



Klasa: 053-01/21-01/08
Ur.broj: 251-76-11-05-21-2
Zagreb, 06.04.2021.

GRAD ZAGREB

GRADSKI URED ZA PROSTORNO UREĐENJE,
IZGRADNJU GRADA, GRADITELJSTVO, KOMUNALNE
POSLOVE I PROMET
Trg Stjepana Radića 1,
10000 Zagreb

Predmet: Žičara Sljeme

- mišljenje, dostavlja se

Poštovani,

na temelju Vaše zamolbe za mišljenje može li se žičara smatrati kao jedan od oblika prometne infrastrukture (Klasa: 053-01/19-001/1165, Ur.broj: 251-13-1/002-21-7) od 31. ožujka 2021., niže u tekstu Vam dostavljamo mišljenje Sveučilišta u Zagrebu Fakulteta prometnih znanosti.

Zakonom o žičarama (Narodne novine 96/18, u daljnjem tekstu: Zakon o žičarama) uspostavljen je pravni okvir za provedbu Uredbe (EU) 2016/424 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o žičarama i stavljanju izvan snage Direktive 2000/9/EZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 81, 31. 3. 2016., u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2016/424).

Člankom 4. stavkom 2. predmetnog Zakona propisano je da pojmovi u smislu toga Zakona imaju jednako značenje kao pojmovi uporabljeni u Uredbi (EU) 2016/424.

Nadalje, člankom 7. Zakona o žičarama propisano je da je gradnja žičara od interesa za Republiku Hrvatsku dok je stavkom 4. propisano da se žičara ne smatra infrastrukturnom građevinom u smislu odredbi posebnog zakona.

Iz izvješća o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o žičarama, u odgovorima i pojašnjenjima predlagatelja Zakona o žičarama (nadležnog Ministarstva, odnosno Vlade Republike Hrvatske) jasno je navedeno da je članak 7. stavak 4. uveden sukladno mišljenju Ministarstva državne imovine kako bi se otklonila svaka mogućnost dvojakog tumačenja propisa u smislu obveze plaćanja naknade Republici Hrvatskoj za korištenje nekretnina u vlasništvu Republike Hrvatske, a u pogledu kojih je dodijeljena koncesija za žičare odnosno kako bi se otklonila mogućnost isključenja obveze plaćanja takve naknade u smislu odredbi Zakona o rješavanju imovinsko-pravnih odnosa u svrhu izgradnje infrastrukturnih građevina („Narodne novine“, broj: 80/11). Dakle, intencija predmetne odredbe nije oduzeti status i svojstvo prometne infrastrukture žičarama nego sprječavanje izigravanja propisa i neplaćanja naknade Republici Hrvatskoj u smislu odredbi Zakona o rješavanju

imovinskopravnih odnosa u svrhu izgradnje infrastrukturnih građevina te se upravo o tome propisu radi kada se članak 7. stavak 4. Zakona o žičarama poziva na posebni zakon.

Za napomenuti je da ni Zakon o gradnji (Narodne novine 153/13, 20/17, 39/19, 125/19) ne definira pojam „infrastrukturne građevine“ niti Zakon o prostornom uređenju (Narodne novine 153/13, 65/17, 114/18, 39/19, 98/19) koji u članku 3., stavak 1., točka 10. definira samo pojam „infrastrukture“.

Također, u obrazloženju članka 7. koji je dostavljen saborskim zastupnicima uz Konačni prijedlog Zakona o žičarama, stoji da, u okviru poglavlja o općim odredbama za žičare, određuje se da je izgradnja žičara od interesa za Republiku Hrvatsku (sukladno propisu kojim se uređuje izvlaštenje i određivanje naknade) te da se određuje da se na gradnju i postavljanje žičara primjenjuju odredbe propisa kojima se uređuje gradnja, prostorno uređenje, zaštita prirode i šume te energetska učinkovitost.

