

Osvrt na pravno uređenje prometa na području Grada Zagreba

*Vojko Rešetar**

UDK 351.811(497.5 Zagreb)

1. Uvod

Uređenje prometa sastavni je dio samoupravnog djelokruga jedinica lokalne samouprave (općina i gradova), a Zakon o sigurnosti prometa na cestama iz 2008. (ZSPC) u čl. 5/1. i 2. utvrdio je da:

- a) jedinice lokalne (i područne/regionalne) samouprave uređuju promet na svom području,
- b) uređenje prometa mora biti u skladu s odredbama ZSPC-a,
- c) za uređenje prometa mora se pribaviti prethodna suglasnost ministarstava nadležnih za unutarnje poslove te poslove prometa (kada se promet uređuje na dijelu državne ili županijske ceste, a suglasnost se izdaje na temelju prometnog projekta i provedenog postupka izmjene postojećeg stanja prometne signalizacije i opreme, u skladu s posebnim zakonom i propisima donesenim na temelju tog zakona), te
- d) uređenje prometa na području lokalne jedinice zahtijeva regulacijsku operacionalizaciju trinaest prometnih aspekata/pitanja (minimalni, ali obvezni zakonski sadržaj – čl. 5/1. ZSPC), i to:

* Vojko Rešetar, Grad Zagreb (the City of Zagreb, e-mail: vojko.resetar@zagreb.hr)

1. ceste s prednošću prolaska
2. dvosmjerni, odnosno jednosmjerni promet
3. sustav tehničkog uređenja prometa i upravljanje prometom putem elektroničkih sustava i video nadzora
4. ograničenja brzine kretanja vozila
5. promet pješaka, biciklista, vozača mopeda, turističkog vlaka i zaprežnih kola te gonjenje i vođenje stoke
6. parkirališne površine i način parkiranja, zabrane parkiranja i mjesta ograničenog parkiranja
7. zone smirenog prometa
8. blokiranje autobusa, teretnih automobila, priključnih vozila i radnih strojeva na mjestima koja nisu namijenjena za parkiranje tih vrsta vozila i način deblokade tih vozila
9. postavljanje i održavanje zaštitnih ograda za pješake na opasnim mjestima
10. pješačke zone, siguran smjer za kretanje školske djece, posebne tehničke mjere za sigurnost pješaka i biciklista u blizini obrazovnih, zdravstvenih i drugih ustanova, igrališta, kino dvorana i sl.
11. uklanjanje dotrajalih, oštećenih i napuštenih vozila
12. površinu na kojoj će se obavljati: test-vožnja, terenska vožnja (*cross*), vožnja izvan kolnika (*off road*), sportske, enduro i promidžbene vožnje
13. uvjete prometovanja vozila opskrbe u zonama smirenog prometa i pješačkim zonama.

Dakle, postuliranje uređenja prometa na prostoru lokalne jedinice determinirano je formalnopravnim razlozima (čl. 5. ZSPC), ali i neposrednim (zbijskim, životnim) potrebama, poglavito u visokourbaniziranim područjima kao što je Grad Zagreb.¹ Stoga bi i cjelina i bit svestrane urednosti (regulacijske, urbanističke, tehničke, infrastrukturne i dr.) unutar

¹ Na području PU zagrebačke 2013. registrirana su 475.163 vozila na motorni pogon (0,8% manje nego 2012.), što je 25% vozila u Hrvatskoj. Među njima je 390.057 osobnih automobila i 39.014 teretnih vozila, 14.396 mopeda, 10.919 motocikala, 12.162 traktora, 1.011 autobusa itd. Također je riječ i o 588.215 evidentiranih vozača (0,7% više nego 2012.), što je 25,8% vozača u RH (Izješće, 2014: 33). Za državnu razinu o sigurnosti cestovnog prometa 2013. v. Bilten, 2014.

gradskog prometa morale odgovarati preferencijalnom položaju javnog prijevoza i jamčiti ga, koji bi svojim strukturnim obilježjima (prijevozna sredstva – tramvaj, autobus, željeznica, javni bicikl), ekonomičnošću i priuštivosti, dostupnošću korisnicima, brzini, pouzdanošću, odgovornošću (posebno programiranom signalizacijom čije je poštovanje od drugih sudionika u prometu nadzorno osigurano; itd.) morao biti ne samo atraktivniji i konkurentniji spram individualno-automobilskog prijevoza nego istovremeno i dati doprinos većoj kvaliteti života građana (rasterećenje i ubrzanje protočnosti prometa motornih vozila; smanjenje potražnje za parkirnim prostorom odnosno povećanje površina namijenjenih pješacima i biciklistima; smanjenje buke, zagađenja – zaštita okoliša; itd.).²

2. Odluka o uređenju prometa u Gradu Zagrebu

Povodom Prijedloga Odluke o uređenju prometa u Gradu Zagrebu radna tijela Gradske skupštine Grada Zagreba (Odbor za komunalno gospodarstvo, Odbor za kontrolu i Odbor za prostorno uređenje) pojedinačno su izvijestila da jednoglasno predlažu Gradskoj skupštini »da razmotri Pri-

² V. čl. 3/1. ZSPC: »Državna tijela i tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, pravne i fizičke osobe te sudionici u prometu dužni su, u postupanju prema odredbama ovoga Zakona, voditi računa o sigurnosti, razvijati solidarnost, humane i etičke odnose među sudionicima u prometu na cestama, štiti zdravlje i život drugih osoba, osobito djece, osoba s invaliditetom, starih i nemoćnih osoba i brinuti se o zaštiti životnog okoliša.« »Naime, potpuno je apsurdno da najveću cijenu pokaza plaćaju radnici koji su upravo ona skupina građana koju bi najviše trebalo poticati da u Gradu ne upotrebljava automobil. Za usporedbu, studenti i umirovljenici imaju besplatan prijevoz u ZET-u, a to su grupe koje ionako tek u ograničenoj mjeri uopće imaju mogućnost upotrebljavati automobil. Konkretnije, statistika pokazuje da se za oko 56% putovanja na posao i s posla te za oko 66% putovanja radi obavljanja posla za poslodavca upotrebljava automobil, dok se za putovanja za potrebe obrazovanja u 90% slučajeva upotrebljava javni prijevoz (Prometna studija Zagreba, 1999a). Također, u Zagrebu nepostojanje Park&Ride sustava ima vrlo nepovoljan učinak na prometnu sliku u gradu. Putnici koji automobilom dolaze iz zagrebačke periferije jednostavno su primorani zagušivati promet u središtu jer na mjestima gdje bi bilo zgodno prebaciti se u javni prijevoz najčešće nemaju za to adekvatne uvjete. ... Nažalost, javnim se prometom koriste uglavnom oni stanovnici koji nemaju drugog izbora, odnosno oni koji nisu u mogućnosti nabaviti osobni automobil – studenti, umirovljenici i socijalno ugroženi. Upotreba sredstava javnog prometa tako najčešće postaje više izraz nužde negoli svjesnog izbora.« (Halgota, 2010: 62–63). V. i: Zaključak o Park&Ride parkiralištu iz 2012., Zaključak o prestanku važenja Zaključka o besplatnom prijevozu u centru Grada Zagreba iz 2011., Zaključak o prestanku važenja Zaključka o besplatnom prijevozu daka, studenata i umirovljenika iz 2011., Zaključak o prestanku važenja Zaključka o besplatnom prijevozu udovica hrvatskih branitelja iz Domovinskog rata koje imaju prebivalište na području Grada Zagreba iz 2011.

jedlog i donese Odluku o uređenju prometa, u predloženom tekstu«, a 17 vijeća gradskih četvrti (VGČ) dala su (temeljem čl. 89/2. Statuta Grada Zagreba i odgovarajućih odredbi Pravila svojih gradskih četvrti) pozitivno mišljenje. Dakle, sukladno statutarno-poslovničkim pravilima u postupku donošenja Odluke o uređenju prometa sudjelovalo je preko 300 osoba (vijećnici vijeća gradskih četvrti i zastupnici u Gradskoj skupštini) i nitko od njih nije imao *nikakvu* primjedbu na tekst Prijedloga odluke.³ U formalno-poslovničkom smislu postupak pripreme i donošenja općeg akta je zadovoljen, ali u meritornom smislu on se pokazao kao birokratsko-formalistički i neodgovoran spram javnih obveza.

Gradska skupština Grada Zagreba na svojoj je 19. sjednici održanoj dana 9. listopada 2014. donijela Odluku o uređenju prometa u tekstu kakvom je i predložena. Čl. 29. nove Odluke određuje da stupanjem na snagu Odluke prestaje važiti dotadašnja Odluka o uređenju prometa na području Grada Zagreba iz 1998.,⁴ iako je ona ionako bila izvan snage jer nije bila usklađena ni s prethodnim ZSPC-om⁵ niti sa sada važećim ZSPC-om. Dakle, za zakonito i koliko-toliko upotrebljivo uređenje prometa na području Grada Zagreba trebalo je cijelo desetljeće, odnosno u cijelom tom razdoblju dosadašnja Odluka o uređenju prometa na području grada Zagreba bila je formalno nezakonita.⁶ Slučajevi nepravodobnog (ili nikakvog) donošenja općih akata od predstavničkog tijela jedinica lokalne samouprave⁷

³ Istine radi treba spomenuti da je Vijeće gradske četvrti Trešnjevka sjever (na 22. sjednici održanoj 30. 9. 2014.) u svojem zaključku navelo dopunu čl. 6. Prijedloga Odluke (da je za zauzimanje dijela nogostupa u svrhu postavljanja ograda, stolova, štandova, kioska i sl. potrebno dobiti i suglasnost nadležnog VGČ po primitku mišljenja nadležnog vijeća mjesnih odbora) i čl. 9/3. (da je za postavljanje zaštitne ograde, zaštitnih stupića, posuda s ukrasnim biljem i drugih sličnih predmeta radi zaštite pješaka u prometu potrebno dobiti i suglasnost nadležnog VGČ po primitku mišljenja nadležnog VMO). Dakle, Vijeće gradske četvrti Trešnjevka sjever u navedenim nadopunama umjesto davanja mišljenja, inzistira (pogrešno) na davanju suglasnosti VGČ.

⁴ SG Grada Zagreba 10/98, 16/98 – Odluka o nerazvrstanim cestama, 23/03.

⁵ NN, 105/04.

⁶ »U Republici Hrvatskoj zakoni moraju biti u suglasnosti s Ustavom, a ostali propisi i s Ustavom i sa zakonom. Svatko je dužan držati se Ustava i prava i poštivati pravni poredak Republike Hrvatske.« (Čl. 5. Ustava.)

⁷ Strukturu općih akata jedinica lokalne samouprave čine tri grupacije općih akata: *prvu* čine akti koji se donose na temelju statuta lokalne jedinice. Riječ je o aktima koji proizlaze iz izvornih prava jedinica lokalne samouprave da na temelju statuta donose opće akte. *Drugu* grupaciju čine akti koji se donose na temelju zakona odnosno akti o uređivanju društvenih odnosa iz samoupravnog djelokruga čije je uređenje zakon prepustio jedinicama lokalne samouprave. *Treću* grupaciju čine oni opći akti koji se donose u provedbi zakona (Banić, 2013: 577–578).

nažalost, nisu rijetkost, a uzroci tome su raznovrsni. Čak ni ZSPC nije (npr. u svojim prijelaznim i završnim odredbama) odredio rok u kojem su jedinice lokalne samouprave obvezne urediti promet na svom području, nego im je to fakultativno prepustio, tj. da obave ili ne obave i kad-tad. Medvedović (2005: 100) upozorava da za takve neprimjerene situacije nedonošenja općih akata, u pravilu, ne postoje pravne posljedice za lokalno predstavničko tijelo i njegove članove, već je sankcija gotovo isključivo politička i u rukama je birača.⁸

Nova Odluka, kao važan alat uređivanja prometa i osiguranja njegove provedbe, sastoji se od pet dijelova i ukupno 31 članka: I. Opće odredbe, čl. 1.–2., II. Uređenje prometa, čl. 3.–24., III. Nadzor, čl. 25.–26., IV. Novčane kazne, čl. 27.–28. i V. Prijelazne i završne odredbe, čl. 29.–31. Osnovna zakonska materija uređenja prometa (čl. 5/1. t. 1.–13. ZSPC) sistematizirana je u II. dijelu Odluke (kroz čl. 3.–24.). Iako se u Obrazloženju Prijedloga odluke navodi da se njome »temeljito propisuje uređenje prometa na području Grada Zagreba« i da za njezino provođenje »nije potrebno osigurati dodatna sredstva u Proračunu Grada Zagreba«,⁹ to ipak nije tako iz sljedećih razloga:

1. Svako područje, odnosno pitanje od 13 točaka čl. 5/1. ZSPC u sklopu II. dijela Odluke (Uređenje prometa) trebalo je biti poseban odjeljak (ukupno njih 13) normativno razrađenih kroz nekoliko članaka (različitog obujma i strukture, sa stavicima i podstavcima), a ne kako je to učinjeno (npr. materija uređenja prometa nije rubricirana niti je poštovan redoslijed uređenja 13 relevantnih (i zakonom propisanih) aspekata uređenja prometa; pojedina područja nisu uopće uređena ili su nedostatno, površno, suhoparno uređena ili ulaze u opće odredbe te svojom pretjeranom načelnošću ne konkretiziraju odnosno precizno ne uređuju pojedine pravne odnose). Točnije, sadašnjim tekstom:
 - uopće nisu kategorizirane i enumerirane ceste s prednošću prolaska, ceste za jednosmjerni i dvosmjerni promet; površine na kojima se obavljaju posebne vrste vožnji (test-vožnja i dr.);

⁸ U svezi s tim v. i: Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi, ZLPRS – dio X. Državni nadzor i zaštita lokalne i područne (regionalne) samouprave (čl. 78.–89.); Medvedović, 2001: 495–542; Omejec i Banić, 2012: 309–324; Banić, 2013: 577–578; Rješenje US RH (NN 41/12).

⁹ V. materijal za 11. točku dnevnog reda: Prijedlog Odluke o uređenju prometa 19. sjednice Gradske skupštine (od 9. listopada 2014.), dostupno na: http://web.zagreb.hr/sjednice/2013/sjednice_skupstine_2013.nsf/CPDNW?OpenFrameset

lokacije, odnosno omeđenost zona smirenog prometa i pješачke zone¹⁰ (a to se moglo i trebalo učiniti, npr. kroz prilog, aneks Odluke kao njezin sastavni dio);

- nije obrađen sustav tehničkog uređenja prometa i upravljanje prometom putem elektroničkih sustava i videonadzora;
- uopće se ne spominje posebna/privremena regulacija prometa zbog gradnje, rekonstrukcije i popravka kolnika, građevinskih objekata i instalacija ili posebnih (političkih, sportskih i sl.) događanja ili radi poboljšanja sigurnosti i zaštite sudionika u prometu, zaštite okoliša, sprečavanja ili smanjenja prometnih zagušenja; i dr.

Nužnost i potreba cjelovitog, sustavnog i preciznog uređenja prometa u Gradu Zagrebu proizlazi uostalom i iz čl. 1. Odluke kojim se utvrđuje da

¹⁰ Po čl. 2/1. t. 23. i 25. ZSPC: *pješачka zona* je uređena prometna površina u prvom redu namijenjena za kretanje pješaka, u kojoj nije dozvoljeno kretanje motornih vozila, osim vozila s posebnom dozvolom; *zona smirenog prometa* je područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena. »Veliki problemi nastaju i neprimjerenim određivanjem područja koje će se označiti kao zona smirenog prometa. Kada je riječ o prilaznim cestama parkiralištima, samim parkiralištima, cestama oko stambenih zgrada i drugim sličnim mjestima koja u pravilu predstavljaju zone prometa u mirovanju – tu problema uglavnom nema. Tu većina vozača vozi vrlo sporo i nije problem ako se djeca svugdje igraju. Ali kada se, na primjer, dio prometnice s većom (velikom) gustoćom i intenzitetom prometa proglašava i označi zonom smirenog prometa onda nastaju problemi. Nisu tu problem samo djeca. Djeca se na tim dionicama najčešće i ne igraju jer ih puno vozila ometa u igri. Problem su pješaci. Ako se u takvoj zoni djeca smiju svugdje igrati, onda se podrazumijeva kako i pješaci smiju svugdje prelaziti kolnik. To opet znači kako obilježeni pješaci prijelazi nisu potrebni. I tu nastaju pravi problemi. Velik broj pješaka prelazi kolnik na različite načine i na različitim mjestima, vozači se svojim vozilima moraju manje ili više strpljivo probijati između njih i sve skupa sliči na prometni kaos u kojem se svaki trenutak može dogoditi nesreća. A što bi tek bilo kada bi djeca znala da smiju na toj dionici igrati nogomet? Da je to uistinu problem, navodi se jedan poznati slučaj kada je svojedobno, u jednom mjestu (naselju) zonom smirenog prometa proglašena (i označena) dionica državne ceste. Srećom, vrlo brzo je shvaćen paradoks takvog postupka te su znakovi ubrzo uklonjeni. ... Kada vozač prođe pored prometnog znaka kojim se označava zona smirenog prometa mora voziti na propisani način, biti izuzetno oprezan, jer postoji stalna opasnost od djece koja se mogu svugdje igrati. Postavlja se pitanje: dokle važi takav propisani režim vožnje? Odgovor je u drugom prometnom znaku: Završetak područja smirenog prometa. Poslije toga znaka vozač nastavlja vožnju primjerenu gradskom režimu vožnje. Problem postoji u mjestima gdje takav znak uopće nije postavljan, a to je na žalost i najčešća praksa u našoj stvarnosti. U takvom slučaju vozač ne može znati do kada je u zoni smirenog prometa i do kada mora voziti brzinom pješackog hoda. Iz svega je vidljivo kako i naoko bezazlene stvari mogu zagorčavati vozačevu svakidašnjicu. Rješenje problema je u preciznijoj definiciji zone smirenog prometa kako bi se točno znalo gdje to ona može biti, pravilnom označavanju iste, a onda bi se vjerojatno i vozači drugačije ponašali u takvim područjima.« (Benceković, 2009.)

se njome »uređuje promet na javnoprometnim površinama na području grada Zagreba«, a čl. 3. Odluke navodi da se pod »uređenjem prometa podrazumijeva određivanje« čl. 5/1. t. 1.–13. ZSPC. Stoga je tako regulacijsko-izvedbeno trebalo i učiniti.

2. U uvodu Odluke navodi se da se ona donosi uz prethodnu suglasnost Ministarstva unutarnjih poslova, ali se ne navodi oznaka dane suglasnosti MUP-a, a uopće se ne navodi pribavljena suglasnost ministarstva nadležnog za poslove prometa (čl. 5/1.–3. ZSPC).
3. U Odluci se, umjesto izraza »cesta« u smislu ZSPC-a (*cesta* je svaka javna cesta, ulice u naselju i nerazvrstane ceste na kojima se obavlja promet – čl. 2/1. t. 1. ZSPC), isključivo rabi pojam »javnoprometna površina«.¹¹
4. Za niz pitanja koja su važna za uređenje prometa (a istovremeno su i sastavni dio obveznog zakonskog repertoara njegova uređivanja – čl. 5/1. t. 1.–13. ZSPC) određeno je da se ona uređuju delegirano i/ili naknadno »posebnom odlukom«, »u skladu s posebnom odlukom«, »rješenjem gradskog upravnog tijela nadležnog za promet«, »naredbom gradonačelnika« i sl.,¹² iako ZSPC traži da se uređenje prometa cjelovito uredi (u skladu sa zakonskim odredbama) jednom odlukom, a ne različitim i drugim općim aktima.¹³ Ilustracije radi, u čl. 20/1. i 3. Odluke

¹¹ ZSPC (čl. 2/1. t. 1.–10.) daje svoje značenje izrazima: cesta, javna cesta, autocesta, brza cesta, cesta namijenjena isključivo za promet motornih vozila, državna cesta, županijska cesta, lokalna cesta, nerazvrstana cesta, zemljana cesta. Zakon o cestama iz 2011. u čl. 2/1. t. 1.–21., također, daje značenje tih i drugih pojmova/izraza u smislu tog Zakona, a Odluka o komunalnom redu Grada Zagreba iz 2014. u čl. 2/1. t. 1. al. 1. određuje da su *javnoprometne površine*: nerazvrstane ceste (trgovi, mostovi, podvožnjaci, nadvožnjaci, pothodnici, nathodnici, pješački prolazi, pješačke zone, pješačke staze, tuneli, parkirališta, javne garaže, nogostupi, biciklističke staze, stajališta javnoga prometa, javna stubišta i slične površine).

¹² V. čl. 3/2., čl. 13/3., čl. 14/3., čl. 15/5., čl. 19., čl. 20/3. Odluke o uređenju prometa.

¹³ Osnovni gradski pravni okvir uređenja prometa čine sljedeći akti: Zaključak o osnivanju Savjeta za sigurnost prometa na cestama u Gradu Zagrebu iz 2002., Naredba o mjerama za reguliranje prometa u središnjem dijelu Grada Zagreba iz 2007., Odluka o organizaciji i načinu naplate parkiranja iz 2011., Zaključak o Park&Ride parkiralištu iz 2012., Zaključak o visini troškova premještanja vozila iz 2014., Zaključak o visini naknade za poslove blokiranja i deblokiranja vozila iz 1998., Odluka o autotaksi prijevozu iz 2013., Pravilnik o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza iz 2013., Pravilnik o posebnom ispitu za vozača autotaksi vozila s programom ispita iz 2013., Zaključak o visini naknade za produžetak koncesije (za autotaksi prijevoz) iz 1997., Odluka o nerazvrstanim cestama iz 2014., Pravilnik o prekomjernoj uporabi nerazvrstanih cesta iz 2009., Odluka o prijevozu putnika u javnom prometu iz 2013., Zaključak o uređivanju stajališta javnoga gradskog prijevoza na području Grada Zagreba iz 1994., Odluka o prijevozu kočijama iz 2014., Pravilnik o posebnom ispitu za

određuje se da je u pješačkim zonama zabranjen promet motornih vozila, osim za vozila s posebnom dozvolom za prometovanje motornih vozila te da gradonačelnik, uz prethodnu suglasnost nadležne policijske uprave, naredbom određuje: pješačke zone, područje središnjeg dijela grada Zagreba, uvjete prometovanja vozila te uvjete za izdavanje i rok važenja dozvole za prometovanje vozila. Pri tome, očito, nije navedeno da posebnu dozvolu izdaje gradsko upravno tijelo nadležno za promet za izuzetne situacije, kao npr. radi dovoza-odvoza građevinskog materijala i opreme, selidbe, i sl., a da se od zabrane prometa u pješačkoj zoni izuzimaju službena vozila koja moraju interventno prometovati unutar pješačke zone (hitna medicinska pomoć, vatrogasci, vozila MUP-a, vozila HEP-a, vozila komunalnih i telekomunikacijskih službi, vozila za prijevoz osoba s invaliditetom, vozila kućne njege, vozila istražnog suca, servisna vozila i sl. vozila s posebnim odobrenjem ili dozvolom, i to u vrijeme vršenja poslova iz svog djelokruga). Dakle, to je jedan od primjera nepotrebnog i pogrešnog delegiranja uređenja važnog aspekta unutargradskog prometa (uvjeta prometovanja vozila opskrbe u zonama smirenog prometa i pješačkoj zoni), jer se samo pojedina, i to regulacijski manje važna, varijabilna, tehničko-provedbena pitanja (a ne pojedini, općenormativni aspekti prometa) mogu delegirano uređivati drugim aktima od strane gradonačelnika kao izvršnog tijela Grada. Proizlazi i da je za cjelovito uređenje prometa i provođenje nadzora nad njegovom primjenom, pored ove Odluke, potrebno još nekoliko dodatnih, drugih akata koje će donijeti izvršna tijela Grada.

5. U Odluci nije utvrđeno opće ograničenje brzine kretanja vozila¹⁴ na području Grada Zagreba, niti su posebna ograničenja specificirana za određene te posebno važne i rizične ceste i javnoprometne prostore (lokacije – relacije), niti tehničke mjere osiguranja pojačane sigurnosti pješaka, djece, nemoćnih, invalidnih,

vozača kočije s programom ispita iz 2014., Pravilnik o dozvoli za obavljanje prijevoza kočijama, odjeći vozača kočije i cijeni prijevoza kočijom iz 2014., Pravilnik o rutama prijevoza putnika kočijama iz 2014., Program uspostavljanja sustava automatskog upravljanja prometom Grada Zagreba (AUP) iz 2008., Program radova na području prometa i komunalnog gospodarstva u Gradu Zagrebu u 2014. iz 2013.

¹⁴ O prometnim pravilima za brzinu v. čl. 51.–55. ZSPC.

slijepih osoba, biciklista i dr. na njima.¹⁵ Jedina restrikcija spram najveće dopuštene brzine kretanja vozila odnosi se na pješačku zonu, tj. da »ne smije biti veća od brzine hoda pješaka, ako prometnim znakom nije određeno drugačije« (čl. 21. Odluke). Pri tome je za stvarne i konkretne potrebe uređenja i, poglavito, nadzora prometa kriterij »brzine hoda pješaka« (kojim se koristi i ZSPC, a u praksi se pretpostavlja da je to brzina 4,8–10 km/sat) posve neodređen, neprecizan, dok bi za uspostavljanje ograničenja brzine vertikalnim prometnim znakom na određenim dijelovima prometnica morala postojati regulacijska osnova/uporište kojom bi se izbjeglo volunтарыstičko odnošenje i olakšao pouzdan nadzor brzine kretanja vozila.

6. Samo jedan članak Odluke posvećen je prometu biciklima (»Promet biciklima odvija se na biciklističkim trakama i biciklističkim stazama¹⁶ sukladno propisima kojima se uređuje sigurnost prometa na cestama.« – čl. 11. Odluke),¹⁷ a promet mopedima i motociklima uopće se ne spominje. U smislu ZSPC-a biciklistička traka ili staza ne može biti posebno označeni dio nogostupa, niti se, inače, nogostup smije koristiti za kretanje biciklima, a to je svakodnevna praksa. U tom kontekstu, također, ne spominju se (pa time niti uređuju) mjere sigurnosti, niti javni prostori i

¹⁵ Mjera sigurnosti kretanja pješaka i biciklista jest i ugradnja pješačkih semafora na kritičnim smjerovima kretanja školske djece te u blizini ustanova kod kojih je povećan promet pješaka i biciklista. U vezi s mjerama za smirivanje prometa u gradovima v.: Tollazzi i Blejec, 2003: 28–32; Gledec, 2010; Lukač i Dimter, 2012: 85–93. Stav Hrvatskog autokluba je da, iako uspornici nedvojbeno pozitivno utječu na smanjenje brzine i time broja stradalih u prometu (što je jedan od HAK-ovih ciljeva), najvjerojatnije negativno utječu na podvozje vozila koja po njima prolaze prebrzo ili nepravilno. Postoji samo jedna ispravna studija o uspornicima (trakasti i tzv. jastuk) iz V. Britanije koja govori o tome da su štetni za automobile ako su viši od 7,5 centimetara. Većina zagrebačkih visoka je oko 12 cm i postavljaju se svugdje i bez stručne analize, npr. zabranjeno je postavljati uspornike u blizini Hitne pomoći. Problem je i što nitko u Gradu ne vodi evidenciju o tome koliko je uspornika u gradu postavljeno i kako oni djeluju na promet. Inače, prve izbočine u Zagrebu postavljene su uoči Univerzijade 1987. na Horvačanskoj ulici i na Tuškancu. Posljednjih godina postavljaju se uglavnom asfaltne – žute (jastuci) i modularni sustav 1,6 x 2 m od reciklirane gume. Modularne gumene izbočine autorizirala je i EU (Panić, 2014).

¹⁶ *Biciklistička traka* je dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji se prostire uzduž kolnika i koji je obilježen uzdužnom crtom na kolniku i propisanim prometnim znakom; *biciklistička staza* je izgrađena prometna površina namijenjena za promet bicikala koja je odvojena od kolnika i obilježena propisanim prometnim znakom. (čl. 2/1. t. 18. i 19. ZSPC).

¹⁷ O prometnim pravilima kretanja bicikala, mopeda i motocikala v. čl. 112.–114. ZSPC.

uvjeti za postavljanje opreme (naprava/instalacija) za smještaj/parkiranje bicikala,¹⁸ mopeda i motocikala. Jedino je propisano: »Rubnjaci pješačkih prijelaza i biciklističkih staza na raskrižjima moraju biti spuštene na dužini od najmanje 1,2 m s maksimalnim nagibom do 10% kako bi se omogućilo lakše kretanje osoba s invaliditetom, vožnja dječjih kolica i biciklista.« (čl. 12. Odluke). Međutim, za tu svrhu nije osigurana provedbena mjera i sankcija ako to tehnički nije tako i realizirano na raskrižjima. Indikativno je da se uopće ne spominje niti uređuje sustav/koncept javnih bicikla kao oblika individualnog javnog prijevoza.¹⁹

7. Formulacija čl. 6. Odluke prema kojoj se javnoprometna površina može *zauzeti* (prema određenim uvjetima) posve je neo-

¹⁸ Neka od tih pitanja naknadno su predviđena Odlukom o izmjenama i dopunama Odluke o komunalnom redu (materijal za točku 1. dnevnog reda 20. sjednice GS Grada Zagreba, 30. 10. 2014., dostupno na: http://web.zagreb.hr/sjednice/2013/sjednice_skupstine_2013.nsf/CPDNW?OpenFrameset). To je u 2014. druga izmjena i dopuna Odluke o komunalnom redu kojom se predlaže u čl. 2. Odluke o komunalnom redu dodati novu t. 13. kojom se definiraju stajališta za sustav javnih bicikala kojim se omogućuje samoposlužno uzimanje i vraćanje bicikla na stajalištima uz prethodnu registraciju korisnika putem odgovarajuće kartice ili na drugi prikladan način. Izmjene i dopune Odluke o komunalnom redu predlažu se radi propisivanja mogućnosti postavljanja na javne površine stajališta za sustav javnih bicikala kao objekta u općoj uporabi. Naime, u sustavu velikog europskog projekta CIVITAS, proveden je u gradu Zagrebu, Ljubljani, Gentu, Portu i Brnu projekt CIVITAS – ELAN. Projekt je imao cilj poboljšanje kvalitete života građana uspostavom kvalitetnijih rješenja u gradskom prometu promicanjem i poticanjem održivih, čistih i energetski učinkovitih načina obavljanja prometa. Jedan od ciljeva projekta bila je i uspostava javnog biciklističkog sustava u gradu Zagrebu po uzoru na svjetske javne biciklističke servise (Pariz, London, Beč i dr.). Nakon provedenog projekta utvrđeno je da bi uvođenje sustava javnih bicikala u gradu Zagrebu imalo višestruke pozitivne učinke na promet, ali i turističku uslugu te da taj sustav ne bi bio konkurentan postojećem prometnom sustavu, nego komplementaran sustavu javnog prijevoza. Sustavom javnih bicikala koristile bi se dvije skupine korisnika – trajni (stanovnici grada) i povremeni korisnici (turisti i ostali), dok bi se dostupnost korisnicima osigurala postavljanjem stajališta na javnim površinama. Za postavljanje stajališta za sustav javnih bicikala na javnim površinama ne bi se plaćala naknada. Svako stajalište za sustav javnih bicikala sastoji se od tri osnovna dijela: bicikala, parkirališno-sigurnosne instalacije i infostupa za prijavu korisnika, a po potrebi i druge opreme ako bi praksa to pokazala. U tom smislu, Prijedlogom odluke predlaže se definirati pojam stajališta za sustav javnih bicikala te da će Grad Zagreb povjeriti pravnoj ili fizičkoj osobi obrtniku postavljanje stajališta za sustav javnih bicikala na temelju ugovora za koji se neće plaćati naknada. Gradonačelnik bi na temelju ovlaštenja iz odluke posebnim pravilnikom odredio način, uvjete i postupak za postavljanje stajališta za sustav javnih bicikala u gradu budući da se u gradovima konstantno povećava popularnost takvog načina prijevoza jer osigurava veću mobilnost građana. (Obrazloženje Izmjene i dopune Odluke o komunalnom redu za 20. sjednicu GS Grada Zagreba.)

¹⁹ O konceptu javnih bicikla v. Halgota (2010: 60–71), a o percepciji (s osnovna dobi, roda i članstva u udruzi/ sindikatu) biciklističkog prometa u gradu Zagrebu: Sindik et al., 2013: 106–124.

dređena, tj. ne precizira se maksimalni period (privremenost/vremenska ograničenost trajanja zauzimanja), jer ako je on stalan, onda to više stvarno nije prostor koji ima obilježja javnoprometne površine. U Odluci se, također, nigdje ne spominje (pa niti uređuje) mogućnost i osnove postava, npr. kioska, otvorenih ugostiteljskih terasa i drugih pokretnih naprava na nogostup, kolnik i slične javnoprometne površine (otvoreno parkirališno mjesto, trg i sl.), a takvih slučajeva stvarnog zauzimanja javnoprometnog prostora ima puno.²⁰

8. Promet u mirovanju/parkiranje (parkirališne površine, način parkiranja i naplate parkiranja, rezervirana parkirališna mjesta, zabrane parkiranja i mjesta ograničenog parkiranja, itd.) u Odluci nije uređen, nego se navodi: »Organizacija i način naplate parkiranja te parkiranje na rezervnim parkirališnim mjestima propisuje se posebnom odlukom uz prethodnu suglasnost nadležne policijske uprave.« (čl. 15/5. Odluke).²¹
9. Čl. 17. Odluke utvrđuje da će vozila²² (teretna, autobusi, prikjučna vozila, radni strojevi) parkirana na mjestu koje nije određeno za tu namjenu biti blokirana napravom za blokiranje kotača po nalogu komunalnog redara, a čl. 19. Odluke utvrđuje da je uklanjanje dotrajalih, oštećenih i napuštenih vozila na javnoprometnim površinama uređeno posebnom odlukom kojom je propisan komunalni red.²³ Međutim, nadzor nad nepropisno zaustavljenim ili parkiranim vozilima te blokiranje i premještanje nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila provodi se u skladu

²⁰ O tome v. i Odluku o davanju u zakup i na korištenje javnih površina i dijelova neizgrađenoga građevinskog zemljišta iz 2005., Odluku o mjestima za trgovinu na malo izvan prodavaonica i tržnica i mjestima za ugostiteljsku djelatnost izvan tržnica koje se obavljaju u kioscima iz 2010., Odluku o mjestima trgovina na malo izvan prodavaonica i tržnica koja se obavlja na pokretnim napravama iz 2009., Pravilnik o kriterijima za određivanje zakupnina i naknada za zauzimanje javnih površina i dijelova neizgrađenoga građevinskog zemljišta za postavljanje kioska, manjih montažnih objekata, pokretnih naprava, komunalnih objekata i za organizaciju gradilišta iz 2009., Pravilnik o postavljanju kioska, drugih građevina gotove konstrukcije i pokretnih naprava na području Grada Zagreba iz 2009.

²¹ V. Odluku o organizaciji i načinu naplate parkiranja, Zaključak o Park&Ride parkiralištu, a o prometu u mirovanju i prometnom redarstvu više u: Rešetar i Dekanić, 2014.

²² *Vozilo* je svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda (čl. 2/1. t. 28. ZSPC).

²³ V. čl. 107. Odluke o komunalnom redu Grada Zagreba.

sa čl. 5/4. i čl. 78.–88. ZSPC te Pravilnikom o uvjetima i načinu obavljanja poslova nadzora nepropisno zaustavljenih ili parkiranih vozila te uvjetima za obavljanje poslova premještanja nepropisno zaustavljenih ili parkiranih vozila iz 2008. i Pravilnikom o uvjetima za obavljanje poslova upravljanja prometom, nadzora i premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila kada te poslove obavljaju jedinice lokalne samouprave te programu i načinu osposobljavanja službenika iz 2008. Čl. 84/1. t. 1.–12. ZSPC određuje u kojim konkretnim situacijama policijski službenik ili službenik jedinice lokalne samouprave naredbom određuje da se vozilo premjesti na drugo mjesto kad je parkirano ili zaustavljeno te zaustavljeno ili parkirano na cesti na kojoj ugrožava sigurnost prometa ili ometa normalan tok prometa. St. 2. istog članka propisuje da se vozilo koje je nepropisno zaustavljeno ili parkirano na mjestima iz st. 1. ne može blokirati na tome mjestu u smislu odredaba čl. 5/1. t. 8. ZSPC, nego se mora premjestiti. Znači, ovdje nije riječ o materiji (čl. 17. i 19. Odluke o uređenju prometa) koja pripada komunalnom redu u smislu Zakona o komunalnom gospodarstvu, nego upravo suprotno – o problematici uređenja prometa. Uostalom, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, sukladno odredbama ZSPC-a, daje prethodnu suglasnost lokalnoj jedinici za poslove nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, upravljanja prometom te premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, a ne na Odluku o komunalnom redu. Stoga se ni nadzorna nadležnost nad provedbom čl. 17. i 19. Odluke ne može dodjeljivati (kako se to čini u čl. 25. Odluke) komunalnom redarstvu.²⁴

10. U Odluci nije, također, uređen ni niz drugih relevantnih pitanja/ aspekata prometa na području Grada Zagreba kao što su npr.:

²⁴ U akt kojim se u lokalnim jedinicama uređuje komunalni red (sukladno ZKG-u) inače se, kako nekim zakonima tako i aktima lokalnih jedinica, neosnovano i zbrkano unosi sve i svašta. Stoga je mnogostruko i žurno potrebno preispitati postojeću pravnu osnovu, svrhovitost, organizaciju i racionalnost obavljanja poslova komunalnog, prometnog i poljoprivrednog redarstva u smislu da se oni, umjesto kao sada, objedinjeno organiziraju kao komunalna/gradska policija/redarstvo ili da se to obvezno omogući (kao pravo/mogućnost) bar za npr. velike gradove (35.000 i više stanovnika) koji za to već imaju naglašenu potrebu i uglavnom za to raspolažu personalno-kadrovskim, financijskim, materijalno-tehničkim i dr. pretpostavkama. Takvim pristupom (ali na posve drugačijim osnovama – s proširenim djelokrugom i ovlastima – primjerena kombinacija inspeksijskih i nekih policijskih) efikasnije bi se poboljšala komunalna prevencija i urbana sigurnost te racionalnije i optimalno iskoristili postojeći resursi. O komunalnom redarstvu v. Rešetar, 2009.

parkirališne površine (kolodvor) za teretna vozila; turistički autobus/vlak; parkiranje autobusa za prijevoz turističkih posjetitelja u centru/središtu Grada (parkirališna mjesta i njihovo obilježavanje, vrijeme zadržavanja/trajanja parkiranja, naplata ili ne, i dr.); prometne jedinice mladeži i školske prometne jedinice; itd.

11. Nedostatna je nadzorno-provedbena upotrebljivost Odluke iskazana kroz novčane kazne. Naime, ako se nešto u aktu regulira u smislu zabrane ili drugih specifičnih limita, a za to nije utvrđena novčana kazna, nije riječ o odredbi-mjeri koja sankcionira, nego koja proklamira, odnosno ona je pravno neupotrebljiva za naplatu novčane kazne na mjestu počinjenja prekršaja ili izdavanja obaveznog prekršajnog naloga – osim kao fakultativni moralni imperativ. Također, kao ovlast prometnih (i komunalnih) redara nije navedeno ovlaštenje da mogu izdati i naredbu za premještanje vozila.²⁵ Čudno je da Odlukom (dio III. Nadzor, čl. 25.–26.) nije predviđeno obavljanje nadzora njezina provođenja i od ovlaštenih osoba MUP-a. Nije, također, određeno da u slučaju prometne nesreće, kao i za namjerno ili iz nehaja oštećene ili uništene prometne znakove i ostale cestovne opreme, Grad ima pravo tražiti naknadu štete od počinitelja.

3. Zaključak

Danas više nije, nažalost, iznenađenje proizvodnja neprimjerenih pravnih akata od predstavničkih tijela jedinica lokalne (općine, gradovi) i županijske samouprave, kao i Hrvatskog sabora. Sve su češći akti koji se pripremaju i donose sprinterski i odveć formalistički, a svojim sadržajem ne zadovoljavaju ni elementarna pravna pravila kao ni regulacijsku svrhovitost, odnosno stvarnu upotrebljivost zbog koje se i donose. Stoga se i događa da takvi akti naknadno, odmah nakon donošenja, bivaju opetovano podvr-

²⁵ Lokalne jedinice svojom odlukom mogu propisivati prekršaje i prekršajnepravne sankcije samo za povrede propisa koje one donose na temelju svoje nadležnosti utvrđene Ustavom i zakonom i tu ovlast ne mogu prenijeti na drugoga. Nitko ne može biti kažnjen niti se prema njemu može primijeniti druga prekršajnopravna sankcija za djelo: a) koje prije nego je bilo počinjeno nije bilo zakonom ili međunarodnim pravom ili odlukom jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave određeno kao prekršaj i b) za koje zakonom ili odlukom jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave nije bilo propisano koja se vrsta i mjera prekršajnopravne sankcije počinitelju može izreći odnosno primijeniti (čl. 2. Prekršajnog zakona – NN 107/07, 39/13, 157/13).

gavani višekratnim izmjenama i dopunama. Takvi akti nesporno ne mogu biti ni sastavnica pravne stabilnosti i sigurnosti.

Literatura

- Banić, S. (2013) Režim općih akata nakon donošenja zakona o upravnim sporovima. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu 50(3): 577–578
- Benceković, V. (2009) Zona (ne)smirenog prometa. <http://www.sigurno-voziti.net/problemi/problem16.html>
- Bilten (2014) Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2013. Zagreb: Ministarstvo unutarnjih poslova, http://www.mup.hr/UserDocsImages/statistika/2014/bilten_promet_2013.pdf
- Gledec, M. (2010) Smirivanje prometa: smjernice za primjenu mjera. Zagreb: MUP – Policijska akademija
- Halgota, V. (2010) Planiranje gradskog prometa: javni bicikli kao dio prometnog identiteta Zagreba. Diskrepancija 10(14/15): 62-63
- Izvjешće (2014) Izvjешće o stanju i kretanju sigurnosnih pokazatelja u radu PU zagrebačke za 2013. Zagreb: Policijska uprava zagrebačka, http://www.mup.hr/UserDocsImages/PU_ZG/statistika/Izvj%C5%A1%C4%87e%202013.pdf
- Lukač, R., S. Dimter (2012) Smirivanje prometa u gradovima. e-GFOS 3(4): 85–93 http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=120778
- Medvedović, D. (2001) Kontrola ustavnosti i zakonitosti općih akata općina i gradova. Hrvatska javna uprava 3(3–4): 495–542
- Medvedović, D. (2005) Nadzor izvršne vlasti nad općim aktima jedinica lokalne samouprave *de lege lata* i *de lege ferenda*. Hrvatska javna uprava 5(1): 81–109
- Omejec, J., S. Banić (2012) Diferencijacija propisa i općih akata u budućoj praksi Ustavnog suda i Upravnog suda u povodu Zakona o upravnim sporovima. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu 49(2): 309-324
- Panić, V. (2014) »Ležeći policajci« u Zagrebu su među najopasnijim u Europi. Jutarnji list od 6. 4. 2009. <http://www.jutarnji.hr/-lezeci-policajci--u-zagrebu-su-medu-najopasnijim-u-europi/200972/>
- Rešetar, V. (2009) Vodič za komunalnog redara. Zagreb: AGM
- Rešetar, V., D. Dekanić (2014) Promet u mirovanju i prometno redarstvo. Zagreb: Tkanica
- Sindik, J., V. Halgota, i dr. (2013) Percepcije biciklističkog prometa na području Zagreba: razlike u odnosu na dob, rod i članstvo u udruzi sindikat biciklista. Zagreb: Holon
- Tollazzi, T., G. Blejec (2003) Mjere za smirivanje prometa u urbanim sredinama. Suvremeni promet 23(1–2): 28–32

Pravni izvori

- Ustav Republike Hrvatske, NN 56/90, 135/97, 113/00, 28/01, 76/10, 5/14 – odluka Ustavnog suda SuP-O-1/2014 od 14. siječnja 2014.
- Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi, NN 33/01, 60/01, 129/05, 109/07, 125/08, 36/09, 36/09, 150/11, 144/12, 19/13
- Prekršajni zakon, NN 107/07, 39/13, 157/13
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14
- Zakon o cestama, NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14
- Pravilnik o uvjetima i načinu obavljanja poslova nadzora nepropisno zaustavljenih ili parkiranih vozila te uvjetima za obavljanje poslova premještanja nepropisno zaustavljenih ili parkiranih vozila, NN 134/08
- Pravilnik o uvjetima za obavljanje poslova upravljanja prometom, nadzora i premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila kada te poslove obavljaju jedinice lokalne samouprave te programu i načinu osposobljavanja službenika, NN 143/08, 105/09, 52/10

Opći akti Grada Zagreba

- Statuta Grada Zagreba, SG Grada Zagreba 19/99, 19/01, 20/01 – pročišćeni tekst, 10/04, 18/05, 2/06, 18/06, 7/09, 16/09, 25/09, 10/10, 4/13, 24/13
- Odluka o autotaksi prijevozu, SG Grada Zagreba 16/13, 24/13
- Odluka o davanju u zakup i na korištenje javnih površina i dijelova neizgrađenoga građevinskog zemljišta, SG Grada Zagreba 4/05
- Odluka o komunalnom redu Grada Zagreba, SG Grada Zagreba 6/14, 16/14
- Odluka o mjestima trgovinu na malo izvan prodavaonica i tržnica koja se obavlja na pokretnim napravama, SG Grada Zagreba 22/09
- Odluka o mjestima za trgovinu na malo izvan prodavaonica i tržnica i mjestima za ugostiteljsku djelatnost izvan tržnica koje se obavljaju u kioscima, SG Grada Zagreba 9/10, 12/11, 10/12, 20/13
- Odluka o nerazvrstanim cestama, SG Grada Zagreba 18/13, 16/14
- Odluka o organizaciji i načinu naplate parkiranja, SG Grada Zagreba 12/11, 18/13, 20/14 – presuda i rješenje Visokog upravnog suda RH
- Odluka o prijevozu kočijama, SG Grada Zagreba 8/14
- Odluka o prijevozu putnika u javnom prometu, SG Grada Zagreba 20/13, 25/13
- Odluka o uređenju prometa, SG Grada Zagreba 21/14
- Naredba o mjerama za reguliranje prometa u središnjem dijelu grada Zagreba, SG Grada Zagreba 8/07
- Pravilnik o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza, SG Grada Zagreba 21/13
- Pravilnik o dozvoli za obavljanje prijevoza kočijama, odjeći vozača kočije i cijeni prijevoza kočijom, SG Grada Zagreba 12/14

- Pravilnik o korištenju javnih parkirališta i javnih garaža, SG Grada Zagreba 6/14, 18/14
- Pravilnik o kriterijima za određivanje zakupnina i naknada za zauzimanje javnih površina i dijelova neizgrađenoga građevinskog zemljišta za postavljanje kioska, manjih montažnih objekata, pokretnih naprava, komunalnih objekata i za organizaciju gradilišta, SG Grada Zagreba 10/08, 13/09
- Pravilnik o posebnom ispitu za vozača autotaksi vozila s programom ispita, SG Grada Zagreba 21/13
- Pravilnik o posebnom ispitu za vozača kočije s programom ispita, SG Grada Zagreba 12/14
- Pravilnik o postavljanju kioska, drugih građevina gotove konstrukcije i pokretnih naprava na području Grada Zagreba, SG Grada Zagreba 10/08, 13/09
- Pravilnik o prekomjernoj uporabi nerazvrstanih cesta, SG Grada Zagreba 10/08, 11/09
- Pravilnik o rutama prijevoza putnika kočijama, SG Grada Zagreba 17/14
- Program radova na području prometa i komunalnog gospodarstva u Gradu Zagrebu u 2014., SG Grada Zagreba 26/13, 17/14
- Program uspostavljanja sustava automatskog upravljanja prometom Grada Zagreba (AUP), SG Grada Zagreba 9/08
- Zaključak o osnivanju Savjeta za sigurnost prometa na cestama u Gradu Zagrebu, SG Grada Zagreba 4/02
- Zaključak o Park&Ride parkiralištu, SG Grada Zagreba 6/12, 21/13
- Zaključak o prestanku važenja Zaključka o besplatnom prijevozu u centru Grada Zagreba, SG Grada Zagreba 1/11
- Zaključak o prestanku važenja Zaključka o besplatnom prijevozu đaka, studenata i umirovljenika, SG Grada Zagreba 6/11, 8/11
- Zaključak o prestanku važenja Zaključka o besplatnom prijevozu udovica hrvatskih branitelja iz Domovinskog rata koje imaju prebivalište na području Grada Zagreba, SG Grada Zagreba 6/11, 8/11
- Zaključak o uređivanju stajališta javnoga gradskog prijevoza na području Grada Zagreba, SG Grada Zagreba 7/94
- Zaključak o visini naknade za poslove blokiranja i deblokiranja vozila, SG Grada Zagreba 14/98
- Zaključak o visini naknade za produžetak koncesije (za autotaksi prijevoz), SG Grada Zagreba 17/97
- Zaključak o visini troškova premještanja vozila, SG Grada Zagreba 19/14

Web izvori

Grad Zagreb. http://web.zagreb.hr/sjednice/2013/sjednice_skupstine_2013.nsf/CPDNW?OpenFrameset