

Ceste i mostovi

6

GLASILO JUGOSLAVENSKOG DRUŠTVA ZA PUTOVE

ZAGREB

LIPANJ 1974.

GODINA XX BROJ 6



Ceste i mostovi

Časopis za projektiranje, građenje, održavanje i tehničko-ekonomska pitanja cesta, mostova i cestovnog prometa

LIPANJ 1974. GODINA XX BROJ 6

ZAGREB

RUDOLF KAHLINA, podsekretar

Republički sekretarijat za pomorstvo, saobraćaj i veze, Zagreb

Osvrn na prijedlog za donošenje i Nacrt zakona o javnim cestama SRH

lirani sadašnjim zakonom, ostali su bitno nepromijenjeni, jer se radi o tehničkim, inspekcijско-nadzornim i nekim drugim pitanjima, kao što je zaštita javne ceste, gdje osim terminološkog usaglašenja sa sadašnjim organizacionim i drugim nadležnostima nije bilo potrebe bitnije mijenjati te odnose.

II

Obrazloženje prijedloga i nacrt zakona, a posebno sadržaja bitnih promjena u odnosu na sadašnji zakon, radi lakšeg praćenja dat ćemo preko nekih osnovnih načela na kojima se zasniva prijedlog zakona.

1. Društveno-ekonomsko značenje javnih cesta, koje je bilo predmet opsežnih rasprava u svim strukturama koje se bave ili su neposredno vezane za ceste, konačno je riješeno na taj način da je zauzeto stajalište, a istovremeno i normirano u Saveznom zakonu o osnovama sigurnosti prometa, da su

»Javne ceste su dobra u općoj upotrebi.«
Ovo proizlazi iz prvog načela Nacrta ovoga zakona gdje se, pored toga, kaže da se na javnim cestama ne mogu stjecati imovinska prava, da su slobodne za promet pod uvjetima što ih propisuje zakon i da za njihovu normalnu upotrebu nije potrebna nikakva dozvola.

Odmah treba reći da se ovo odnosi na osnovnu cestovnu mrežu koja se prema društvenom i ekonomskom značenju razvrstava na magistralne, regionalne i lokalne ceste. Tu postoji jedna razlika od sadašnje kategorizacije cesta, gdje su one bile kategorizirane u ceste I, II, III i IV reda, s tim da su ceste I—III reda bile republikoškog značaja, a ceste IV reda općinskog značaja.

Prema novom razvrstavanju javnih cesta, što također proizlazi iz jedinstvenog reguliranja u Saveznom zakonu o osnovama sigurnosti prometa, lokalne ceste jesu ceste na području općine, a regi-

I

Razlozi za donošenje zakona o javnim cestama proizlaze iz potrebe da se sadašnja dva zakona, i Osnovni zakon o javnim putevima, koji je preuzet kao republički zakon na osnovi Ustavnih amandmana, i republički Zakon o javnim cestama, usklade s Ustavom i na novi način reguliraju odnos o javnim cestama.

Poseban razlog (za donošenje novoga zakona) jeste postojeći sistem financiranja javnih cesta putem fondova za ceste (republikoškog, regionalnih i općinskih fondova) koje je potrebno ukinuti i konstituirati samoupravne interesne zajednice koje će u toj oblasti pored financiranja obavljati poslove koji su od interesa za javne ceste i njihove korisnike.

Ovo je uvjetovalo da je na ovom Nacrtu zakona radeno odnosno diskutirano oko dvije godine. Prednacrt zakona — na kojega su prikupljena mišljenja i prijedlozi od strane zainteresiranih organa i organizacija — neka bitna pitanja rješavao je na drugi način, jer još nisu bila poznata ustavna rješenja, ali se u konačnom tekstu nacrtu vodilo računa o tome da svi prijedlozi i mišljenja koji su u skladu sa sadašnjim ustavnim rješenjima nađu svoje mjesto u ovom zakonu.

Određene stavove oko prednacrt ovoga zakona zauzeli su nakon opsežnih konzultacija i odbori za Saobraćaj i veze Republičkog i Privrednog vijeća Sabrora. Budući da su ovi stavovi bili osnova za izradu Nacrta zakona to će se putem obrazloženja ovog prijedloga dati odgovori, ukoliko ti stavovi u cijelosti nisu mogli biti ugrađeni u ovaj tekst zbog toga što je konačan tekst Ustava neka bitna pitanja riješio drugačije od prednacrt ustavnih tekstova na osnovi kojih se prišlo zauzimanju određenih stavova.

S obzirom na karakter materije koju obuhvaća ovaj Nacrt zakona mnogi odnosi, koji su bili regu-

Roads and Bridges

Bulletin of the Yugoslav Society for Roads Journal for Design, Construction, Maintenance, Technical and Economical Questions of Roads, Bridges and Road Traffic

Volume XX June No 6

CONTENTS

Rudolf Kahlina, Zagreb	
Account on Project of the Public Roads Law	157
Project of the Public Roads Law	161

Velimir Šimičić, Zagreb

Comparative Analysis of the Traffic on the Zagreb—Karlovac Highway and on the First Class Road No 7 (E-96)	179
International News	184
Congresses and Meetings	185
From Professional Magazines	188

SADRŽAJ

Rudolf Kahlina, Zagreb	
Osvrn na prijedlog za donošenje i Nacrt zakona o javnim cestama SRH	157
Nacrt zakona o javnim cestama	161

Velimir Šimičić, dipl. ek., Zagreb

Komparativna analiza prometa na auto-cesti Zagreb—Karlovac i cesti I reda br. 7 (E-96)	179
Vijesti iz inozemstva	184
Kongresi, savjetovanja, izložbe	185
Iz stručnih časopisa	188

Ceste i mostovi

Glasillo Jugoslavenskog društva za putove časopis za projektiranje, građenje, održavanje i tehničko-ekonomika pitanja cesta, mostova i cestovnog prometa

Godina XX Lipanj Broj 6

POZIV NA KOLEKTIVNO UCLANJENJE

Časopis »Ceste i mostovik« izdaje Društvo za ceste Hrvatske, član Jugoslavenskog društva za putove. Pozivaju se svi kolektivni čija djelatnost zapadne u područje cestogradnje, mostogradnje i općenito cestovnog prometa da se učlane u Društvo za ceste Hrvatske.

Osnovna svrha časopisa »Ceste i mostovik« je da članstvo upoznaže s najnovijim dostignućima i iskustvima u projektiranju, građenju, održavanju cesta i svim akcijama na unapređenju cestovne mreže.

Kolektivna članarina određuje se razmjerno veličini i značenju poduzeća kolektivnog člana, od 1000 do 6000 novih dinara.

Uredništvo sastoji se od: Ivan Čelmitić, dipl. inž., Ivan Čelmitić, dipl. inž., Zorka Cikara, dipl. inž., Lubomir Filipović, dipl. inž., Radoljica Luković, dipl. inž., prof. Rudolf Kahlina, dipl. inž., Rudolf Kahlina, dipl. inž., Mladen Lamer, dipl. inž., dr. Aleksandar Šolc, dipl. inž., dr. Dražen Topolinski, dipl. inž., Vladimir Stanić, dipl. inž., Olo Štrlek, dipl. inž., prof. Isak Papp, dipl. inž., Ela Štrlek, dipl. inž., Alan Selimbegović, dipl. inž., dr. Branko Veđer, dipl. ek., Delimir Valentić, dipl. inž., Uredništvo sastoji se od: Aleksandra Kolar, dipl. inž., Branimir Babić, dipl. inž., zamenik glavnog i odgovornog urednika Členovi: Đeno Corbo, dipl. inž., Mladen Lamer, dipl. inž., Tomislav Magla, dipl. inž., Darko Mlinarić, dipl. inž., Vladimir Stanić, dipl. inž., Olo Štrlek, dipl. inž., prof. Isak Papp, dipl. inž., Ela Štrlek, dipl. inž., Alan Selimbegović, dipl. inž., dr. Branko Veđer, dipl. ek. Časopis izdaje Društvo za ceste Hrvatske, Zagreb, Ul. Janka Bebuša 1, tel. 514-600, pošt. pret. 396. Časopis izlazi mjesečno, žiro račun kod SDK Zagreb 30101-678-271. Tisak štampanje »Jelenik«, Zagreb, Ljubice Gorovec b. v., tel. 515-555.

Ceste i mostovi

onalne i magistralne ceste obuhvaćaju šire područje u Republici.

Auto-cesta, iako su javne prema svom društveno-ekonomskom značenju, ne spadaju u osnovnu cestovnu mrežu, već je potrebno da se njihov status kao i način financiranja, izgradnje, upravljanja i korištenja regulira posebnim zakonom još u toku ove godine. Ovo je potrebno osobito zbog toga što smo se opredijelili u našoj Republici za izgradnju auto-cesta kao privrednih objekata na kojima se privredite i stvaraju uvjeti za daljnju izgradnju auto-cesta.

2. Prema odredbi čl. 70. Ustava SR Hrvatske korisnici cesta, a to su prema ovom Načrtu zakonom organizirane udružene rada javnog cestovnog prijevoza, zatim OOUR prijevoza za vlastite potrebe radnih organizacija, privatni auto-prijevoznici koji se bave javnim prijevozom, te vlasnici osobnih motornih vozila i zaprežnih vozila, kao i građani, osnivaju samoupravne interesne zajednice za ceste.

U samoupravnim interesnim zajednicama korisnici — osnivači zajednica — upravljanju, koriste, brinu se o održavanju, rekonstrukciji i izgradnji javnih cesta sa sredstvima koja u tu svrhu osiguravaju.

Jedna je od bitnih promjena u odnosu na sadašnje stanje — pored ukidanja fondova za ceste — što se upravljanje javnim cestama prenosi na interesne zajednice korisnika od poduzeća za ceste koja su po sadašnjem zakonu upravljala cestama.

Ovo je potrebno zbog karaktera javnih cesta kao dobara u općoj uporabi i ukidanja dualizma u financiranju i upravljanju javnim cestama koji je do sada postojao.

Prema vrstama javnih cesta predviđeno je osnivanje lokalnih zajednica za područje jedne ili više općina u kojima bi korisnici tih cesta ostvarivali svoje interese i brinuli se o razvoju i stanju lokalnih cesta.

Za magistralnu i regionalnu mrežu cesta predviđeno je osnivanje regionalnih zajednica za ceste na širem području (regiji) koje bi se prema ekonomsko-prometnom i geografskom kriteriju utvrdilo društvenim dogovorom Izvršnog vijeća Sabora, Privredne komore i Auto-moto saveza Hrvatske kao predstavnika društvenog interesa i struktura korisnika cesta.

Alternativno je predviđeno da se teritorij regionalnih zajednica utvrdi samim zakonom, prema sadašnjem teritoriju regionalnih fondova za ceste, gdje bi se moglo izvršiti na osnovi javne rasprave određene korekcije. Smatramo da je u oba slučaja moguće zaštititi interes društva da se teritorijem zajednica (regionalnih) osigura pravilna podjela osnovne cestovne mreže kao dijela jedinstvenoga integralnog sistema.

Samoupravne interesne zajednice korisnici osnivaju samoupravnim sporazumom, a delegate u skupštinu zajednica biraju odnosno delegiraju izravno u lokalne zajednice svi korisnici osnivači, dok u regionalne zajednice izravno delegiraju organizacije udružene rada javnog cestovnog pro-

meta i privatni prijevoznici koji obavljaju javni, teretni i taksni promet. Korisnici, osnivači zajednica OOUR koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe radne organizacije i vlasnici osobnih motornih vozila delegiraju svoje delegate u regionalnu zajednicu za ceste preko lokalne zajednice za ceste iz svoje strukture, prema ključu kojega odredi regionalna zajednica.

3. Radi koordinacije rada regionalnih zajednica i obavljanja poslova od zajedničkog interesa za osnovnu cestovnu mrežu u Republici, osniva se Udružena zajednica za ceste u Republici, koje su osnivači regionalne zajednice.

Neophodno je da se osigura skladan razvoj i koordinirana djelatnost za osnovnu cestovnu mrežu u Republici, ali bez centralizacije sredstava ili podjele nadležnosti u odnosu na cestovnu mrežu između Udružene i regionalnih zajednica.

Očigledno je da bi prema ustavnim rješenjima centralizacija bila potpuno neprihvatljiva, a isto tako bi podjela nadležnosti bila neracionalna, te se zbog toga predlaže rješenje gdje se regionalne zajednice organizirano povezuju na ustavnim principima u integralnu cjelinu, a da se sredstva ne udjeljuju od baze odnosno interesa korisnika cesta, kao što je to ustalom riješeno u našoj privredni osnovi samoupravnog organiziranja.

Potrebno je posebno istaknuti vrlo važnu ulogu Udružene zajednice koja nije ovim zakonom riješena, jer će se to regulirati Zakonom o auto-cestama. Smatramo da bi pored naznačenih zadataka u ovom zakonu i uloge Udružene zajednice, jedan od posebnih zadataka te zajednice bio briga i organizacija rada na pitanjima za izradu studija, projekata, financiranja i izgradnje i upravljanja auto-cestama. Za ovo bi bilo potrebno formirati poseban sektor koji bi i po načinu financiranja bio samostalno i ne bi se u svom radu oslanjao na strukturu regionalnih zajednica koje treba da se brinu o osnovnoj cestovnoj mreži.

Iz ovoga proizlazi da bi uloga Udružene zajednice na osnovnoj cestovnoj mreži bila koordinaciono-usmjeravajuća, a u odnosu na auto-cestu organizaciono i ekonomsko-poslovna, pa i investitorska, udružena s drugim suinvestitorima.

U skupštinu udružene zajednice delegate biraju regionalne zajednice za ceste prema ključu koji odgovara strukturi tih zajednica, dok bi se Zakonom o auto-cestama trebalo riješiti uključivanje delegata u Udruženu zajednicu iz sektora, odnosno organizacija za održavanje auto-cesta s pravom odlučivanja kada se raspravlja o pitanjima auto-cesta.

4. Na osnovi podataka o korištenju cesta od strane društvenog i privatnog sektora koji su svršeni na broj putničkih i tona-kilometara, struktura delegata u samoupravnim interesnim zajednicama trebala bi osigurati da pojedine radne i druge organizacije sudjeluju u skupštinama zajednice s brojem delegata koji je adekvatan korištenju cesta od te strukture korisnika.

Načrtom zakona predviđeno je da društveni sektor ima 70% od ukupnog broja delegata zbog toga što s takvim procentom stvarajući uvjeta za upotrebu u korištenju cesta i stvaranju uvjeta za proširenje društvene reprodukcije cesta.

Svaka zajednica treba na osnovi podataka izraziti ključ za izbor delegata u skupštinu zajednice.

5. Poslovi samoupravnih interesnih zajednica osu poslovanje su društvenog interesa, što je predviđeno u ovom Načrtu zakona na osnovi čl. 51. Ustava SR Hrvatske.

Iz ovoga proizlazi da je potrebno osigurati društveni utjecaj na te poslove u onom opsegu koliko je to potrebno da bi se zaštitio društveni interes.

Ovo je predviđeno s utvrđivanjem teritorija regionalnih zajednica i utjecajem društveno-političkih zajednica u poslovima oko donošenja planova zajednica za ceste.

Očigledno je da će korisnici cesta imati interesa da prilikom planiranja vode računa o društvenom i ekonomskom aspektu prioriteta u odnosu na raspoloživa sredstva, ali će tu vjerojatno doći do izražaja uži interesi koji će ugrožavati svoje interese za pojedine, a posebno magistralne ceste pravce. Zbog toga je predviđeno da društveno-političke zajednice daju suglasnost na dušorodne i srednjoročne planove razvoja i izgradnje cesta, a posebno da ti planovi budu međusobno usklađeni kao i u skladu s društvenim planovima urušeno-političkih zajednica.

Predviđeno je da na planove regionalnih zajednica daje suglasnost Sabor, pa je zbog toga posebno važna uloga Udružene zajednice oko usklađivanja planova regionalnih zajednica prije njihovog donošenja od skupština regionalnih zajednica, kako bi ih nakon usvajanja ta zajednica objedinjene mogla dostaviti na suglasnost Saboru.

Na ovaj se način želi stvarno koordinirano utjecati na planiranje i razvoj cesta, s time da sredstva budu decentralizirana, a da se planski ulaže i međusobno vremenski usuglašeno rješavaju pojedini važni cestovni pravci.

Na osnovi srednjoročnoga plana zajednice će samostalno donositi svoje godišnje planove, ali i tu postoji posebna uloga Udružene zajednice pri planiranju i izradi projekata i ostale dokumentacije.

Svi ostali poslovi, koje obavljaju zajednice za ceste samostalno ili ih povjeravaju drugim organizacijama, podložni su javnosti i nadzoru nad radom preko nadležnog organa uprave, a opće akte kao što je statut i godišnji planovi zajednice dostavljaju na razmatranje organima upravljanja osnivača, a regionalne zajednice i svim općinama i privrednim komorama, kako bi se osigurala mogućnost utjecaja što šireg društvenog mehanizma.

6. Sredstva za zadatke i poslove što ih obavljaju zajednice za ceste osiguravaju se od naknada za korištenje cesta, od udruženih sredstava privrede, samodoprinosu građana i iz drugih izvora.

Redovna sredstva od naknada za ceste pripadaju onoj zajednici na čijem se području ostvaruju, a prema vrsti prihoda, lokalnoj ili regionalnoj zajednici.

Zajednice sudjeluju u utvrđivanju izvora i visine sredstava naknade za ceste putem sporazumovanja i dogovaranja s drugim organima.

Budući da su redovna sredstva nedovoljna za financiranje svih potreba za ceste, a posebno izgradnje novih cesta, to se od redovnih sredstava prvenstveno predviđaju radovi na održavanju cesta.

Zbog nejednakih uvjeta za održavanje zimske službe, regionalne zajednice formiraju egalizacioni fond iz kojega bi se podmirivali povećani rashodi (od prosječnih rashoda) zimske službe pojedinih regionalnih zajednica. Smatramo da druga prelijevanja sredstava nisu neophodna, jer su sredstva locirana prema prometu i korištenju cesta, za što će se izdati i potrebni komparativni studijski podaci na osnovi sadašnjeg stanja u regionalnim fondovima za ceste.

Ovim zakonom nije regulirana amortizacija cesta, jer je to predmet posebnog republičkog zakona koji će se donijeti na osnovi ovlaštenja Saveznog zakona. Ono što je potrebno riješiti u tom zakonu o amortizaciji jest osiguranje prava zajednicama da amortizaciju koriste za rekonstrukciju i izgradnju cesta, i da, ukoliko sredstva iz naknade cesta ne bi bila dovoljna za standard održavanja i amortizaciju, tada skupštine zajednica za tu godinu umanjuju stopu amortizacije za 50%.

Iz sredstava zajednica financirali bi se rashodi stručnih službi uključujući i Udruženu zajednicu.

Potrebno je istaknuti da za izgradnju cesta neće biti osigurana dovoljna sredstva iz naknade za ceste, pa će ih biti potrebno osigurati na druge načine, bilo na bazi udruživanja sredstava privrede ili zakonskim putem, za što mogu zajednice za ceste davati inicijative i prijedloge, a ukoliko do takvog udruživanja dođe, tada je predviđeno da o tim sredstvima odlučuju oni koji su ih udružili. Ako bi to udruživanje bilo na nivou Republike za važnije cestovne pravce, a posebno auto-cesta, tada sve poslove vezane za takve akcije treba obavljati Udružena zajednica.

Pretvaranje sadašnjeg poreza na promet, koji je bio prihod Republičkog fonda za ceste, u naknadu za ceste od maloprodajne cijene benzina, treba obaviti na taj način da se iz tih sredstava prvenstveno osigura podmirenje obveza Republike stvorenih preko Republičkog fonda za ceste iz programskih radova do 1975. godine i eventualno nedostataka sredstava za to u 1975. godini, što bi se prolongiralo za 1976. godinu. Nakon toga, ta sredstva naknade pripala bi zajednicama za ceste na području gdje se ostvaruju.

7. Održavanje javnih cesta jedan je od osnovnih zadataka zajednica za ceste, međutim, pošto se tu radi o tehnološki i ekonomski složenom procesu rada, a istovremeno i obavljanja javne službe na cestama, taj posao zajednice na osnovi ustavne odredbe čl. 70. st. 3. povjeravaju organizacijama udružene rada koje se bave održavanjem i na trajnijoj osnovi samoupravnim sporazumom rješavaju te odnose.

III

Budući da je održavanje magistralnih pravaca posebno važno za međunarodne i ostale prometne lakoce, to će se pravilnikom o standardu održavanja, na osnovi ovoga zakona, koji će biti donesen od republičkog sekretara, riješiti i ta pitanja, pored ostalih pitanja održavanja cjelokupne cestovne mreže.

Kako organizacije za održavanje, koje sa zajednicama za ceste zaključuju samoupravni sporazum, istovremeno predstavljaju i radne ljude uključene u procesu proizvodnje, to se tim organizacijama osigurava na osnovi zakona da preko svojih delegata sudjeluju u radu skupština zajednica s pravom odlučivanja, kada se radi o poslovima održavanja. Na ovaj način se rješava pitanje sudjelovanja poduzeta za ceste u skupštinama zajednica.

Slobodna razmjena rada između zajednica i organizacija za održavanje uspostavljena je na bazi ugovora, uz arbitražu u slučajevima da ne dođe do obostranog pristanka na ugovor.

Ostala pitanja regulirana u ovom zakonu, kao što je već rečeno, nisu bitno promijenjena u odnosu na sadašnji zakon o javnim cestama, pa ih zbog toga nije potrebno posebno obrazložiti.

Na kraju je potrebno reći da će javna rasprava o ovom zakonu korisno poslužiti predlagачu da u konačni prijedlog unese sve primjedbe i eventualne izmjene, koje na bolji način rješavaju odnose što ih regulira ovaj zakon.

Budući da će javna rasprava o ovom Nacrtu zakona trajati do kraja rujna mjeseca, bit će moguće u tom periodu sa zainteresiranim organizacijama i organima poduzeti sve pripremne radnje za konstituiranje samoupravnih interesnih zajednica za ceste, kako bi se moglo nakon donošenja zakona prići njihovom osnivanju i da počnu s radom 1. I 1975. godine.

Nacrt zakona o javnim cestama

I OPĆE ODREDBE

Član 1.

Javna cesta je prometna površina od općeg značenja za promet, koja ispunjava uvjete određene zakonom i propisima donijetim na osnovi zakona.

Cesta dobiva svojstvo javne ceste određivanjem vrste i otvaranjem za promet.

Član 2.

Javna cesta je društveno dobro u općoj upotrebi.

Javna cesta je slobodna za promet, pod uvjetima i na način što ih određuje zakon.

Član 3.

Na javnim cestama ne mogu se stjecati imovinska prava.

Na javnim cestama ne mogu se stjecati služnosti, osim za opće društvene potrebe, kao što su pravo postavljanja vodovoda i kanalizacije, te električnih, telefonskih i telegrafskih zračnih i podzemnih vodova i sl., pod uvjetima određenim ovim zakonom.

Član 4.

Dio ceste kao zemljišta što ga organizacija koja upravlja cestom napusti uslijed izvršene rekonstrukcije ili drugih razloga, predat će se na upravljanje općini na čijem se području nalazi.

Član 5.

Javnu cestu čine donji i gornji stroj (trup ceste) s objektima na cesti, zemljišni pojas s obadje strane ceste (cestovni pojas), razdjelni pojas između dva kolnička smjera, zemljište neposredno uz cestovni pojas koje služi za smještaj materijala za održavanje javnih cesta i za poslovne zgrade i objekte za potrebe javne ceste, mjesta za održavanje vozila izvan kolnika i autobusna stajališta izgrađena neposredno uz kolnik ceste, zračni prostor iznad ceste u visini od 7 m i oprema javne ceste s telekomunikacionim, električnim i drugih uređajima i postrojenjima postavljenim za potrebe javne ceste ili promet na njoj.

Član 6.

Mrežu javnih cesta, ovisno o njihovom društvenom i privrednom značenju, čine magistralne, regionalne i lokalne ceste (vrsta ceste).

Član 7.

Magistralna cesta je međunarodna cesta i javna cesta koja povezuje glavne gradove ili važnija privredna područja republika ili autonomnih pokrajina na odnosno važnija privredna područja u Republici.

Regionalna cesta javna je cesta koja povezuje privredna područja u Republici ili koja je posebno važna za Republiku.

Lokalna cesta javna je cesta koja povezuje sela i naselja na području općine ili koja je važna za promet na području općine.

Član 8.

Regionalne ceste određuje Izvršno vijeće Sabora.

Prijedlog za određivanje vrste ceste iz stava 1. ovoga člana podnosi regionalna samoupravna interesna zajednica za ceste preko Udružene zajednice, s obrazloženjem i dokumentacijom o ispunjavanju uvjeta za predloženu vrstu ceste.

Lokalne ceste određuje općina na prijedlog lokalne samoupravne interesne zajednice za ceste.

Član 9.

O ukidanju svojstava javne ceste ili njezinog dijela odlučuje organ koji je odredio vrstu te ceste.

Višu vrstu već razvrstane javne ceste može odrediti organ ovlašten za određivanje te više vrste.

Nižu vrstu već razvrstane javne ceste može odrediti organ koji je odredio prvobitnu vrstu ceste, u suglasnosti s organom koji je ovlašten za određivanje te niže vrste.

Član 10.

Određivanje i promjene već razvrstane javne ceste obavlja se jednaput godišnje.

Uz zahtjev za određivanje vrste javne ceste iz stavka 1. ovoga člana prilaže se dokumentacija o tehničkim i drugim uvjetima potrebnim za razvrstavanje.

Član 11.

Javnim cestama, prema ovom zakonu, smatraju se i ceste koje povezuju željezničke kolodvore, pomorske luke, pristaništa unutrasnje plovidbe, zrakoplovna pristaništa, kontejnerski terminali ili naselja s javnim cestama (priključne ceste).

Priključne ceste određuje općina.