Nadalje, članak 11. Zakona o žičarama decidirano spominje žičare i njihovu infrastrukturu, podsustave i sigurnosne komponente te koje bitne zahtjeve moraju ispunjavati s time da i članak 14. propisuje, između ostaloga, da se održavanje infrastrukture žičare mora provoditi prema odredbama posebnog propisa kojim se uređuje održavanje građevina. Isto tako, i kroz sljedeće članke predmetnog Zakona spominje se u više navrata infrastruktura žičare s time da dodatno želimo istaknuti članak 3. Uredbe (EU) 2016/424, stavak 1. u kojem se detaljno definira pojam „žičara“ kao i pojam „infrastruktura“ koji je definiran u stavku 3. istog članka.

Shodno tome, činjenica je da postoji infrastruktura žičare koja je kao takva i definirana u mjerodavnim važećim propisima.

Nadalje, u službenom listu Europske unije u kojem se objavljuju propisi važeći u Europskoj uniji u općim informacijama o Uredbi (EU) 2016/424) jasno stoji da se radi o propisu iz područja prometa, prometna politika i to kopnenog prometa.

Upravo i kroz odredbe predmetne Uredbe te odredbe Zakona o žičarama, središnje tijelo državne uprave nadležno za promet određeno je kao nadležno i za upravni nadzor nad provedbom Zakona o žičarama kao i za inspekcijski nadzor budući da se nesporno radi o vrsti prometa. Napominjemo da je i na službenim stranicama resornog Ministarstva decidirano pod pojmom promet, kao jedna od vrsta, navedena i žičara te je dodatno istaknuto da je preuzimanjem obveza usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije, nadležnost nad područjem žičara dodijeljena Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture, Upravi cestovnog i željezničkog prometa.

Da žičara predstavlja granu prometa, jasno proizlazi i iz članka 3. Zakona o žičarama koji propisuje da se isti primjenjuje na žičare za prijevoz osoba, a u članku 13. istog Zakona u ovlastima upravitelja žičare, između ostaloga, propisuje se utvrđivanje općih uvjeta prijevoza, voznog reda, radnog vremena i cjenika te da se u općim uvjetima prijevoza mora osigurati da se putnici pridržavaju uputa koje daje tehničko osoblje te da se tijekom rada žičare ponašaju na način kojim se osigurava siguran i redovit rad i prijevoz osoba žičarom.

U konačnici je i Odlukom Vlade RH od 18. 10. 2017. donesen Urbanistički plan uređenja državnog značaja »Vršna zona« Medvednica, a kojim je omogućena gradnja žičare do vrha Medvednice, a u samom planu je i u tekstu i u kartografskim prikazima, žičara određena u prometnu infrastrukturu, i to u linijsku infrastrukturu, te uveo „jedinstvene infrastrukturne koridore“ u koji smješta prometnu infrastrukturu žičare i komunalnu infrastrukturu koja prati taj koridor, a pri čemu razlikuje cestovnu od ostale prometne infrastrukture u koju uključuje žičaru. Također se napominje da je i jedan od argumenata za produženje trase žičare u UPU-u navedena upravo mogućnost buduće izgradnje žičare

sa Zagorske strane, odnosno mogućnost prijevoza putnika takvim žičarama od Zagorja do Zagreba i obrnuto.

Također smatramo da s prometnog i ekološkog stajališta, žičara Sljeme predstavlja optimalno rješenje za pristup na Medvednicu, jer je prikladna alternativa cestovnim vozilima koja posebno u dane vikenda i blagdana stvaraju gužve i zagušenja. Stoga bi se nakon puštanja žičare u rad trebala razmotriti i mogućnost zabrane prometovanja osobnim vozilima na području Medvednice posebno u dane vikenda, zatim za vrijeme skijaške sezone i ostalim vršnim opterećenjima.

Zaključno, ističemo da pojam „prometne infrastrukture“ kao takav trenutno nije definiran bilo kojim zakonskim propisom, ali svejedno logičkim i funkcionalnim tumačenjima propisa jasno dolazimo do toga što čini prometnu infrastrukturu (npr. niti za cestu u Zakonu o cestama nije definirano da je prometna infrastruktura iako je isto neosporno).

Iz svega prethodno iznesenog, nedvojbeno proizlazi da je žičara oblik prometne infrastrukture.

Pripremili:

izv. prof. dr. sc. Mladen Nikšić, Stručnjak za tehnologiju žičarskog prometa

doc. dr. sc. Marko Šošćarić, Stručnjak za prometno planiranje

prof. dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić

