako se to tvrdi , jer je to i pravna osnova za donošenje ove Odluke, kako to da iste nema na mrežnim stranicama Grada?

Ili Grad ima službenu, pravovaljanu i sa zakonskim smjernicama usklađenu evidenciju ili ju nema. U konačnici u čl. 107.ZOC-a stavak (4) jasno se navodi da sadržaj i način vođenja jedinstvene baze podataka o nerazvrstanim cestama propisuje ministar uz suglasnost ministra nadležnog za poslove komunalnog gospodarstva, tako da tu nema alternative.

U ovom stavku treba atributne podatke uskladiti sa Zakonom propisanim i zadanim kriterijima o sadržaju i načinu vođenja baze podataka (trenutno imamo u ZK za javne puteve/ulice navedene površine, a u Evidenciji se spominje dužina) pa je ovaj stavak nepotpun i nedorečen

Poglavlje III i poglavlje V.

Ako se u poglavlju IV. u čl. 12 – točka 4. navodi „osiguranje odvodnje“ kolnika, a u čl. 13. u točki 5. navodi poboljšanje sustava za oborinsku odvodnju nerazvrstanih cesta i javno-prometnih površina i ako ti uvjeti nisu ispunjeni, a morali bi biti ispunjeni, **onda se ne može u poglavlju V. čl. 17, stavak (2) točka 4.** navoditi da je zabranjeno sprječavati otjecanje vode s nerazvrstanih cesta treba pojasniti. Ako Grad kao „vlasnik i

vidljivi u katastru i zemljišnoj knjizi i time dakle vidljivi cijeloj javnosti. Upravo je zbog toga Grad Opatija Republici Hrvatskoj financirao postupke uređenja ranije navedenih evidencija iako to nije bila dužnost niti nadležnost Grada Opatije.

Kako je prethodno i dva puta navedeno budući da se ista premisa proteže uz sve sugestije, upravo nadležni ministar nije donio podzakonski propis 12 godina kojim bi tu materiju uređio i zato postoji pravna praznina.

Iz razloga što je potrebno vrijeme i resursi radi izrade informatičkog rješenja koje će omogućavati široko primjenjivu vizualizaciju.

Sukladno članku 107. koji propisuje zaštitu opisana je i evidencija.

<p>upravitelj“ mora osigurati (prema ZOC-u) rješavanje oborinskih voda, a to nije učinio, postavlja se pitanje kuda bi te vode trebale otjecati. Budući znamo da niti jedna nerazvrstana cesta nema riješen problem oborinskih voda onda je neopravdano tražiti da se vlasnici zemljišta u njihovim blizinama štite od prodora oborinskih voda na svoj posjed tako da to otjecanje na privatni posjed sprečavaju. Ako Grad nije na nerazvrstanim cestama poduzeo mjere da iste zadovolje propisane kriterije, onda ne može sankcionirat građane koji svoje posjede štite od propusta Grada. Stoga treba jasno navesti u kojim će slučajevima biti sankcionirani građani, a kada Grad (jer i u slučaju sudskih sporova uvijek na kraju troškove istih snose građani).</p> <p>Čl. 41 nije jasan u stavku (2) u kojem se navodi i oslobađanje od tog plaćanja u slučaju održavanja ili izgradnje infrastruktura za prijenos el. energije, te priključaka tele-operatera. Smatram da je osnovni uvjet vlasništvo Grada nad istima, jer ako to nije slučaj zašto bi Grad preuzeo cjelokupne troškove, osobito kad znamo da su tele-operateri strane firme.</p> <p>Čl. 46 Ako je službenik Odjela (komunalni redar) obavezan pregledati stanje nerazvrstane ceste prije i poslije nastale štete zbog korištenja iste, onda mora ustanoviti i debljinu asfalta ili drugog pokrovnog sloja, pa je navođenje sanacije u stavku (2) asfalta debljine 6 cm neobično pa i neopravdano. Ako se sve treba vratiti u prvobitno stanje onda je i debljina asfalta ona koja je postojala prije oštećenja. Stoga je bitno vraćanje u prvobitno stanje.</p> <p>Isto tako se spominju nogostupi popločeni žutim keramičkim pločicama, prometna signalizacija i štošta drugo, čega na nerazvrstanim cestama Grada najčešće nema. Smatram da je pojam vraćanje u prvobitno stanje jedini bitan, kad se zna u kakvom su nam stanju nerazvrstane ceste..</p> <p>VIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE Čl.52. Ako je uvjet za donošenje Odluke čl. 107. stavak (3) onda se postavlja pitanje postoji li ili ne Evidencija. Ako će ista biti objavljena tek za 6 mjeseci onda je jasno da ista ne postoji, a pogotovo što su neki geodetski elaborati tek na izlaganju za javnost.</p> <p>U prilog tome govori i činjenica da su mnoge ceste u ZK upisane površinom, a sada se navodi da će jedan od parametara biti dužina (ovo je dobar „alibi“ za neuređenu „novu“ širinu) Uz to je poznato da se je tijekom Nove izmjere mnogo toga ostavilo otvorenim- tj. postoje mnoge „naknadno identificirane kat. čestice“??? i to upravo u sastavu cesta i puteva. Ako se u ovim postupcima evidentiranja zapravo radi o „legalizaciji“ cesta i puteva, Zakon je u tome jako jasan.</p> <p>Oprić, 22.01.2023.</p>	<p>Nije jasno zašto bi bilo prihvatljivo pravilo dopuštati da se s jednog zemljišta zbrinjava imisije voda na drugo susjedno zemljište. Pogotovo na cestu čime bi se uzrokovala opasnost za promet?</p> <p>Već ranije pojašnjeno.</p> <p>Propisani su uvjeti koji se koriste pri izgradnji nerazvrstanih cesta. Prihvaća se sugestija u smislu dodatno reguliranja sanacije nerazvrstanih cesta koje nisu asfaltirane.</p> <p>Ne, pojam je saniranje, ne vraćanje u prvobitno stanje jer je tu u mnogostrukim slučajevima objektivno nemoguće, a takvo rješenje doneseno u upravnom postupku bilo bi ništetno.</p> <p>Kako je i ranije napisano, Grad vodi evidenciju komunalne infrastrukture temeljem članka 63. Zakona o komunalnom gospodarstvu. Za vođenje evidencije nije od značaja je li u provedbi upis elaborata ili je isti proveden, budući se radi o evidentiranju temeljem zakonskih propisa</p>
---	--

<p>Ivan Jurčec Put Oprić 18 51410 Opatija</p> <p>Primjedba zaprimljena e- mailom dana 31.01.2023. godine</p>	<p>Ponukan nedavnim negativnim iskustvom traženja dopuštenja za prekomjerno opterećenje nerazvrstane ceste u procesu rješavanja vlastitog stambenog pitanja na lokaciji Ika-Oprić, želio bih ukazati na besmisao ovakvih odluka. U par crtica pokušat ću vam to pobliže predložiti:</p> <p>1. U samim uvjetima da bi se uopće dobilo dopuštenje za prekomjerno opterećenje nerazvrstane ceste navodi se da je potrebno sljedeće :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bjanko zadužnica na X tisuća eura iz koje bi se valjda naplatilo potencijalno oštećenje ceste. - Polica osiguranja od odgovornosti prema trećim osobama, iz koje se također naplaćuje potencijalna nastala šteta. <p>Nakon što se sve to zadovolji, znači uplati osiguranje od odgovornosti te potpiše bjanko zadužnica na X tisuća eura, mora se platiti i prekomjerno opterećenje ceste po m³ materijala. Ja se sada pitam, za što se točno plaća tih m³ materijala (betona, materijala, željeza), ako je već uplaćeno osiguranje od odgovornosti prema trećim osobama i potpisana bjanko zadužnica iz kojih će se naplatiti potencijalno oštećenje ceste?</p> <p>2. Vi kao Grad regulirate tržište tako da filtrirate moguće potencijalne izvođače, a to sve izvodite odlukama i limitima u tonama, osovina (samo dvoosovinska vozila), gusjenicama (ne smiju nikakve gusjenice, iako postoje i gumene gusjenice koje (ne)oštećuju cestu isto kao i "obične" gume). Kao što znamo uplitanjem Grada (države) na reguliranje tržišta nerijetko ima i negativne efekte. Utječete kako na nas investitore jer značajno sužujete potencijalni krug izvođača te podižete cijenu radova, tako i na izvođače koji su primorani upravo zbog vaših ograničenja ulaziti u zaduživanja (kupovati nove dodatne strojeve) kako bi uopće mogli konkurirati za poslove.</p> <p>3. Proces građenja objekta je zaista dinamičan posao te svatko tko je prolazio kroz to shvatit će sljedeće što ću pokušati predložiti. U fazama građenja uvijek dolazi do situacija kada se npr. shvati da nedostaje neke komponente materijala. Tada ja kao investitor odlazim na tržište materijala te kupujem isti po za mene najpovoljnijim uvjetima. Napominjem da izvođač i dalje</p>	<p>Radi se o različitim kategorijama obveza, jedno je naknada za prekomjernu uporabu nerazvrstane ceste po čl. 49 st. 1 Zakona o cestama, a drugo se odnosi na osiguranje sanacije odnosno osiguranje popravka eventualne štete koja bi mogla nastati na komunalnoj infrastrukturi ili prema trećima prilikom izvođenja radova. Bilo bi nerazborito da se troškovi sanacije javnog dobra ne osiguraju.</p> <p>Propisuju se ograničenja radi sigurnosti prometa na nerazvrstanim cestama ne radi regulacije tržišnog natjecanja, a zbog samih elemenata i svojstava ceste.</p>
--	--	---

čeka na gradilištu taj materijal te očekuje isti u najkraćem mogućem roku (tu govorimo o periodu od dana-dva). Prema vašoj odluci, ja kao investitor, trebao bih nakon što sam uplatio materijal za koji se pokazala nenadana potreba, otići u grad Opatiju, ponovno predati zahtjev za prekomjerno opterećenje ceste te čekati vaš odgovor tjedan-dva. Za to vrijeme izvođač može otići na npr. godišnji odmor. I tako za svaki komad materijala za koji dođe do nenadane potrebe. Nadam se da shvaćate koliko je besmislen ovakav pristup traženja dopuštenja za prekomjerno opterećenje nerazvrstanih cesta.

4. Ovu crticu sam ostavio za kraj, da vam ukažem na sav besmisao ove odluke te vas molim da je s razumijevanjem pročitate.

Naime, moja (i svih mojih susjeda) situacija je sljedeća. Na lokaciji Ika-Oprić u ulici Put Biškupi bb postoji dio cesta (nerazvrstanih) koje su ucrtane u urbanističkom planu i koje su bile temelj za izdavanje lokacijskih/građevinskih dozvola, a koje su dan danas šumski putevi. Iz grada nije pokrenuta nikakva inicijativa u smislu rješavanja tog problema, iako su komunalni doprinosi nekih objekata uplaćeni prije 3 godine te su neki objekti spremni i za useljenje. Nakon 3 godine odlučili smo pokucati na vrata pročelnika da pokušamo pokrenuti nešto na tu temu, jer naših X tisuća eura komunalnih doprinosa stoji na vašem računu, a usluga je nepostojeća. Na samom sastanku pročelnik je napomenuo da možda komunalni doprinosi neće pokriti iznos koji zahtjeva izgradnja ceste te da bi mi kao investitori trebali pokriti cijeli trošak izgradnje ceste. I sada dolazimo do dijela koji se nadovezuje na vašu odluku o prekomjernom opterećenju nerazvrstanih cesta. Nakon što smo mi (ja i susjedi) uplatili X tisuća eura komunalnih doprinosa, te nakon što bi mi trebali 100 % financirati izgradnju nerazvrstane ceste (ucrtane u urbanističkom planu) do naših objekata, te se vi (grad Opatija) upisati na tu cestu kao vlasnici, ja (Ivan Jurčec) bih jednog dana u budućnosti, kada odlučim dovesti npr. zemlju za travnjak u dvorištu, trebao otići u Grad i pitati vas (grad Opatiju) dopuštenje da mogu "legalno" proći po toj cesti koju sam ja (i moji susjedi) 100 % financirali. I još bih morao platiti po m³ materijala koji će proći tom cestom, iako sam je ja (i moji susjedi), ponovit ću, 100 % financirali. Iako nije predmet ovog

Svaka promjena prilikom gradnje iziskuje i promjenu ostale dokumentacije koja se predaje uz zahtjev (građevinska dozvola, troškovnik i dr.) pa samim time zahtjev prati ostale akte o gradnji i izvođenju radova. Ukoliko bi se dereguliralo materiju prekomjerne uporabe, tada bi se ceste koje se svakodnevno koriste vrlo brzo uništile te ne bi bile podobne za svakodnevnu uporabu. Ako se radi o nabavi materijala u neznatnim količinama kao što implicirate (dakle, ako bi se radilo o neznatnim izmjenama koje ne zahtijevaju izmjenu akta za zahvat u prostoru) vjerojatno se ne bi radilo o tim količinama materijala koje bi zahtijevale prekomjernu uporabu pa onda ne bi bilo potrebno izmijeniti zahtjev.

Grad Opatija temeljem godišnjeg programa gradnje objekata komunalne infrastrukture planira izgradnju prometnica koje su prioritetne za Grad Opatiju. Ukoliko Grad nema trenutni raspoloživih sredstava za prometnicu koja je eventualno predviđena UPU-om, a predstavlja interes Grada, tada investitor može po svom zahtjevu zatražiti sufinanciranje izgradnje prometnice, a po kojem zahtjevu se može iznos komunalnog doprinosa odbiti od troška izgradnje nerazvrstane ceste sukladno članku 165. stavak 5. Zakona o prostornom uređenju. Nije moguće da sve ceste budu izgrađene odjednom jer nema

<p>Igor Matkovic, St. Valvasora 6, Opatija</p> <p>Primjedba zaprimljena e- mailom dana 31.01.2023. godine</p>	<p>javnog savjetovanja moje pitanje je do koje granice ja (mi) moramo plaćati ? Kada postaje dosta ? Iako nažalost čak i kada postoji dobra volja plaćanja po stroju ili m3 (kg) materijala, čak ni tada nije garancija da se "legalno" može proći cestom jer tu su još uvijek ograničenja u tonama, kilogramima, gusjenicama, dužini, visini...</p> <p>Da ne bi bilo da sam samo pokušao prikazati besmisao ovakve odluke, složiti ću se da nekakav red mora postojati, ali ovaj trenutni pristup nije dobar. Postoje sigurno bolji modeli, a ne da se komunalni redari igraju policajaca. Zato ću predložiti da se razmotri možda neka alternativa pa da na kraju ne bude toliko negativnih tonova koliko ih je generirano ovakvom odlukom. Evo moj prijedlog je da se tzv. naknada za prekomjerno opterećenje nerazvrstane ceste (ako se već mora) ukalkulira u cijenu komunalnog doprinosa. Pa neka se za objekte kojima se pristupa preko nerazvrstane ceste poveća komunalni doprinos za 10-20 centi po m3 i taj dio koristi za kasnije održavanje tih cesta.</p> <p>Smatram da je članak 4 stavak 4 nezakonit i pogresan i potrebno ga je izbrisati, a pogotovo je potrebno i izbrisati članak 52.</p> <p>Također je potrebno odgoditi donošenje ovakvog Prijedloga odluke, prije donošenja Odluke o određivanju i popisu nerazvrstanih cesta na području grada Opatije.</p> <p>Obrazloženje: Članak 4 stavak 4 i članak 52 nije u skladu sa ZOC-om te nije u skladu sa trenutnom sudskom praksom, ponajviše Visokog Upravnog Suda RH. Navodim presudu Visokog upravnog suda RH poslovni broj: Usoz-116/20-3 od 28. listopada 2020. godine gdje Sud navodi: "Prema praksi ovoga</p>	<p>sredstava u proračunu za takav opseg izgradnje pa se sukladno navedenom određuju prioriteta. Napominje se ovdje kako ste Vi osim opcije sufinanciranja izgradnje nerazvrstane ceste izgraditi mogli i na svom privatnom zemljištu kolni pristup do svog objekta, dakle možete birati i opciju, osim opcije da se gradi nerazvrstana cesta, izgradnje privatnog kolnog pristupa koji dakle tada predstavlja Vaše privatno vlasništvo.</p> <p>Dakle, nije moguće da se u komunalni doprinos „uključiti“ naknada za prekomjerno opterećenje budući se radi o institutima koji su definirani drugačijim zakonskim i podzakonskim aktima, ali je moguće da komunalni doprinos bude „odbitna“ stavka u izgradnji nerazvrstane ceste po zahtjevu investitora. Zaključno, svaka od kategorija koje se navode u primjedbi definirana je različitim zakonodavnim aktom, a sukladno tome ista se definira i u podzakonskom aktu</p> <p>Djelomično se prihvaća sugestija. Briše se stavak 3. čl. 4 Prijedloga odluke budući je ta materija dostatno regulirana čl. 107 st. 3 Zakona o cestama te čl. 63 Zakona o komunalnom gospodarstvu. Sukladno ranije rečenom, briše se i čl. 52 Prijedloga odluke kao suvišan. Stavak 4. čl. 4 postati će stavak 3. s time da će isti također biti preformuliran i glasiti će: Grafički prikaz nerazvrstanih cesta na</p>
---	--	---

<p>Suda, odluke o određivanju i popisu nerazvrstanih cesta opci su akti u smislu članka 3. stavka 2. ZUS-a koji podliježu ocjeni zakonitosti u objektivnom upravnom sporu.”“Sud utvrđuje da gradonačelnik nema zakonsku ovlast za donošenje popisa nerazvrstanih cesta jer takva ovlast, prema mišljenju ovoga Suda, pripada predstavničkom tijelu jedinice lokalne samouprave.”</p> <p>Presudom, poslovni broj: Usoz-156/15 od 4. srpnja 2017. te presudom, poslovni broj: Usoz-5/17-5 od 26. listopada 2017. odbijeni su zahtjevi za ocjenu zakonitosti Odluke o popisu nerazvrstanih cesta na području Grada M. L. (»Službene novine Primorsko-goranske županije« 8/15.) jer je utvrđeno da osporavana Odluka, koju je donijelo Gradsko vijeće Grada M. L., kao nadležno tijelo za donošenje popisa nerazvrstanih cesta, nije u nesuglasju sa ZOC-om na temelju kojeg je donesena. Dakle, registar ili popis nerazvrstanih cesta u Gradu Opatiji, može donijeti isključivo odlukom većine, Gradsko vijeće grada Opatije. Također, ovakvim prijedlogom odluke, Gradsko vijeće odlascuje Grad Opatiju i Upravni odjel da evidenciju nerazvrstanih cesta objavi u roku od 6 mjeseci od stupanja Odluke na snagu, na mrežnim stranicama grada Opatije, što nije dozvoljeno vazecim Zakonima, jer ukoliko govorimo o registru i evidenciji nerazvrstanih cesta, riječ je o općem aktu, po sudskoj praksi Visokog upravnog suda RH, stoga ga je prethodno gradsko vijeće grada Opatije, dužno donijeti većinom glasovanja kao i svaki drugi opći akt. Ovakvom odlukom, Krsite Zakone RH!</p> <p>Gradsko vijeće grada Opatije nema ovlasti prenošenja donosenja imenovanja i popisa nerazvrstanih cesta na Upravni odjel grada Opatije zadužen za komunalne djelatnosti, ni po kojem vazecem zakonu i odlukama Visokog upravnog suda RH.</p> <p>Podsjećam, ne može Odluka o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije propisivati tematiku donosenja naziva, popisa ili registra nerazvrstanih cesta jer to nije pravna osnova takve Odluke. Naime, Odluka o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije, se bavi isključivo pravnom tematikom upravljanja i zaštite nerazvrstanih cesta, a ne i određivanjem te donosenjem naziva, popisivanjem nerazvrstanih cesta ili registra</p>	<p>području Grada Opatije s tehničkim elementima biti će objavljen na mrežnim stranicama Grada Opatije. Evidencija komunalne infrastrukture koju vodi Odjel temelji se na članku 63. Zakona o komunalnom gospodarstvu, te je prošla revizijsku ocjenu kao jedna od najboljih evidencija na ovom području.</p> <p>Po pitanju ove sugestije bitno je razložiti pravnu terminologiju te razlikovati jedinstvenu bazu podataka o nerazvrstanim cestama iz čl. 107 Zakona o cestama, evidenciju komunalne infrastrukture iz čl. 63 Zakona o komunalnom gospodarstvu i eventualnu odluku kojom bi se u obliku općeg akta donio popis nerazvrstanih cesta, a što ovaj Prijedlog odluke ne predstavlja. Niti ranije navedeni članci navedenih zakonskih propisa govore o donošenju kakve odluke. Odredbama čl. 107 Zakona o cestama i čl. 63 Zakona o komunalnom gospodarstvu nije predviđena obveza donošenja kakve odluke, no kada bi se odluka donosila (a može se i donijeti) ista bi svakako i notorno bila u nadležnosti Gradskog vijeća prema čl. 35 st. 1 podst. 2 Zakona o lokalnoj i područnoj samoupravi. Upravo kako i stoji u navedenoj sudskoj praksi iz sugestije, sud je podrazumijevao da bazu podataka odnosno evidenciju vode službenici</p>
---	---

<p>nerazvrstanih cesta. Za donosenje registra nerazvrstanih cesta, potrebno je izraditi novi opci akt tj. "Odluku o odredjivanju i popisu nerazvrstanih cesta na podrucju grada Opatije". U clanku 52 navodite kako ce se evidencija iz clanka 4</p> <p>takve odluke objaviti na mrežnoj stranici Grada Opatije u roku od 6 mjeseci od stupanja na snagu takve Odluke, sto predstavlja krsenje vazecih Zakona i Odluka Visokog upravnog suda. Ne moze jedna odluka koja se bavi zastitom i upravljanjem nerazvrstanih cesta propisivati imenovanje i popis nerazvrstanih cesta, sto po odlukama Visokog upravnog suda jest svoj posebni opci akt, niti gradsko vijece ima ovlasti za donosenje prenosjenja ovlasti gradskog vijeca na upravni odjel grada. Pronadjite mi zakone i odluke visokog upravnog suda gdje je dozvoljeno gradskom vijecu da prenese ovlasti imenovanja nerazvrstanih cesta na upravni odjel grada! ZOC navodi u clanku 107 stavak 3: "Jedinica lokalne samouprave vodi jedinstvenu bazu podataka o nerazvrstanim cestama na svom podrucju" Takav clanak ne navodi i ne daje snagu jedinici lokalne samouprave da takvu jedinstvenu bazu podataka o nerazvrstanim cestama objavi naknadno u roku od 6 mjeseci, vec iskljucivo da grad Opatija vodi jedinstvenu bazu podataka, a presuda Visokog upravnog suda RH definira takvu bazu podataka kao popis i kao opci akt koji mora donijeti vecinom gradsko vijece grada Opatije.</p> <p>Takodjer, kompletni vas Prijedlog odluke, kao i sto je navedeno u naslovu naziva odluke, definira upravljanje i zastitu nerazvrstanih cesta na podrucju Grada Opatije, a da prethodno uopce ne postoji niti jedna trenutno vazeca Odluka o popisu i nazivu svake nerazvrstane ceste na podrucju grada Opatije.</p> <p>Podsjećam, trenutno po svim odlukama grada Opatije, ne postoji pravno legalno definiran termin nerazvrstanih cesta niti je jedna cesta u Opatiji imenovana nerazvrstanom. Ukoliko pogledamo sto je grad Opatija, dakle gradonacelnici i gradsko vijece Opatije, donosili u proslosti: mozemo pogledati da je skljucivo legalno objavljen popis nerazvrstanih cesta donosen u proslosti od strane gradonacelnika Opatije, a znamo da presuda Visokog upravnog suda, ponistava sve odluke gradonacelnika u smislu donosenja popisa nerazvrstanih cesta, stoga trenutno nemamo niti jednu nerazvrstanu</p>	<p>ili zaposlenici jer to vijećnici predstavničkog tijela ne mogu. Popis nerazvrstanih cesta nije isto što i evidencija komunalne infrastrukture.</p> <p>Ranije u povijesti donošen je Popis nerazvrstanih cesta te je isti objavljen Odlukom Gradskog poglavarstva 2007. godine Službene novine PGŽ br 15/07, a koja odluka je i dalje na snazi. Naknadni zakonski propisi nisu nalagali stavljanje izvan snage ranije označenog podzakonskog akta. Općenito, kakav god akt da bi se donio, isti bi u budućem vremenskom periodu bio nepotpun obzirom gradnjom nastaju nove ceste, ceste se mogu ukidati i sl. Ovim prijedlogom odluke se ne predlaže donošenje popisa nerazvrstanih cesta, a niti se predlaže da isti donese Gradonačelnik ili Upravni odjel zadužen za poslove komunalnog gospodarstva, a objava grafike nerazvrstanih cesta svakako ne predstavlja konstituirajući pravni akt. U prijedlogu Odluke ističe se kako će Odjel javno objaviti podatke koje vodi temeljem članka 63. Zakona o komunalnom gospodarstvu, iako za isto ne postoji zakonodavna obveza. Radi se o intenciji bolje informiranosti građana i transparentnosti podataka.</p>
--	---

<p>Prof.dr.sc. Mladen Perinić Nova cesta 26G Opatija</p> <p>Primjedbe zaprimljene e- mailom od dana 01.02.2023. godine</p>	<p>cestu u popisu nerazvrstanih cesta, stoga niti ne možete donijeti odluku o upravljanju i zaštiti takvih nerazvrstanih cesta jer ne možete upravljati i štiti nerazvrstane ceste, koje prethodno niste imenovali i stavili u popis nerazvrstanih cesta što donosi gradsko vijeće grada Opatije.</p> <p>Drugim riječima, bavite se upravljanjem i zaštitom nečega što prethodno pravno niste definirali. Ako bi parafrazirao, bavite se zaštitom jelena, a da prethodno niste definirali što je jelen. Potpuno pogresan pristup, i uvjeren sam da ovakav Prijedlog Odluke, će biti ponovno ponisten pred Visokim Upravnim Sudom RH jer je protivan odlukama Visokog upravnog suda RH.</p> <p>U Opatiji, 30.1.2023. godine</p> <p>Primjedbe na uvodni dio</p> <p>1. Potrebno je navesti jesu li sada ispunjeni uvjeti (čl. 107 st.3. ZOC-a, zbog kojih je Visoki upravni sud suspendirao Odluku o nerazvrstanim cestama iz prosinca 2021., jer ako nisu, koja je pravna osnova za donošenje nove Odluke, da bi ona bila pravovaljana. U čl. 52. naveden je rok od 6 mjeseci da bi se na mrežnim stranicama Grada pojavila „informativna evidencija“, dakle ne cjelovita i pravovaljana već informativna.</p> <p>Stoga i nije jasno što se podrazumijeva pod „obveza objave na mrežnoj stranici pregleda nerazvrstanih cesta kao informativnog popisa“ (str. 1-zadnji pasus). Valjda se na mrežnoj stranici Grada objavljuje cjelovita, jedinstvena i pravovaljana baza podataka sa svime što Zakon propisuje (kao što se to može naći na mrežnim stranicama drugih gradova i općina), a ne „informativni popis“.</p> <p>Trenutno na stranicama Grada i internetskim stranicama ne postoji jedinstvena baza podataka o nerazvrstanim cestama kako propisuje upravo stavak (3) članka 107., valjda stoga što većina nerazvrstanih cesta nije ni katastarski ni zemljišnoknjižno sređena (nisu upisane kao nerazvrstane ceste, neke se vode kao javno dobro, neke ne, mnoge su u privatnom vlasništvu, neke u vlasništvu Grada, a da nisu javno dobro...)</p> <p>Zakon o cestama je donesen 2011. Nova izmjera za velik dio Grada (dakle sređivanje i usklađivanje katastarskih i zemljišnoknjižnih podataka) je na snazi od početka 2014. S druge strane imamo situaciju da je Odluka o</p>	<p>Status nerazvrstane ceste može se steći dakako odlukom predstavničkog tijela, no i na druge način (primjerice temeljem zakona – čl. 133 Zakona o cestama, čl. 7 Zakona o cestama tj. razvrstavanjem, čl. 102 Zakona o cestama). Prijedlog odluke bavi se zaštitom onoga što je u evidenciji komunalne infrastrukture.</p> <p>Presudom Visokog upravnog suda nije utvrđeno kako u 2021. godini prilikom donošenja Odluke nisu bili ispunjeni kakvi zakonski uvjeti, već da se prilikom donošenja Odluke JLS trebala pozivati na drugu pravnu osnovu, a iz kojeg razloga se u Prijedlogu ove odluke navodi i članak 107. Zakona o cestama. Sud nažalost nije obrazložio zašto smatra da je Odluka protivna Zakonu o cestama budući da nije utvrđena niti jedna suprotnost u materijalno-pravnoj regulativi, niti u nadležnosti tijela ili sl.</p> <p>Kao što je i u ranijim primjedbama istaknuto, evidencija komunalne infrastrukture vodi se temeljem članka 63. Zakona o komunalnom gospodarstvu, a objavit će se samo grafički dio s atributnim podacima iz evidencije, radi informiranosti građana na području Grada Opatije iako</p>
--	---	---

<p>nerazvrstanim cestama iz 1995./2007. bila na snazi sve do kraja 2021. Dakle tek 2021. je donijeta nova Odluka, a koja je zbog bitnih manjkavosti od Suda proglašena nevažećom. Znači da Grad ni 12 godina nakon donošenja Zakona o cestama, niti 8 godina od usklađivanja stanja Katastra i zemljišnih knjiga za veći dio Grada (od Nove izmjere) nema novu, pravovaljanu evidenciju, niti pravovaljanu Odluku o nerazvrstanim cestama. Tko je odgovoran da u Gradu sve toliko kasni i da se radi tako površno.</p> <p>Za vrijeme važeće stare Odluke (1995/2007.), a koja je sada opet na snazi, postupak evidentiranja bi se morao raditi po smjernicama navedenim u tim Odlukama. Po Odluci iz 2007.g. privatni pristupni putevi, odnosno priključci na nerazvrstanu cestu nisu nerazvrstane ceste, ali to se u Gradu ne poštuje.</p> <p>Nadalje ako ZOC jasno navodi kriterije koje nerazvrstana cesta mora ispunjavati, kako građevinske tako i one administrativne, vodi li se računa o tome prije upisa u Katastar i ZK. Imaju li nerazvrstane ceste, osobito one koje se evidentiraju u nekim novim gabaritima, koje nastaju spajanjem dviju ili više privatnih, gradskih i /ili republičkih parcela (ili njihovih dijelova) lokacijske dozvole, rješenja o izvlaštenju, uporabne dozvole ili za Grad ovi propisi i zakoni ne vrijede. To su sve pitanja koja ostaju otvorena, pa smatram da građani imaju pravo znati kako teče postupak i jesu li sredstva za to osigurana.</p> <p>Tome treba pridodati i činjenicu da nove evidencije još nemamo (bar ne cjelovite i službene). Tako da nam je na raspolaganju samo „Popis nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije“-utvrđen istovremeno sa Odlukom 2007. (čl. 1.). Podaci u njemu su osobito zbog Nove izmjere neupotrebljivi.</p> <p>Isto tako smatram da je potrebno točno navesti po kojim se člancima ZOC-a radi tijekom cijelog postupka. Naime navode se čl. 123-133. ZOC-a, iako u ZOC-u stoji da se članci 123-130. odnose na upis javnih, a članci 131.-133. na upis nerazvrstanih cesta. Prema ZOC-u i pojašnjenju pojmova u njemu, javne ceste nisu nerazvrstane ceste, pa stoga nije jasno koji je razlog da se navode i članci važni za upis javnih cesta.</p> <p>2. Naslov ove Odluke koji glasi: Odluka o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije je nedorečen i nejasan. Iz ovog Naslova se može zaključiti</p>	<p>je postoji propisana obvez bilo koje JLS da objavi javno evidenciju komunalne infrastrukture. Grafički prikaz koji će se objaviti upućuje o tome kako se ne radi o javnoj ispravi, no stranka po zahtjevu može zatražiti izdavanje uvjerenja kao javne isprave. Zemljišna knjiga i katastar su inače državne evidencije pa za stanje u istima ne može biti odgovoran Grad Opatija, koji usput budi rečeno, bez ikakve zakonske obveze, platio Republici Hrvatskoj veliki iznos novaca kako bi se financirala nova katastarska izmjera te izlaganje zemljišnih knjiga, a s provedbom koji postupaka kasni Republika Hrvatska. Da Grad Opatija nije financirao te postupke, isti ne bi zacijelo niti bili vođeni u ovom obimu, a time je građanima dana mogućnost da bez svog troška uredi svoje isprave o nekretninama. Nadalje, postupak upisa nerazvrstanih cesta provodi se temeljem elaborata izvedenog stanja – za koji godišnje u proračunu postoji određen iznos novca. Svi postupci upisa nerazvrstanih cesta provode se sukladno zakonodavnim aktima, a u istim postupcima Grad Opatija je ravnopravna stranka kao i svaka druga pravna i fizička osoba. Grad Opatija ne propisuje niti može propisivati uvjete upisa, oni su određeni zakonodavnim i podzakonskim aktima. Ceste koje nisu izgrađene do stupanja na snagu Zakona o cestama i Zakona o komunalnom gospodarstvu upisuju se kao nerazvrstane</p>
---	--

	<p>da ova Odluka obuhvaća samo pitanja „upravljanja i zaštite nerazvrstanih cesta“. Ako je osnovni dokument Zakon o cestama, kojim se „uređuje pravni status javnih i nerazvrstanih cesta, način korištenja javnih cesta i nerazvrstanih cesta, razvrstavanje javnih cesta, planiranje građenja i održavanja javnih cesta, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta“, onda je logično i smisleno da je svaka Odluka vezana za ovu problematiku „podakt“ ovog Zakona, pa je potpuno nejasno zašto se u naslovu ove Odluke odustalo od postojećeg naslova „Odluka o nerazvrstanim cestama“ čime je obuhvaćeno sve vezano za nerazvrstane ceste, a ne samo upravljanje i zaštita istih.</p> <p>Ostaje otvoreno i pitanje ostalih javno i privatno – prometnih površina, pa je potrebno u Odluci pojasniti i pojmove „priključka i prilaza na cestu“.</p> <p>I. OPĆE ODREDBE</p> <p>Čl. 2. – primjedba</p> <p>Članak 2 je jedan od najbitnih članaka ove Odluke, pa ga je potrebno detaljnije definirati, kako bi se u budućnosti izbjegla proizvoljna tumačenja, izigravanje Zakona i pogodovanje pojedincima!!</p> <p>Točku 3. stavka 1 Odluke („pristupne ceste do stambenih, poslovnih, gospodarskih i drugih građevina osim onih iz stavka 2. ovog članka“) treba dodatno definirati, jer se upravo navedeno pod točkom 3. i točkom 4. stavka 1 („kao i druge ceste na 3 području Grada“) u postupku „proizvoljno“ interpretira u tijeku evidentiranja, a potom i upisa u Katastar i ZK .</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>U Odluci iz 1995. i 2007. (dopune i izmjene) koje su trenutno važeće (iako datiraju prije donošenja ZOC-a 2011.) se je u članku 1. stavak 3) pod ostale nerazvrstane ceste definiralo što sve spada u tu grupu. „Pod navedenim pojmom se podrazumijevaju postojeće površine koje služe za promet motornih vozila (kolni pristup, seoski put, poljski put, šumski put, parkiralište...), a nisu razvrstane u nerazvrstane ceste iz točke 1., ali se je navelo i da se „nerazvrstanom cestom ne smatraju prilazi i priključci na nerazvrstane ceste u privatnom vlasništvu“.</p> <p>Budući smo dosad svjedočili proizvoljnim i</p>	<p>ceste nakon stjecanja uporabne dozvole (članci navedeni ranije). Kao i ranije napominje se kako postoji cjelovita evidencija koja je prošla i revizijsku ocjenu te svaki građanin uz najavu može izvršiti uvid u podatke koji su sastavni dio sukladno Zakonu. Ime Prijedloga odluke usklađeno je prema imenima članaka iz Zakona o cestama koji su pravni temelj donošenja.</p> <p>Ova materija biti će predmet uređenja drugog akta.</p> <p>Naime, JLS je ovlaštena donijeti mjere za zaštitu i upravljanje nerazvrstanom cestom, a pravni status, razvrstavanje javnih cesta i ostale navedene kategorije iz sugestije definirane su zakonom i JLS nije ovlaštena nadregulirati zakonodavni pojam.</p> <p>Kako je i ranije navedeno, zakonski pojam nerazvrstane ceste i način upisa istih određen je zakonodavnim i podzakonomavnim propisima, a Grad Opatija temeljem istih postupka i upisuje nerazvrstanu cestu kao javno dobro u općoj uporabi i to u postupku u kojem je Grad Opatija stranka postupka (ne vodi postupak). Dio sugestije odnosi se na postupke</p>
--	---	--

	<p>samovoljnim odlukama odgovornih u Gradu u odlukama koja će cesta ili put biti evidentirani kao komunalna infrastruktura i javno dobro, a što je osobito nejasno kod privatnih cesta, pa se jedna privatna cesta (čak za manji broj korisnika) evidentira kao komunalna infrastruktura-javno dobro, a druga ne, samo jasno definiranim kriterijima unesenim u stavke Odluke, se ovakva „pogodovanja“, samovolja odgovornih i nepravda mogu izbjeći..</p> <p>Čl. 3 – primjedba:</p> <p>1. na stavak 1 i stavak 2</p> <p>(1) Smatram da se ova Odluka mora prilagoditi stvarnom stanju u prostoru. Na području Grada skoro pa i nema nerazvrstanih cesta koje imaju dijelove namijenjene pješacima, dapače ceste na području Grada, a koje nisu u nadležnosti Republike Hrvatske ili županijske ceste jedva da imaju ponegdje nogostupe, pa ovaj stavak uopće ne odgovara stanju u prostoru i stanju cesta u nadležnosti Grada (na osnovu čega se onda tvrdi da postoji evidencija i baza podataka kad se ne zna u kakvom su stanju nerazvrstane ceste). Stoga postavljati ili davati u zakup nepostojeće dijelove ceste zvuči besmisleno.</p> <p>(2) Ako i sam Grad provodi „samovlasno zauzeće“ tijekom evidentiranja i upisa privatnih cesta i puteva (pri tome navodeći samo one članke Zakona koji to opravdavaju, ali ne i one koji im ne idu u prilog), a da nije proveo zakonski propisano izvlaštenje, smatram da treba navesti i tko je odgovoran i tko će građanima u tim slučajevima snositi troškove sporova u kojima potražuju svoja prava, a koje je Grad bio dužan poštivati i sprovesti.</p> <p>II. ORGANIZACIJA I PROVEDBA POSLOVA NA NERAZVRSTANIM CESTAMA</p> <p>Čl. 4 – primjedba:</p> <p>1. na točku 4. i točku 5. stavak 2</p> <p>Zašto se evidentiranje stvarnog stanja nerazvrstanih cesta i njihov upis u katastar i zemljišnu knjigu stavljaju pod „zaštitu nerazvrstanih cesta“. Ti postupci zapravo prethode pojmu „zaštite nerazvrstanih cesta. Dok jedna prometnica nije evidentirana i nije zadovoljila kriterije biti nerazvrstana cesta ne može se govoriti niti o zaštiti</p>	<p>evidentiranja izvedenog stanja nerazvrstanih cesta i nije predmet Prijedloga odluke.</p> <p>Obzirom dio nerazvrstanih cesta ima pločnike, odredba koja regulira tu materiju je poželjna, no ujedno predviđa buduće stanje. Postojeće stanje cesta jest takvo kakvo jest, prilikom izgradnje novih ili rekonstrukcije starih, u skladu s prostorno planskom dokumentacijom grada se ceste u skladu s zakonom definiranim uvjetima. Kroz povijest je na izgradnju cesta na području Grada Opatije zacijelo utjecao i objektivno dostupni prostor, no povijest nažalost nije moguće korigirati. Zakonodavni propisi na temelju kojih se upisuju komunalna infrastruktura (postojeća) ne predviđaju izvlaštenje.</p> <p>Upis nerazvrstane ceste kao javnog dobra u općoj uporabi samo po sebi predstavlja zaštitu uzimajući u obzir narav javnog dobra. Preduvjeti i kriteriji za upis propisani su Zakonom o cestama</p>
--	---	--

	<p>nerazvrstane ceste.</p> <p>Smatram da bi se u Odluci trebalo kao poseban članak navesti koji su sve preduvjeti i kriteriji potrebni (prema ZOC-u – čl. 100, 102, 105, 106) , osim geodetskog elaborata važnog za utvrđivanje stvarnog i izvedenog stanja nerazvrstanih cesta, kako bi građani mogli dobiti jasne podatke što se u postupku radi.</p> <p>Naime u zemljišnim knjigama imamo navedenu površinu, a u evidenciji se prikazuje samo dužina nerazvrstanih cesta. Tu je osobito važno upravo stvarno i izvedeno stanje. Tko određuje i na osnovu čega (lokacijske dozvole, rješenja o izvlaštenju i svega ostalog Zakonom propisanog) hoće li neka od postojećih cesti koje će se evidentirati i upisati imati širinu 3,4, 5 ili više metara, hoće li se to provesti na osnovu postojećih podataka iz zemljišne knjige (upisana površina = dužina x širina) ili novih dužina iz evidencije??? i širina koje postoje negdje ucrtane u novom geodetskom elaboratu, pa time i u katastru, ali ih u stvarnosti nema jer nisu uređene, jer za te ceste ne treba lokacijska dozvola, ne treba tehnički da bi dobila uporabnu dozvolu. Ispada da osim geodetskog elaborata i prijavnog lista ništa drugo nije potrebno, iako imamo sasvim novu situaciju i u katastru i u zemljišnim knjigama u odnosu na one postojeće tj. prijašnje. Tako od puteva nastaju ceste, od uskih cesta proširene ceste, ali u stvarnosti često „neuređene“.</p> <p>U ovom poglavlju svakako manjkaju smjernice usklađene sa uvjetima ZOC-a potrebnim za upis nerazvrstane ceste kao i stavci članka 63. Zakona o komunalnoj djelatnosti koji u stavku 2 jasno navodi što sve evidencija mora sadržavati (naziv i vrstu kom. infrastrukture, podatke o katastarsko i zemljišnoknjižnoj čestici i kat. općini, podatke o zatraženim i izdanim dozvolama za uređenje, građenje i uporabu komunalne infrastrukture, radnjama poduzetim u svrhu rješavanja imovinskopravnih odnosa ...) kao i sve potrebne radnje usklađene sa čl. 105 i 106. ZOC-a.</p> <p>Bez ovoga Grad (JLS) može raditi što god želi, pogodovati bilo kome, često i na štetu stvarnih vlasnika, kao i uzurpirati privatno vlasništvo bez ikakvih pravnih posljedica i odlučivati što će biti, a što ne nerazvrstana cesta.</p> <p>2. na stavak 3.</p>	<p>odnosno Zakonom o komunalnom gospodarstvu, odnosno podzakonskim aktima temeljem koji se provode elaborati izvedenog stanja.</p> <p>Kao i ranije, Grad Opatija je prilikom upisa nerazvrstane ceste stranka u postupku i za isti subjekt vrijede jednaka pravila kao i svaki drugi prilikom upisa u katastar i zk.</p>
--	--	--

	<p>Ako je Visoki upravni sud ustanovio da je evidencija o nerazvrstanim cestama sastavni dio ZOC-a, čl. 107 u kojem jasno stoji pod (3) i (4) kako se evidencija vodi, onda navoditi da „evidenciju nerazvrstanih cesta vodi Odjel sukladno Zakonu o komunalnom gospodarstvu“, a ne o ZOC-u nije jasno (čak kad se stavci dijelom i preklapaju).</p> <p>3. Na stavak 4 Evidencija objavljuje na mrežnim stranicama Grada u grafičkom obliku s tekstualnim atributnim podacima. Ako je to tako i ako Evidencija postoji kako se to tvrdi, jer je to i pravna osnova za donošenje ove Odluke, kako to da iste nema na mrežnim stranicama Grada?</p> <p>Ili Grad ima službenu, pravovaljanu i sa zakonskim smjernicama usklađenu evidenciju ili ju nema. U konačnici u čl. 107. ZOC-a stavak 4 jasno se navodi da sadržaj i način vođenja jedinstvene baze podataka o nerazvrstanim cestama propisuje ministar uz suglasnost ministra nadležnog za poslove komunalnog gospodarstva, tako da tu nema alternative.</p> <p>U ovom stavku treba atributne podatke uskladiti sa Zakonom propisanim i zadanim kriterijima o sadržaju i načinu vođenja baze podataka (trenutno imamo u ZK za javne puteve/ulice navedene površine, a u Evidenciji se spominje dužina) pa je ovaj stavak nepotpun i nedorečen</p> <p>VIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</p> <p>Čl. 52. – primjedba</p> <p>Ako je uvjet za donošenje Odluke čl. 107. stavak 3 onda se postavlja pitanje postoji li ili ne Evidencija. Ako će ista biti objavljena tek za 6 mjeseci onda je jasno da ista ne postoji, a pogotovo što su neki geodetski elaborati tek na izlaganju za javnost.</p> <p>U prilog tome govori i činjenica da su mnoge ceste u ZK upisane površinom, a sada se navodi da će jedan od parametara biti dužina (ovo je dobar „alibi“ za neuređenu „novu“ širinu) Uz to je poznato da se je tijekom Nove izmjere mnogo toga ostavilo otvorenim-tj. postoje mnoge „naknadno identificirane kat. čestice“??? i to upravo u sastavu cesta i puteva. Ako se u ovim postupcima evidentiranja zapravo radi o „legalizaciji“ cesta i puteva, Zakon je u tome jako jasan</p>	<p>Kao i ranije navedeno, djelomičnim prihvatanjem ranije sugestije izmijeniti će se odredba čl. 4 Prijedloga Odluke.</p> <p>Evidencija ne može biti pravni temelj za donošenje podzakonskog akta već samo odredba zakonskog akta. Evidencija komunalne infrastrukture iz čl. 63 Zakona o komunalnom gospodarstvu nije javno objavljena budući to zakonski propis niti ne propisuje, međutim objavit će se grafički dio koji se odnosi na nerazvrstane ceste radi bolje informiranosti. Kako je i ranije navedeno, iako Zakon o cestama predviđa donošenje podzakonskog akta od strane ministra u čl. 107 st. 4, takav propis nikada nije donesen. Sukladno navedenom, evidencija komunalne infrastrukture vodi se temeljem članka 63. Zakona o komunalnom gospodarstvu</p> <p>Kao i ranije, primjedbe bi bile osnovane kada bi se radilo o situaciji donošenja odluke kojom se konstituira status nerazvrstanih cesta, međutim u konkretnom slučaju radi se o objavi grafike i dr. iz evidencije koja se vodi sukladno odredbama Zakona o komunalnom gospodarstvu i to grafičkom dijelu s atributima kako bi podaci bili pregledniji. 6 mjeseci je bio predlagan rok potreban za izradu informatičkog rješenja na temelju kojeg bi se moglo pregledavati podatke kroz internet</p>
--	--	---

<p>Gordana Paris – prigovor upućen e-mailom dana 02.02.2023. godine</p> <p>Suzana Afrić Medić,</p> <p>Primjedba zaprimljena e-mailom dana 02.02.2023. godine</p>	<p>U vezi javnog savjetovanja o nerazvrstanim cestama predlažem: 1. Da se hitno izvršiti popis svih nerazvrstanih cesta na području općine Opatija. 2. Da se izvrše izmjere njihovih gabarita sa prikazom širine, te da se prikažu sve građevine, zidovi (suhozidi ili betonski) koji graniče uz cestu. 3. Da se prikaže na kojim je dionicama sprovedena kanalizacija s postavljenim novim cijevima za vodu, kao i postavljene šahte. 4. Na osnovu prikupljenih podataka, označiti moguću dopuštenu tonažu prometala koja prelaze zakonom utvrđene za nerazvrstane ceste, a to je od 3t do najviše 5t. 5. S obzirom da nerazvrstane ceste nisu napravljene da mogu podnositi terete od 26,27t i na taj način dolazi do njihovog oštećenja, treba u dozvolama izričito navesti da je investitor odmah po završetku radova dužan izvršiti popravak, a ne Grad Opatija. Ukoliko se daje dozvola na osnovu koje takvo prometalo ugrožava privatnu imovinu i živote ljudi, onda za takvu štetu je direktno odgovoran davatelj takve dozvole, što naravno treba pisati u dozvoli. Na taj način će sve biti transparentno i odgovorno od strane gradskih službi i ono što je najvažnije, a to je rad za dobrobit zajednice. 6. Katastarski prikaz s svim podacima koje sam navela treba biti javno dostupno na stranicama Grada Opatije kako bi građani u svakom trenutku imali mogućnost uvida što se događa na njihov području i reagirati na nezakonite radnje. 7. Sramotan je iznos koji se navodi za kubik prevezenog matarjala ,a koji ne pokriva ni 1 cm oštećene ceste. Budete li i dalje upravljali s našom imovinom u vašu i korist investitora, DORH i USKOK će imati priliku da ustanovi na čijoj ste strani. Nitko nije nedodirljiv pa tako i vi. Nadam se da će te razmisliti o mojim sugestijama.</p> <p>S obzirom da je sve podložno raznim i različitim tumačenjima predlaže se osobito posvetiti pažnju odredbama koje se odnose na popis/evidenciju nerazvrstanih cesta. Popis nerazvrstanih cesta dio je odluke o nerazvrstanim cestama i u nadležnosti ISKLJUČIVO gradskoga vijeća kao i svaka daljnja dopuna istoga ako se takva potreba pojavi. Popis nerazvrstanih cesta mora biti</p>	<p>preglednik osobnog računala.</p> <p>Evidencija komunalne infrastrukture se vodi sukladno članku 63. Zakona o komunalnom gospodarstvu te će temeljem iste biti objavljen grafički prikaz nerazvrstanih stranica na mrežnim stranicama. Prilikom upisa svake nerazvrstane ceste (kroz evidentiranje izvedenog stanja nerazvrstane ceste ili kroz novu katastarsku izmjeru i izlaganje tj. obnovu zemljišne knjige) točno se utvrđuju granice, a nastavno na odobrenja ističe se kako je prijedlogom Odluke i definirana obveza sanacije svakog oštećenja nerazvrstane ceste. Pri izdavanju odobrenja za prekomjernu uporabu nerazvrstane ceste, Grad Opatija ne može snositi pravnu odgovornost za štetu koju 3. osobama počini naručitelj radova ili izvođač. Upravo je propisana solidarna odgovornost naručitelja i izvođača radova za štetu na imovini 3. osoba koja nastane u svezi s izvođenjem tih radova (čl. 1108 Zakona o obveznim odnosima).</p> <p>Nikakav popis nerazvrstanih cesta nije predmet ovog Prijedloga odluke. Kao što je i u ranijim primjedbama istaknuto, evidencija komunalne infrastrukture vodi se temeljem članka 63. Zakona o komunalnom</p>
--	---	--

<p>Tramontana d.o.o., zastupano po zastupano po punomoćnici ma iz ZOU Saša Poldan, Goran Gatara i dr. iz Rijeke i Zagreba</p>	<p>javno dostupan. U slučaju da se popis mora dopuniti prethodno bi trebalo da nadležna komisija koja se sastoji od barem tri člana isto (materijal za gradsko vijeće) pripremi (pristup na lice mjesta, fotodokumentacija i druga sredstva kojima će se izbjeći moguće manipulacije). Pravo služnosti U članku drugom, stavku drugom propisuje se „...temeljem ustavnoljene služnosti (upisane u zemljišnu knjigu ili ugovora o služnosti puta). Predmetno također otvara niz pitanja. Pravo služnosti temeljem ugovora stječe se tek upisom u zemljišnu knjigu slijedom čega se predlaže izbaciti „ili ugovora o služnosti puta“ u protivnom se stvara prostor za manipulacije. Druge ceste Formulacija „druge ceste“ je preširoka i nedefinirana te prijeti opasnost da će se i ovdje pojaviti razna i različita tumačenja. Pitanje nerazvrstanih cesta valja razmotriti u jednom širem kontekstu te poravnati sa odredbama Zakona o prostornom uređenju i Zakona o gradnji te drugim relevantnim propisima a sve kako bi se konačno izbjegla mogućnost da se pogrešnom interpretacijom i dalje omogućava nastali kaos u prostoru.</p> <p>U uvodu prijedloga Odluke o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije (dalje u tekstu: predložena Odluka) pravilno se navodi da je ukinuta Odluka o nerazvrstanim cestama i javno prometnim površinama na području Grada Opatije („Službene novine Primorsko-goranske županije“ 31/2021) i to presudom Visokog pravnog suda u Zagrebu, posl. br. Usoz-86/22-9 od 28. studenoga 2022. godine. Propušta se navesti da je odluka ukinuta jer je u cijelosti utvrđena nezakonitom. Postupak ocjene zakonitosti pokrenut je upravo na temelju prijedloga TRAMONTANA VOLOSKO d.o.o. Nastavno na izneseno, uspoređujući ukinutu Odluku kao i novu Odluku o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije moguće je utvrditi da su izostavljene odredbe o javno prometnim površinama, da se za pravnu osnovu poziva na različite odredbe dok su suštinski odluke u pogledu nerazvrstanih cesta ostale jednake uz dodatak da su u novu odluku 2 uvrštene nove nezakonite odredbe koje omogućavaju arbitrarno i samovoljno postupanje Grada Opatije pod opravdanjem „zaštita“ nerazvrstanih cesta. U nastavku će učesnik iznijeti očitovanje na razloge iz kojih proizlazi da je nova odluka</p>	<p>gospodarstvu, a nakon eventualnog donošenja ove Odluke objavit će se grafički dio s atributnim podacima iz evidencije radi informiranosti građana o statusu cesta na području Grada Opatije. Ne može se prihvatiti primjedba o služnosti, budući ovakva formulacija ide <i>in favorem</i> stranaka, a ima jako puno slučajevima u kojima ljudi nisu upisivali u zemljišne knjige služnost iako za isto imaju dokumentaciju. Pitanje zakona o gradnji i Zakona o prostornom uređenju nije od utjecaja na definiranje podzakonskog akta o zaštiti u upravljanju nerazvrstanih cesta, ali svakako se prilikom izgradnje istih uzimaju u obzir svi relevantni zakonodavni propisi.</p> <p>Utvrđivanje činjenice da je Odluka ukinuta dovodi do predmetnog zaključka pa nije potrebno isticati notorne činjenice. Međutim, valja napomenuti kako u presudi Visokog pravnog suda u Zagrebu, posl. br. Usoz-86/22-9 od 28. studenoga 2022. Godine naslovljeni sud nije uopće utvrđivao materijalnu nezakonitost odredaba ukinute odluke već je samo utvrdio kako je pravni temelj za donošenje ukinute Odluke trebao biti članak 107. st. 3 Zakona o cestama iako se ukinuta Odluka nije odnosila na materiju bilo kakvog popisa ili baze nerazvrstanih cesta. Osim navodne brojke članka u preambuli ukinute Odluke sud nije utvrdio nesklad sa zakonskim odredbama za</p>
---	---	---

<p>također nezakonita i ne samo nezakonita već i predstavlja temelj za protupravno, nejednako, diskriminatorno i arbitrarno postupanje prema pojedinim investitorima/izvođačima radova. Obzirom je u odnosu na navedeno, predlagatelju Odluke odnosno Gradonačelniku Grada Opatije sve poznato što iz postupka koji se vodio radi ocjene zakonitosti ranije odluke što iz drugih pojedinačnih postupaka koji su se vodili radi prekomjerne upotrebe nerazvrstanih cesta, postavlja se pitanje jesu li vijećnici Gradskog vijeća upoznati da usvajanjem ove Odluke ne samo da bi ponovno postupali jednako nezakonito nego bi i ovlastili upravne odjele na potpunu arbitrnost i samovolju u odlučivanju. Nije potrebno naglašavati od kakvog utjecaja bi navedeno bilo na investicije u Grad Opatiju, transparentnosti tijela Grada Opatije, povjerenja javnosti u zakonitost i pravilnost postupanja izvršne i zakonodavne i vlasti te upravnih tijela u Gradu Opatiji.</p> <p>NEZAKONITOST ODLUKE U DIJELU NAKNADE ZA PREKOMJERNU UPORABU NERAZVRSTANE CESTE II</p> <p>Uvodno je potrebno utvrditi osnovne zakonske odredbe o financiranju i zaštiti nerazvrstanih cesta, kao i pojam prekomjerne upotrebe ceste. Financiranje nerazvrstanih cesta Građenje, rekonstrukcija i održavanje nerazvrstane ceste financira se iz proračuna jedinice lokalne samouprave, komunalne naknade i komunalnog doprinosa prema propisima koji uređuju komunalno gospodarstvo, naknada za osnivanje prava služnosti, prava građenja i prava zakupa na nerazvrstanoj cesti i iz drugih izvora (članak 108. stavak 1. ZC). Sredstva za građenje, rekonstrukciju i održavanje nerazvrstanih cesta osiguravaju se: - dijelom iz godišnje naknade za uporabu javnih cesta, koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila proporcionalno udjelu duljine županijskih i lokalnih cesta u ukupnoj duljini županijskih i lokalnih cesta razvrstanih prema Odluci o razvrstavanju javnih cesta u državne ceste, županijske ceste i lokalne ceste, a - dijelom iz naknade za financiranje građenja i održavanja javnih cesta (članak 86. stavak 1. točka 11. Zakona o cestama), u prosječnom godišnjem iznosu utrošenom za 3 održavanje državnih, županijskih i lokalnih cesta u prethodne četiri godine, također proporcionalno udjelu duljine županijskih i lokalnih cesta u ukupnoj duljini županijskih i lokalnih cesta razvrstanih prema Odluci o razvrstavanju javnih cesta u državne ceste, županijske ceste i lokalne ceste (članak 108. stavak 2. ZC). Prema odredbi članka 108. stavak 3. ZC ova sredstva jedinica lokalne samouprave koristi za financiranje</p>	<p>materiju koju je ukinuta odluka sadržavala. Posebno ja važno napomenuti da je stranka TRAMONTANA d.o.o. svojim prijedlogom za ocijenu ustavnosti pobijala visinu naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta, a imenovani sud je u svojoj presudi naveo: „Navedeno ne znači da zakonodavac nije ovlastio predstavničko tijelo da uređuje zaštitu nerazvrstanih cesta. Naime, prema članku 109. stavku 2. U vezi s člankom 49. Stavkom 1. ZOC-a ovlaštena je jedinica lokalne samouprave da uređuje zaštitu nerazvrstanih cesta, u koju, među ostalim ulazi i određivanje naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta.” Dakle, ono što je bila suština zahtjeva za ocijenu ustavnosti stranke u tom postupku, a to jest da bi naknada za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta bila nezakonito parafiskalno davanje, sud je cijenio neosnovanim. Navodno pogrešna pravna osnova tj. čl. 109 Zakona o cestama kako navodi sud u svojoj presudi je na dan donošenja presude bila i pravna osnova za donošenje Odluka o nerazvrstanim cestama Grada Zagreba, Grada Rijeke, Grada Dubrovnika, Općine Matulji, Općine Lovran, Općine Mošćenička Draga, Grada Kastva, Grada Pakraca, Općine Sv. Križ Začretje, Grada Buje i dr. Budući Visoki upravni sud nije utvrdio nezakonitost u odnosu na visinu i samu narav naknade za prekomjerno opterećenje to se smatra kako nema osnove</p>
---	--

	<p>nerazvrstanih cesta. Drugi izvori financiranja nerazvrstanih cesta nisu propisani. Osobito nije propisano da bi se financiranje vršilo iz naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta (za razliku od javnih cesta kod kojih je navedeno propisano člankom 86. stavak 1. točka 5. ZC). Zaštita nerazvrstanih cesta Jedinica lokalne samouprave uređuje vrste, opseg i rokove izvođenja radova redovitog i izvanrednog održavanja nerazvrstanih cesta te kontrolu i nadzor nad izvođenjem tih radova te propisuje prekršajne odredbe (članak 109. Zakona o cestama). Jedinica lokalne samouprave uređuje zaštitu nerazvrstanih cesta uz odgovarajuću primjenu odredbi Zakona o cestama koje uređuju ograničenja radi zaštita javnih cesta (članak 45. stavak 1., 2., 4. i 5), uređuju zaštitu radi prekomjerne uporabe ceste (članak 49. i 51.), uređuju pitanja autobusnih stajališta (članak 54.), obavljanje radova na nerazvrstanoj cesti (članak 57.), uređuju pitanja vezana uz objekte uređaje i opremu uz cestu (članak 58.), reklame uz cestu (članak 59.), zatvaranje ceste (članak 60.), prometni znakovi, signalizacija i oprema, turistička i ostala signalizacija (članak 61.). Na nerazvrstane ceste odgovarajuće se primjenjuju odredbe koje uređuju pitanja izvanrednog prijevoza, pitanja troškova izvanrednog prijevoza i kontrolu vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz (članak 46.- 48.). Sredstva od naknade za izvanredni prijevoz uplaćuju se na račun jedinice lokalne samouprave, odnosno pravne osobe koja je ovlaštena upravljati nerazvrstanom cestom. Sredstva se uplaćuju na račun pravne osobe koja upravlja javnom cestom za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na javnoj cesti i na račun jedinice lokalne samouprave, odnosno pravne osobe koja je ovlaštena upravljati nerazvrstanom cestom za izvanredni prijevoz koji se treba obaviti na nerazvrstanoj cesti. 4 Pojam prekomjerne uporabe Zakon o cestama u članku 3. st. 1. točka 15. definira pojam: »prekomjerna uporaba javne ceste« je privremeno ili trajno povećanje prometa teških i srednje teških vozila na javnoj cesti ili njezinom dijelu koje nastaje kao posljedica eksploatacije mineralnih sirovina, sječe šuma, industrijske proizvodnje, izvođenja građevinskih radova i Sličnih djelatnosti. Prekomjerna upotreba nerazvrstane ceste u predloženoj Odluci Odredbom članka 27. predložene Odluke propisano je da Odjel može rješenjem, na temelju urednog zahtjeva iz članka 25. rješenjem odobriti prekomjernu uporabu nerazvrstane ceste, a kojim rješenjem će odrediti visina naknade, obveza naknade nastale štete i uvjeti sanacije štete. Odredbom članka 28. predložene Odluke propisano je</p>	<p>da bi se odredbe koje propisuju naknadu imale smatrati nezakonitima, a posebno uzimajući u obzir kako i mnoge druge JLS propisuju naknadu za prekomjernu uporabu nerazvrstane ceste.</p> <p>Pozivanje na drugačiju odredbu u naravi i jest uputa Visokog upravnog suda.</p>
--	---	--

da se prije izdavanja takvog rješenja iz članka 27. moraju dostaviti sredstva osiguranja za troškove sanacije. Predloženom Odlukom se dakle opravdano i očekivano štite nerazvrstane ceste na način da se propisuje obveza sanacije svih oštećenja, kao i obveze osiguranja takve obveze. Međutim, neovisno od obveze sanacije i otklanjanja svih oštećenja nerazvrstane ceste nastalih odobrenom prekomjernom uporabom, kao i obveze osiguranja takve obveze, Oduka dopunski propisuje obvezu plaćanja naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstane ceste. Naime odredbom članka 30. predložene Odluke propisana je visina naknade. Ovdje se uzgred ističe da 2,00 EUR ne iznosi 15,00 kn ($2 \times 7,53450 = 15,06$). Postavlja se pitanje zakonitosti ove odredbe. 1. Iz članka 108. ZC jasno je da Zakon (ZC) ne propisuje da bi se nerazvrstane ceste financirale iz naknade za prekomjernu upotrebu. Za razliku od toga, Zakon u odredbi članka 86. stavak 1. točka 5. ZC propisuje naknadu za prekomjernu uporabu javnih cesta kao jedan od izvora financiranja. 2. Koja je tada stvarna pravne prirode takve naknade ako ona po zakonu ne predstavlja izvor financiranja nerazvrstanih cesta? Ako postoji obveza potpune sanacije oštećenja nastalog prekomjernom uporabom, kao i obveza strogog osiguranja takve obveze tada se sa sigurnošću može zaključiti da naknada nije potrebna radi sanacije i otklanjanja oštećenja nerazvrstane ceste nastalih prekomjernom upotrebom. 5 Obveza sanacije javnih cesta od strane onog tko zahtjeva prekomjernu upotrebu nije propisana Zakonom o cestama, pa osnovano postoji naknada za prekomjernu upotrebu javnih cesta, kao i odredba da se radi o jednom o izvora financiranja javnih cesta. Nadalje, ne može istovremeno postojati: a) obveza direktne sanacije od podnositelja zahtjeva za prekomjernu uporabu, kao nenovčana obveza (koje se slijedom navedenih odredbi može pretvoriti i u novčanu obvezu) i b) obveza plaćanje naknada za prekomjernu upotrebu iz koje bi se navodno trebala sanirati ista ta oštećenja nastala prekomjernom upotrebom, kao novčana obveza, jer se očigledno radi o propisanoj DVOSTRUKOJ OBVEZI, izraženoj jednom kao nenovčanoj obvezi potpune sanacije ceste, a istovremeno i paralelno i u novčanoj obvezi plaćanja naknade za prekomjernu upotrebu nerazvrstanih cesta. Znači, ako navedena naknada: a) po Zakonu nije izvor financiranja nerazvrstanih cesta, b) ako postoji istovremeno sa obvezom potpune sanacije nerazvrstane ceste od strane korisnika, c) ako se naknada (nesporno) uplaćuje u proračun jedinice lokalne samouprave,

<p>tada proizlazi jedini mogući zaključak da se radi o fiskalnom (poreznom) davanju koje je propisano odlukom jedinice lokalne samouprave. Slijedom navedenog, ne samo da je odredba članka 27. stavak 3. Odluke koja propisuje obvezu plaćanja naknade za prekomjernu upotrebu nerazvrstane ceste protivna odredbi članka 108. ZC i drugim odredbama ZC, već je protivna i odredbama Zakona o lokalnim porezima ("Narodne novine" br. 115/2016., 101/2017. – u daljnjem tekstu ZLP)). Jedinica lokalne samouprave zasigurno nije ovlaštena propisivati nova i/ili druga fiskalna davanja (porez) koja ne bi bila predviđena zakonom, neovisno da li ih zove porezi ili naknada za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta koja po svojoj pravnoj prirodi, kao što je obrazloženo, predstavlja fiskalno davanje. Naime, bitno je razmotriti stvarni sadržaj i svrhu određenog davanja, a ne samo njegov naziv. Prihod proračuna pod nazivom „naknada za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta“ ne služi i ne može služiti zaštiti nerazvrstanih cesta Potrebno je razmotriti i odredbu članka 109. stavak 2. ZC koja određuje da jedinica lokalne samouprave uređuje zaštitu nerazvrstanih cesta uz odgovarajuću primjenu odredbi, između ostalog i članka 49. ZC. Ova odredba regulira prekomjernu upotrebu javnih cesta i propisuje obvezu plaćanja naknadu za prekomjernu upotrebu javne ceste. 6 Pored toga, potrebno je utvrditi i slijedeće: a) da je ova naknada propisana kao izvor financiranja javnih cesta (članak 86. stavak 1. točka 5. ZC), b) da je zakonom određeno koje je tijelo nadležno za izračun naknade (članak 87. stavak 4. ZC), kome se uplaćuju sredstva (članak 93. stavak 5. ZC), c) da zakonom nije propisana obveza neposredne sanacije javne ceste od korisnika (stoga ne može postojati dvostrukost obveze). Radi se o bitnim razlikama u odnosu na nerazvrstane ceste (obrazloženo ranije). Međutim, odgovarajuća primjena odredbe članka 49. ZC ne znači: a) mogućnost određivanja naknade koja istovremeno nije određena kao izvor financiranja nerazvrstanih cesta, b) koja zapravo predstavlja dopunsku novčanu obvezu uz već postojeću obvezu sanacije oštećenja i osiguranja takve obveze, a propisivanje obveze plaćanje naknade ne predstavlja pitanje „uređenja zaštite nerazvrstanih cesta“, jer se nerazvrstane ceste ne financiraju iz ovog izvora. Stoga je takvo uređenje protivno i odredbi članka 109. stavak 2. ZC. Ova odredba koja regulira ODGOVORAJUĆU primjenu članka 49. ZC radi uređenja zaštite nerazvrstanih cesta ne ovlašćuje jedinicu samouprave da odredi obvezu plaćanja naknade za prekomjernu upotrebu nerazvrstane ceste, kao kumulativnu obvezu uz obvezu</p>	<p>Izvješće s javnog savjetovanja biti će objavljeno uz prijedlog odluke kao i svako drugo izvješće s javnog savjetovanja te će vijećnici biti upoznati sa svim navedenim primjedbama</p>
--	---

potpune sanacije te ceste od korisnika. Isti zaključak proizlazi i iz daljnjeg tumačenja. Isti članak 109. u stavcima 4. do 7. uređuje pitanja dozvole za izvanredni prijevoz, povodom kojeg propisuje nadležnost za izdavanje dozvole, kao i pitanje kome se uplaćuju sredstva. Navedeno nije određeno za prekomjernu uporabu ceste. Posebno o nezakonitosti visine naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta Razmatranje zakonitosti takvog uređenja naknade za prekomjernu upotrebu nerazvrstanih cesta potaknuto je zapravo u trenutku kada je u praksi sagledana realna i astronomska visina predmetne naknade. Veliki broj investitora i osobito građevinskih izvođača bio je zatečen takvim nerealnim parafiskalnim davanjem. Navedeno nezadovoljstvo uvećano je dostavom već unaprijed pripremljene izjave Grada Opatija koju dostavljaju uz svako pojedinačno rješenje i kojom traže da se stranka odrekne žalbe protiv pojedinačnog rješenja, jer da će u slučaju izjavljivanja žalbe ukinuti vlastito rješenje kao i drugim nezakonitostima samih rješenja koja se donose. Također, potreba za 7 donošenjem takve Odluke koja propisuje astronomsku naknadu za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta neformalno je obrazložena političkom namjerom da se onemoguće investicije vezane uz izgradnju stambenih i drugih objekata. Naime, predmetnom Odlukom Grad Opatija bitno je i višestruko povećao predmetnu naknadu. Važeća Odluka o nerazvrstanim cestama Grada Opatije („Službene novine Primorsko-goranske županije“, broj 29/95.) ne propisuje visinu naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta, te je visina naknade određena izmjenama i dopunama ove odluke („Službene novine Primorsko-goranske županije“, broj 5/07.) na način da je odredbom članka 16. stavak 3. Odluke propisano: „Pravne ili fizičke osobe zbog čije djelatnosti dolazi do prekomjernog upotrebljavanja i opterećivanja nerazvrstane ceste, dužne su podnijeti zahtjev Odjelu za izdavanje odobrenja za prekomjernu uporabu javne ceste te platiti naknadu za prekomjernu uporabu javne ceste (u daljnjem tekstu: naknada) u iznosu od 5,00 kn po m³ prevezenog materijala, a na temelju količina iz glavnog projekta građevine ili druge prateće dokumentacije.« Znači, iznos od 5,00 kn po m³ prevezenog materijala, uvećan je na 2,00 EUR (ili 15,06 kn). Ne radi se znači o povećanju od 300% što bi već bilo prekomjerno uvećanje, već iz konkretnih obračuna proizlazi o povećanju naknade za najmanje 700% odnosno o sedmerostrukom i većem uvećanju. Uzima se kao primjer: jedan kamion – mikser betona – ulaz i izlaz sa

gradilišta: - po ranijoj Odluci: 6 m^3 betona (prevezenog materijala) $\times 5,00 \text{ kn} = 30,00 \text{ kn}$ (jedan smjer - ulaz na gradilište), - po pobijanoj Odluci: Ulazak kamiona u nerazvrstanu cestu $15,06 \text{ kn/t} \times 15 \text{ t}$ (neto težina kamiona): $225,90 \text{ kn}$ Izlazak kamiona iz nerazvrstane ceste $15,06 \text{ kn/t} \times 15 \text{ t}$ (neto težina kamiona): $225,90 \text{ kn}$ Materijal/beton utovaren u kamionu $15,06 \text{ kn/m}^3 \times 6 \text{ m}^3 = 90,36 \text{ kn}$ Ukupno: $542,16 \text{ kn}$ U konkretnom primjeru radi se o uvećanju od 18 puta! Također, radi se o bitno višoj naknadi u odnosu na druge jedinice lokalne samouprave odnosno daleko najvišoj naknadi u Republici Hrvatskoj. Pored već obrazloženog dualiteta obveza (sanacija oštećena i istovremeno plaćanje naknade) i neovisno od pitanja zakonitosti određivanja naknade za zaštitu nerazvrstanih cesta koja ne predstavlja izvor financiranja samih tih cesta, postavlja se pitanje zakonitosti određivanja naknade u nerazmjernoj i potpuno diskreciono određenoj visini. 8 Naime, sve da hipotetički jedinica lokalne samouprave i ima zakonsko ovlaštenje za određivanje ove naknade u opisanim uvjetima, protivno je načelu razmjernosti (članak 16. stavak 2. Ustava Republike Hrvatske) i opravdanom očekivanju adresata propisa odrediti predmetnu naknadu u visini koja ne korelira samoj potrebi i pravnoj prirodi naknade. U takvoj visini, i neovisno od ranijih pitanja, naknada po svojoj pravnoj prirodi postaje nezakonito određeno fiskalno davanje, barem u ovom dijelu u kojem je prekomjerno i nerazmjerno određena. Također, u toj visini naknada po svojoj pravnoj prirodi postaje prikrivena sankcija za prekomjernu upotrebu nerazvrstanih cesta.

OSTALE NEZAKONITOSTI III Osim naprijed iznesenog najvažnijeg razloga nezakonitosti predložene Odluke, niže se iznose komentari na pojedine članke. Članak 17. st. 3., 4. i 5. – Zar štetnik može biti samo pravna osoba, a ne fizička osoba? Najavljuje li se time napad na pravne osobe, investitore?

Članak 19. st. 4. i 5. – Kako je naprijed spomenuto, nije sporna obveza da se u slučaju prekomjerne uporabe trebaju sanirati oštećenja pa čak i dati sredstva osiguranja za sanaciju oštećenja. Ali je sporna kombinacija te obveze s obvezom plaćanja naknade. Navedeno je obrazloženo ranije u tekstu. Sporno je i da se troškovi obnove kolnika procjenjuju prema troškovniku izrađenom po pravnoj osobi kojoj su povjereni poslovi održavanja nerazvrstanih cesta što je pretpostavlja se KOMUNALAC d.o.o. Navedeno je očito posljedica znanja za

Upravo su svi navedeni prigovori bili predmetom zahtjeva za ocjenu zakonitosti. Budući Visoki upravni sud nije utvrdio nezakonitost u odnosu na visinu i samu narav naknade za prekomjerno opterećenje to se smatra kako nema osnove da bi se odredbe koje propisuju naknadu imale smatrati nezakonitima, a posebno uzimajući u obzir kako i mnoge druge JLS propisuju naknadu, neovisno o potrebi sanacije i osiguranja. Osparavaju se navodi o bilo kakvom sankcioniranju kroz određivanje naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstane ceste, a mogućnost određivanja koje uređuje odredba čl. 109 st. 2 u svezi s čl. 49 Zakona o cestama.

Očigledno je autor sugestije pogrešno shvatio tekst Prijedloga odluke budući da se navedene odredbe odnose na pravnu osobu kojoj su povjereni poslovi održavanja nerazvrstanih cestama – trgovačko društvo KOMUNALAC d.o.o. stoga nisu jasni navodi oko navodne diskriminacije.

Članak 19 Prijedloga odluke ne regulira situaciju izrade troškovnika za sanaciju štete na nerazvrstanoj cesti jer ista u tom trenutku još nije niti nastala. Ovaj članak regulira izradu troškovnika prije izdavanja rješenja o prekomjernoj uporabi, i to

<p>odluku Primorsko-goranske županije, Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša, Klasa: UP/II- 363-04/22-01/29, Ur.broj: 2170-03-08/5-22-4 od 06. listopada 2022. godine u kojoj je utvrđeno „Iz citiranih odredaba je vidljivo da je iz Odluke nejasno tko je zapravo obveznik otklanja eventualnih oštećenja ceste, dok Komunalac d.o.o. Jurdani ničime nije legitimiran kao osoba koja je ovlaštena izraditi troškovnik. Dapače, iz Odluka proizlazi da bi troškovnik mogla izraditi obveznik otklanjanja oštećenja, uz prethodno odobrenje nadležnog tijela.“ Dakle, postoji namjera davanja legitimacije društvu Komunalac d.o.o. za izradu predmetnog troškovičnika. U tom dijelu, propušteno je prilikom predlaganja sadržaja Odluke ustanoviti i daljnji stav drugostupanjskog tijela vezano za isti problem, a to je: „Ovo javnopravno tijelo nalazi spornim izradu troškovičnika sanacije oštećenja prije negoli su oštećenja uopće nastala odnosno prije negoli je odobreni prijevoz započeo.“ Dakle, predmetnom odredbom se nezakonito propisuje mogućnost izrade troškovičnika oštećenja prije nego li su oštećenja uopće nastala!!! 9 Članak 21. st. 2. t. 3. predviđa kod izvanrednog prijevoza propisivanje obveze da se štetu na nerazvrstanoj cesti može sanirati samo prema troškovičniku i na način prethodno odobren po Odjelu te uz nadzor samog Odjela. Notorno se radi o potpunoj arbitrarnosti. Faktično Odjel, bez ikakve mogućnosti sudjelovanja potencijalnog štetnika, provjere drugih tijela koje obavljaju nadzor ili drugostupanjskog tijela, arbitrarno odlučuje kako će potencijalni štetnik popraviti oštećenje te kako će se uopće utvrditi oštećenja. Navedeno dovodi do toga da će Odjel slobodno raspolagati sredstvima osiguranja i naplaćivati što god da odluči bez mogućnosti davatelja osiguranja i potencijalnog štetnika da na to utječe. Članak 21. st. 4. – isti komentar kao za čl. 19. st. 4. i 5. Članak 22. st. 2. – Ponovno se radi o omogućavanju potpune arbitrarnosti jer se daje ovlast Odjelu na donošenje potpuno diskrecijske odluke o tome kome će se prihvatiti, a kome će se odbiti zahtjev za izvanredni prijevoz. Tko vrši procjenu iz predmetne odredbe? Po kojim kriterijima? Koje odredbe kojih propisa su relevantne za tu procjenu? Faktično će Odjel u bilo kojem slučaju moći odbiti zahtjev za izvanredni prijevoz na temelju vlastite potpuno neprovjerljive procjene. Notorno je da je takva odredba osnova za diskriminatorno, arbitrarno i nejednako postupanje što će svakako uzrokovati gubitak povjerenja javnosti i uništenje transparentnosti postupanja tijela Grada Opatije. Članak 25. – Nedostaje definicija prekomjerne uporabe</p>	<p>kao procjene štete koja bi mogla nastati kako bi se moglo odrediti koju je svotu novaca potrebno osigurati kroz sredstva osiguranja radi sanacije štete koja bi eventualno mogla nastati. Jasno je da će se šteta procjenjivati po okončanju prekomjerne uporabe te da će se tada raditi troškovnik za stvarno nastalu štetu, a ničim se ne priječi stranku da u tom postupku sudjeluje. Bez radnje iz čl. 19 st. 4 Prijedloga Odluke ne bi bilo moguće procijeniti koju je visinu sredstava osiguranja podnositelj zahtjeva dužan dostaviti. Isto rečeno vrijedi i za daljnje navode sugestije. Dakle, svi navodi po pitanju arbitrarnosti su neosnovani.</p> <p>Predmetna definicija sadržana je u Zakonu o</p>
--	--

<p>nerazvrstane ceste. Što je prekomjerna uporaba nerazvrstane ceste? Kako će građani laici i pravne osobe znati što je prekomjerna uporaba nerazvrstane ceste, a što je izvanredni prijevoz, a što nije ni jedno ni drugo? Ponovno temelj za arbitrarne odluke. Članak 26. – Ova odredba protivna je odredbi članka 49. Zakona o cestama kojim je propisano: (1) Pravne ili fizičke osobe u obavljanju čije gospodarske djelatnosti (eksploatacija mineralnih sirovina, korištenje šuma, šumskog zemljišta i šumskih proizvoda, industrijska proizvodnja, izvođenje građevinskih radova i slično) dolazi do prekomjerne uporabe javne ceste teškim ili srednje teškim vozilima, dužne su platiti naknadu za prekomjernu upotrebu javne ceste. (2) Pod srednje teškim i teškim teretnim vozilima iz stavka 1. ovoga članka smatraju se vozila ukupne mase veće od 7,5 tona. Dakle, prema Zakonu o cestama u pojam prekomjerne uporabe javne ceste mogu ući samo korištenja srednje teških i teških teretnih vozila mase veće od 7,5 tona dok ova odredba ne predviđa najnižu ukupnu masu vozila koja ulaze pod prekomjernu uporabu čime se dovodi do manipulacije tumačenjem što je izvanredni prijevoz, a što je prekomjerna uporaba 10 nerazvrstanih cesta. Namjera manipulacije proizlazi i iz ranijeg propusta iznošenja definicije prekomjerne uporabe nerazvrstanih cesta. Ponovno temelj za arbitrarne odluke. Članak 27. st. 2. t. 3. i st. 3. – isti komentar kao i za Članak 19. st. 4. i 5. te za Članak 21. st. 2. t. 3. Članak 27. st. 5. – omogućava arbitrarne odluke jer nije jasno kada će se odrediti drugi rokovi za plaćanje troškova i naknada, a kada neće. Također se radi o potencijalnoj osnovi za diskriminatorno postupanje. Članak 28. st. 2. – iz navedene odredbe proizlazi da si za jednokratne dopreme ili otpreme materijala Odjel zadržava diskrecijsko pravo procjene radi li se o izvanrednom prijevozu ili prekomjernoj uporabi nerazvrstane ceste. Ista činjenična osnova ne može istodobno predstavljati i prekomjernu uporabu i izvanredni prijevoz. Može biti ili – ili. Utvrđenje što je od toga dovodi do potpuno različitih financijskih obveznika izvođača radova. Dakle, ponovno se radi o temelju za arbitrarne odluke i potencijalnoj osnovi za diskriminatorno postupanje. Članak 29. st. 2. – isti komentar kao za čl. 22. st. 2. Članak 31. – uopće ne sadrži nikakve kriterije za utvrđivanje činjeničnog stanja u slučaju prekomjernog opterećenja bez odobrenja ili suprotno odobrenju. Osobito je to primjetno u st. 3. koji omogućava utvrđenje naknade procjenom. Kakvom procjenom? Čijom procjenom? Temeljem kojih podataka, kriterija? Dakle, ponovno se radi o temelju za arbitrarne odluke i potencijalnoj</p>	<p>cestama te isto nije moguće „redefinirati“, pogledati čl. 49., 2. i 46. Budući da Prijedlog odluke ne sadrži definiciju koju sadrži Zakon o cestama pa se ona podzakonskim aktom niti ne može redefinirati, Prijedlog odluke ne može biti arbitrar, već eventualno Zakon o cestama.</p> <p>Kao i ranije, ono što je definirano Zakonom o cestama nije potrebno iznova definirati podzakonskim aktom, a niti ovlast definiranja zakonskih pojmova ima JLS.</p> <p>Prihvća se. Odredba Prijedloga odluke sadrži pogrešku budući da je „izvanredni prijevoz“ iz iste trebalo izbaciti. Intencija nije mogućnost arbitriranja već se radi o pogrešci u preslagivanju odredaba.</p> <p>Bit odredbe je spriječiti prekomjernu uporabu nerazvrstane ceste bez rješenja nadležnog tijela. Odredba propisuje kriterije. Procjena sudskog vještaka</p>
---	---

<p>osnovi za diskriminatorno postupanje. Članak 36., 37. i 38. – Ako je Odlukom o porezima Grada Opatije propisan porez na korištenje javnih površina, a koje javne površine su i nerazvrstane ceste, koja je osnova za ponovno uređenje zauzimanja nerazvrstane ceste u predloženoj Odluci? I ako je propisan porez koji se određuje po 1 m² zauzete površine, koja je zakonska osnova utvrđivanja i naknade u iznosu od 300,00 EUR za svaki dan zatvaranja nerazvrstane ceste? Predmetna naknada nema niti zaštitnu funkciju jer se nastavno u odredbama određuje i obveza naknade štete za slučaj da je ista nastala. 11 Notorno se radi o odredbama bez zakonske ili bilo kakve druge osnove. Naknada od 300,00 EUR po danu svakako po svojoj pravnoj prirodi predstavlja nezakonito određeno fiskalno davanje. Članak 39. st. 5. – Predmetna odredba predstavlja izravno pogodovanje pravnim osobama po izboru Grada Opatije za izvođenje radova. Nije jasno hoće li stranka u čiju korist se izvode radovi morati platiti radove toj pravnoj osobi i određenu naknadu za prekopavanje ceste ili će trebati platiti samo naknadu. Članak 46. – Ova odredba propisuje način sanacije štete. Sanacija štete po svojem smislu i svrsi predstavlja vraćanje u prvobitno stanje prije nastanka štete. Međutim, ova odredba omogućava po slobodnoj procjeni Odjela određivanje obveza sanacija koje mogu predstavljati i izgradnju nove ceste. Što god i kako god Odjel arbitrarno odluči. Ako obveznik odnosno potencijalni štetnik na to ne pristane, troškovi toga namirit će se iz sredstava osiguranja. A naknada za prekomjernu uporabu ostaje čisti parafiskalni prihod proračuna Grada Opatije. Dakle, ponovno se radi o temelju za arbitrarne odluke i potencijalnoj osnovi za diskriminatorno postupanje.</p> <p>ZAKLJUČNO IV Iz svega iznesenog, notorno je da predložena Odluka trpi od takvog niza nezakonitosti i protuustavnosti da je doista nevjerojatno da se u jednoj Odluci, pa čak i nakon ukidanja ranije Odluke radi nezakonitosti, očituje takva namjera protuzakonitog postupanja. Predlaže se razmotriti ovo očitovanje i uskladiti prijedlog odluke sa Ustavom Republike Hrvatske te mjerodavnim zakonima. Predlaže se ovaj dopis kao dio javnog savjetovanja javno objavi na internet stranicama Grada Opatije i dostavi svakom pojedinom vijećniku Grada Opatije. U Rijeci, 02. veljače 2023. godine TRAMONTANA VOLOSKO p.</p>	<p>ili druge stručne osobe, a zakonitost tog rješenja, ukoliko i bude doneseno prema procjeni, procjenjivati će se u postupcima po pravnim lijekovima.</p> <p>Djelomično se prihvaća te se te odredbe reguliraju kroz drugi pravni institut koji nije dio ovog Prijedloga odluke.</p> <p>Primjedba je neosnovana. Traži se da prekopavanje vrši ovlaštena osoba kojoj su povjereni poslovi održavanja komunalne infrastrukture ili izvođač kojeg odabere upravljač komunalne ili druge infrastrukture. Vlasnik infrastrukture koje se radovi tiču može dakle odabrati bilo koju osobu.</p> <p>Upravo je to i svrha izvješća s javnog savjetovanja te je to redovna radnja.</p>
---	--

<p>Valentino Crnić Ika, A. Brubnjaka 7</p> <p>Primjedba zaprimljena e-mailom dana 03.02.2023.</p>	<p>Poštovani, javljam se sa sugestijama i prijedlozima na temu odluke o upravljanju i zaštiti nerazvrstanih cesta na području Grada Opatije.</p> <p>Neosporno je da je Grad Opatija vlasnik nerazvrstanih cesta te da se o njima treba brinuti tj. održavati ih. Treba uzeti u obzir da je većina stanovništva sudjelovala u nastajanju nerazvrstanih cesta, bilo to kroz darovanje terena (ili konfinciranje istih), ili kroz samostalnu izgradnju tj. sufinansiranje troškova. Sa ovakvom odlukom isti ti stanovnici moraju dodatno plaćati prijevoz za materijal kako bi napravili mali građevinski zahvat ili uredili okućnicu.</p> <p>Kako bi u praksi bilo komplicirano i skupo primjenjivati odluke iz nacрта dati ću jedan primjer: Građanin želi popraviti zid koji mu se urušio i za to mu je potrebno 1m³ pijeska i 10 vreća cementa, vrijednost tog materijala je odpilike 90 € sa prijevozom. Za dopremu istog materijala potrebno je vozilo koje prelazi ukupnu nosivost od 3t. Na vrijednost materijala od 90€ građanin mora platiti naknadu u visini od 70€ ?!</p> <p>Takvih primjera je jako puno, može se raditi o popločavanju dijela okućnice, dovoz keramike za stambene prostore, izrada male nadstrešnice, popravka fasade, dijela krova itd. Želim reći, to su sve sitni i mali radovi za koje je potrebno vozilo koje premašuje ukupnu nosivost od 3t (maksimalna dozvoljena nosivost na nerazvrstanim cestama). Vrijednost tih materijala i isporuka se kreće od 50-500€. Na materijal na koji je već plaćeno 25% PDV, a vozilo koje će ga dopremiti je platilo cestarinu od vrijednosti 450€ /god za ukupnu nosivost 18 tona. Od ukupne vrijednosti nafte koja pokreće dostavno vozilo 60% ide državi, od toga 10% za ceste. Na sve te doprinose koje su građani i trgovci dužni platiti Grad Opatija će uzeti još dodatnih 70€!? Ako uzmemo u obzir cijene materijala za male radove (koji stanu u jednu turu vozila ukupne nosivosti 7,5t) od 50-500€ naknada za izvanredni prijevoz bila 15-140% ukupne vrijednosti??</p> <p>Iz nacрта odluke vidljivo je da se sva ograničenja odnose samo na prijevoz građevinskog materijala, a pored zabrane radova u ljetnim mjesecima to je još jedan udarac na sektor građevine. Ovom odlukom ne ispaštaju samo građevinari i prijevoznici nego i građani Grada Opatije, što sam i objasnio u prethodnom ulomku.</p>	<p>Zahvaljujemo na upitu. Naime, u konkretnom slučaju radilo bi se o prekomjernoj uporabi, ne o izvanrednom prijevozu jer se radi o izvođenju građevinskih radova (čl. 49 st. 1 Zakona o cestama). No kako je prekomjerna uporaba samo ukoliko se koriste vozila ukupne mase do 7,5 tona tada se prema odredbi čl. 49 st. 2 Zakona o cestama, tada ukoliko se koristi vozilo ukupne mase do 3 tone, isto ne bi podlijegalo rješenju o prekomjernoj uporabi niti obvezi plaćanja naknade. Prekomjerna uporaba propisana je Zakonom o cestama, kao i ukupna masa vozila za koja se smatra da vrše prekomjernu uporabu pa tu materiju nije moguće drukčije regulirati ovim Prijedlogom akta. Dakle. Prema navedenom primjeru, ne bi se plaćala naknada.</p>
---	--	--

	<p>Kako bi se izbjegle neugodne situacije i dodatni udar na standard građana predložiti ću neka moguća rješenja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zabrane na nerazvrstanim cestama s ograničavanjem prijevoza do ukupne nosivosti od 3 tone su nelogične i nemaju smisla (u 3 tone ne spadaju ni sva kombi vozila). Ako se stavi dopuštena ukupna nosivost od 7,5 tona (to su najmanji kamioni) samim time bi se riješile potrebe građana kojima su potrebne manje dostave tj. materijal za sitne radove koje sam prethodno opisivao. • U članku 17. dodati da se odluka ne primjenjuje na dovoz građevinskog materijala za kojeg nije potrebna građevinska dozvola tj. da se dozvoli opskrbu materijalom za koje nije potrebna građevinska dozvola. Time bi se oslobodilo stanovništvo dodatnih troškova i postupka izdavanja dokumenata. • Odvojiti prijevoze po principu: <ul style="list-style-type: none"> • <u>Jednokratni prijevozi</u> – građevinski materijal za kojeg nije potrebna građevinska dozvola. Dozvoliti za kamione do 18t kao što je i dozvoljeno za komunalna vozila, doprema goriva, drva, namještaja itd.(bez naplate). • <u>Izvanredni prijevozi</u> - građevinski materijal za koje je potrebna građevinska dozvola, ali su manjeg obima od iskopa • <u>Prekomjerno opterećenje</u> – radovi s iskopima, odvozima ili dovozima istih (vozila ukupne nosivosti >18 tona) <p>Iznose koje treba platiti za prekomjerne terete i neću posebno komentirati, ali smatram da su preveliki.</p> <p>Grad Opatija se očigledno usmjerio na razvijanje turizma, tako da se i dio troškova potrebnih za financiranje održavanja nerazvrstanih cesta može namiriti iz turizma pošto su građevinari na udaru samom zabranom radova ali i ovom odlukom.</p> <p>Ova odluka bila bi veliki udar na standard građana.</p> <p>U nadi da ćete dobro razmisliti i razmotriti ovu žalbu tj. prijedlog, te da ćete donijeti neko razumno rješenje na korist građana i samog Grada srdačno Vas pozdravljam i ostajem sa štovanjem.</p>	<p>Dakle, kako je ranije na sugestiji obrazloženo, predlagano rješenje je već usvojeno.</p> <p>Zakon o cestama regulira što je prekomjerna uporaba kao i ukupnu masu vozila pa element građevinske dozvole ne bi bio primjenjiv niti u skladu s odredbama Zakona o cestama. Dodatno, takvim principom ne bi se štitile ceste jer se i u pojedinim slučajevima koji ne zahtijevaju izdavanje građevinske dozvole vrše intenzivni građevinski radovi te prijevozi materijala.</p> <p>Ovakav prijedlog nije zasnovan na postojećim zakonskim propisima. Sve ove kategorije regulira Zakon o cestama. Prijedlog Odluke ih također odvaja, a i regulira jednokratne prijevoze kroz čl. 28 st. 2 te 30 st. 3 Prijedloga Odluke.</p> <p>Prijedlozi po pitanju visine naknade za prekomjernu uporabu nerazvrstanih cesta oprečni su, s jedne strane građani traže povišenje (jedan takav primjer je i u ovom savjetovanju) dok s druge strane investitori traže sniženje zbog financijske isplativosti investicija. Tu je oprečnost teško pomiriti.</p>
--	--	---

<p>Mladen Žigulić Stubište Baredi 5. 51 410 Opatija</p> <p>Primjedba zaprimljena e-mailom dana 03.02.2023.</p>	<p>U članku 26. dodati stavak:</p> <p>Samo u određenim zonama naselja Opatije ispod državne ceste D-66 (Nova cesta) a koje spadaju u staru gradsku jezgru iz koje se je razvila Opatija, prekomjerna uporaba nerazvrstane ceste može se iznimno odobriti i za promet vozilima čija ukupna masa ne prelazi 20 tona (dvoosovinska vozila, radni strojevi, uključivši miksera i pumpe za beton).</p> <p>Postojeće kolne prometnice i putevi su nedovoljnih gabarita za današnja vozila, a pogotovo za teška teretna (troosovinci i četveroosovinci). U većini slučajeva uzduž navedenih prometnica nalaze se stare vile i kuće koje se neposredno graniče s njima. Navedene zgrade nemaju ni adekvatne temelje, a promet i vibracije koje bi proizvela teška teretna vozila mogu ugroziti statički stabilitet kuća i prouzročiti slijeganje terena.</p>	<p>Da bi se primjedba mogla unijeti u Prijedlog Odluke, valjalo bi točno odrediti zone naselja. Ovakva odredba bila bi diskriminatorna samo za Naselje Opatija obzirom bi po istom kriteriju trebalo obraditi i druge dijelove Grada kao npr. Poljane, Veprinac Stari Grad, Tošinu i sl. Stoga istu nije moguće prihvatiti ovako neodređenu. U tom smjeru je dan prijedlog odredbe čl. 26 Prijedloga odluke.....,</p>
<p>Perčić d.o.o. po punomoćniku</p> <p>Zaprimljeno e-mailom dana 03.02.2023. godine</p>	<p>Kao prvo, htio bi reći da smatram da osobe koje su odboru, koje su imale mogućnost odlučivanja tj. predlaganja za navedene nacрте, nekompetentne da odlučuju o takvim temama. Zašto? Prvenstveno jer je npr. gđin Mladen Žigulić bivši poduzetnik koji je i sam gradio mastodonte, koji je prosipao beton po cesti, koji je radio što se trebalo i ono što se nije trebalo a danas takve stvari želi odjednom zabraniti. Usudio bi se čak i reći da pogoduje poduzeću u kojem je trenutno zaposlen jer navedena firma ima mini bagere, s kojima bi se po njemu u Opatiji jedino smjelo raditi.</p> <p>Ceste su određene sa 12 tona težine kamiona, i visinom, iako mi nikako nije jasno kakve veze visina kamiona ima za navedene ulice. Smatram da bi prvenstveno trebala biti određena širina, iako su manje-više svi dostupni kamioni koji se proizvode iste širine. Odgovorno tvrdim da kamioni koje posjeduje npr. moja firma najmanje opterećuju cestu, a u nastavku i jednostavan dokaz o navedenom.</p> <p>Kamion sa dvije osovine a bruto nosivosti 18 tona, kad nakrca na sebe 6 m³ pijeska, a može toliko nakrcati, 6m³ x 1,6 (specifična težina materijala) = 9.6 tona, a kad tome nadodamo težinu kamiona od cca 10 tona (kamioni s dizalicom su teški i 12 tona) dolazimo do toga da je kamion težak preko 20 tona što znači da mu je osovinsko opterećenje 10 tona po osovini.</p> <p>Kamioni, koji se žele zabraniti u gradu Opatiji koje imaju 5 osovina, širine su 2.5 metra, visine 3 m i dugački su od 7 do 8 metara. Takva vrsta kamiona ima najmanje osovinsko opterećenje po cesti.</p> <p>Isto tako želim napomenuti da se na području RH ograničavanje tonaže po cestama a prema bruto nosivosti kamiona određuje prvenstveno na mostovima, sve ostale ceste jesu ograničene</p>	<p>Poštovani, ovako neodređene sugestije teško je integrirati u pojedine odredbe Prijedloga odluke. Iz samog sadržaja koji bi se odnosio na Prijedlog odluke može se zaključiti kako se protivite odredbi čl. 26. Isti članak sadrži kriterij prometnog znaka ukupnog opterećenja do 3,5 tone zbog kojeg su ograničena teretna vozila koja mogu prometovati takvim prometnicama.</p> <p>Pretpostavka je da su takvi znakovi postavljeni uzimajući karakteristike prometnice (i da se u ovim slučajevima radi o prometnicama lošijih karakteristika) pa su stoga regulirana predmetna ograničenja.</p>

osovinskim opterećenjem, što je po Zakonu RH 10 tona po osovini i takve se zakonski moraju graditi, a ja smatram da bi osovinsko opterećenje od 8 tona bilo dovoljno za sve ceste po Opatiji, sa kamionom 5 osovina to ukupno iznosi 40 tona, a na toliko su naši kamioni i registrirani.

Raspitivao sam se puno o opterećenjima ceste, pričao sa raznim inspektorima cestovnom prometa te smo došli do zaključka da su za ceste u konačnici najproblematičniji kamioni sa 3 osovine. Zašto? Oni najviše opterećuju ceste, jer su im zapremine dosta velike, u nastavku i obrazloženje navedenih tvrdnji.

Kamion kiper sa tri osovine koje npr. posjeduje poduzeće u kojem gđin. Žigulić radi ima zapreminu kamiona nekih cca 13 m³ x 1,6 što iznosi 20,8 tona, kad nadodamo težinu kamiona od 12 tona, ispada da je opterećenje po osovinama 11 tona dok npr. moji kamioni su zapremine od 18 do 20 m³, kad pomnožimo 20 m³ x 1,6 = 32 tone, nadodamo težinu kamiona od 14 tona, dobijemo da je osovinsko opterećenje 9 tona po svakoj osovini ili 8,5 tona u slučaju kad nakrcamo 18 m³ i to je jedan od glavnih razloga zašto se u zadnje vrijeme po cesti i viđaju kamioni sa 5 osovina, a to je da se smanji opterećenje cesta u cijeloj RH.

S druge strane ne znam po kojim pravilima ili zakonu grad Opatija sam može odrediti, koji će znak staviti na koju ulicu bez izrade kolničke konstrukcije a samo u svrhu naplate prekomjernog opterećenja ceste iako se radi o javnom dobru u vlasništvu grada ili općine. Isto tako mi nije jasno kako se bez izračuna elaborata o starim objektima i njihovim temeljima može izračunati na koji način šteti prekomjerno opterećenje ceste, ako je cesta zakonski trebala biti izgrađena za 10 tona po osovini.

Za ulice koje jesu spomenute, od Tošine do Puntakolove, s čim se isto ne slažem, je ulica koja ide po Tošini i ona je nerazvrstana, podnosi promet kakav može podnositi, ulica s kojom se spušta na Slatinu, isto može podnositi teret kakav može podnijeti.

Smatram da kamione treba čim više izbacivati iz Opatije, jer ako netko radi na Puntakolovi a može se voziti županijskom cestom kroz centar grada, da mu treba omogućiti da se spušta na Slatinu bez naknade, kako se ne bi radila gužva kroz grad. Ja nisam za to da kamioni rade gužve kroz grad. Imamo još jednu cestu, za na mul, smatram da je dovoljno velika i široka da bi takvi kamioni mogli prometovati po njoj i da je nepotrebno ograničavati prometovanje. Ulica kod Policije, iza Gervea, iza hotela Imperial, prema vatrogascima su manje ulice na kojima je sigurno moguće postaviti neko ograničenje i treba odrediti kakvo će to ograničenje biti prema radovima koji će se odrađivati u takvim ulicama. Isto tako je i ulica kod ex zanat servisa, i kod pošte di ne vidim razloga da se ulicom Vjekoslava Spinčića ne bi mogli proći takvi kamioni, trebalo bi jednostavno odrediti gabarite ulice po kojima se neki kamioni mogu kretati a

neki ne, a to sigurno nisu sve nerazvrstane ulice ispod Nove ceste.

Sutra ćemo graditi npr. garažu Gorovo, pa kako ako će se ograničiti kamioni na 12 tona? Možda će se i moći jer je to od prioriteta grada Opatije? Da, to je istina ali istina je i da smo mi firma sa 25 zaposlenih ljudi trenutno, plaćamo porez mjesečno ovom gradu, zašto mi ne možemo a grad može? Tko je vlasnik grada Opatije, zar nisu to njeni stanovnici? Kakve su to onda odluke, nekom se da, nekom se ograničava, to je licemjerstvo. Kako će se renovirati hoteli, kako će se napraviti luka Opatija, kako će na ljetnu pozornicu doći šleperi sa robom? Zašto se ograničavaju samo kamioni, i jedna djelatnost sa kojom se našoj firmi i ljudima koji rade kod nas, uzima kruh iz usta jer nam ne date raditi a najveći broj zaposlenih čine baš stanovnici grada Opatije? Zašto se i busevima onda ne bi ograničio prolazak po gradu, kakva je razlika? Na isti način uništavaju cestu kao i kamioni.

Zašto se na Poljanskoj cesti vozi bus, koji ne može uopće proći normalno, isto tako i na Pobriva.

Ono što bi želio napomenuti ovim putem je to da, da je iz prakse sad vidljivo da bi se sva gradilišta / iskopi trebali odraditi sa čim većim mogućim bagerima, i čim većim kamionima iz jednostavnog razloga što će taj iskop biti puno brže napravljen, kamioni će se brže maknuti sa ceste a susjedima će manje smetati, jer će se radovi završiti u najmanjem mogućem roku. Evo i jednostavnog primjera iz prakse.

Npr. Imamo gradilište u Opatiji, koje ima 1000 m³ iskopa. Ako krenemo kopati sa manjim bagerima, za što je dan prijedlog od 20 tona, a ako je dosta tvrdo, navedeni iskop trajat će mjesecima, umjesto da bude gotov kroz 15 – 20 dana, kao što bi i bio sa velikim bagerom. Ista stvar i sa kamionima koji se predlažu, ako ide manji kamion, ako ograničimo na jedan kamion koji vozi do 12 tona, što znači da prevozi 4 m³ u jednoj turi, to isto vozilo će na cesti proći 3 puta, odnosno 6 puta, ako brojimo dolazak i odlazak, dok bi za to vrijeme jedan kamion od 5 osovina prevezao u jednoj turi 18 do 20 m³. Pa onda treba stručne ljude koje pišu ovakve prijedloge pitati koji to onda kamion više opterećuje cestu, ako veći kamion prođe jednom ili manji sa manjom tonažom koji prođe po cesti tri puta. Povećanje gužvi, više kamiona, više tura, to uopće ne treba dalje ni nabrajati, što se sve događa ako se angažiraju samo mali kamioni.

S druge strane bi želio napomenuti, ono što se ovim prijedlogom i izmjenama želi postići, nažalost nitko ne vidi u ovom trenu ali neće se postići glavni cilj, a to je da se neće uspjeti obustaviti izgradnja mastodonata kako gđa Neva Slani želi.

Za to postići u gradu Opatiji treba jedan vizionar, urbanista koji će imati dobru plaću, koji neće biti politički podoban i potkupljiv, koji će smisliti da ovo što se napravilo u prostoru da se uklopi maksimalno što se može uklopiti a za nove objekte da se donese novi prostorni plan.

Evo i kratka analiza ljudi koji se nalazi u odboru.

U odboru imate čovjeka koji je napravio takav mastodont koji je maksimalno nagrdio Ičići, Brdo sa Ikarske strane, kuća je naopačke, svatko tko vidi takvu kuću će reći da to nije bilo u redu a takav čovjek se sada u odboru bori protiv mastodonata.

Imam puno veza sa raznim investitorima, puno pričamo zajedno i oni su prvi koji se slažu da treba postojati nekakav red što se i gdje može napraviti, kako ne smije izgledati, da bude etaža manje ili slično, ali ovaj način na koji su dobiveni izbori, npr. Neve Slani koja je dobila izbore na borbi protiv izgradnje mastodonata, na ovaj način na koji ona to pokušava spriječiti, uopće nije dobar način, ovo je čisti populizam i licemjerstvo jer su svi oni debelo sa svojim prstima u ovome a da ni ne navodim neke projektante koji se kao bore za istu stvar a zapravo iste crtaju.

Sve ceste koje se na novo rade, treba podignuti nosivosti ceste, napraviti 2 sloja asfalta, tako da ceste duže traju, a kod nas se povuče 5 cm asfalta i mislimo da imamo asfaltiranu cestu. S druge strane reda mora biti, mora postojati, ali investitorima se treba omogućiti da mogu odraditi posao sa maksimalno velikim bagerima i kamionima da što prije budu gotovi, da se posao odradi prije sezone, koje znamo da je Opatiji bitna.

Treba osigurati da sudski vještak prije početka same izgradnje dođe, prođe cestu, okolne kuće, i sve što se uništi da investitor to na kraju plati ako želi tu kuću napraviti. Svi investitori koji imaju dozvole, a protiv čega se sada svi bore jer su investitori dali zahtjev za prenamjenu i lokacijsku dozvolu, svi će oni to napraviti, dali oni koji su to dali ili netko drugi kome će to prodati, sa malim ili velikim kamionima, nebitno je njima jer će oni ako se donesu zabrane velikim kamionima svoj povećani trošak izgradnje/ iskopa ukalkulirati i samo podignuti cijenu kvadrata za stan i time će namiriti sve svoje novonastale troškove. Najveći problem ovi prijedlozi donest će ljudima, našim Opatijcima a oni za to ne znaju, jer im nitko nije objasnio drugu stranu medalje u ovoj borbi, a to je da će svi oni mali ljudi biti spriječeni napraviti bilo kakvu manju renovaciju, betonažu nekog parkirališta, izgradnju bazena ili ne daj Bože izgradnje kuće i slično, te će na kraju sigurno odustati jer neće to moći isfinancirati, a onda to vuče neke druge probleme, kao što su iseljavanje ljudi iz Opatije, prodaju nekretnina na svim područjima na kojima se donesu ograničenja itd. pa zar je to cilj grada? Iseliti domaće stanovništvo?

<p>Neva Slani dr.sc.,</p> <p>Primjedba zaprimljena e- mailom dana 04.02.2023. godine</p>	<p>Zašto ja to sada tako govorim?</p> <p>Primjer iz prakse. Imamo primjer Opatijca, starosjedioca, koji je želio renovirati svoj stan, dograditi bazen i napraviti jedan potporni zid gdje je ukupna količina po obračunu grada Opatije za korištenje nerazvrstane ceste trebala koštati 42.000, 00 kn. Čovjek je trebao položiti na račun mogućeg uništenja ceste 48.000,00 kn, gradu je morao uplatiti za osiguranje 50.000,00 kn i dati zadužnicu od 100.000,00 kn. Naravno da je čovjek odustao od ulaganja i trenutno razmišlja o prodaji nekretnine a sve je to izračunato po starom pravilniku, prema odluci od ove godine, di nije još uzeto u obzir da mora prevoziti sa manjim kamionima što bi ga dodatno koštalo 3 puta više.</p> <p>S obzirom na količinu od 15 kamiona koje ima naše poduzeće dolazimo do izračuna, da bi trebali odraditi radove u jednakom roku kao što smo mogli sa kamionima 5 osovina, trebali bi kupiti 60 kamiona pa me zanima na što bi taj grad ličio kad bi se ta količina kamiona počela voziti po gradu Opatiji. Tako da je ova odluka koja je donesena, sa povećanjem cijene , nije nikako udar na investitora jer će on to poskupljenje uglaviti u kvadrat stana a Opatijac neće imati novaca za isfinancira potporni zid.</p> <p>Po staroj odluci je određeno da kamion mikser sa tri osovine može voziti, a ostali kamioni ne mogu? Nemamo što drugo zaključiti nego da se radi o čistom pogodovanju nekim firmama.</p> <p>Zaključak cijelog dopisa je da je sve ovo veliki udar na obrtnike, poduzetnike i male građane grada Opatije koji još uvijek nisu saznali što im se događa iza leđa i na koji se način to predstavlja, i to od grupe ljudi koje realno nema previše veze sa stručnošću glede prijedloga.</p> <p>Potpuno je neprihvatljivo predlagati okvir za upravljanje i zaštitu nerazvrstanih cesta, dok ne znamo koje su to nerazvrstane ceste na području Grada Opatije, dakle dok ne postoji javno dostupan ažurni popis nerazvrstanih cesta grada Opatije, kojeg je potvrdilo Gradsko vijeće Grada Opatije</p>	<p>Prema Prijedlogu Odluke, može se u osiguranje do određene visine dati zadužnice. Kriteriji za davanje osiguranja su u Prijedlogu odluke jasno određeni.</p> <p>Odredbom čl. 63 Zakona o komunalnom gospodarstvu propisano je vođenje evidencije komunalne infrastrukture, a dio koje sukladno odredbi čl. 59 st. 1 podst. 1 i čl. 60 st. 1 čine i nerazvrstane ceste. Obveza potvrđivanje iste od strane Gradskog vijeća nije propisana, a niti se baza osnovala donošenjem imenovanog zakonskog propisa već ista datira od mnogo ranije. Grad Opatija je popise vodio dalje u povijest, ne od donošen</p>
--	--	---

		jenja Zakona o cestama ili Zakona o komunalnom gospodarstvu. Gradsko vijeće može donošenjem odluke potvrditi popis, no pitanje je za koje će vremensko razdoblje isti biti ažuran obzirom da već samo temeljem zakona, kako je ranije navedeno u savjetovanju, može dolaziti do promjena.
--	--	---