

## GLASNIK GRADA KOPRIVNICE

### Sadržaj

#### AKTI GRADSKOG VIJEĆA

|   |    |
|---|----|
| 2051. Zaključak o prihvatanju Plana održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice - SUMP .....   | 2  |
| 2052. Plan održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice – SUMP .....  | 2  |
| 2053. Odluka o II. izmjenama i dopunama Odluke o donošenju<br>Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici .....  | 40 |
| 2054. Odluka o ostvarivanju prava na (su)financiranje troškova nabave udžbenika<br>i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava za učenike osnovnih škola s<br>područja Grada Koprivnice u školskoj godini 2015./2016. .... | 42 |

# AKTI GRADSKOG VIJEĆA

## 2051.

Na temelju članka 40. Statuta Grada Koprivnice («Glasnik Grada Koprivnice» broj 4/09., 1/12., 1/13., 3/13. - pročišćeni tekst), Gradsko vijeće Grada Koprivnice na 20. sjednici održanoj 23. srpnja 2015. godine, donijelo je

### **ZAKLJUČAK o prihvatanju Plana održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice - SUMP**

#### I.

Prihvaća se Plan održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice – SUMP, koji se nalazi u prilogu i čini sastavni dio ovog Zaključka.

#### II.

Ovaj Zaključak i Plan održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice - SUMP objavit će se u «Glasniku Grada Koprivnice».

GRADSKO VIJEĆE  
GRADA KOPRIVNICE

KLASA: 910-01/14-01/0028  
URBROJ: 2137/01-10/1-15-2  
Koprivnica, 23. srpnja 2015.

PREDSJEDNIK:  
Zoran Gošek, dipl. ing, v.r.

## 2052.

### **Plan održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice – SUMP**

Sadržaj

#### UVOD

Koprivnica - privlačan i održiv grad

#### Prijedlozi paketa mjera

#### Pojmovnik

#### 1. Održivo prometno

##### – prostorno planiranje

Horizontalna i vertikalna usklađenost

Plana s prostorno planskom dokumentacijom

Infrastruktura proizašla iz cjelovitog

planiranja prometnog sustava

Definiranje uvjeta kod izrade

prostornih planova i prometnih planova te prometnih projekata  
Uključivanje građana u proces planiranja i edukacija o sigurnom i zdravom prometovanju sa što manjim utjecajem na okoliš  
Koprivnica kao održiv grad visoke kvalitete života  
Kampus kao interesno područje Grada

#### 2. Pješački i biciklistički promet

Mreža pješačko-biciklističke infrastrukture u Gradu  
Unaprjeđenje povezanosti elemenata gradske biciklističke mreže i povećanje stupnja izravnosti biciklističke infrastrukture  
Unaprjeđenje sustava javnih bicikala  
Implementacija popratnih biciklističkih sadržaja  
Uvođenje prostora zajedničke namjene u središtu grada  
Plan uređenja trgova kao interesnih područja (mjesto boravka, mjesto druženja)  
Edukacija o prometnim pravilima i sigurnom sudjelovanju u prometu

#### 3. Javni prijevoz i intermodalnost

Uvođenje integriranog prijevoza putnika  
Uvođenje sustava integriranih karata  
Sustav informiranja o vremenu putovanja (ICT aplikacija)  
Plan upravljanja mobilnošću za potrebe zaposlenika gradske uprave i gradskih poduzeća s tendencijom proširenja na građane  
Uvođenje paratranzita  
– prijevoza na poziv

#### 4. Elektromobilnost

Sustav električnog javnog prijevoza  
Prijevoz električnim vozilima  
– *car sharing*, *carpooling*  
Popularizacija električnih i hibridnih vozila  
Sustav brzih punionica za električna vozila  
Kampus Zero CO<sub>2</sub>

#### 5. Optimizacija prometa motornih vozila

Regulacija i organizacija prometnih tokova motornih vozila  
Faza 1  
Faza 2  
Faza 3  
Faza 4  
Faza 5  
Uređenje parkirališta i parkirna politika  
Uvođenje zona smirenog prometa  
Optimizacija sustava dostavnog prometa

**UVOD**

Mobilnost je jedna od osnovnih ljudskih osobina i potreba. Planiranje mobilnosti zadaća je prometa, koji je poluga gospodarskih i društvenih aktivnosti u svakoj zajednici. Važnost planskog pristupa raste zajedno s povećanjem potrebe za mobilnošću.

Kako bi se iskoristile sve mogućnosti suvremenog prometa, uz istovremeno otklanjanje negativnih utjecaja na okoliš, sigurnost i zdravlje stanovnika, Europska komisija potiče i pomaže izradu lokalnih i regionalnih Planova održive urbane mobilnosti (engl. *Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP*, nadalje u tekstu: Plan). Grad Koprivnica izradio je ovaj dokument u sklopu projekta CIVITAS DYN@MO kao dugoročnu strategiju razvoja prometa i mobilnosti, s utjecajem na širu regiju i međunarodno okruženje.

Prihvaćanjem ovog Plana, Koprivnica ulazi među europske primjere dobre prakse, koji će za svoje projekte lakše ostvarivati sredstva iz europskih fondova. Planove održive urbane mobilnosti snažno podržava Europska komisija. Oni su najvažnija točka *Akcijskog plana za urbanu mobilnost* te se izrijekom spominju u brojnim dokumentima i odlukama, od *Bijele knjige* o prometnoj politici do *Paketa mjera urbane mobilnosti*. Uključeni su i u *Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske od 2014. – 2020.*

Izrada Plana je korak prema budućnosti grada koji želimo. Svi želimo grad u kojem se djeca bezbrižno igraju i sigurno odlaze u školu, grad u kojem je zrak čist, a kupnju možemo obaviti pješice ili biciklom, grad u kojem svaki građanin može jednostavno i brzo stići na posao, grad s mnogo zelenila, grad uspješnog gospodarstva u kojem svatko želi živjeti. Takav grad će biti Koprivnica. Šireći granice mogućnosti i ponude novih, atraktivnih mogućnosti za građane svake životne dobi, Plan održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice-SUMP doprinijet će ostvarenju vizije:

**Koprivnica - privlačan i održiv grad**

*visoke kvalitete života zasnovane na povijesnom i kulturnom identitetu i suvremenom održivom gospodarstvu; koji je lako dostupan svim građanima i posjetiteljima; u kojemu se svi osjećaju sigurno u prometu i javnom prostoru; čiji je okoliš očuvan, a građanima se pružaju izvrsni uvjeti za očuvanje zdravlja. Gradski trgovi i ulice u takvom su gradu prostori susreta ljudi i živog lokalnog gospodarstva; osigurana je dostupnost usluga i roba, uz*

*maksimalnu sigurnost prometne infrastrukture za sve sudionike prometa. Prometna infrastruktura djelotvorno zadovoljava potrebe uz istovremenu zaštitu okoliša, a građani i posjetitelji potaknuti su na aktivno kretanje u svrhu očuvanja zdravlja.*

Postavljene ciljeve postići ćemo održivim prometno-prostornim planiranjem koje uključuje sve dionike, osiguravanjem uvjeta za aktivne oblike mobilnosti i ostvarivanjem najbolje moguće dostupnosti te otklanjanjem daljnjih negativnih utjecaja na okoliš. Mreža prometne infrastrukture biti će optimalna, kako za promet u kretanju tako i u mirovanju.

Svojim procesom izrade i primjene Plana, definiranjem i uvođenjem privlačnih rješenja namijenjenih svim građanima i posjetiteljima, Grad Koprivnica, već poznat kao grad bicikla, uspostavlja se kao regionalni lider održive mobilnosti, uz sve prednosti koje politika održive mobilnosti donosi gradu i njegovim građanima. Uvode se inovativna rješenja vezana uz elektromobilnost i održivi javni prijevoz, potpuna novost u našoj regiji. Ona će u sljedećim godinama pokazati svoju punu vrijednost, dok će inovativno prometno-prostorno planiranje kroz Centar kompetencija za jugoistočnu Europu, uspostavljen kroz projekt CIVITAS DYN@MO, omogućiti povećanje broja studijskih programa Sveučilišta Sjever.

Plan označava početak sustavnog sudioničkog planiranja održive mobilnosti koji uključuje sve dionike, od donositelja odluka na lokalnoj razini, stručnih gradskih službi, ponuditelja prijevoznih usluga do korisnika - ustanova, poduzeća i svakog pojedinog građana. Prihvaćen od Gradskog vijeća, ovaj će dokument postati osnova naših prometnih projekata do 2022. godine. Procjenjujući uspješnost njegove primjene i postignute rezultate kroz razdoblje primjene, svi dionici imat će mogućnost utjecati na izmjene i dopune Plana kako bi on tijekom vremena uspješno odgovorio na sve njihove potrebe za mobilnošću.

**Kako smo izradili Plan održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice-SUMP?**

Osnovni preduvjet, snažnu političku volju za prihvaćanjem i provođenjem politike održive mobilnosti izražavamo već duže od deset godina. Tijekom proteklog desetljeća uložena su značajna financijska sredstva u izgradnju pješačke i biciklističke infrastrukture, javne rasvjete, uređenje zelenih površina pa i u projekte poput uvođenja gradskog bicikla i uređenja pješačkih *Staza zdravlja*. Postojanje široke potpore građana

također je izraženo kroz nebrojene aktivnosti koje su Koprivnici donijele naziv *grada bicikla*, ali i kroz porast udjela održivih putovanja. Nedostatak znanja i iskustva u održivom prometno-prostornom planiranju nadoknadili smo učeći od drugih projektnih partnera te od domaćih i stranih stručnjaka. Europski projekti u kojima smo sudjelovali (Active Access, Quest, Advance, Mobile 2020, Cyclelogistics, Ch4llenge, Tide, Bicycle Oasis i Cycle in the Network) pomogli su nam da podignemo razinu svojih kapaciteta i izradimo ovaj Plan.

Uz nedostatak dosadašnje prakse strateškog planiranja na lokalnoj razini, najveći izazov bio nam je nedostatak odgovarajuće legislative na regionalnoj i nacionalnoj razini koja znatno zaostaje za europskom praksom. Nedostatak iskustva u razvoju sudioničkog planiranja djelomično smo nadoknadili radionicama za zainteresirane građane i ostale dionike, a djelomično provođenjem anketa i konzultacija s građanima tijekom dvije godine.

Analiza postojećeg stanja pokazala je da dio svojih prometnih problema nećemo moći riješiti bez dionika na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Prihvaćanjem i provođenjem Plana povećava se mogućnost financiranja infrastrukturnih projekata iz fondova EU. Projekti koji će iz njega proizaći iskoristit će prednosti geoprometnog položaja na europskom prometnom koridoru Vb, poboljšati dostupnost i ostvariti krajnji cilj-višu kvalitetu života u Gradu Koprivnici.

Planom su definirane mjere kojima želimo postići ciljeve i određene su odgovornosti za provođenje mjera. Iz definiranih mjera proizlaze budući projekti, kao i izvori sredstava iz kojih će se projekti provoditi.

Određen je i vremenski period za postizanje ciljeva, te pokazatelji uspješnosti provođenja svake pojedine mjere. Na uspješnost ćemo utjecati svi mi, građani Koprivnice, te je na nama i dužnost da pratimo provođenje Plana i sudjelujemo u njegovoj reviziji.

## PRIJEDLOZI PAKETA MJERA

Kroz Plan održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice-SUMP s planskim razdobljem do 2022. godine definirane su strateške mjere za razvoj prvenstveno održivih oblika prometovanja. U održive oblike prometovanja svrstavaju se vidovi prometa koji imaju manji utjecaj na okoliš, koriste održive izvore energije, koji su energetske učinkovitiji te povećavaju kvalitetu života građana. U skladu s razvojem održivih oblika prometovanja također je predložena i optimizacija prometa motornih vozila s ciljem postizanja što većeg stupnja energetske učinkovitosti te smanjenja buke i emisije stakleničkih plinova.

Uzimajući u obzir kompleksnost prometnog sustava i njegovu ovisnost o svim drugim gospodarskim granama, a slijedeći smjernice Europske unije za razvoj održivih oblika prometovanja te postizanje javne legitimnosti Plana, određeni su paketi mjera za razvoj Grada Koprivnice kao grada održivog prometa. Paketi mjera su definirani s ciljem poticanja razvoja najboljeg i energetske najučinkovitijeg rješenja za svaku granu prometa. Razvoj prometnog sustava na ovaj način nužan je kako bi postao održiv, tj. kako bi se omogućila dostupnost posla i usluga svima na ravnopravan način.

S ciljem postizanja održivog i suvremenog prometnog sustava izabrano je pet ključnih strateških poglavlja koja će kroz pakete mjera omogućiti ravnopravan razvoj svih grana prometa s naglaskom na održive oblike prometovanja te energetske i ekološke učinkovitost prometnog sustava Grada Koprivnice. Strateška poglavlja su definirana prema važnosti i potrebama Grada Koprivnice:

1. Održivo prometno – prostorno planiranje
  - a. Horizontalna i vertikalna usklađenost Plana s prostorno-planskom dokumentacijom
  - b. Infrastruktura proizašla iz cjelovitog planiranja prometnog sustava
  - c. Definiranje uvjeta kod izrade prostornih planova i prometnih planova te prometnih projekata
  - d. Uključivanje građana u proces planiranja i edukacije o sigurnom i zdravom prometovanju sa što manjim utjecajem na okoliš
  - e. Promocija Koprivnice kao održivog grada s visokom kvalitetom života
  - f. '*Kampus nulte emisije CO<sub>2</sub>*' kao prostor novog razvoja grada
2. Pješački i biciklistički promet
  - a. Glavni pješačko-biciklistički pravci
  - b. Unaprjeđenje povezanosti elemenata gradske biciklističke mreže i povećanje

stupnja izravnosti pješačko-biciklističke infrastrukture

- c. Unaprjeđenje sustava javnih bicikala
- d. Implementacija popratnih biciklističkih sadržaja
- e. Uređenje prostora zajedničke namjene (*engl. Shared space*) u središtu grada
- f. Plan uređenja trgova kao interesnih područja (mjesto boravka, mjesto druženja)
- g. Edukacija o prometnim pravilima i sigurnom sudjelovanju u prometu

### 3. Javni prijevoz i intermodalnost

- a. Uvođenje integriranog prijevoza putnika
- b. Uvođenje sustava integriranih karata
- c. Sustav informiranja o vremenu putovanja (ICT aplikacija)
- d. Sustav upravljanja mobilnošću za potrebe zaposlenika gradske uprave i gradskih poduzeća s tendencijom proširenja na ostala poduzeća na području grada
- e. Uvođenje paratranzita – prijevoza na poziv

### 4. Elektromobilnost

- a. Sustav električnog javnog prijevoza
- b. Sustav električnih vozila za zaposlenike gradske uprave i poduzeća, u službene svrhe (*engl. Car sharing*)
- c. Popularizacija električnih i hibridnih vozila
- d. Sustav brzih punionica za električna vozila
- e. *Kampus Zero CO<sub>2</sub>*

### 5. Optimizacija automobilskeg prometa

- a. Regulacija i organizacija prometnih tokova motornih vozila
- b. Uređenje parkirališta i parkirne politike
- c. Uvođenje zona smirenog prometa i zona 30 km/h u središtu grada, unutar stambenih zona te u blizini odgojno-obrazovnih ustanova
- d. Optimizacija sustava dostavnog prometa
- e. Popularizacija *carpooling* i *car sharing* sustava za zaposlenike svih poduzeća na području grada

Važno je naglasiti da se u svim većim i razvijenijim gradovima planovi održive urbane mobilnosti izrađuju i donose na temelju prometne studije. Posljednja prometna studija Grada Koprivnice izrađena je 1998. godine. Od tada do danas su se prometne prilike u gradu i njegovom širem području značajno promijenile pa se studija iz 1998. godine ne može koristiti kao relevantna stručna podloga za izradu Plana održive mobilnosti Grada Koprivnice-SUMP-a.

Iz tog razloga Planom se predlažu određene mjere i rješenja koja su inače sastavni dio prometne studije. Naknadnom izradom prometne studije Plan će se uskladiti s njenim zaključcima.

Do izrade prometne studije prometni sustav Grada Koprivnice uređivat će se u skladu s mjerama Plana. Izrada studije predviđa se u periodu od dvije godine nakon usvajanja Plana.

## POJMOVNIK

*Carpooling* - sustav gdje se dvije ili više osoba (2+ ili 3+) zajedno voze od definiranog polazišta do odredišta u vozilu koje je u privatnom vlasništvu te dijele putne troškove.

*Car sharing* jedna od opcija ili model sustava zajedničkih vožnji osobnim vozilima, a temelji se na korištenju osobnog vozila koji je u vlasništvu treće osobe, poslovnog subjekta, te omogućava korisnicima da se po gradu ne voze svojim vozilom nego zajedničkim automobilom koji se preko standardizirane kartice podiže na posebno određenim postajama uz definiranu naknadu.

*Čista vozila* - energetski učinkovitija vozila sa smanjenim utjecajem na okoliš (*engl. Low emission vehicles*).

*Mobility management* - upravljanje mobilnošću jedna je od glavnih planskih mjera za razvoj održivih načina prometovanja poduzeća, škola i dr. Elementi Planova upravljanja mobilnošću nekog poduzeća (Prometnog plana) podrazumijevaju bazu podataka o zaposlenicima i načinu dolaska/odlaska na posao, plan promjene u korist nemotoriziranog prometa i javnog prijevoza, plan promocije održivih načina prometovanja, prijedlog infrastrukturnih mjera na području poduzeća i dr.

*Modal split* (*engl. modal share, modal split*) je raspodjela ukupnog prometa na vidove (raspodjela po načinima prijevoza) kao što su biciklistički i pješački promet, javni prijevoz i promet motornih vozila

*Pedelec bicikli* - (*engl. Pedal Electric Cycle*) bicikli s elektromotorom kod kojeg su pogon bicikla i elektromotor u međusobno zavisnoj vezi te bez



pedaliranja nema pomoći elektromotora. Snaga im obično nije veća od 0,25 kW te se elektromotor iz sigurnosnih razloga gasi prilikom postizanja brzine od 25 km/h. Pedaleci s motorom do 0,25 kW snage i podrškom do 25 km/h se po *Europskoj Direktivi 2000/24* smatraju biciklom i ne zahtijevaju osiguranje, registraciju niti vozačku dozvolu.

*Shared space zone -*

prostor u kojem se istim površinama kreću pješaci, biciklisti kao i motorna vozila, ali pod uvjetom da su motorna vozila u podređenom položaju u odnosu na pješake i bicikliste. Koriste se s ciljem destimulacije korištenja osobnih automobila u zonama gdje dominira pješački i biciklistički promet.

*Soft mjere -*

planske i promotivne mjere koje ne uključuju infrastrukturne zahvate.

*SUMP -*

(engl. *Sustainable Urban Mobility Plan*) je strateški plan koji se nadovezuje na postojeću praksu u planiranju i uzima u obzir integracijske, sudioničke i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova za mobilnošću, sada i u budućnosti, te osigurao bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini.

## 1. ODRŽIVO PROMETNO–PROSTORNO PLANIRANJE

Uzimajući u obzir kompleksnost prometnog sustava te njegovu povezanost s mnogim gospodarskim granama, za uspješnu implementaciju Plana održive urbane mobilnosti prije svega je potrebno izraditi dobru stratešku pripremu te odrediti akcijski plan implementacije i postupak provedbe Plana. Provođenjem politike planiranja na ovaj način postiže se sustavno povezivanje strategija te aktivno sudjelovanje svih dionika prometnog sustava. Naime, bez uvođenja integriranog pristupa prostorno-prometnom planiranju ne može se očekivati postavljanje zajedničkih ciljeva, tj. ostvarivanje zajedničke vizije. Budući da uvođenje održivog sustava prometovanja predstavlja društveni proces te mijenjanje navika i životnog stila građana, vrlo je važno da građani imaju pravo uključivanja u proces planiranja te da mjere Plana budu raspravljane i prihvaćene od strane građana čime se povećava transparentnost procesa planiranja.

### Ciljevi

1. Strateško, cjelovito i ciljano prostorno-prometno planiranje koje na učinkovit i transparentan način u središte planiranja stavlja kvalitetu života
2. Izrada prometne studije s naglaskom na održive oblike prometovanja unutar dvije godine od prihvaćanja Plana (2017. g)
3. Sustavna edukacija i uključivanje građana u proces planiranja, odlučivanja i kreiranja rješenja
4. SUMP centar kompetencije za jugoistočnu Europu kao uspješno mjesto informiranja i educiranja o procesu održivog planiranja prometa

### Postojeće stanje

Dosadašnja praksa u provođenju strateškog prostorno – prometnog planiranja u Gradu Koprivnici nije pokazala dovoljno dobre i cjelovite rezultate u pogledu rješavanja prometnih problema Grada. Iako su u posljednjih deset godina zabilježena znatna poboljšanja u horizontalnom usklađivanju politike sustavnog provođenja održive prometne mobilnosti na području Koprivnice, uslijed sporog i nekonzistentnog vertikalnog usklađivanja na nacionalnoj razini nije riješena glavna prometna problematika Koprivnice, poput planirane i postojeće cestovne i željezničke infrastrukture, koja je u nadležnosti države. Naime, Grad je s tri strane omeđen državnim cestama, od kojih jedna

prolazi kroz gradsko središte, dok je s dvije strane omeđen željezničkim pravcima. Uslijed neprovođenja politike održivog prometovanja na nacionalnoj razini, ovakva situacija je umjesto prednosti postala glavni prometni problem Grada. Zbog potrebe provođenja zahtjevnih infrastrukturnih zahvata Grad nije u mogućnosti riješiti ovaj problem vlastitim resursima već je potrebno kvalitetnije vertikalno usklađivanje.

U skladu s navedenim u postojećem stanju je i dalje na prvom mjestu motorizirani promet, tj. prometni sustav je i dalje najviše podređen upravo osobnim vozilima. Za potrebe provođenja sustavnog prometnog planiranja također nedostaje adekvatna prometna studija koja bi bila usklađena s razvojem održive mobilnosti na području Grada Koprivnice.

Analizom postojećeg stanja utvrđeno je da tijekom dana središtem grada prometuje oko 24.000 vozila, tj. približno 51% cjelokupnog prometa na gradskom području prođe kroz najuže gradsko središte, što je velikim djelom rezultat činjenice da jedna od državnih cesta prolazi kroz uže središte grada. Ovakva prometna slika rezultira prometnim zagušenjima tijekom vršnih sati te dovodi do znatnog narušavanja sigurnosti pješackog i biciklističkog prometa kao i zagađenja okoliša te smanjenja kvalitete života građana Koprivnice.

Kako bi se i dalje sustavno poticale održive prometne navike građana te poboljšala prometna kultura pristupit će se integriranom, sustavnom i strateškom prostorno - prometnom planiranju, koje će u potpunosti iskoristiti mogućnosti i prednosti drugih oblika, odnosno održivih oblika prometovanja.

### **Prijedlozi mjera**

S ciljem provođenja strateškog prostorno – prometnog planiranja predloženi su osnovni paketi mjera za plansko razdoblje do 2022. godine s ciljem provođenja integriranog planiranja kao jedinog ispravnog.

### **Horizontalna i vertikalna usklađenost Plana s prostorno planskom dokumentacijom**

Za uspješnu integraciju održivih oblika prometovanja u prometni sustav prije svega je potrebno povezati sve planske dokumente kojima je cilj rješavanje pitanja mobilnosti u prometnom sustavu. Povezivanje je potrebno izvršiti po vertikalnoj i horizontalnoj osnovi.

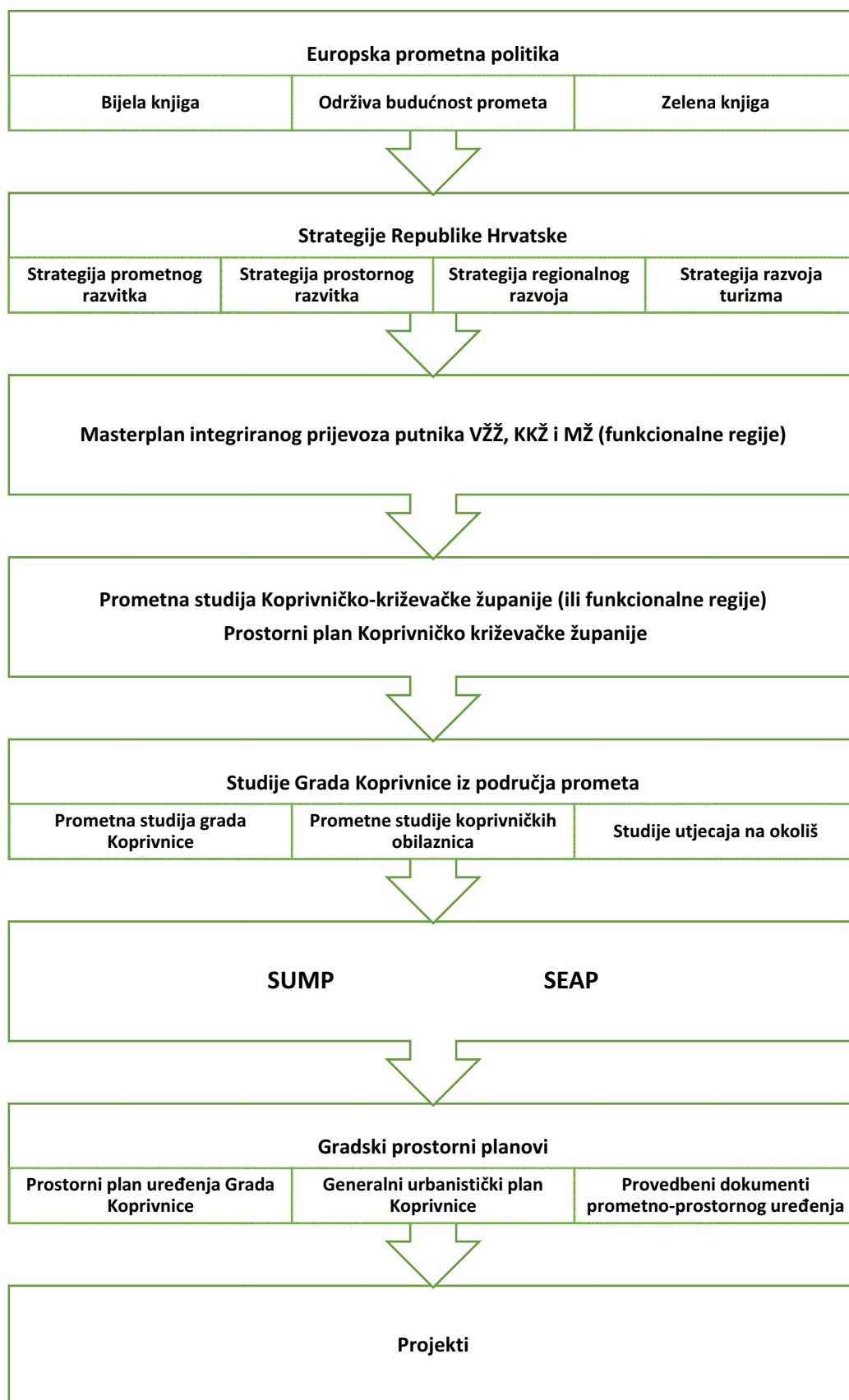
Kako bi to bilo moguće provesti, potrebno je osigurati međusektorsku kao i višeslojnu suradnju između donositelja strategija, planova i projekata.

U pravilu, razvoj Plana pokreću i koordiniraju upravni odjeli gradske uprave nadležni za poslove prometa. Međutim, relevantnost Plana nije ograničena samo na promet te mu je jedna od važnih karakteristika uključivanje u proces planiranja i drugih gradskih službi (npr. upravni odjeli za zaštitu okoliša, gospodarstvo, društvene djelatnosti, sigurnost itd.) kao i regionalnih službi te javnih tijela i poduzeća u čijoj su nadležnosti državne ceste na području grada (Sl. 2.). Velik je izazov pokrenuti postupak integracije i kooperacije svih odjela jedinica lokalne samouprave te javnih tijela lokalne, regionalne ili državne razine no takav je pristup nužan kao značajan izvor inovacija i poboljšanja procesa planiranja.

Međusektorsko (horizontalno) povezivanje strategija, planova i projekata podrazumijeva zajednički rad upravnih odjela na lokalnoj razini da zajedničkim znanjem i resursima razviju integriranu strategiju. U skladu s time prilikom izrade nove prometne studije Grada Koprivnice potrebno je osigurati suradnju odjela koji se bave pitanjima prometa, prostornog planiranja, izgradnje i korištenja zemljišta te očuvanjem okoliša i energije. Ovaj proces je započeo 2015. godine osnivanjem radne skupine za promet u kojoj su predstavnici gradskih službi i poduzeća, a čiji je zadatak poboljšati proces integralnog prometnog planiranja.

Višeslojno (vertikalno) povezivanje strategija podrazumijeva usklađivanje lokalnih strategija s odgovarajućim strategijama na regionalnoj i državnoj razini te na razini Europske unije (Sl. 1).

Povezivanje strategija na ovaj način potiče šire razmišljanje prilikom izrada budućih strategija, a ne samo djelovanje unutar svojih ovlasti i odgovornosti što je često u konačnici rezultiralo polovičnim, neadekvatnim ili neracionalnim prometnim rješenjima. Osim toga, samo sinergijski izrađene strategije mogu poboljšati mobilnost građana i dostupnost usluga, a samim time i kvalitetu života.



Slika 1. Vertikalno i horizontalno povezivanje prometne dokumentacije



### **Infrastruktura proizašla iz cjelovitog planiranja prometnog sustava**

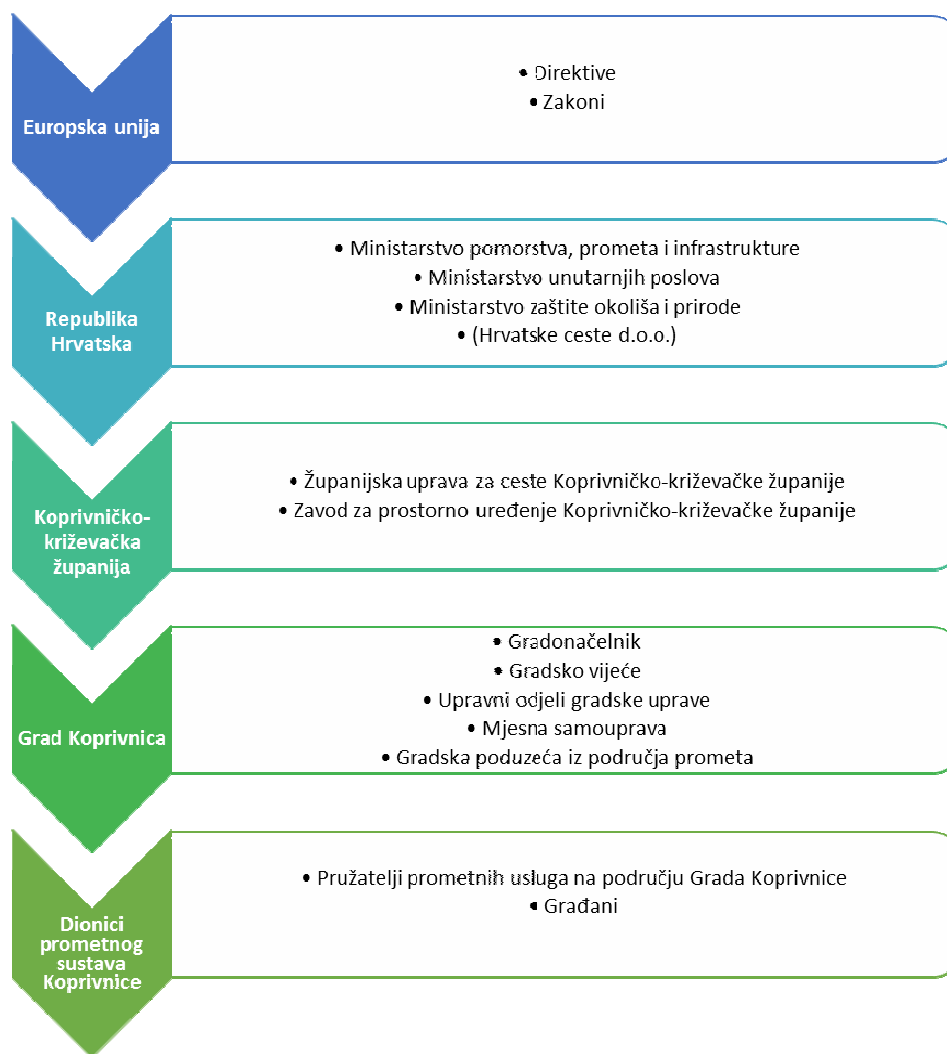
Dosadašnja praksa razvoja prometnog sustava Grada Koprivnice nerijetko ima slučajeve implementacije neadekvatnih prometnih rješenja, tj. improviziranih rješenja koja su većim djelom nastala uslijed nekvalitetne vertikalne politike rješavanja prometnih problema na nacionalnoj razini. Kao posljedica toga, problemi prometnog sustava su rješavani parcijalno prilikom čega su glavni problemi i dalje ostali neriješeni. Rezultat takvog razvoja prometnog sustava je nedostatak alternativne cestovne mreže za potrebe motornih vozila s ciljem prometnog rasterećenja užeg gradskog središta. U skladu s tim održivo planiranje prometa potrebno je razmatrati u kontekstu postojećih prostornih ograničenja što je rezultiralo nekonzistentnošću razvoja održivih oblika prometovanja na cijelom području Grada Koprivnice. Nekonzistentnost razvoja održivih oblika prometovanja na svim dijelovima prometne infrastrukture Grada Koprivnice također je uzrokovana i lošom vertikalnom usklađenosti kad je riječ o politici izgradnje i održavanja prometne infrastrukture koja nije u vlasništvu Grada.

Budući da Grad Koprivnica prednjači u razvoju održivih oblika prometovanja na nacionalnoj razini te provodi mjere održive mobilnosti u skladu s dobrom europskom praksom, potrebno je u suradnji s nacionalnim tijelima raditi na stvaranju novih modela te poboljšanja vertikalne politike održivog razvoja. Na taj način omogućit će se jednostavno i kvalitetnije provođenje popularizacije održivih oblika prometovanja i u ostalim gradovima Republike Hrvatske. U skladu s tim predviđa se promidžba Koprivnice kao *Centra kompetencije za planiranje održive gradske mobilnosti za Jugoistočnu Europu*. Centar kompetencije uspostavljen je u okviru projekta CIVITAS DYN@MO kroz koji je i sufinanciran.

Prometna infrastruktura proizašla iz necjelovitog planiranja također je uzrokovana i nepostojanjem adekvatne prometne studije i sinergijske strategije prometnog razvitka na području Grada Koprivnice kao i nacionalne strategije i legislative za razvoj održivih oblika prometovanja. S ciljem sustavnog razvoja prometne infrastrukture u skladu s održivim razvojem u roku od dvije godine od prihvatanja ovog Plana predviđena je izrada Prometne studije Grada Koprivnice kojoj će Plan biti primarna stručna podloga za izradu prometnih rješenja.

Kako bi Plan predstavljao dugoročno rješenje koje će rezultirati pozitivnim trendom razvoja održivih oblika prometovanja na području Grada Koprivnice neophodno je provođenje revizije istog u skladu s novom zakonskom

regulativom, gradskom planskom dokumentacijom i prometnom situacijom grada. Revizija Plana te njegovo usklađivanje obavljat će se svake godine dok će se obnova Plana provoditi svakih pet do sedam godina.



Slika 2. Usklađivanje vertikalne i horizontalne politike

### Definiranje uvjeta kod izrade prostornih planova i prometnih planova te prometnih projekata

Kod izrade svih novih prostornih planova Grad Koprivnica će uvjetovati predviđanje izgradnje pješačkih i biciklističkih staza/traka na svim glavnim i sabirnim prometnicama. Kod izrade svakog novog prostornog plana potrebno je uvjetovati prometno-tehnološku analizu, odnosno proračun ili sudjelovanje eksperta iz područja prometa kako bi se pravilno predvidio intenzitet i prostorno kretanje biciklista i pješaka u zoni obuhvata plana.

Za postojeće planove potrebno je donijeti odluku da se planovi mogu provoditi izradom studija, idejnih rješenja, odnosno stručnih podloga, kojima će se sagledati prometni i drugi infrastrukturni sustavi u cjelini ili parcijalno. Na taj način bi rješenja mogla i odstupati od planiranih, ukoliko se kroz izradu tih studija, idejnih rješenja, odnosno stručnih podloga dokaže da je takvo rješenje racionalnije i tehnički ispravnije.

Ovakvom odredbom omogućit će se kreiranje prometnih rješenja u skladu s najnovijim znanstvenim i stručnim dostignućima iz područja prometa i prijevoza bez strogih ograničenja u prostornim planovima što je posebno važno za realizaciju rješenja održivih oblika prometovanja.

Kod izrade projektne dokumentacije za prometnu infrastrukturu nužno je u uvjetima i dalje sustavno utjecati na intenzivnije sagledavanje potreba biciklističkog i pješačkog prometa kao i potreba ostalih oblika održivog prometovanja. U skladu s prethodno navedenim, potrebno je zahtijevati izvođenje svih tehničko - tehnoloških elemenata za sigurno odvijanje i popularizaciju održivih oblika prometovanja.

### Uključivanje građana u proces planiranja i edukacija o sigurnom i zdravom prometovanju sa što manjim utjecajem na okoliš

Uzimajući u obzir da planovi održive urbane

mobilnosti predstavljaju društveni proces, nezaobilazni dio Plana predstavlja uključivanje građana Koprivnice u proces planiranja, odlučivanja te kreiranja rješenja. S obzirom da postupci prometnog planiranja, pozitivno ili negativno, utječu na mnoge gospodarske, javne te društvene interesne skupine, jedna od osnovnih dužnosti lokalne vlasti je osigurati sudjelovanje javnosti i transparentnost procesa planiranja.

U svrhu postizanja bolje komunikacije sa zajednicom prilikom planiranja, a samim time i kreiranja kvalitetnijih rješenja, treba organizirati edukacije i rasprave za građane. S obzirom da su Planovi održive urbane mobilnosti u Republici Hrvatskoj još uvijek u začetcima izrade i primjene bez postojanja jasnog nacionalnog okvira i smjernica, građane je potrebno educirati o prednostima koje održivo prometno-prostorno planiranje nudi. Edukacija građana će se izvoditi na dva načina: pasivan i aktivan način. Pasivan način podrazumijeva provođenje aktivnosti omogućavanja pristupa informacijama, kao i primanja informacija od građana (tiskani materijali, brošure, baze podataka, internet stranice, ankete i sl.). Aktivni način podrazumijeva omogućavanje interakcije između građana i lokalne vlasti kroz organizaciju radionica, radnih skupina, odbora, građanskih komisija, intervjuja, javnih prezentacija i sl.

Također se predviđa provođenje treninga eko vožnje za potrebe stanovnika Grada Koprivnice. Treninge eko vožnje moguće je organizirati u suradnji s lokalnim auto školama. Treninzi mogu biti individualni ili u grupama. Uvjet za vozače za pristup treningu je položen vozački ispit za vozila B kategorije. Pohađanjem treninga Eko vožnje te aktivnom primjenom stečenih znanja, vozači mogu doprinijeti smanjenju emisija CO<sub>2</sub> za približno 200kg/godišnje po vozilu te osigurati smanjenje godišnje potrošnje za gorivo i održavanje vozila od minimalno 2.000 kuna po vozilu.

Osim postizanja javne legitimnosti Plana, uključivanje građana u proces planiranja omogućit će i bolju prihvaćenost Plana. Na taj način osigurat će se bolja prihvaćenost kao i primjena definiranih mjera. Povećat će se transparentnost postupka odlučivanja, stvaranje boljih odnosa između građana i lokalne vlasti te kreiranje kvalitetnijih i praktičnijih rješenja koja su u skladu s potrebama građana.

### **Koprivnica kao održiv grad s visokom kvalitetom života**

Pozicioniranje Koprivnice kao grada održive mobilnosti koji je uvođenjem održivog prometnog

planiranja podigao kvalitetu života građana vrlo je važan korak u razvoju i poticanju održivog prometovanja kako u samoj Koprivnici tako i šire. Da bi to bilo moguće, potrebno je prethodno provesti pakete mjera predviđenih Planom održive mobilnosti za plansko razdoblje do 2022. godine.

Provođenjem mjera Plana, Grad Koprivnica će postati potpuno siguran za sve sudionike u prometu te zdrav grad za život uz aktivno očuvanje okoliša, štednju prirodnih resursa i zaštitu biološke raznolikosti. Isto tako Koprivnica će postati još poželjniji grad za život kroz dostupnost posla, školovanja te ostalih usluga neophodnih za kvalitetan život.

U sklopu postojećeg sustava upravljanja kvalitetom Grada Koprivnice, predviđa se određivanje ciljeva Plana održive urbane mobilnosti kao glavnih kriterija za provođenje plana monitoringa i evaluacije rezultata provedenih mjera. O provođenju plana monitoringa provedenih mjera kao i o njegovim rezultatima potrebno je obavještavati građane i javnost s ciljem povećanja transparentnosti mjera Plana kao i opravdanosti ulaganja u održivi prometni sustav. Plan monitoringa je potrebno provoditi za svaki paket mjera na godišnjoj razini od trenutka primjene pojedine mjere s ciljem provođenja kvalitetnog procesa evaluacije.

### **Kampus kao interesno područje Grada**

Razvijanje kampusa kao interesne točke Grada Koprivnice predviđeno je kroz razvoj sveučilišnog centra te poslovno-istraživačke zone. Prometovanje u studijskom dijelu kampusa u sklopu Plana definirano je kroz koncept «nulte» emisije CO<sub>2</sub> (engl. Zero CO<sub>2</sub>) s ciljem razvoja održivih oblika prometovanja i poticanja zdravog načina života.

Budući da je kompleks kampus dislociran od autobusnog i željezničkog kolodvora kao i gradskog središta, Planom je predviđeno povezivanje kampusa putem održivih oblika prometovanja, tj. javnog gradskog prijevoza, kao i usklađivanje Plana upravljanja mobilnošću sa ovim dokumentom. Za potrebe javnog gradskog prijevoza predviđa se izvedba stajališta Kampus.

Predviđa se povezivanje kampusa sa središtem Koprivnice kao i okolnim naseljima putem primarne biciklističke mreže Grada Koprivnice. Na području kompleksa postoji terminal javnih bicikla i terminal pedelec bicikala integriran u gradski sustav javnih bicikala te se predviđa njegovo širenje u skladu s potražnjom. Za potrebe biciklističkog prometa potrebno je osigurati biciklističku infrastrukturu s popratnim sadržajima u skladu s potražnjom.

## MJERE ZA OSTVARIVANJE ODRŽIVOG PROMETNO – PROSTORNOG PLANIRANJA

| Mjere  | Cilj  | Indikator  | Nadležnost/suradnici                 | Indikativni trošak | Rok   |
|--|---|--|--------------------------------------|--------------------|-------|
| <b>Praćenje uspješnosti implementacije SUMP-a</b>                                    | Cilj ove mjere je pratiti proces uspješnosti implementacije Plana održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice-SUMP-a.  | Prihvaćanje SUMP-a od gradskog vijeća<br>Broj mjera subvencioniranih nacionalnim i međunarodnim sredstvima namijenjenih održivom prometu i mobilnosti. Broj implementiranih mjera navedenih u SUMP-u do kraja promatranog razdoblja. Kontinuirano praćenje uspješnosti implementacije. Stvaranje cjelovite baze podataka.(npr. zeleni katastar, katastar javne rasvjete) | Grad Koprivnica/ izabrani ponuditelj | 20.000,00          | 2015. |
| <b>Izrada prometne studija Grada Koprivnice</b>                                      | Izradom prometne studije nastoji se detaljnije razraditi mogućnost implementacija mjera u 3. i 4. fazi.   | Izrada prometne studije u roku od dvije godine od prihvaćanja SUMP-a.  | Grad Koprivnica/izabrani ponuditelj  | 25.000,00          | 2017. |
| <b>Uklanjanje uskih grla u prometu s ciljem povećanja protočnosti prometne mreže</b> | Cilj ove mjere je identifikacija problematičnih lokacija u prometnom sustavu koje uzrokuju „uska grla“ te njihovo sustavno rješavanje prema stupnju težine izvedbe. | Rješavanje problema u vršnim satima na konkretnim raskrižjima kroz infrastrukturne projekte Aktivnost radne skupine za promet  | Grad Koprivnica, Kc-kž županija, RH  | 4.000.000,00       | 2022. |

|   |   |   |                                       |                                  |            |
|---|---|---|---------------------------------------|----------------------------------|------------|
| <b>Edukacija i uključivanje građana u velike infrastrukturne projekte</b>               | Cilj ove mjere je uključiti građane u proces provođenja velikih infrastrukturnih projekata.   | Broj javnih rasprava, promocija i edukacija građana o velikim infrastrukturnim projektima     | Grad Koprivnica, partneri na projektu | R                                | Sve godine |
| <b>Edukacija građana s ciljem popularizacije održivih oblika prometovanja</b>           | Cilj ove mjere je educirati građane o novim inovativnim načinima prijevoza, o njihovim koristima i sl.  | Broj radionica i edukacija za građane   | Grad Koprivnica                       | R                                | Sve godine |
| <b>Edukacija o sigurnom sudjelovanju u prometu korisnika održivih oblika prijevoza.</b> | Cilj ove mjere je educirati građane koji koriste održive vidove prometa o sigurnosti u prometu. Ova mjera uključuje edukaciju za sve dobne skupine građana.   | Broj provedenih edukacija o sigurnosti u prometu.   | Grad Koprivnica, HAK, škole, RH       | subvencija na nacionalnoj razini | Sve godine |
| <b>„Brendiranje“ Grada Koprivnice kao primjera dobre prakse u održivoj mobilnosti.</b>  | Cilj ove mjere je pozicioniranje Koprivnice u regiji, kao Grada koji uvođenjem održivog prometnog planiranja povećava kvalitetu života svojih građana, Grada s najvećim brojem km biciklističkih staza u odnosu na broj stanovnika u Hrvatskoj, grada | Broj međunarodnih i nacionalnih nagrada u području održivog prometnog i prostornog planiranja | Grad Koprivnica                       | R                                | Sve godine |

|  |   |  |                                     |              |  |            |
|--|---|--|-------------------------------------|--------------|--|------------|
|  | elektromobilnosti i grada bez prometnih gužvi   |  |                                     |              |  |            |
| Utjecaj Plana održive mobilnosti na postojeće i buduće prostorne i prometne planove te prometne projekte | Cilj ove mjere je pratiti utjecaj Plana održive mobilnosti na buduće prometne i prostorne planove te utjecaj na prometne projekte tj. jesu li smjernice iz Plana uzimane u obzir prilikom izrade projekata. | Povećanje modalnog udjela održivih oblika prometovanja u ukupnom modal splitu<br>Horizontalno i vertikalno usklađivanje planske dokumentacije i SUMP-a | Grad Koprivnica, Kc-kž županija, RH | R            |  | Sve godine |
| Uređenje Kampusa kao interesnog područja – Kampus Zero CO <sub>2</sub>                                   | Cilj ove mjere je planirati Kampus Grada Koprivnice kao područje nulte emisije CO <sub>2</sub> .  | Broj korisnika kampusa<br>Broj razvojno-istraživačkih projekata<br>Broj studenata i smjerova na Sveučilištu Sjever                                     | Grad Koprivnica                     | 40.000,00    |  | Sve godine |
| Izrada Prometnih planova škola i vrtića*   | Cilj ove mjere je izraditi prometne planove za vrtiće i školske ustanove.   | Broj prometnih planova   | Grad Koprivnica, Kampus d.o.o.      | 3.000.000,00 |  | 2022.      |
| Prometni plana Gradske uprave*   | Cilj ove mjere je izraditi prometni plan za Gradsku upravu.   | Izrada Plana upravljanja mobilnošću<br>Izrada akcijskog plana provedbe   | Grad Koprivnica, škole, poduzeća    | R            |  | Sve godine |
| Prometni planovi gradskih poduzeća i ustanova*   | Cilj ove mjere je izraditi prometne planove za gradska poduzeća i ustanove.   | Izrada Planova upravljanja mobilnošću (broj planova)<br>Izrada akcijskih planova provedbe  | Grad Koprivnica                     | R            |  | 2016.      |
|  |   |  | Grad Koprivnica                     | R            |  | 2020.      |

Napomena: Troškovi u svim tablicama akcijskog plana iskazani su u eurima bez PDV-a.

R- Troškovi radnih sati navedeni za 'soft' mjere

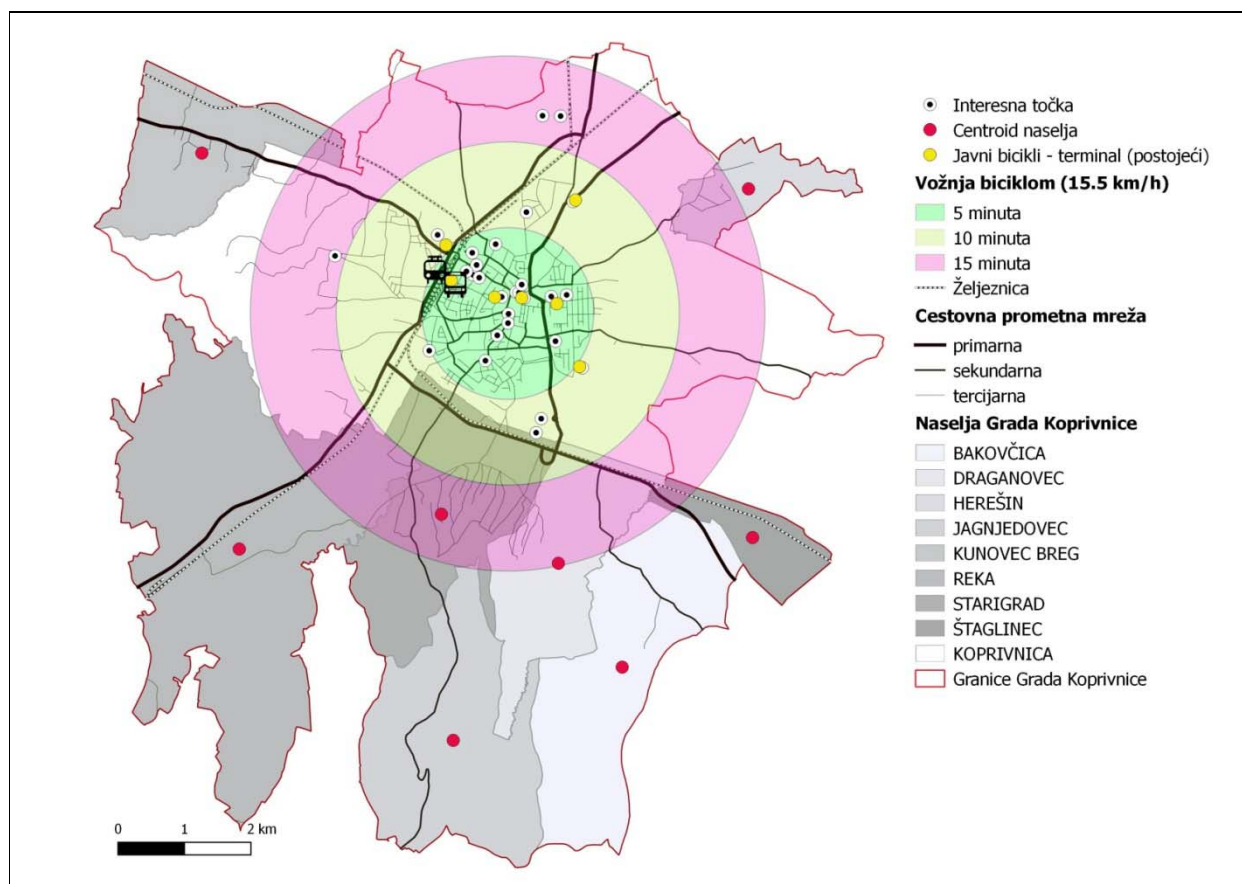
\* Zajedničke mjere svih pet poglavlja SUMP-a



## 2. PJEŠAČKI I BIKIKLISTIČKI PROMET

Za svladavanje kratkih udaljenosti (do 10 min hoda) pješački promet predstavlja najbolji izbor održivog prometovanja dok za obavljanje svakodnevnih putovanja u urbanim područjima do pet kilometara bicikl predstavlja optimalan i najjednostavniji način putovanja jer predstavlja brz i izravan put od izvorišta do željenog odredišta. Nemotorizirani promet ne zagađuje okoliš te potrebna prometna infrastruktura ne

zauzima puno životnog prostora kao što je to slučaj kod motornih vozila. Osim toga, svakodnevno pješčenje kao i vožnja bicikla ima pozitivan utjecaj na zdravlje korisnika. Grad Koprivnica je svojom veličinom i terenskom konfiguracijom idealan za razvoj pješačkog i biciklističkog prometa za svakodnevne potrebe budući da je unutar vremena od 10 do 15 minuta dostupna većina usluga i glavnih interesnih točaka na području grada Koprivnice



Slika 3. Dostupnost usluga i glavnih interesnih točaka iz središta Grada biciklom

Izvor: Fakultet prometnih znanosti, Zavod za prometno planiranje, 2015.

### Ciljevi

1. Uređenje vertikalne i horizontalne signalizacije za 50% staza do 2017. godine te za cijelu mrežu biciklističkog prometa do 2022. godine, uz obavezno usklađivanje sa novim nacionalnim Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi
2. Povećanje modalnog udjela putovanja pješice i biciklom u osnovnim i srednjim školama na 50% (uz povećanje modalnog udjela javnog prijevoza na 20%) do 2022. godine
3. Povećanje modalnog udjela putovanja

- pješice i biciklom za sve zaposlene na 40% (uz povećanje modalnog udjela javnog prijevoza na 10%) do 2022. godine
4. Smanjenje broja pješaka i biciklista uključenih u prometne nesreće za 20% do 2017 i 50% do 2022. godine
5. Obavljanje više od 50% svih svakodnevnih putovanja kombinacijom održivih načina prometovanja; nemotoriziranim prometom, javnim prijevozom, hibridnim i električnim vozilima u gradu (ne računajući putovanja građana naselja osim središnjeg naselja) do 2022. godine

## Postojeće stanje

Grad Koprivnica ima dugogodišnju tradiciju razvoja biciklističkog prometa uz najviše kilometara biciklističke infrastrukture/broj stanovnika u Republici Hrvatskoj i jednimod najvećih modalnih udjela biciklističkog prometa u ukupnom prometu. U Gradu postoji 70-ak km biciklističkih staza i više od 15 km cikloturističkih ruta čime Koprivnica prednjači i u odnosu na europske gradove ukoliko se gleda duljina staza u odnosu na broj stanovnika. Veliki poticaj tome daje pogodan geografski položaj i terenska konfiguracija koja omogućava korištenje bicikla kao osnovnog oblika prijevoza za sve dobne strukture stanovništva Koprivnice.

Uzimajući u obzir veličinu urbanog područja Grada Koprivnice vidljivo je da su u radijusu od 1,5 km obuhvaćene gotovo sve važnije interesne točke grada Koprivnice što je dodatni poticaj za korištenje bicikla u svrhu obavljanja svakodnevnih putovanja (putovanja na posao, u školu i sl.).

Unatoč postojanju dosadašnje dobre prakse popularizacije biciklističkog prometa, činjenica je da promet motornih vozila u gradu Koprivnici i dalje daleko prednjači u ukupnoj modalnoj podjeli putovanja. Uzimajući u obzir da Koprivnica predstavlja industrijsko središte što utječe na velik broj dnevnih migracijskih putovanja iz okolnih naselja i općina, jedan od glavnih razloga velikog intenziteta prometa motornih vozila u samome središtu Koprivnice je nedostatak adekvatne prometne alternative osobnim vozilima za dolazak u grad Koprivnicu iz okolnih naselja i općina. Naime, u osam naselja koja, uz naselje Koprivnicu, čine Grad Koprivnicu nije do kraja razvijena biciklistička infrastruktura za kvalitetno povezivanje s Koprivnicom ni biciklistička infrastruktura za sigurno kretanje biciklista unutar svakog pojedinog naselja, što dodatno utječe na smanjenje broja biciklista iz okolnih naselja. Izgradnja te infrastrukture bitna je zbog velikog broja potencijalnih korisnika biciklističkog prometa u svim naseljima Grada Koprivnice.

Jedna od važnijih prepreka razvoju biciklističkog prometa proizlazi i iz činjenice smanjene sigurnosti biciklista usred neadekvatne prometne infrastrukture što se očituje kroz blagi trend porasta broja nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti na području Grada Koprivnice. Naime, veliki broj raskrižja kao i pješačko-biciklističkih prijelaza nije adekvatno označen signalizacijom kako bi se vozače motornih vozila upozorilo na prisutnost biciklista te kako bi se osiguralo sigurno vođenje biciklista kroz raskrižje. Preduvjet povezanosti biciklističke mreže nije do kraja osiguran zbog čega su biciklisti često prisiljeni kršiti propise te nastaviti vožnju kolnikom ili nogostupom prilikom čega

ugrožavaju sebe ili pješake. Uzrok ovakvog stanja većim je dijelom rezultat lošeg vođenja politike vertikalnog usklađivanja upravljanja državnom prometnom infrastrukturom s jedinicama lokalne i regionalne samouprave.

Uz navedene nedostatke procesa planiranja, kao posljedica nepostojanja pravilnika za projektiranje biciklističke infrastrukture na nacionalnoj razini, postojeće pješačko-biciklističke staze nisu izvedene u skladu s osnovnim potrebama održivih oblika prometovanja, što u konačnici uzrokuje smanjenje sigurnosti odvijanja pješačko-biciklističkog prometa.

Dodatni razlog ugrožavanja sigurnosti kao i manjeg broja biciklista proizlazi i iz činjenice nedovoljne kulture vožnje i tolerancije vozača motornih vozila i biciklista što je većim djelom posljedica loše infrastrukture biciklističkog prometa kao i nedovoljnog znanja vozača i biciklista o pravilima vožnje.

Neomogućavanje sigurnog i nesmetanog kretanja biciklista kroz izvedbu adekvatne biciklističke infrastrukture (pr. primarna biciklistička mreža s odvojenom biciklističkom infrastrukturom) između glavnih interesnih točaka Grada Koprivnice znatno utječe na smanjenje broja biciklista mlađe dobne strukture kao što su učenici osnovnih škola.

## Prijedlozi mjera

S ciljem povećanja udjela pješačko-biciklističkog prometa u ukupnoj razdiobi putovanja, u sklopu ovog Plana predložene su mjere koje će za cilj imati daljnju popularizaciju pješačkog i biciklističkog prometa.

## Mreža pješačko-biciklističke infrastrukture u Gradu

Kako bi pješačko-biciklistički promet bio atraktivan korisnicima prije svega je potrebno osigurati adekvatnu prometnu infrastrukturu koja će omogućiti sigurnost pješaka i biciklista, a samim time i kvalitetnu uslugu.

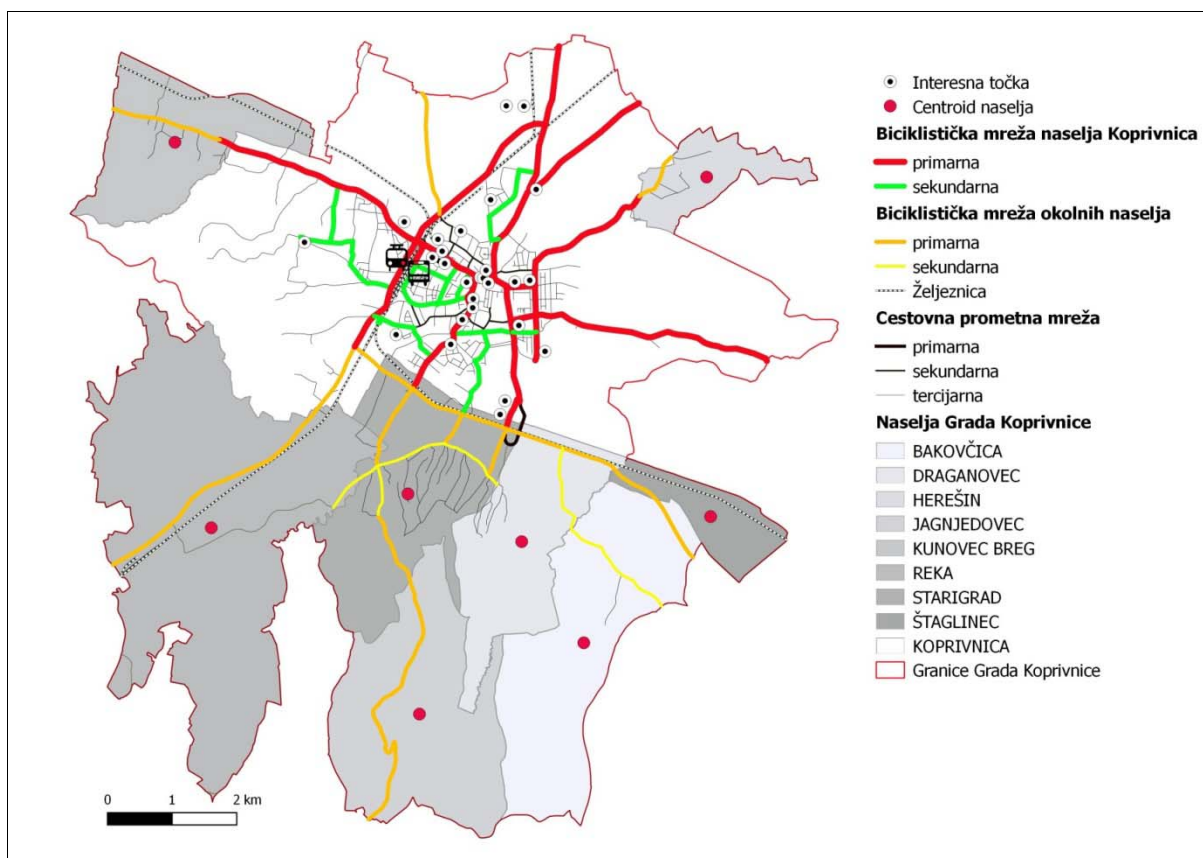
S obzirom da bicikl omogućava brz i izravan put od izvora do odredišta, biciklističku infrastrukturu je potrebno graditi u skladu s tom činjenicom. Naime, prilikom izgradnje novih biciklističkih staza, kao i uređenja postojećih, potrebno je paziti da predviđena trasa staze ne produžuje vrijeme putovanja, tj. da predstavlja najkraću udaljenost od izvora do cilja. U suprotnom, takva biciklistička infrastruktura ne služi svojoj primarnoj svrsi, a to je jednostavno, sigurno i brzo putovanje od izvorišta do odredišta. Ukoliko to iz sigurnosnih te prometno - prostornih

razloga nije izvedivo, može se predvidjeti promjena optimalne trase, ali uz što manja odstupanja od optimalne.

U skladu s prethodno navedenim, kao prva mjera unaprjeđenja pješačko-biciklističkog prometa na području Grada Koprivnice predlaže se uspostavljanje i uređivanje primarne pješačko-biciklističke mreže odnosno glavnih pješačko-biciklističkih pravaca, koji bi svojim prometno-tehničkim karakteristikama zadovoljavali najvišu razinu sigurnosti pješačko-biciklističkog prometa. Osnovna funkcija primarne pješačko-biciklističke mreže bila bi izravno povezivanje svih glavnih interesnih točaka grada te bi ujedno predstavljala i glavne pristupne pravce za spajanje okolnih naselja i gradskog središta. Kao druga mjera predviđa se uređenje sekundarnih pješačko-biciklističkih pravaca, čija je glavna funkcija opskrbljivanje primarne pješačko-biciklističke mreže.

Glavni pješačko-biciklistički pravci koji će činiti primarnu pješačko-biciklističku mrežu (Sl. 4) na području Koprivnice predviđeni su kroz četiri dionice u skladu sa sljedećim rasporedom:

1. dionica koja povezuje zapadni dio grada (*Vinica, Podolice i dr.*) – uže središte grada – istočni dio grada (*Lenišće i dr.*) – *Herešin - Miklinovec*, s pristupnim krakom prema željezničkom i autobusnom kolodvoru,
2. dionica će se protezati od *južne obilaznice* (D2) duž Bjelovarske ceste – uže središte grada – kampus – industrijska zona (Belupo, Carlsberg, Danica),
3. dionica će se pružati od *južne obilaznice* duž Starogradske ulice i Ulice Antuna Nemčića do središta grada, dok će se
4. dionica pružati duž državne ceste D2 (Križevačka, Zagrebačka) – preko D20 – do industrijske zone (Belupo, Carlsberg, Danica).



Slika 4. Planirana primarna i sekundarna mreža biciklističke infrastrukture Grada Koprivnice  
Izvor: Fakultet prometnih znanosti, Zavod za prometno planiranje, 2015.

Uz primarnu mrežu pješačko-biciklističke infrastrukture na području Koprivnice, predviđa se i dovršenje izgradnje biciklističke infrastrukture za potrebe spajanja svih naselja Grada Koprivnice sa središnjim naseljem. Spajanje okolnih naselja s gradskim središtem predviđeno je preko primarne mreže za čije se potrebe predviđa izgradnja biciklističke staze duž južne obilaznice, denivelacija dva pješačko-biciklističkih prijelaza na južnoj obilaznici (spoj Goričke ulice s Ulicom Širovice te Radničke ceste na sjevernoj i južnoj strani obilaznice) te izgradnja pješačko-biciklističke infrastrukture na području okolnih naselja.

U sklopu izgradnje sekundarne pješačko-biciklističke infrastrukture u prvoj fazi predviđa se njena izgradnja na svim sabirnim prometnicama Grada Koprivnice, s tendencijom proširenja na svu postojeću cestovnu infrastrukturu koja to svojim prometno-prostornim elementima omogućava.

Budući da pješaci i biciklisti spadaju u ranjivije skupine sudionika u prometu, za potrebe popularizacije pješačko-biciklističkog prometa okolnih naselja vrlo je važno razvijati preduvjet sigurnosti. U skladu s tim, u sklopu Plana se osim izgradnje pješačko-biciklističke infrastrukture na području okolnih naselja također predviđa i izvođenje javne rasvjete gdje god ona ne postoji. Za potrebe sustavnog izvođenja javne rasvjete također je potrebno izraditi Akcijski plan javne rasvjete čija je izvedba planirana *Strategijom razvoja Grada 2015-2020*. Usklađivanje mjera unutar ovih dokumenata temeljni je preduvjet povećanja kvalitete procesa planiranja

Izgradnja kao i rekonstrukcija pješačko-biciklističkih staza, predviđena ovom mjerom Plana, mora biti izvedena u skladu s Pravilnikom o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističkih staza i traka koji je u postupku donošenja od strane Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Ukoliko do početka izvođenja ove mjere Pravilnik ne stupi na snagu, potrebno je koristiti smjernice za projektiranje biciklističkih staza i traka od razvijenih zapadnoeuropskih zemalja koje imaju dugogodišnje iskustvo u razvoju biciklističkog prometa. Uslijed nedostatka adekvatnog prostora za razvoj svih vidova prometa u središtu grada, jedan od ciljeva je prioritiziranje održivih načina prometovanja u čemu će se planiranje biciklističke infrastrukture ubuduće oslanjati na nacionalni Pravilnik.

Osim rekonstrukcije, vrlo je važno da se biciklistička mreža gradi planski u skladu s prometnom potražnjom Grada Koprivnice te da se konstantno provodi promocija biciklističkog prometa daljnjim sudjelovanjem u nacionalnim i europskim projektima. Primjer dosadašnje dobre prakse bila je izrada *Priručnika o planiranju*

*biciklističkog prometa u urbanim sredinama* u sklopu projekta *Mobile2020 – Porast biciklizma u malim i srednje velikim gradovima Srednje i Istočne Europe do 2020. godine* u kojemu je sudjelovao i Grad Koprivnica. Navedeni *Priručnik*, kao i *Vodiči za strategiju razvoja biciklističkog prometa* iz projekta *Presto* primjer su dobre planerske prakse i kvalitetan primjer prijenosa znanja prilikom popularizacije biciklističkog prometa kao i planiranja biciklističke mreže.

Za potrebe provođenja mjere razvoja glavnih pješačko-biciklističkih pravaca potrebna je izrada prometnog elaborata, temeljem kojeg će se predložiti prometna rješenja pješačko-biciklističkog prometa u skladu s ovim Planom. Potpuna izgradnja, odnosno rekonstrukcija postojećih dijelova glavnih biciklističkih pravaca, predviđena je do 2022. godine.

### **Unaprjeđenje povezanosti elemenata gradske biciklističke mreže i povećanje stupnja izravnosti biciklističke infrastrukture**

Smanjenju sigurnosti biciklističkog prometa u postojećem stanju grada Koprivnice znatno doprinosi neadekvatna horizontalna i vertikalna signalizacija biciklističke infrastrukture u zonama raskrižja kao i nekontinuiranost biciklističkih staza, što bicikliste često navodi na kršenje propisa.

S ciljem povećanja sigurnosti pješačko-biciklističkog prometa predlaže se izvođenje horizontalne i vertikalne signalizacije za potrebe pješaka i biciklista na svim raskrižjima i pješačkim prijelazima na kojima za to ima potrebe. Za provođenje ove mjere potrebno je temeljem prometnog elaborata napraviti detaljnu analizu postojećeg stanja pješačko-biciklističkih staza te u skladu s dobivenom analizom kreirati novu horizontalnu i vertikalnu signalizaciju za potrebe pješačko-biciklističkog prometa. Signalizacija mora biti izvedena u skladu s Pravilnikom o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističkih staza i traka koji je u postupku donošenja od strane Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Ukoliko do početka izvođenja ove mjere Pravilnik ne stupi na snagu potrebno je koristiti smjernice za projektiranje biciklističkih staza i traka od razvijenih zapadno europskih zemalja koje imaju dugogodišnje iskustvo u razvoju biciklističkog prometa.

Revizija sve postojeće pješačko-biciklističke signalizacije u skladu s novim Pravilnikom predviđa se nakon njegova donošenja. Završetak revizije se planira u periodu od dvije godine od stupanja na snagu novog Pravilnika o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističkih staza i traka.

Osim rješenja prometne signalizacije,



prometnim elaboratom će se osigurati kontinuiranost biciklističkih staza na način da se spriječe nelogični početci i završetci biciklističkih staza odnosno da se biciklističke staze povežu u sustavnu i neprekinutu cjelinu.

### Unaprjeđenje sustava javnih bicikala

U okviru projekta Bicycle Oasis uveden je sustav javnih bicikala s ukupno 60 bicikala na sedam lokacija u gradu. S ciljem popularizacije bicikla kao oblika javnog gradskog prijevoza, u sklopu Plana predviđa se proširenje postojećeg sustava u sklopu uvođenja *Park&Ride* sustava prilikom implementacije parkirališta na obodu grada (vidi *Mjera 5. Optimizacija automobilskog prometa*). Proširenje će se izvršiti na temelju podataka o korištenju, zauzetosti pojedinih biciklističkih terminala i prometnoj potražnji.

Također se predviđa uvođenje jedinstvene prijevozne karte, tj. karta za parking bi ujedno bila i karta za sustav javnih bicikala. Jedinstvena prijevozna karta bi također vrijedila i za javni gradski prijevoz putnika na području Grada Koprivnice, kako bi stanovnici okolnih naselja mogli doći u Koprivnicu te s jedinstvenim kartom preuzeti javni bicikli za nastavak svog putovanja (vidi *Mjera 3. Javni prijevoz i intermodalnost*).

Kao stručna podloga za provođenje mjere uvođenja jedinstvene prijevozne karte, predviđena je izrada studije u okviru projekta CIVITAS DYN@MO. Predviđeno uvođenje *Park&Ride* sustava nije realno u implementacijskom razdoblju Plana do kraja 2022. te će se njegovo planiranje izvoditi u sljedećem planskom razdoblju Plana, nakon 2022.

### Implementacija popratnih biciklističkih sadržaja

Primjer dobre prakse implementacije biciklističkih sadržaja predstavlja osnivanje Biciklističkog centra Koprivnice (projekt *Cycle in the Network*), odnosno informativnog centra Grada Koprivnice u kojem svi građani i turisti mogu dobiti informacije o biciklističkim rutama i sadržaju u okolici i šire te posuditi bicikle za izlete na te rute.

Kako bi se povećala razina usluge u biciklističkom prometu potrebno je osigurati dodatne biciklističke sadržaje. S tim ciljem predviđa se implementacija parkirališta za bicikle na sve lokacije koje predstavljaju glavne interesne točke na području Grada Koprivnice. Prilikom implementacije parkirališta potrebno je voditi brigu da se parkirališta, ukoliko je to

moguće, nalaze u područjima koja su pod videonadzorom ili u neposrednoj blizini već čuvanih objekata kako bi se spriječila krađa bicikala te da koriste dizajn koji omogućava zaključavanje bicikla za okvir (sheffield tip i sl.)

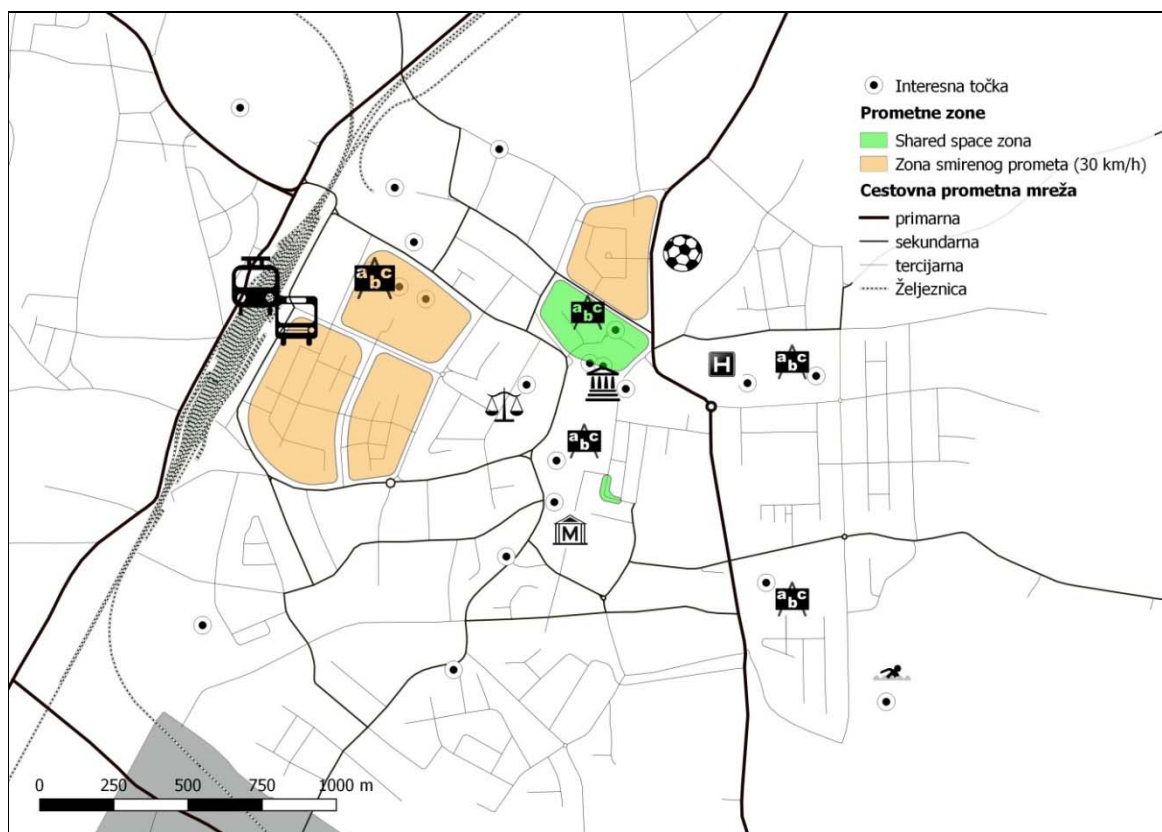
Grad će promovirati potrebu implementacije određenog broja parkirališta s osnovnom opremom za popravak bicikla. Za uvođenje takve usluge mogu se iskoristiti postojeći terminali sustava javnih bicikala koji su opremljeni videonadzorom i/ili interesne točke koje predstavljaju velike generatore biciklističkog prometa (poduzeća, škole, vrtići). Implementacija te osiguravanje korištenja osnovne opreme za popravak bicikla također je potrebno svrstati u Prometne planove škola i poduzeća čija se izvedba planira.

Implementacija parkirališta kao i njihovo opremanje predviđeni su postupno u skladu s razvojem i potrebama biciklističkog prometa tijekom planskog razdoblja do 2022. godine.

U skladu s razvojem biciklističkog prometa, potrebno je pratiti i trend razvoja električnih bicikala (pr. otvorenje terminala pedelec bicikala u kampusu). U slučaju povećanja broja privatnih električnih bicikala predviđa se omogućavanje njihovog punjenja na postojećim terminalima javnih bicikala i brzim punionicama električnih automobila.

### Uvođenje prostora zajedničke namjene u središtu grada

Za uređenje prostora gradskog središta gdje nije moguće u potpunosti ukinuti prometovanje motornih vozila, a gdje dominira pješački i biciklistički promet, planira se uvođenje prostora zajedničkih namjena (engl. *Shared space zone*). *Shared space* zona predstavlja prostor u kojem će se istim površinama kretati pješaci i biciklisti kao i motorna vozila, ali pod uvjetom da su motorna vozila u podređenom položaju u odnosu na pješake i bicikliste, odnosno da je uvedena zona smirenog prometa. Na ovaj način destimulirat će se korištenje motornih vozila u takvim zonama.



Slika 5. Plan uvođenja zona 30 km/h, zona smirenog prometa, te sharedspace zona  
Izvor: Fakultet prometnih znanosti, Zavod za prometno planiranje, 2015.

U skladu s postojećim stanjem, bez ikakvih preduvjeta moguća je uspostava *Shared space* zona u Svilarskoj ulici, Ulici Ivana Generalića, u dijelu Franjevačke ulice do raskrižja s Vijećničkom ulicom te na području Ulice Đure Estera od Školske do Franjevačke ulice. Nakon zatvaranja prometa u samom gradskom središtu, za potrebe organiziranja prometa u Svilarskoj ulici i Ulici Ivana Generalića predlaže se izgradnja novog spoja ove zone preko Ulice Ivana Generalića s Dugom ulicom.

Prometovanje u *Shared space* zoni potrebno je definirati u sklopu *Odluke o uređenju prometa na području Grada Koprivnice prije implementacije prve zone*, a u skladu s definicijom zone smirenog prometa u *Zakonu o sigurnosti prometa na cestama*.

Akcijski plan uređenja novih *Shared space* zona potrebno je odrediti u skladu s rezultatima i zaključcima nove prometne studije Grada Koprivnice.

#### Plan uređenja trgova kao interesnih područja (mjesto boravka, mjesto druženja)

Trgovi grada Koprivnice oduvijek su predstavljali mjesta okupljanja, druženja, razmjene mišljenja, trgovanja kao i izvođenja raznih manifestacija. S ciljem oživljavanja trgova te povećanja broja korisnika održivih oblika prometovanja predviđeno je prostorno-prometno uređenje Zrinskog trga, Trga bana Josipa Jelačića (od raskrižja sa Svilarском do Zrinskog trga) te budućeg *Muzejskog trga* (područje Ulice Đure Estera od Školske do Franjevačke ulice) kao interesnih područja. Oživljavanje trgova predviđa se kroz uvođenje sadržaja za popularizaciju pješačko-biciklističkog prometa u vidu odmorišta, internet zona (*hotspot* točke), info zona i sl. kao i poticanja organizacije kulturno-umjetničkih i drugih događanja kroz davanje raznih subvencija te promociju od strane Grada. Provođenje mjera za potrebe uređenja trgova se predviđa postupno, uz uvođenje pojedinih sadržaja i/ili događaja svake godine do kraja planskog razdoblja Plana.

Promet na Zrinskom trgu i Trgu bana Josipa Jelačića je definiran pješačkom zonom zbog čega je u *Odluci o uređenju prometa na području*



Grada Koprivnice potrebno regulirati način odvijanja biciklističkog prometa u pješačkim zonama ili u *Odluku* uvrstiti zone mješovite namjene koje će biti namijenjene isključivo za potrebe pješaka i biciklista. Iz sigurnosnih razloga, uslijed velikog intenziteta prometa pješaka na području trgova, vrlo je važno definirati pravila za odvijanje biciklističkog prometa kao i označiti biciklističku infrastrukturu ukoliko je to moguće.

Prometovanje na budućem *Muzejskom trgu* (područje Ulice Đure Esterca od Školske do Franjevačke ulice) je ovim Planom predviđeno u sklopu *Shared space* zone (vidi *Mjera 2. Uvođenje prostora zajedničke namjene u središtu grada*).

### **Edukacija o prometnim pravilima i sigurnom sudjelovanju u prometu**

Za povećanje sigurnosti biciklističkog i pješačkog prometa na području Grada Koprivnice također je potrebno provođenje stalnih edukacija, kako onih mlađe dobi tako i onih starijih, pogotovo kad se radi o biciklističkom prometu. U sklopu ovog Plana predviđa se uređivanje postojećeg poligona za edukaciju svih učenika osnovnih škola Grada Koprivnice kao i djece iz vrtića o pravilima sudjelovanja u prometu. Uređenje poligona te početak edukacije predviđen je do 2017. godine. Edukacija mlađe djece o sigurnom uključivanju u promet biciklom nije obvezatna na nacionalnoj razini, no brojni dionici potiču uvođenje takve edukacije u cilju smanjenja broja prometnih nesreća koje uključuju bicikliste te poticanja djece na korištenje bicikla za svakodnevna putovanja. Auto-klub Koprivnica provodi programe Hrvatskog auto kluba «Vidi i klikni» za polaznike dječjih vrtića «Sigurno i vješto u prometu» za učenike prvih te «Sigurno u prometu» za učenike petih razreda osnovne škole.

Osim uređivanja poligona u suradnji sa školama i vrtićima također se predviđa izrada prometnih planova (engl. *mobility management*) škola i vrtića kao i izrada prometnih planova Gradske uprave te gradskih poduzeća i ustanova do 2018. godine. Prometni planovi osnovnih škola izrađeni u sklopu projekta Active Access će se evaluirati i obnoviti s novim ciljevima. Prilikom izrade planova upravljanja mobilnošću škola i vrtića, poseban naglasak je potrebno staviti na sigurnost odvijanja prometa na području škola i vrtića te razvoj održivih oblika prometovanja.

Isto tako u suradnji s građanima predviđena je stalna edukacija kroz kampanje i organizirane akcije iz područja prometa koje će osim povećanja sigurnosti imati i cilj popularizacije

pješačkog i biciklističkog prometa na području Grada Koprivnice. Provođenje edukacije građana predviđa se svake godine od donošenja Plana u sklopu raznih organiziranih akcija (pr. Europski tjedan kretanja, Koprivnički klimatski tjedan).

### MJERE POBOLJŠANJA PJEŠAČKOG I BICIKLISTIČKOG PROMETA

| Mjere   | Cilj  | Indikator  | Nadležnost/suradnici  | Težina | Indikativni trošak | Rok   |
|---|---|--|---|--------|--------------------|-------|
| <b>Primarna biciklistička mreža</b>   | Cilj ove mjere je uređenje i izgradnja glavnih biciklističkih pravaca na području Grada Koprivnice.                 | Broj izgrađenih km biciklističkih staza na području Grada Koprivnice.  | Grad Koprivnica, Kc-kž županije, RH   | 4      | 2.500.000,00       | 2022. |
| <b>Povezivanje središnjeg naselja Grada Koprivnice s okolnim naseljima</b>      | Cilj ove mjere je povezati naselje Koprivnica sa okolnim naseljima, prvenstveno Draganovac, Stari grad i Štaglinec. | Km izgrađenih pješačko biciklističkih pothodnika i staza.<br>Izgradnja pješačko-biciklističkog pothodnika - Goričke ulica - Ulica Širovice.<br>Izgradnja pješačko-biciklističkog pothodnika – Radnička cesta | Grad Koprivnica, RH   | 3      | 2.500.000,00       | 2020. |
| <b>Povećanje izravnosti i povezanosti mreže pješačko-biciklističkih pravaca</b> | Cilj ove mjere je povezati postojeću pješačko-biciklističku mrežu na području Grada Koprivnice.                     | Km izgrađenih pješačko biciklističkih pothodnika i staza.  | Grad Koprivnica, HŽ, Hrvatske ceste   | 3      | 700.000,00         | 2022. |
| <b>Proširenje sustava javnih bicikala.</b>                                      | Cilj ove mjere je proširiti sustav javnih bicikala „Bicko“.   | Broj novih stanica sustava javnih bicikala na lokacijama najveće utvrđene potražnje  | Grad Koprivnica, HŽ, Hrvatske ceste   | 5      | 700.000,00         | 2020. |
| <b>Intermodalnost javnog prijevoza</b>  | Cilj ove mjere je provesti niz aktivnosti u svrhu jačanja intermodalnosti sustava javnog prijevoza.                 | Uvođenje jedinstvene prijevozne karte u sklopu sustava javnih bicikala   | Grad Koprivnica, Kc-kž županija, Hr ceste   | 3      | 550.000,00         | 2022. |
| <b>Izgradnja popratnih biciklističkih sadržaja</b>                              | Cilj ove mjere je poboljšati popratnu biciklističku infrastrukturu.   | Izgradnja parkirališta za bicikle na glavnim interesnim točkama Grada Koprivnice   | Grad Koprivnica   | 3      | 20.000,00          | 2022. |
| <b>Uređenje prostora zajedničke namjene</b>                                     | Cilj ove mjere je uvesti „shared-space“ zone.   | Broj sharedspace zona na području grada  | Grad Koprivnica, županije u sklopu regionalnog Master Plana integriranog javnog prijevoza | 4      | 20.000,00          | 2017. |
| <b>Uređenje trgova kao interesnih područja</b>                                  | Cilj ove mjere je urediti gradske   | Broj uređenih trgova   | Grad Koprivnica, poduzeća   | 2      | 10.000,00          | 2020. |

|   | trgove radi povećanja broja korisnika istih.  |  | na području Grada                       |   |                  |
|---|---|--|---|---|------------------|
| <b>Provođenje edukacija građana (kampanje, organizirane akcije, predavanja, radne skupine i sl.)</b>  | Cilj ove mjere je provesti edukaciju građana o temama održive urbane mobilnosti.  | Broj provedenih kampanja, radionica, predavanja<br>Aktivnost radne skupine za promet | Grad Koprivnica                         | 3 | 20.000,00        |
| <b>Edukacija svih učenika osnovnih škola Grada Koprivnice o pravilima sudjelovanja u prometu s težištem na biciklističkom i pješačkom prometu</b> | Cilj ove mjere je provesti niz edukativnih aktivnosti za učenike osnovnih škola radi povećanja sigurnosti istih u promet. | Uređenje poligona  | Grad Koprivnica                         | 2 | 1.000.000,00     |
|   |   |  | Grad Koprivnici, partneri na projektima | 2 | R                |
|   |   |  | Grad Koprivnica, RH, HAK                | 2 | 3.000,00         |
|   |   |  |   |   | Sve godine 2018. |

Napomena: Troškovi u svim tablicama akcijskog plana iskazani su u eurima bez PDV-a.

R- Troškovi radnih sati navedeni za 'soft' mjere

### 3. JAVNI PRIJEVOZ I INTERMODALNOST

Sve veća potreba šireg područja Grada Koprivnice za radom, školovanjem i životom u središnjem naselju Koprivnica zahtjeva i povećanje stupnja mobilnosti te omogućavanje dostupnosti prometne usluge svima na ravnopravan način. Pružanje jeftinog, učinkovitog i kvalitetnog prijevoza za potrebe obavljanja svakodnevnih aktivnosti većeg broja korisnika omogućava upravo sustav javnog gradskog prijevoza. Uvođenjem sustava javnog gradskog prijevoza omogućava se adekvatan alternativni način putovanja osobnim vozilima za šire područje Grada Koprivnice, tj. za svakodnevne potrebe stanovnika okolnih naselja i općina koje gravitiraju Koprivnici. Osim što je jeftiniji i energetski učinkovitiji, što se očituje kroz znatno manju potrošnju goriva po prevezenom putniku, javni gradski prijevoz predstavlja održiv oblik prometovanja te pozitivno utječe na povećanje kvalitete života građana. Povećanje kvalitete života građana očituje se u smanjenju emisija stakleničkih plinova i buke, omogućavanju ravnopravnosti u pružanju prometnih usluga te dostupnosti javnih usluga i interesnih područja svim građanima koji ne posjeduju osobno vozilo ili se njime ne služe. Razvoj javnog gradskog prijevoza utječe na smanjenje individualnog motoriziranog prometa, što omogućava prenamjenu djela prostora cestovne infrastrukture za potrebe održivih oblika prometovanja.

#### Ciljevi

1. Uspostavljanje sustava javnog prijevoza u Gradu Koprivnici i integracija s regionalnim javnim prijevozom u kontekstu razvoja *Integriranog javnog prijevoza putnika Varaždinske, Međimurske i Koprivničko - križevačke županije*
2. Postizanje 10% putovanja javnim prijevozom na pravcima najveće prometne potražnje do 2022. godine
3. Uspostavljanje sustava integriranih karata 2016. godina (prva faza)

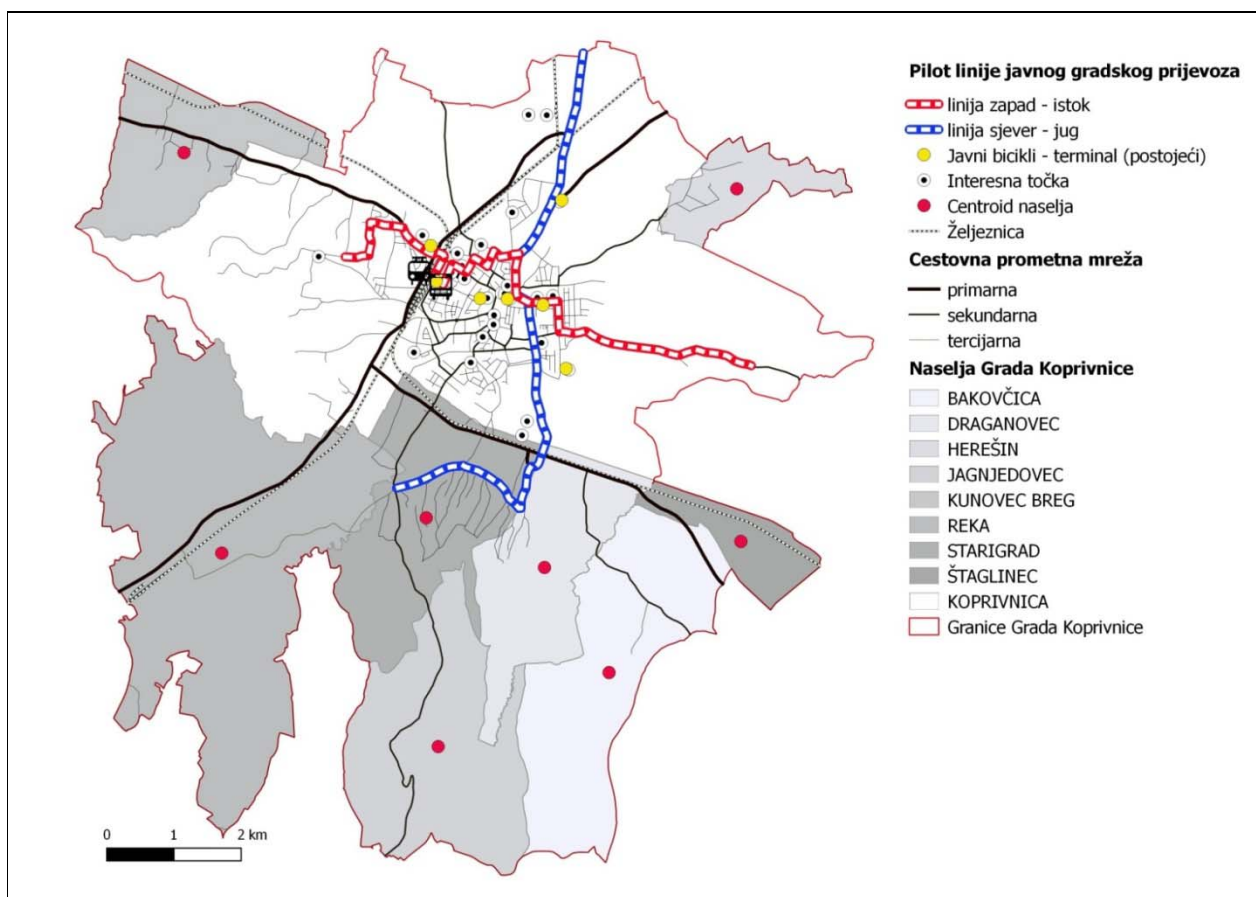
#### Postojeće stanje

Jedan od glavnih nedostataka postojećeg prometnog sustava na području Grada Koprivnice je nepostojanje javnog prijevoza putnika. Takav bi prijevoz osigurao kvalitetnu prometnu povezanost okolnih naselja Grada Koprivnice s gradskim središtem (putovanja dulja od 5 km), a samim time i povezanost glavnih interesnih točaka i generatora prometa s njihovim korisnicima (škole, vrtići, poduzeća, javne ustanove i sl.).

U postojećem stanju na području

administrativnih granica Grada Koprivnice nema lokalnog linijskog prijevoza autobusima te se usluga javnog linijskog prijevoza pruža samo županijskim i međuzupanijskim linijskim prijevozom (npr. prijevoz školske djece). Samim time ne postoje ni vozni redovi za lokalni linijski prijevoz dostupni građanima.

U nadležnosti Grada je linija posebnog prijevoza učenika osnovnih škola. Grad Koprivnica ne raspolaže vlastitim vozilima za obavljanje javnog prijevoza te je u postupku nabavka dva mini autobusa na električni pogon kapaciteta do 13 sjedećih mjesta za potrebe provođenja pilot projekta uvođenja javnog gradskog prijevoza u sklopu europskog projekta CIVITAS DYN@MO. Za potrebe provođenja pilot projekta javnog gradskog prijevoza električnim autobusima izrađen je *Plan uspostave javnog prijevoza u Gradu Koprivnici* (prilog ovom dokumentu) temeljem kojeg su predložene dvije linije. Prema zaključcima navedenog Plana, provest će se pilot linija sjever-jug. Liniju zapad-istok je moguće pokrenuti u drugoj fazi razvoja sustava javnog prijevoza Grada Koprivnice, odnosno po nabavi prijevoznih sredstava većeg prijevoznog kapaciteta.



Slika 5. Prijedlog pilot linija javnog gradskog prijevoza

Izvor: Fakultet prometnih znanosti, Zavod za prometno planiranje, 2015.

Važno je za naglasiti da se anketiranjem stanovnika Koprivnice (anketni uzorak od 1,5 % stanovnika Grada Koprivnice) u svrhu utvrđivanja početnog stanja i početka evaluacije u projektu CIVITAS DYN@MO 68% anketiranog stanovništva izjasnilo kako je Koprivnici potreban javni gradski prijevoz. Također, temeljem obrađenih statističkih podataka iz anketnog upitnika prilikom izrade *Plana uspostave javnog prijevoza u Gradu Koprivnici* ustanovljeno je da od ukupnog broja učenika i zaposlenih njih 32,44% koristi postojeći posebni linijski prijevoz, dok 67,64% ispitanika putuje vlastitim sredstvima (osobni automobil, bicikl). U sklopu projekta Quest također je provedena anketa koja je za cilj imala obuhvatiti ne samo građane već i Gradsko vijeće, gradsku upravu, korisnike većih prometnih odredišta (učenici srednje i osnovne škole), ponuditelje javnih usluga, prijevoznike (ponuditelji usluge javnog prijevoza), veća poduzeća te predstavnike krajnjih korisnika (nevladine organizacije – NVO i građani) s ciljem utvrđivanja stanja prometa i mobilnosti. Temeljem rezultata ankete najslabije ocijenjeno tematsko područje je

bio upravo javni prijevoz putnika (stupanj kvalitete od 1 do 2), što također ukazuje na potrebu razvoja javnog gradskog prijevoza putnika.

Osim javnog prijevoza autobusima, Koprivnica svojim geoprometnim položajem predstavlja važno željezničko čvorište značajnih pravaca u Republici Hrvatskoj te ima značajnu funkciju u regionalnom i nacionalnom željezničkom prometnom sustavu.

Međutim, usprkos prednostima, modalni udio željezničkog prometa u ukupnom prometu nije na zadovoljavajućoj razini. Razlozi takvom stanju su zastarjelost infrastrukture i željezničkih vozila, male brzine putovanja, neusklađen vozni red s potrebama građana te nepouzdanost sustava željezničkog prijevoza, tj. česta kašnjenja. Rezultat je nezadovoljstvo korisnika željezničkog prijevoza te njihov prijelaz na druge oblike prometovanja, što najčešće rezultira povećanjem uporabe osobnih automobila.

U teretnom prijevozu glavni korisnici prijevoznih usluga željezničkog kolodvora Koprivnica su poduzeća Podravka d.d. i Bilokalnik d.o.o., za koje se preveze oko 50 tisuća tona robe



godišnje.

S ciljem unaprjeđenja te popularizacije javnog gradskog prijevoza na području Koprivničko-križevačke, Varaždinske i Međimurske županije, u svibnju ove godine potpisan je ugovor za izradu *Master plana integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području Sjeverne Hrvatske*. Nakon izrade tog dokumenta planira se usklađivanje mjera iz tog dokumenta s mjerama Plana.

### Prijedlozi mjera

Za potrebe obavljanja svakodnevnih putovanja stanovnika okolnih naselja Grada Koprivnice održivim oblicima putovanja nužno je uvođenje sustava javnog prijevoza autobusom i željeznicom te njegova integracija sa sustavom javnog prijevoza na području Koprivnice.

### Uvođenje integriranog prijevoza putnika

Budući da je Koprivnica grad razvijene industrije, samom središtu grada osim stanovnika osam naselja gravitiraju i stanovnici šireg područja regije. Uzimajući u obzir da je veći broj dnevnih migracija iz naselja i općina dulji od pet kilometara, korisnici su uslijed nedostatka adekvatnog javnog prijevoza prisiljeni koristiti osobni automobil, što rezultira prometnim zagušenjima u vršnim satima, zagađenjem zraka i vode te porastom razine buke

S ciljem popularizacije javnog prijevoza predviđa se uvođenje pilot linija javnog prijevoza električnim mini autobusima u skladu s rezultatima i zaključcima *Plana uspostave javnog prijevoza u Gradu Koprivnici*, izrađenog za potrebe projekta CIVITAS DYN@MO. Temeljem izrađenog *Plana uspostave javnog prijevoza u Gradu Koprivnici* predviđene su dvije linije autobusnog prijevoza, čije se glavne osi pružaju sjever – jug te zapad – istok. Linija sjever – jug pruža se od industrijske zone Danica na sjeveru preko Sveučilišnog kampusa prema trgovačkim centrima *Interspar* s nastavkom prema naseljima Draganovec i Starigrad. Linija zapad – istok pruža se od zapadnog dijela grada do naselja Miklinovec na istoku (Sl. 5).

U prvoj fazi pilot projekta predviđa se prometovanje dva električna mini autobusa s po 13 sjedećih mjesta na liniji sjever – jug u određenom probnom periodu. Tijekom prometovanja linije sjever – jug provodit će se detaljna analiza prometne potražnje autobusnog putničkog prijevoza u skladu s kojom će se odrediti prometovanje druge linije, zapad – istok, kao i daljnji način cjelokupne organizacije javnog

prijevoza putnika autobusima na području Grada Koprivnice.

Također je vrlo važno da stajališta javnog prijevoza autobusima budu usklađena s terminalima sustava javnih bicikala, tj. da vremenska udaljenost ne bude veća od 5 minuta pješaćenja (prostorno, ne više od 400 metara) kao što je navedeno u *Planu uspostave javnog prijevoza u Gradu Koprivnici*. Na ovaj način omogućit će se integracija pilot projekta javnog prijevoza putnika autobusima i sustava javnih bicikala.

Tijekom provođenja pilot projekta javnog prijevoza autobusima potrebno je provoditi plan monitoringa s ciljem stvaranja baze podataka o broju prevezenih putnika, interesnim zonama, potrebama i željama korisnika kao i mogućoj optimizaciji voznog reda. Nakon godinu dana implementacije pilot projekta u skladu s prikupljenim podacima potrebno je izraditi *Prometnu studiju opravdanosti uvođenja javnog gradskog prijevoza na području Grada Koprivnice*. Ukoliko se do kraja pilot projekta krene s izradom prometne studije Grada Koprivnice, opravdanost uvođenja javnog gradskog prijevoza autobusima na području Grada Koprivnice se može obraditi u sklopu prometne studije temeljem podatka prikupljenih provođenjem pilot projekta.

Za razvoj željezničkog prometa prije svega je potrebna rekonstrukcija postojeće i izgradnja nove prometne infrastrukture, što je u nadležnosti države. Također se podržavaju postojeći planovi i projektna dokumentacija koja predviđa izgradnju drugog željezničkog kolosijeka do Zagreba, čiji se završetak planira 2018. godine. U tijeku su radovi rekonstrukcije pruge Koprivnica – Botovo – državna granica, čime će se brzina povećati na 140 km/h na gotovo cijeloj dionici pruge.

Razvojem željezničke infrastrukture predviđa se prebacivanje prijevoza tereta s ceste na željeznicu gdje god to infrastruktura omogućava, kao i razvoj intermodalnog prijevoza tereta. Na ovaj način predviđa se smanjenje udjela teretnog cestovnog prometa na državnoj cesti D2 za 20% do kraja planskog razdoblja Plana, 2022. godine. U sklopu razvoja intermodalnog prijevoza tereta također je preporučljivo provesti istraživanje o potrebi i optimalnoj lokaciji izgradnje intermodalnog terminala za prijevoz tereta.

Vrlo je važno da se prilikom izrade *Prometne studije opravdanosti uvođenja javnog gradskog prijevoza na području Grada Koprivnice*, kao i optimizacije intermodalnog prijevoza tereta također obuhvate rezultati i zaključci Master plana integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području Sjeverne Hrvatske čiji se završetak izrade planira do kraja 2016.



godine. U skladu s dobivenim zaključcima potrebno je napraviti reviziju Plana.

### Uvođenje sustava integriranih karata

Uspostavom integriranog prijevoza putnika potrebno je uvesti sustav integriranih karata, kako bi se korisniku u sklopu jedne kupljene integrirane karte omogućilo zajedničko korištenje različitih oblika javnog gradskog prijevoza te zadovoljila potreba parkiranja (*Park&Ride* sustav). Osim olakšanja korištenja sustava javnog prijevoza, na ovaj način se korisnike potiče na uporabu javnog gradskog prijevoza za obavljanje svakodnevnih aktivnosti kroz niže cijene za korištenje više usluga.

Implementacija sustava integriranih karata ovisi o razvoju sustava javnog gradskog prijevoza, a u postojećem stanju uz sustav javnih bicikala ne postoji drugi oblik javnog gradskog prijevoza. Stoga se kao prvi korak predlaže uvođenje integrirane karte za potrebe korisnika koji nisu stanovnici Grada Koprivnice, a u grad dolaze nekim od postojećih oblika javnog prijevoza: željeznicom ili međugradskom autobusnom linijom. Na ovaj način bi se takvim korisnicima omogućilo besplatno korištenje sustava javnih bicikala u sklopu korištenja integrirane karte.

Proširenje sustava integriranih karata potrebno je izvoditi u skladu s proširenjem sustava javnog prijevoza predviđenog ovim Planom.

Kao dugoročno rješenje predviđa se uvođenje sustava integrirane karte za potrebe autobusnog i željezničkog javnog gradskog prijevoza putnika kao i sustava javnih bicikala. U skladu s tim predviđa se povoljnije korištenje sustava javnih bicikala na području grada Koprivnice za sve one koji su dolazak u grad ostvarili korištenjem javnog gradskog prijevoza (autobus ili vlak) ili su parkirali osobni automobil na obodu grada (*Park&Ride* sustav).

Za potrebe uvođenja integrirane karte potrebno je izraditi prometnu studiju tarifne integracije svih dionika javnog prijevoza koji su prisutni na području Grada Koprivnice, u skladu s čijom će se analizom i rezultatima odrediti tarifna politika kao i tehnološki proces implementacije sustava integriranih karata javnog prijevoza. Izrada navedene studije predviđa se u sklopu provođenja projekta CIVITAS DYN@MO te je potrebno izvesti usklađivanje ove mjere s mjerama uvođenja sustava integrirane karte predviđenima ovim Planom. U sklopu izrade studije, također je potrebno uzeti u obzir rezultate i zaključke *Master plana integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na*

*području Sjeverne Hrvatske.*

### Sustav informiranja o vremenu putovanja (ICT aplikacija)

Pružanje pravovaljane informacije vrlo je važno korisniku javnog gradskog prijevoza, jer mu to stvara osjećaj sigurnosti te olakšava korištenje javnog gradskog prijevoza. Građanima, tj. korisnicima javnog gradskog prijevoza, sustavom informiranja omogućit će se dobivanje pravodobne informacije o vremenima dolazaka/odlazaka vozila javnog gradskog prijevoza, voznom redu, rasporedu stajališta, dionicama svih linija javnog prijevoza, eventualnim zastojima kao i potrebnom vremenu za prolaženje pojedine dionice javnog prijevoza. Obzirom na sve veću rasprostranjenost korištenja *pametnih telefona*, sustav informiranja putnika potrebno je razvijati u sklopu ICT aplikacija (engl. *Information and Communications Technology*) za potrebe pametnih telefona. Osim toga također se predviđa i pružanje usluge informiranja putem interneta.

Uvođenjem sustava informiranja kod građana se stvara pozitivna navika, povećava se pouzdanost u sustav te im se ukazuje na prednosti korištenja javnog gradskog prijevoza kao održivog oblika prometovanja, kako s aspekta očuvanja okoliša tako i s gospodarskog aspekta.

Uvođenje sustava informiranja za potrebe pilot projekta javnog gradskog prijevoza autobusima potrebno je uskladiti s preporukama *Plana uspostave javnog prijevoza na području Grada Koprivnice*, kao i pozitivnim svjetskim iskustvima te potrebama i željama građana Koprivnice.

### Plan upravljanja mobilnošću za potrebe zaposlenika gradske uprave i gradskih poduzeća s tendencijom proširenja na građane

Prema provedenoj anketi u sklopu projekta CIVITAS DYN@MO, osobnim automobilom na posao putuje oko 44% ispitanika. Uzimajući u obzir da većina tih građana radi na području grada Koprivnice, prometna zagušenja u vrijeme vršnih sati su posljedica upravo tih putovanja.

S ciljem smanjenja modalnog udjela osobnih vozila u udjelu svakodnevnih putovanja na posao, u prvoj fazi se predviđa provođenje mjera koje imaju za cilj poticanje zaposlenika gradske uprave i gradskih poduzeća na korištenje održivih oblika prometovanja za potrebe putovanja na posao. Na taj će se način uvidjeti sve poteškoće u primjeni te će se one moći efikasnije primijeniti

na ostala poduzeća na području Grada.

U skladu s time, temeljem Plana se predviđa poboljšanje popratnih sadržaja za potrebe biciklističkog prometa, kao što su kvalitetna rješenja za parkiranje bicikala, dodatna čuvana parkirališta za bicikle u blizini gradske uprave i gradskih poduzeća, kao i mogućnost korištenja osnovnog alata za potrebe servisa bicikla. Preporučljivo je omogućavanje besplatnog parkirališnog mjesta za vozila koja imaju dva i više korisnika s ciljem poticanja razvoja *carpooling* sustava među zaposlenicima gradske uprave i gradskih poduzeća, stavljanje pod naplatu određenog broja parkirališnih mjesta koja su dosada služila zaposlenicima gradske uprave i gradskih poduzeća, davanje prednosti stalnim korisnicima održivih oblika prometovanja prilikom uporabe električnih automobila gradske uporabe (npr. odlazak i dolazak na posao gradskim električnim vozilom u slučaju loših vremenskih uvjeta za stalne korisnike biciklističkog prometa) kao i pružanje različitih subvencija za popravak, održavanje i kupnju bicikla korisnicima koji više od 85% svojih dolazaka i odlazaka na posao tijekom godine obavljaju biciklom.

Mjere je potrebno urediti Odlukom na razini grada, a to se preporuča u periodu od jedne godine od trenutka usvajanja ovog Plana.

### **Uvođenje paratranzita – prijevoza na poziv**

U većini slučajeva, pružanje linijskog javnog gradskog prijevoza na području ruralnih naselja ili naselja koja su udaljenija od glavnih prometnih pravaca je ekonomski neodrživo. Kako bi se izbjeglo sagledavanje javnog prijevoza isključivo kroz ekonomsku korist te kako bi se doista omogućila dostupnost usluge javnog prijevoza svim građanima Grada Koprivnice, predlaže se uvođenje javnog prijevoza na poziv - paratranzit.

U postojećem stanju, javni prijevoz na poziv postoji za osobe s invaliditetom u sklopu djelovanja udruga osoba s invaliditetom Grada Koprivnice, kod čega Grad Koprivnica subvencionira prijevoz građanima s tjelesnim oštećenjem od 80 do 100%. Temeljem Plana do 2017. godine preporuča se proširenje ovakvog oblika javnog prijevoza na korisnike koji nemaju mogućnost uporabe javnog gradskog prijevoza. Na ovaj način, također će se ukloniti i društvena isključenost korisnika koji nemaju osobno vozilo te omogućiti ravnopravnost pružanja usluge javnog gradskog prijevoza.

### MJERE JAVNOG PRIJEVOZA I INTERMODALNOSTI

| Mjere  | Cilj   | Indikator  | Nadležnost/suradnici                          | Težina | Indikativni trošak       | Rok        |
|--|--|--|---|--------|--------------------------|------------|
| Uvođenje javnog prijevoza  | Cilj ove mjere je uvesti sustav javnog prijevoza u Grad Koprivnicu.                        | Uvođenje pilot projekta javnog prijevoza električnim mini autobusima | Grad Koprivnica, prijevoznici                 | 4      | 20.000,00                | 2015.      |
| Uspostava intermodalnog sustava javnog gradskog prijevoza putnika                        | Cilj ove mjere je promovirati sustav javnog prijevoza.                                     | Promocija javnog gradskog prijevoza                                  | Grad Koprivnica, prijevoznici                 | 2      | 50.000,00                |            |
|  | Cilj ove mjere je izraditi studiju intermodalnosti javnog prijevoza.                       | Studija intermodalnosti javnog prijevoza                             | Grad Koprivnica/ prijevoznici                 | 1      | 25.000,00                | 2015.      |
|  | Cilj ove mjere je izraditi dizajn studiju izvodljivosti intermodalnog putničkog terminala. | Dizajn Intermodalnog putničkog terminala                             | Vlasnik autobusnog kolodvora/ Grad Koprivnica | 1      | 25.000,00                | 2015.      |
| Intermodalni prijevoz tereta kao rezultat vertikalnog usklađivanja na nacionalnoj razini | Cilj ove mjere je ispitati potrebe i odrediti lokaciju lokacije za intermodalni terminal   | Ispitivanje potrebe i određivanje lokacije za intermodalni terminal  | RH/Grad Koprivnica                            | 2      | 5.000,00                 | 2017.      |
| Sustav integriranih prijevoznih karata   | Cilj ove mjere je izraditi studiju uspostave zajedničke naplate prijevoznih karata         | Studija uspostave zajedničke naplate prijevoznih karata              | Grad Koprivnica/ prijevoznici                 | 1      | 20.000,00                | 2015.      |
| Uvođenje sustava informiranja o vremenu putovanja  | Cilj ove mjere je uvesti ICT sustav praćenja.  | Uvedeni ICT sustav praćenja.   | Grad Koprivnica                               | 4      | 50.000,00                | 2022.      |
| Paratranzit – prijevoz na poziv  | Uvođenje sustava paratranzita - prijevoz na poziv.   | Subvencioniranje proširenja sustava                                  | Grad Koprivnica                               | 2      | 10% planiranih sredstava | Sve godine |

Napomena: Troškovi u svim tablicama akcijskog plana iskazani su u eurima bez PDV-a.

R- Troškovi radnih sati navedeni za 'soft' mjere

#### 4. ELEKTROMOBILNOST

Sektor prometa u ukupnoj energetskej potrošnji Europske unije sudjeluje s udjelom od 30%, a u emisijama stakleničkih plinova od oko 25%, od čega je 70% rezultat cestovnog prometa. Primjena električnih vozila za potrebe obavljanja svakodnevnih putovanja predstavlja vrlo značajan doprinos što bržem ostvarenju dekarbonizacije sektora prometa. Elektromobilnost omogućava uživanje svih prednosti koje pruža osobni automobil, a istovremeno sadrži sve prednosti očuvanja okoliša i korištenja obnovljivih izvora energije. Usto osigurava i ekonomsku korist kroz smanjenje operativnih troškova.

##### Ciljevi

1. Smanjenje broja putovanja vozilima koja koriste neobnovljive izvore energije za zaposlenike gradske uprave i gradskih poduzeća za 25% do 2020. godine
2. Povećanje udjela elektro i hibridnih vozila u vlasništvu Grada Koprivnice, gradskih poduzeća i ustanova za 2% do 2020. godine
3. Uvođenje sustava električnih bicikala u funkciji povezivanja gradskih naselja

##### Postojeće stanje

S ciljem poticanja elektromobilnosti, Grad Koprivnica je u 2014. godini za potrebe obavljanja redovite djelatnosti zaposlenika gradske uprave te gradskih poduzeća nabavio pet vozila na električni pogon te dva hibridna vozila, uz jedno postojeće električno vozilo. Vozila su nabavljena u sklopu projekta CIVITAS DYN@MO, s primarnim ciljem smanjenja operativnih troškova gradskih vozila za 24% te smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za prijevoz zaposlenika gradske uprave i gradskih poduzeća za 27%.

Za neometano korištenje električnih automobila, odnosno njihovo punjenje, izgrađeno je pet brzih punionica HEP ELEN-a na središnjim lokacijama u gradu – ispred zgrade HEP-a, u parkirališnom prostoru poduzeća Podravka d.d., na parkiralištu gradske tržnice, na prostoru GKP Komunalac d.o.o. i na ulazu u kampus. Energija koja se koristi za punjenje na navedenim punionicama proizvedena je isključivo iz obnovljivih izvora energije.

Osim električnih automobila u postupku je i nabavka dva mini autobusa na električni pogon kapaciteta do 13 sjedećih mjesta za potrebe provođenja pilot projekta uvođenja javnog gradskog prijevoza u sklopu europskog projekta CIVITAS DYN@MO. Za potrebe provođenja pilot projekta javnog gradskog prijevoza električnim

*mini autobusima izrađen je Plan uspostave javnog prijevoza u Gradu Koprivnici temeljem kojeg su predložene dvije linije.*

##### Prijedlozi mjera

Korištenje vozila na električni pogon zadovoljava najviše ekološke i sigurnosne standarde te pri tome pruža iste uvjete kao osobni automobil uz znatno veću financijsku uštedu.

##### Sustav električnog javnog prijevoza

S ciljem uspostave sustava električnog javnog gradskog prijevoza, Planom se prihvaća uspostavljanje pilot projekta sustava javnog gradskog prijevoza električnim mini autobusima, koji se provodi u sklopu projekta CIVITAS DYN@MO.

Kao proširenje sustava javnog prijevoza električnim mini autobusima, predviđa se uvođenje električnih javnih bicikala kako za potrebe korisnika starije životne dobi tako i za građane koji će javni gradski bicikli koristiti za potrebe obavljanja duljih putovanja. U sklopu projekta CIVITAS DYN@MO nabavljeno je deset pedelec bicikala, koji su integrirani u sustav javnih bicikala. Električni javni bicikli predstavljaju optimalan način povezivanja naselja Grada Koprivnice do kojih je duljina putovanja veća od pet kilometara. U skladu s tim predviđa se i proširenje sustava terminala javnih bicikala na područje okolnih naselja te povećanje broja električnih javnih bicikala u skladu s potražnjom do 2017. godine.

Osim javnog prijevoza električnim mini autobusima i biciklima, Planom je također predviđena i uspostava *car sharing* sustava električnih automobila u vlasništvu Grada (vidi *Mjera 4. Prijevoz električnim vozilima – car sharing, carpooling*)

##### Prijevoz električnim vozilima – *car sharing, carpooling*

Grad Koprivnica je kupnjom pet električnih i dva hibridna vozila znatno doprinio promociji održivog prometa kao i ekonomskim uštedama u gradskoj upravi. Kako bi se nastavio pozitivan trend, potrebno je poticati daljnja ulaganja u kupnju električnih vozila za ostala poduzeća na području Grada Koprivnice.

Osim uporabe električnih vozila za odlazak na terenske tehničke intervencije, provođenje terenskih poslova kao i putovanja za potrebe poslovnih sastanaka teraznih gradskih događanja, primjena ovih vozila može biti i puno

šira pa se tako predviđa nabavka električnih vozila za potrebe dostave, prikupljanja otpada, za potrebe sajamskih priredbi i sl.

Nabavka električnih vozila za gradsku upravu i gradska poduzeća, kao i poticanje nabavke električnih automobila za privatna poduzeća, predviđa se tijekom cijelog planskog razdoblja Plana, u skladu s potražnjom te provođenjem drugih mjera eletromobilnosti predviđenih u sklopu ovog Plana.

Prilikom nabavke električnih vozila za obavljanje različitih aktivnosti koristit će se subvencije na međunarodnoj i nacionalnoj razini (pr. subvencije Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, koji financira različite mjere iz područja prometa s ciljem razvoja održivih oblika prometovanja te povećanja energetske učinkovitosti u prometu).

S ciljem povećanja iskoristivosti postojećih električnih vozila u vlasništvu Grada, kao i ukazivanja na prednosti korištenja električnih vozila, predviđa se razvoj *car sharing* sustava za električna vozila koja su u vlasništvu Grada. U skladu s tim, predviđa se korištenje vozila za potrebe obavljanja poslova gradske uprave i gradskih poduzeća tijekom uredovnog radnog vremena. Izvan radnog vremena, predviđa se omogućavanje korištenja građanima Grada Koprivnice za obavljanje vlastitih putovanja. Prije uspostavljanja *car sharing* sustava potrebno je razviti sustav iznajmljivanja električnih automobila te utvrditi pravila, odgovornosti kao i način njihovog korištenja.

Ukoliko se planom monitoringa mjera *car sharing* sustava pokaže atraktivna građanima, preporučljivo je sustav postepeno proširiti i na privatna poduzeća na području Grada Koprivnice, prilikom čega bi im se od strane Grada omogućile posredno subvencije za nabavku električnih vozila putem nacionalnih natječaja koji imaju za cilj poticanje razvoja elektromobilnosti i održivosti.

Također se predviđa poticanje mjere *carpooling* sustava za zaposlenike gradske uprave te gradskih poduzeća u sklopu Plana upravljanja mobilnošću. U skladu s tim, preporučljivo je osigurati besplatna parkirališna mjesta tijekom radnog vremena primarno za ona osobna vozila koja imaju dva i više korisnika.

Mjere za razvoj *car sharing* i *carpooling* sustava je potrebno urediti Odlukom na razini grada, a to se preporučuje u periodu od jedne godine od usvajanja ovog Plana.

### Popularizacija električnih i hibridnih vozila

Prednosti uporabe hibridnih i električnih vozila prepoznata su i od strane Ministarstva zaštite okoliša i prirode te Fonda za zaštitu

okoliša i energetske učinkovitost, koji sufinanciranjem kupnje električnih i hibridnih vozila potiču građane, poduzeća i obrtnike da kod odluke o kupnji novog vozila odaberu ona koja manje zagađuju okoliš. U skladu s navedenim, predviđa se dodatno posredno subvencioniranje kupnje električnih i hibridnih vozila od strane Grada preko Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, kao i nacionalnih natječaja. Isto tako, predviđa se poticanje Županije na provođenje sličnih poticajnih mjera za razvoj elektromobilnosti na području Koprivničko-križevačke županije. Time će se postići značajan doprinos vertikalnom usklađivanju politike razvoja i popularizacije elektromobilnosti stvaranjem modela koji bi mogao biti pozitivan primjer za razvoj elektromobilnosti na nacionalnoj razini.

Osim subvencioniranja kupnje novog vozila, također se predviđa uvođenje dodatnih mjera za poticanje korištenja električnih i hibridnih vozila. U skladu s tim, predlaže se omogućavanje besplatnih parkirališnih mjesta za '*čista vozila*' (engl. *Low emission vehicles*) u središtu grada zbog smanjenih štetnih utjecaja. Time će ova vozila biti još atraktivnija korisnicima.

### Sustav brzih punionica za električna vozila

Za potrebe postojećeg broja električnih vozila na području Grada Koprivnice postoji dovoljan broj brzih punionica.

U skladu s razvojem elektromobilnosti potrebno je razvijati i mrežu *brzi* punionica električnih vozila. Uz uvjet nabave električnih vozila od strane poduzeća na području Grada, predlaže se izgradnja *brzi* punionica unutar kompleksa poduzeća, kako bi se omogućio neometan pristup javnih brzih punionica građanima. Izgradnja mreže punionica predviđena je u skladu s rezultatima plana monitoringa nakon implementacije svih mjera elektromobilnosti predviđenih ovim Planom.

### Kampus Zero CO<sub>2</sub>

Na sveučilišnom dijelu prometnog sustava Sveučilišnog kampusa osmišljena je tzv. *zona nulte emisije CO<sub>2</sub>*. Ona podrazumijeva nemotorizirani promet i isključivo korištenje *čistih vozila*. Strategija upravljanja mobilnošću usklađena s mjerama Plana regulirat će promet na ovom prostoru.

Prometni sustav na području Sveučilišnog kampusa zasniva se na korištenju električnih automobila, bicikala i *pedelec* bicikala te pješačkom prometu. *Pedeleci* su namijenjeni za potrebe zaposlenika Sveučilišta i studenata, a

glavna funkcija im je obavljanje duljih putovanja, budući da su opremljeni pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW. Iz sigurnosnih razloga, snaga motora se postepeno smanjuje te se motor automatski gasi prilikom postizanja brzine od 25 km/h.

Uvođenje sustava električnih bicikala na području Kampusa potrebno je uskladiti s ostalim prometnim sustavima na način da električni automobili, *pedeleci* te stajališta javnog prijevoza na području Kampusa dijele zajednički prostor/terminal kako bi se korisnicima omogućio nesmetani prelazak s jednog prijevoznog sredstva na drugo te tako olakšala mobilnost. Uvođenje *pedelec* bicikala na području Kampusa provodi se u 2015. godini.



**MJERE ELEKTROMOBILNOSTI**

| Mjere   | Cilj  | Indikator   | Nadležni/suradnici            | Težina | Indikativni trošak | Rok        |
|---|---|---|-------------------------------|--------|--------------------|------------|
| <b>Proširenje sustava električnih automobila za zaposlenike gradske uprave i poduzeća</b> | Cilj ove mjere je proširiti sustav električnih automobila za zaposlenike gradske uprave i poduzeća. | Smanjenje operativnih troškova za vozila u vlasništvu Grada<br>Smanjenje CO <sub>2</sub> emisija vozila u vlasništvu Grada<br>Proširenje broja električnih i hibridnih vozila u sustavu<br>Broj korisnika       | Grad Koprivnica/RH            | 2      | 100.000,00         | 2022.      |
| <b>Uvođenje carsharingsustava na ostale korisnike te poticanje carpooling sustava</b>     | Cilj ove mjere je uvesti car sharing sustava na ostale korisnike te poticanje carpooling sustava.   | Implementacija carsharingsustava za ostale korisnike<br>Broj korisnika car sharingsustava<br>Broj osoba koji zajednički putuju na posao   | Grad Koprivnica/RH            | 4      | 300.000,00         | 2020.      |
| <b>Poticanje korištenja električnih i hibridnih vozila</b>                                | Cilj ove mjere je poticanje korisnike na korištenje električnih i hibridnih vozila.                 | Broj besplatnih parkirnih mjesta za električna i hibridna vozila<br>Broj parkirnih mjesta za električna i hibridna vozila u 1.zoni parkiranja<br>Broj promotivnih aktivnosti i edukativnih radionica za građane | Grad Koprivnica/RH            | 1      | 20.000,00          | Sve godine |
| <b>Proširenje sustava punionica</b>   | Cilj ove mjere je proširiti sustav punionica za električna vozila.                                  | Broj punionica za električna vozila   | Grad Koprivnica/RH, operateri | 3      | 50.000,00          | 2022.      |

Napomena: Troškovi u svim tablicama akcijskog plana iskazani su u eurima bez PDV-a.

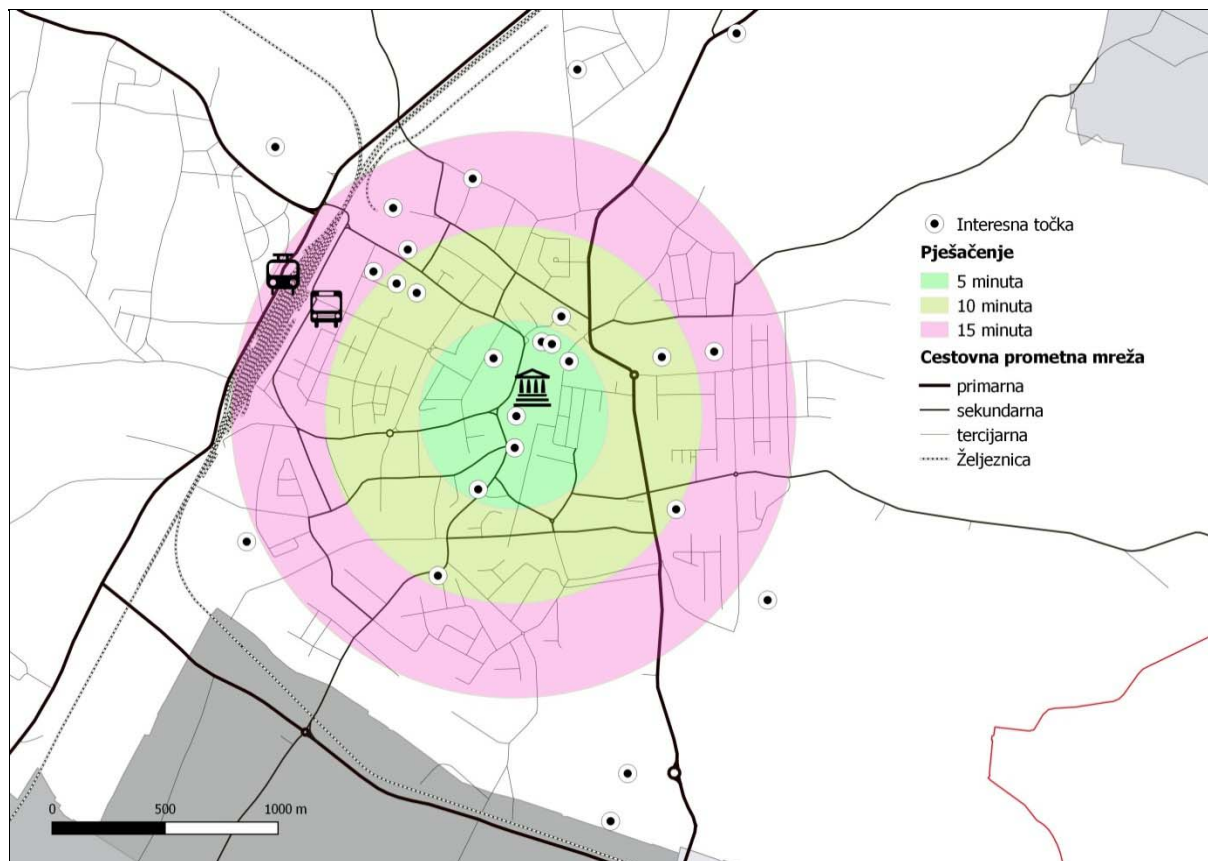
R- Troškovi radnih sati navedeni za 'soft' mjere

\*Projektna aktivnost koja se proteže kroz sve mjere SUMP-a

## 5. OPTIMIZACIJA PROMETA MOTORNIH VOZILA

Budući da je promet u neposrednoj vezi s gospodarstvom, izgradnja gospodarskih, javnih i sličnih objekata uzrokuje i izgradnju cestovne prometne infrastrukture s ciljem omogućavanja prijevoza ljudi i roba. Izgradnja novih prometnih površina uzrokuje privlačenje i povećanje intenziteta prometa motornih vozila, što dovodi do gubitka slobodnih površina u gradovima kao i konstantnog porasta zagušenja i zagađenja.

Kako bi se takav negativan cirkulacijski trend prekinuo, potrebno je provesti mjere optimizacije prometa motornih vozila. Na taj način se korisnicima ukazuje na nedostatke uporabe osobnih vozila u urbanim sredinama kao što je grad Koprivnica, odnosno na prednosti korištenja održivih oblika prometovanja. Naime, središnji dio grada Koprivnice se u potpunosti može obuhvatiti kružnicom čiji je radijus moguće propješačiti u vremenu od 15 do 25 minuta, odnosno koji je moguće prijeći biciklom u vremenu od 10 do 15 minuta.



Slika 6. Radijus pješačkog prometa i dostupnost većine usluga iz središta grada

### Ciljevi

1. Dati prednost nemotoriziranim načinima prometovanja i javnom prijevozu
2. Smanjiti broj parkirališnih mjesta u središtu grada za 10% u sljedećih 5 godina provođenjem efikasne parkirane politike
3. Urediti barem dva parkirališta na obodu grada do 2022. godine
4. Postići više od 50% svih putovanja na posao/u školu nemotoriziranim prometom, javnim prijevozom te hibridnim i električnim

- vozilima u samom gradu (ne računaju se putovanja građana ostalih naselja osim središnjeg naselja) do 2022. godine
5. Smanjiti negativan utjecaj tranzitnog teretnog prometa kroz grad Koprivnicu

### Postojeće stanje

Promet motornih vozila u postojećem stanju prometnog sustava grada Koprivnice zauzima najveći udio u ukupnoj raspodjeli putovanja. Prema provedenoj anketi u sklopu projekta

CIVITAS DYN@MO, na posao osobnim automobilom putuje oko 44% ispitanika u svojstvu vozača ili suvozača. Jedan od glavnih uzroka ovog stanja je nepostojanje adekvatne alternativne zamjene za osobni automobil kao što je javni gradski prijevoz te neadekvatna biciklistička infrastruktura okolnih naselja.

Koprivnica je industrijsko središte, a nepostojanje gradskih obilaznica za potrebe tranzitnog, kao i izvorišno-odredišnog prometa koji prolazi središtem grada, neki su od glavnih uzroka sadašnjeg vrlo intenzivnog motornog prometa u središtu grada. Dodatni je problem nedovoljni broj kvalitetnih cestovnih ulaza u grad Koprivnicu. Naime, Koprivnica je s istočne, južne i zapadne strane okružena državnim cestama. Sa zapadne i južne strane okružena je željezničkim pravicima na kojima postoje svega dva denivelirana cestovno-željeznička prijelaza. Zbog ovakve situacije dolazi do prometnih zagušenja na raskrižju Zagrebačke ulice i Varaždinske ceste te u središtu grada u vrijeme vršnih opterećenja. Iz istog razloga dolazi i do neravnomjerne raspodjele prometnih tokova na cestovnoj mreži grada Koprivnice što uzrokuje dodatna nepotrebna zagušenja kao i neoptimalnu iskorištenost kapaciteta cjelokupne cestovne mreže.

Rast intenziteta prometa u središtu dovodi do povećanja eksternih troškova prometa kroz porast emisija stakleničkih plinova, buke, zdravstvenih problema uzrokovanih smanjenom kvalitetom zraka i do ukupnog smanjenja kvalitete života. Osim toga, povećanje prometnog opterećenja ima za posljedicu i smanjenje sigurnosti pješaka i biciklista kao ravnopravnih sudionika prometnog sustava, što se očituje kroz još uvijek veliki broj biciklista i pješaka koji sudjeluju u prometnim nesrećama.

Budući da se u ovom slučaju radi o cestovnoj i željezničkoj prometnoj infrastrukturi koja je u nadležnosti države te njeno rješavanje nije moguće u okviru gradske vlasti i resursa, potrebno je poraditi na vertikalnom usklađivanju i poboljšavanju prometne politike s ciljem efikasnijeg rješavanja glavnih gradskih prometnih problema. Jedno od potrebnih rješenja je stvaranje optimalnog i učinkovitog modela za rješavanje sličnih problema na nacionalnoj razini, koji će zadovoljavati prometnu politiku po vertikalnoj i horizontalnoj osi.

### Prijedlozi mjera

Da bi se stimuliralo korištenje održivih oblika prometovanja, uz njihov razvoj potrebno je implementirati i adekvatne mjere za destimulaciju upotrebe osobnih vozila u svrhu obavljanja svakodnevnih aktivnosti. Optimizacija prometa

motornih vozila prvenstveno se odnosi na cestovnu prometnu mrežu, koja je u postojećem stanju svojim najvećim djelom namijenjena isključivo za prometovanje motornih vozila.

Osim mjera za destimulaciju korištenja osobnih vozila (npr. zone smirenog prometa, zone 30 km/h, pješačke zone i sl.), neizbježno je uvođenje nove organizacije i regulacije prometnih tokova motornih vozila. Naime, zbog visoke izgrađenosti prostora u središtu grada, kao i nepostojanja alternativnih cestovnih pravaca za potrebe nove organizacije prometa motornih vozila, dodatni prostor za potrebe održivih oblika prometovanja nije moguće osigurati izvan koridora prometnice. Iz tog razloga, prostor za održive oblike prometovanja potrebno je osigurati prenamjenom postojećih prometnih površina, odnosno uvođenjem nove regulacije i organizacije prometnih tokova na području gradskog središta.

### Regulacija i organizacija prometnih tokova motornih vozila

Zbog složenosti izvođenja regulacije i organizacije prometnih tokova na području Grada Koprivnice, uslijed nedostatka prostora određene su faze tijekom kojih će se izvoditi pojedine mjere. Faze su određene temeljem stupnjeva razvoja održivih oblika prometovanja koje pojedine faze omogućuju, kao i temeljem veličine investicija, odnosno građevinskih zahvata koje je potrebno izvršiti na postojećoj prometnoj mreži kao preduvjete za ostvarenje pojedine faze.

Mjere čija implementacija ne ovisi isključivo o gradskoj vlasti već i o politici države predviđaju se kroz sve faze, a one se prvenstveno odnose na izgradnju planiranih obilaznica, prilikom čega je zapadna obilaznica prioriteta radi rješavanja tranzitnog teretnog prometa kao i rasterećenja raskrižja Zagrebačke ulice i Varaždinske ceste. Osim planiranih obilaznica, u ovu skupinu se ubraja i izgradnja dva denivelirana cestovno-željeznička prijelaza za potrebe motornih vozila i pješačko-biciklističkog prometa. Prvi je predviđen na raskrižju Ulice Ivana Česmičkog i Pavelinske ulice, dok se utvrđivanje točne lokacije drugog prijelaza predviđa Prometnom studijom.

### Faza 1

U Fazi 1 predlažu se rješenja čija je provedba moguća uz manje zahvate na postojećoj prometnoj mreži, tj. rješenja koja ne zahtijevaju posebne preduvjete za provođenje. Osim toga, rješenja predložena u sklopu Faze 1 također imaju za cilj privikavanje građana na

implementaciju rješenja predviđenih Planom, kao i postupno usvajanje prednosti održivih oblika prometovanja.

U prvoj fazi optimizacije prometa motornih vozila predlaže se uvođenje jednosmjernih ulica s ciljem prenamjene prostora za potrebe biciklističkih i pješačkih koridora, kao i za stimulaciju uporabe motornih vozila za putovanje u najuže gradsko središte. U ovoj fazi predlaže se uspostavljanje jednosmjernog načina prometovanja u Ulici Antuna Nemčića sa smjerom prometovanja jug-sjever. Jednosmjernan par Nemčićevoj ulici činit će Ulica hrvatske državnosti u kojoj će se promet odvijati u smjeru sjever-jug.

Također se predlaže uspostavljanje jednosmjernog načina prometovanja u Ulici Novi Brežanec, prilikom čega bi sjeverni dio ulice bio usmjeren istok-zapad, a južni dio zapad-istok. S ciljem povećanja sigurnosti odvijanja prometa, preporuča se unutar Prometne studije (u skladu s ostalim postojećim kao i budućim prometnim tokovima u tom dijelu grada) razmotriti i uređenje Trga Eugena Kumičića na dionici koja se pruža sjever – jug. U skladu s navedenim, predlaže se razmotriti mogućnost uvođenja jednosmjernog oblika prometovanja na dionici Trga Eugena Kumičića u smjeru jug - sjever prilikom čega bi se na jednoj prometnoj traci uredila parkirališna mjesta uz uvođenje vremenskog ograničenja zaustavljanja samo za potrebe kratkih stajanja (10 min).

Zbog narušene sigurnosti školske djece u Ulici hrvatskih branitelja, predviđa se uvođenje jednosmjernog načina prometovanja te izvođenje rekonstrukcije prometnice. Uz omogućavanje sigurnog prometovanja autobusa za prijevoz školske djece, povećat će se sigurnost djece i ostalih sudionika u prometu. Rekonstrukciju prometnice potrebno je izvesti na način da se onemogućući razvijanje velikih brzina (npr. «S» zavoji, usporivači prometa i sl.).

Osim jednosmjernih ulica, u sklopu Faze 1 predlaže se uvođenje *Shared space* zona (vidi *Mjera 2. Pješački i biciklistički promet*) te zona smirenog prometa (vidi *Mjera 5. Uvođenje zona smirenog prometa*).

## Faza 2

Faza 2 predviđa izgradnju dva denivelirana cestovno-željeznička prijelaza za potrebe motornih vozila i pješačko-biciklističkog prometa. Prvi je predviđen na raskrižju Ulice Ivana Česmičkog i Pavelinske ulice u sklopu izgradnje drugog kolosijeka, dok će se mogućnost izgradnje kao i optimalna lokacija drugog deniveliranog prijelaza točnije ispitati i utvrditi

izradom Prometne studije. Također se predviđa izvedba pješačko-biciklističkih pothodnika na južnoj obilaznici za spoj Goričke ulice s Ulicom Širovice te Radničke ceste na sjevernoj i južnoj strani obilaznice. S ciljem povećanja korištenje ulaza u grad preko državne ceste D41 i južne obilaznice predlaže se postavljanje uputne signalizacije za vođenje u gradsko središte na Križevačkoj cesti iz smjera Križevaca prije početka južne obilaznice.

Izvedbom predloženih infrastrukturnih objekata omogućit će se alternativni ulazi u grad za potrebe okolnih naselja te će se na ovaj način znatno smanjiti opterećenost raskrižja Varaždinska cesta-Zagrebačka ulica koje trenutno predstavlja jedini adekvatan ulaz u središte grada sa zapadne i jugozapadne strane državne ceste D2. Isto tako omogućit će se kvalitetnija raspodjela putovanja na gradskoj cestovnoj mreži grada Koprivnice što će rezultirati smanjenjem zagušenja i povećanjem sigurnosti svih sudionika u prometu.

## Faza 3

Važno je napomenuti da Faze 3, 4 i 5 predstavljaju dugoročne mjere koje ne ulaze u prvo plansko razdoblje Plana do 2022. godine te koje su izrađene temeljem osnovnih pravila prometnog planiranja i projektiranja, ali bez provedene cjelovite prometno - prostorne analize. Iz navedenog razloga implementacija predloženih mjera zahtijeva provođenje detaljne prometno - prostorne analize na području Grada Koprivnice te izradu prometne studije Grada Koprivnice. U skladu s rezultatima i zaključcima prometne studije, Faze 3, 4 i 5 Plana održive urbane mobilnosti Grada Koprivnice-SUMP-a će se revidirati.

Nakon ispunjenja uvjeta predloženih u sklopu Faze 1 i 2 omogućit će se proširenje sustava jednosmjernih ulica u Fazi 3 s ciljem daljnjeg razvoja biciklističkog i pješačkog prometa.

Prijedlog rješenja nakon implementacijskog razdoblja Plana je uspostava jednosmjernog načina prometovanja u cijeloj duljini Ulice Ante Starčevića, Kolodvorskoj ulici (od raskrižja s Ulicom Ante Starčevića do raskrižja s Ulicom Ivana Meštrovića), Ulici Ivana Meštrovića te Ulici Đure Basaričeka. Također se predlaže proširenje *Shared space* zone na prostor Ulice Antuna Nemčića te na Vijećničku ulicu i Školsku ulicu.

U sklopu Faze 3 se također preporuča uređenje i izgradnja dodatnih parkirališnih površina na obodu grada s ciljem proširenja *Park&Ride* sustava (vidi *Mjera 5. Uređenje*



*parkirališta i parkirne politike).*

#### Faza 4

Provedbom prve tri faze cestovna prometna infrastruktura najužeg središta grada Koprivnice se može u velikoj mjeri koristiti za potrebe održivog oblika prometovanja. Kako bi najuže gradsko središte bilo moguće namijeniti isključivo pješacima i biciklistima, potrebno je osigurati prometno rasterećenje šireg gradskog središta uz uvođenje *Shared space* zona na prostor šireg gradskog središta. Na ovaj način bi najuže gradsko središte bilo raspoloživo samo za potrebe pješačkog i biciklističkog prometa dok bi šire gradsko središte bilo uređeno kao *Shared space* zona.

U cilju smanjenja prometnog opterećenja u gradskom središtu u sklopu Faze 4 predlaže se proširenje cestovne prometne infrastrukture u skladu s prijedlozima GUP-a Grada Koprivnice, kako bi se korisnicima omogućio dolazak na obode grada sa svih strana grada Koprivnice.

U sklopu navedenog, nužna je i izgradnja planiranih obilaznica. Prioritetna obilaznica je zapadna obilaznica, koja ima veliku ulogu u rješavanju tranzitnog teretnog prometa kao i rasterećenju raskrižja Varaždinske ceste i Zagrebačke ulice, a zatim izgradnja istočne i sjeverne obilaznice. Budući da se radi o prioritetnim infrastrukturnim prometnim projektima za Grad Koprivnicu koji ne ovise isključivo o gradskoj vlasti, izgradnja planiranih obilaznica planirana je kroz sve faze optimizacije motornog prometa Grada Koprivnice.

Budući da će se implementacijom predloženih mjera intenzitet prometa na prometnicama na obodu grada povećati, prilikom svake rekonstrukcije te održavanja istih potrebno je pridonositi povećanju propusne moći i sigurnosti odvijanja prometa u skladu s novom prometnom potražnjom.

U sklopu Faze 4 također je potrebno urediti i izgraditi parkirališne kapacitete na obodima grada sa svih strana kako bi se motorna vozila zadržala na obodu grada dok bi se korisnicima omogućio pristup centru na alternativan način. Faza 4 podrazumijeva razvoj *Park&Ride* sustava kao preduvjet za uspješnu implementaciju završne faze.

#### Faza 5

Implementacijom svih predloženih mjera iz prethodnih faza omogućuje se uvođenje održivih oblika prometovanja na prostor šireg gradskog središta Koprivnice. Izgradnjom obilaznica i novih

spojnih cesta te razvojem parkirališnih površina na obodima grada omogućuje se razvoj *Park&Ride* sustava, tj. zadržavanje motornih vozila na obodu grada. Kako bi se u tom slučaju korisnicima osobnih vozila pružio prikladan alternativan način dolaska do željenog cilja u gradskom središtu, potrebno je razviti sve oblike održivog prometovanja na području šireg gradskog središta – pješački i biciklistički promet, javni gradski prijevoz, *čista vozila*.

S tim ciljem predlaže se implementacija pješačko-biciklističke zone u kombinaciji sa *Shared space* zonama u užem središtu Grada. Implementirana rješenja je također potrebno potkrijepiti *Odlukom o uređenju prometa u predloženim zonama*, prilikom čega se za pješačko-biciklističku zonu ne predlaže dozvoljavanje prometovanja osobnih vozila dok se prometovanje u *Shared space* zoni može dozvoliti i za osobna vozila, ali samo određenih korisnika, npr. stanovnici, korisnici električnih i hibridnih vozila i sl.

#### Uređenje parkirališta i parkirna politika

Upravljanje parkirališnim površinama je jedna od efikasnih mjera za regulaciju ponude i potražnje motornih vozila. Kako bi se destimulirao ulazak osobnih vozila u središte grada Koprivnice, predviđeno je smanjenje broja parkirnih mjesta u užem središtu grada za 10% do kraja 2020. godine te je u skladu s tim potrebno urediti barem dva parkirališta na obodu grada.

Uzimajući u obzir postojeće navike korisnika motornih vozila koji se osobnim automobilom nastoje dovesti što bliže željenom cilju, potrebno je uskladiti i tarifnu politiku parkiranja s razvojem održive mobilnosti. Kako bi to bilo izvedivo, predviđa se povećanje cijene parkiranja u najužem središtu grada te uvođenje vremenskog ograničenja kako bi se destimuliralo parkiranje korisnika tijekom radnog vremena. Kao adekvatna alternativa predviđeno je smanjenje cijene parkiranja na širem području centra te uvođenje posebnih tarifa parkiranja za zaposlenike okolnih poduzeća, prilikom čega bi oni mogli po vrlo povoljnim cijenama ostaviti svoj automobil na parkiralištima izvan centra tijekom svog radnog vremena.

Nakon uređenja parkirališta na obodu grada, kao pilot projekt predlaže se implementacija terminala sustava javnih gradskih bicikala na njima s ciljem razvoja biciklističkog prometa te stvaranja novih navika kod građana. Na ovaj način građanima će se ukazati na prednosti *Park&Ride* sustava.

Novu tarifnu politiku je potrebno urediti



izmjenom *Odluke o načinu i naplati parkiranja na javnim parkiralištima na području Grada Koprivnice*, a cijenu kao i lokacije je potrebno odrediti u skladu s postojećom ponudom i potražnjom temeljem prometnog elaborata. Provedba ove mjere planirana je do 2017. godine.

Za potrebe tranzitnog cestovnog teretnog prometa, kojeg je na državnoj cesti D2 kroz Koprivnicu između 12 i 22% ovisno o lokaciji mjerenja, predviđa se uređenje parkirališta. Uređenjem parkirališta za potrebe tranzitnog teretnog prometa spriječit će se nepropisno parkiranje teretnih motornih vozila na javnim površinama te na prostorima koji nisu namijenjeni za potrebe parkiranja teretnog prometa. Uređenje parkirališta za teretna motorna vozila predviđeno je uz uvođenje obveze da se jedino na tom parkiralištu mogu parkirati teretna vozila. Također je predviđeno da se usluga parkiranja u početku implementacije ne naplaćuje. U skladu s prometom potražnjom, predviđa se pružanje dodatnih usluga za korisnike parkirališta poput sanitarnog čvora, internet zona te provođenja stalnog osiguranja videonadzorom ili prisustvom čuvara. U tom slučaju usluga parkiranja bi se naplaćivala kroz direktnu cijenu parkiranja ili pruženu uslugu. Uređenje parkirališne površine za potrebe tranzitnog teretnog prometa predviđeno je u implementacijskom periodu ovog Plana.

U skladu s razvojem elektromobilnosti, potrebno je predvidjeti parkirališna mjesta za potrebe *čistih vozila* koja će biti besplatna te mogu biti smještena bliže gradskom središtu jer takva vozila nemaju negativan utjecaj na okoliš.

### **Uvođenje zona smirenog prometa**

Zone smirenog prometa uspostaviti će se uz škole i vrtiće te stambena naselja zbog povećanja sigurnosti sudionika u prometu. Za razliku od *Shared space* zona, uvođenje zona smirenog prometa se preporuča na prometnicama na kojima se ne predviđa konstantno veliki intenzitet pješačkog i biciklističkog prometa kao što je to slučaj na gradskim trgovima te prometnicama u centru grada.

**Uspostavljanje zona smirenog prometa u gradu Koprivnici predviđa se na području Osnovne škole Đure Estera i sportske dvorane**, u ulicama istočno i zapadno od Ulice Augusta Šenoae između Ulice Ivana Meštrovića i Križevačke ulice te na području Ulice Mirka Viriusa te Ulice Pavla Vuka Pavlovića (Podravkino naselje).

### **Optimizacija sustava dostavnog prometa**

Uslijed čestih nepoštivanja pravila odvijanja dostavnog prometa određenih u sklopu *Odluke o uređenju prometa na području Grada Koprivnice* Planom je predviđena optimizacija sustava dostavnog prometa.

Uređenje procesa dostave na Zrinskom trgu i Trgu bana Josipa Jelačića predviđa se izvođenjem prostornog ograničenja kretanja dostavnih vozila koja nisu u skladu s *Odlukom o uređenju prometa na području Grada Koprivnice* (npr. izvođenje fizičkih prepreka). Izvođenje prometnog uređenje za potrebe dostavnog prometa predviđa se do 2017. godine. Kao privremeno rješenje predviđena je promjena *Odluke* te uvođenje kazni za prekršitelje kao i obvezno saniranje štete nastale tijekom obavljanja dostave suprotno pravilima *Odluke* (npr. uništavanje kolničke konstrukcije uslijed velikog tereta).

Također se predviđa označavanje dostavnih mjesta horizontalnom signalizacijom gdje god je to moguće.

U skladu s razvojem održivih oblika prometovanja, kao dugoročna mjera predviđa se uvođenje električnih vozila za potrebe dostavnog prometa. Realizacija ove mjere planira se kroz poticanje gradske uprave na kupnju električnih vozila uz korištenje dostupnih subvencija.

## MJERE ZA OPTIMIZACIJU AUTOMOBILSKOG PROMETA

| Mjere   | Cilj   | Indikator   | Nadležni/suradnici  | Težina | Indikativni trošak | Rok        |
|---|--|---|---|--------|--------------------|------------|
| Uređenje jednosmjernih ulica (faza 1)   | Cilj ove mjere je urediti sustav jednosmjernih ulica navedenih u fazi 1.                               | Broj jednosmjernih ulica u kojima je nemotorizirani promet prioritet u dizajnu rješenja   | Grad Koprivnica/RH  | 4      | 1.000.000,00       | 2022.      |
| Uređenje Shared spacea (faza 1)   | Cilj ove mjere je urediti sustav Shared space zona navedenih u fazi 1.                                 | Broj uređenih Shared spacea   | Grad Koprivnica/RH  | 2      | 300.000,00         | 2020.      |
| Denivelacija cestovno-željezničkog prijelaza na Križevačkoj cesti (faza 2)                | Cilj ove mjere je Denivelacija cestovno-željezničkog prijelaza na Križevačkoj cesti u sklopu faze 2.   | Ispitivanje lokacije za cestovni prijelaz Izrada projektna dokumentacije  | HŽ/Grad Koprivnica, RH  | 4      | 5.000,00           | 2017.      |
| Denivelacija cestovno-željezničkog prijelaza u Ulici Ivana Česmičkog (faza 2)             | Cilj ove mjere je denivelacija cestovno-željezničkog prijelaza u Ulici Ivana Česmičkoga sklopu faze 2. | Povećanje brzine željezničkog prometa Smanjenje broja nesreća koje uključuju promet osobnih vozila i vlakova                                    | HŽ/Grad Koprivnica, RH  | 1      | -                  | 2017.      |
| Uređenje zona smirenog prometa  | Cilj ove mjere je urediti zone smirenog prometa.   | Površina zona smirenog prometa Broj zona smirenog prometa Smanjenje broja nesreća koje uključuju pješake i bicikliste                           | Grad Koprivnica   | 3      | 300.000,00         | 2020.      |
| Uređenje parkirališnih površina na obodu središta grada                                   | Cilj ove mjere je urediti parkirališnih površina na obodu središta grada.                              | Broj uređenih parkiranih mjesta Prometna protočnost u vršnim satima Broj smanjenih parkiranih mjesta u središtu grada                           | Grad Koprivnica/RH  | 3      | 500.000,00         | 2020.      |
| Parkiralište za potrebe teretnog prometa  | Cilj ove mjere je urediti parkirališta za potrebe teretnog prometa.                                    | Uređenje parkirališta za potrebe teretnog prometa Rasterećenje prometa teretnih vozila kroz središte grada                                      | RH/Grad Koprivnica  | 4      | -                  | 2022.      |
| Optimizacija sustava parkiranja   | Cilj ove mjere je optimizirati sustav parkiranja.  | Povećanje iskoristivosti svih parkirališta Rasterećenje najopterećenijih parkirališta Učinkovitije mjere zoniranja naplate                      | Grad Koprivnica/tvrtke na području grada                              | 5      | 20.000,00          | 2018.      |
| Prometno uređenje dostavnog prometa na području Zrinskog trga i Trga bana Josipa Jelačića | Cilj ove mjere je urediti promet tereta na području Zrinskog trga i Trga bana Josipa Jelačića.         | Smanjenje troškova poporavaka i zamjene infrastrukture oštećene zbog dostavnog prometa Povećanje sigurnosti pješaka i biciklista (broj nesreća) | Grad Koprivnica/tvrtke koje dostavljaju, tvrtke koje naručuju dostavu | 3      | 100.000,00         | 2018.      |
| Optimizacija sustava dostavnog prometa  | Cilj ove mjere je optimizirati sustav teretnog prometa na području Grada.                              | Smanjenje operativnih troškova dostavnih vozila Smanjenje utjecaja na okoliš/količine CO <sub>2</sub>   | Grad Koprivnici/partneri  | 3      | 50.000,00          | Sve godine |

Napomena: Troškovi u svim tablicama akcijskog plana iskazani su eurima bez PDV-a.

R- Troškovi radnih sati navedeni za 'soft' mjere

**2053.**

Na temelju članaka 109. stavka 6. i članka 198. Zakona o prostornom uređenju («Narodne novine» broj 153/13), članka 40. Statuta Grada Koprivnice («Glasnik Grada Koprivnice» broj 4/09, 1/12, 1/13 i 3/13 - pročišćeni tekst) i Odluke o izradi II. izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B5» u Koprivnici («Glasnik Grada Koprivnice» broj 1/15), Gradsko vijeće Grada Koprivnice na svojoj 20. sjednici održanoj 23. srpnja 2015. godine donosi

**O D L U K U**

**o II. izmjenama i dopunama  
Odluke o donošenju Detaljnog plana  
uređenja «Lenišće – zona B-5» u  
Koprivnici**

**I. OPĆE ODREDBE****Članak 1.**

Odlukom o II. izmjenama i dopunama Odluke o donošenju Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici (u daljnjem tekstu Odluka) donose se II. izmjene i dopune Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici («Glasnik Grada Koprivnice» broj 4/04 i 3/07).

**Članak 2.**

II. izmjene i dopune Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici sadržane su Elaboratu II. izmjene i dopune Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici kojeg je izradio stručni izrađivač Urbia d.o.o. iz Čakovca.

Elaborat II. izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici sadrži opće priloge, tekstualni dio i grafički dio.

Opći prilozi sadrže obrazac prostornog plana s podacima o nositelju izrade i podatke o izrađivaču.

Tekstualni dio sadrži Odluku o donošenju II. izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici.

Grafički dio sadrži kartografske prikaze.

Svi dosadašnji kartografski prikazi iz Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici prestaju važiti i zamjenjuju se kartografskim prikazima iz II. izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici.

**II. ODREDBE ZA PROVOĐENJE****Članak 3.**

U Odluci o donošenju Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici («Glasnik Grada Koprivnice» broj 4/04 i 3/07») u članku 3. mijenja se poglavlje C/GRAFIČKI DIO, koji glasi:

1. DETALJNA NAMJENA  
POVRŠINA MJ = 1:1.000
- 2.1. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA  
– PROMET MJ = 1:1.000
- 2.2. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA  
– ENERGETSKI SUSTAV, POŠTA  
I TELEKOMUNIKACIJE MJ = 1:1.000
- 2.3. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA  
– SUSTAVI VODOOPSKRBE  
I ODVODNJE MJ = 1:1.000
3. UVJETI GRADNJE MJ = 1:1.000

**Članak 4.**

U članku 46. stavku 1. treća rečenica se briše.

U članku 46. stavku 2. druga rečenica se briše.

**Članak 5.**

U članku 47. druga rečenica mijenja se i glasi:

«Od ostalih ulica, u funkciji kolnih pristupa građevnim česticama, planirane su stambene ulice (STU 1 – STU 9).»

**Članak 6.**

Članak 50. mijenja se i glasi:

«Minimalni broj garažnih i/ili parkirališnih mjesta (PGM) utvrđuje se ovisno o namjeni i veličini pojedinog prostora na građevnoj čestici, prema slijedećim kriterijima:

- za obiteljske zgrade do 3 stana po 1 PGM na svaki stan + 1 PGM
- za manje višestambene zgrade do 6 stanova po 1 PGM na svaki stan + 2 PGM,
- za višestambene zgrade s više od 6 stanova po 1 PM (GM) na svaki stan, dodatni 1 PM (GM) na svakih 5 stanova,
- za zanatske, servisne, uslužne i slične građevine po 1 PGM na 8 zaposlenih u većoj radnoj smjeni ili 8 PGM / 1000m<sup>2</sup> GBP,
- za hotele, pansionere, motele i slično po 1

PGM na 3 gostiju ili 1 PGM/2 sobe, u skladu s propisima o vrsti i kategoriji građevine + 1 PM na 3 zaposlena,

- za kazališta, koncertne dvorane, kina i slično po 1 PM na 15 sjedala,

- za sportske dvorane i igrališta po 1 PM na 20 sjedala i za 1 autobus na 500 mjesta,

- za ugostiteljske objekte po 1 PM na 12 sjedala,

- za trgovine do 1000 m<sup>2</sup> GBP na 100 m<sup>2</sup> bruto izgrađene površine 4 PM,

- za trgovačke centre 20 PM / 1000 m<sup>2</sup> GBP,

- za škole i druge dječje ustanove po 1 PM na jednu učionicu ili za jednu grupu djece,

- za ambulante po 1 PM na 4 zaposlena u smjeni,

- za vjerske građevine po 1 PM na 10 sjedala,

- za poslovne sadržaje uz stanovanje po 1 PM na 3 zaposlena,

- za proizvodne namjene po 1 PM / 100 m<sup>2</sup> GBP,

- za građevine poslovne namjene po 2 PM / 100 m<sup>2</sup> GBP ili 1 PM na 3 zaposlena.

Utvrđen potreban broj garažnih i/ili parkirališnih mjesta potrebno je osigurati na vlastitoj građevnoj čestici.

Iznimno se do 25% potrebnih PGM može osigurati na postojećim javnim parkiralištima koja su u radijusu od 100 metara od parcele.»

### Članak 7.

U članku 61. stavku 3. brojke: «52, 53, 54 i 55» zamjenjuje se brojkama «43, 44, 52, 53, 54 i 55».

### Članak 8.

U članku 80. broj Narodnih novina mijenja se iz «20/03 i 100/04» u «30/09, 55/13 i 153/13».

### Članak 9.

U članku 82. stavak 1. mijenja se i glasi:

«Planskim rješenjem osigurani su uvjeti za pristup vatrogasnim vozilima i gašenje požara vanjskim hidrantima sukladno Zakonu o zaštiti od požara («Narodne novine» broj 93/10) i Pravilniku o uvjetima za vatrogasne pristupe («Narodne novine» broj 35/94, 55/94 - ispravak i 142/03)».

U članku 82. stavak 2. mijenja se i glasi:

«Radi osiguranja od požara, prilikom projektiranja ulične mreže vodoopskrbe, potrebno je projektirati vanjsku hidrantsku mrežu i odrediti

lokacije vanjskih nadzemnih hidranata, unutar uličnih koridora, sukladno Pravilniku o hidrantskoj mreži za gašenje požara («Narodne novine» broj 8/06). Osim unutar uličnih koridora, nadzemne hidrante za zaštitu od požara moguće je locirati i na drugim površinama, ukoliko je to predviđeno posebnim propisima, te ukoliko za to postoji prostorna mogućnost. Vanjska hidrantska mreža poslovnih građevina, unutar pojedinačnih građevnih čestica, treba također biti izvedena nadzemnim hidrantima.»

U članku 82. stavak 4. mijenja se i glasi:

«Temeljem Zakona o zaštiti od požara («Narodne novine» broj 93/10) potrebno je u svrhu izrade glavnog projekta zatražiti posebne uvjete zaštite od požara, od nadležnog javnogopravnog tijela.»

### Članak 10.

U članku 83. stavku 1. broj Narodnih novina mijenja se iz «151/05» u «78/13».

## III. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

### Članak 11.

Za područje obuhvata Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici primjenjuju se kartografski prikazi ovih II. izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici, a svi dosadašnji kartografski prikazi prestaju važiti.

TABELA 1 zamjenjuje se novom u prilogu ove Odluke, a dosadašnja prestaje važiti.

### Članak 12.

Elaborat izvornika II. izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici ovjerava predsjednik Gradskog vijeća.

Izvornik je izrađen u četiri (4) primjerka.

### Članak 13.

Uvid u Odluku o donošenju II. izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja «Lenišće – zona B-5» u Koprivnici, kao i druge elemente plana, može se obaviti može se obaviti u nadležnom upravnom tijelu Grada Koprivnice.

### Članak 14.

Nadzor nad provedbom ove Odluke obavlja Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja u skladu s posebnim propisima.

Ova Odluka stupa na snagu osam dana od dana objave u «Glasniku Grada Koprivnice».

GRADSKO VIJEĆE  
GRADA KOPRIVNICE

KLASA: 350-02/15-01/0002  
URBROJ: 2137/01-06/1-15-26  
Koprivnica, 23. srpnja 2015.

PREDSJEDNIK:  
Zoran Gošek, dipl. ing., v.r.

## 2054.

Na temelju članka 35. točke 2. Zakona o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi («Narodne novine» broj 33/01, 60/01, 129/05, 109/07, 125/08, 36/09, 150/11, 144/12. i 19/13.) i članka 40. Statuta Grada Koprivnice («Glasnik Grada Koprivnice» broj 4/09, 1/12, 1/13 i 3/13 – pročišćeni tekst), Gradsko vijeće Grada Koprivnice na 20. sjednici održanoj 23. srpnja 2015. godine, donijelo je

**O D L U K U**  
**o ostvarivanju prava na (su)financiranje**  
**troškova nabave udžbenika i**  
**pripadajućih dopunskih nastavnih**  
**sredstava za učenike osnovnih škola**  
**s područja Grada Koprivnice u**  
**školskoj godini 2015./2016.**

### Članak 1.

Odlukom o ostvarivanju prava na (su)financiranje troškova nabave udžbenika i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava za učenike osnovnih škola s područja Grada Koprivnice u školskoj godini 2015./2016. (u daljnjem tekstu: «Odluka») utvrđuju se visina, uvjeti i način ostvarivanja prava na (su)financiranje troškova nabave udžbenika i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava (u daljnjem tekstu: «pravo na (su)financiranje nabave udžbenika») za učenike osnovnih škola s prebivalištem na području Grada Koprivnice u školskoj godini 2015./2016.

Odredbe ove Odluke primjenjuju se na odgovarajući način i na ostvarivanje prava na (su)financiranje troškova nabave radnih bilježnica - učenicima kojima su za školsku godinu 2015/2016. u školi koju pohađaju dodijeljeni korišteni udžbenici, a sve temeljem Evidencije o posuđenim udžbenicima i Konačne liste odabranih udžbenika i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava škole koju pohađaju.

### Članak 2.

Grad Koprivnica će u školskoj godini 2015./2016. za učenike osnovnih škola na području Grada Koprivnice (su)financirati troškove nabave udžbenika i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava utvrđenih Katalogom obveznih udžbenika i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava za osnovnu školu, gimnazije i srednje strukovne škole od školske godine 2014./2015 (u daljnjem tekstu: «Katalog»), objavljenim na web stranici Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta, dana 15. svibnja 2014. godine.

Katalog je utvrđen temeljem Pravilnika o obveznim udžbenicima i pripadajućim dopunskim nastavnim sredstvima («Narodne novine» broj 104/13.) i Odluke o najvišoj razini cijena udžbenika i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava, KLASA: 602-09/13-01/00024, URBROJ: 533-26-14-0006, od 15. veljače 2014. godine.

### Članak 3.

Pravo na (su)financiranje nabave udžbenika u školskoj godini 2015./2016., u obliku jednokratne naknade u novcu mogu ostvariti učenici osnovnih škola na području grada Koprivnice, koji imaju prebivalište na području Grada Koprivnice, u visini i pod uvjetima, i to kako slijedi:

1. U visini 100% stvarnih troškova - učenici iz kućanstava čiji je prosječan mjesečni prihod po članu kućanstva u mjesecu travnju, svibnju i lipnju 2015. godine iznosio do 1.600,00 kn;

2. U visini 70% stvarnih troškova - učenici iz kućanstava čiji je prosječan mjesečni prihod po članu kućanstva u mjesecu travnju, svibnju i lipnju 2015. godine iznosio od 1.600,01 kn do 2.000,00 kn;

3. U visini 40% stvarnih troškova - učenici iz kućanstava čiji je prosječan mjesečni prihod po članu kućanstva u mjesecu travnju, svibnju i lipnju 2015. godine iznosio od 2.000,01 kn do 2.500,00 kn;

4. U visini 20% stvarnih troškova - učenici iz kućanstava čiji je prosječan mjesečni prihod po članu kućanstva u mjesecu travnju, svibnju i lipnju 2015. godine iznosio od 2.500,01 kn do 3.000,00 kn;

5. U visini 10% stvarnih troškova - učenici iz kućanstava čiji je prosječan mjesečni prihod po članu kućanstva u mjesecu travnju, svibnju i lipnju 2015. godine iznosio više od 3.000,01 kn.

Stvarni troškovi nabave udžbenika i pripadajućih dopunskih nastavnih sredstava ne mogu biti veći od iznosa utvrđenog Odlukom iz



članka 2. stavka 2. ove Odluke.

Učenici članovi kućanstava koja koriste zajamčenu minimalnu naknadu mogu ostvariti pravo na sufinanciranje nabave udžbenika u visini razlike između odgovarajućeg iznosa utvrđenog Odlukom iz članka 2. stavka 2. ove Odluke i iznosa pomoći ostvarenog temeljem drugih propisa.

Iznimno od odredbi članka 3., stavka 1. ove Odluke, pravo na (su)financiranje nabave udžbenika ne može ostvariti učenik ukoliko ispunjava uvjete za ostvarivanje navedenog prava temeljem drugih propisa. Učenici članovi kućanstava koja ne koriste zajamčenu minimalnu naknadu ne mogu ostvariti pravo na (su)financiranje nabave udžbenika ukoliko ispunjavaju uvjete za ostvarivanje navedenog prava temeljem drugih propisa.

#### Članak 4.

Članovi kućanstva u smislu ove Odluke, su sve osobe bez obzira na srodstvo, koje zajedno stanuju na istoj adresi prebivališta u istom stambenom prostoru, zajedno privređuju i troše ostvarene prihode te zajedno koriste pokretnine i nekretnine za podmirenje osnovnih životnih potreba.

#### Članak 5.

Prihodi u smislu ove Odluke, su:

1. neto plaća, odnosno naknada plaće s osnova zaposlenja,
2. mirovina, uključujući zaštitni i druge dodatke, ili novčana naknada mirovine,
3. naknada po osnovi nezaposlenosti,
4. rodiljna ili roditeljska naknada,
5. dohodak od samostalne djelatnosti (obrta i s obrtom izjednačene djelatnosti, slobodnih zanimanja, poljoprivrede i šumarstva), dohodak od imovine i imovinskih prava, dohodak od kapitala i drugi porezu podložni prihodi prema dobiti, odnosno prihodi utvrđeni za poreznu osnovicu poreza na dohodak.

Prihodi u smislu ove Odluke, nisu:

1. zajamčena minimalna naknada,
2. primanja utvrđena člankom 31. Zakona o socijalnoj skrbi («Narodne novine» broj 157/13. i 152/14.).

#### Članak 6.

Zahtjev za ostvarivanje prava na (su)financiranje nabave udžbenika (u daljnjem tekstu: «Zahtjev») podnosi se osnovnoj školi koju dijete pohađa, na posebnom obrascu, s priloženim sljedećim dokumentima:

1. dokazi o prebivalištu svih članova kućanstva (preslike važećih osobnih iskaznica ili uvjerenja o prebivalištu),

2. dokazi o prihodima kućanstva ostvarenim u mjesecu travnju, svibnju i lipnju 2015. godine,

3. dokazi o nezaposlenosti, statusu učenika ili redovnog studenta za radno sposobne članove kućanstva koji ne ostvaruju prihode,

4. dokaz o radnoj nesposobnosti člana kućanstva u radno aktivnoj dobi,

5. potpisana izjava o broju članova kućanstva,

6. potpisana izjava da učenik nije ostvario pravo na pomoć za sufinanciranje/financiranje troškova nabave udžbenika temeljem drugih propisa,

7. račun ili ugovor o podmirenju troškova nabave udžbenika kao dokaz o nabavi udžbenika

8. kopija kartice tekućeg računa na koji će se vršiti isplata.

Obrazac Zahtjeva te obrasci izjava iz stavka 1. točaka 5. i 6. ovoga članka, dostupni su na web stranici Grada Koprivnice [www.koprivnica.hr](http://www.koprivnica.hr).

Zahtjev podnose roditelji (skrbnici) učenika i to najkasnije do 15. listopada 2015. godine.

#### Članak 7.

Osnovna škola izdaje roditelju (skrbniku) rješenje o ostvarivanju prava na (su)financiranje troškova nabave udžbenika, utvrđuje popis korisnika i dostavlja Gradu Koprivnici uz zahtjev za isplatom sredstava, najkasnije do 15. prosinca 2015. godine.

Grad Koprivnica je u Proračunu za 2015. godinu osigurao sredstva za ostvarivanje prava na (su)financiranje troškova nabave udžbenika, a odobrena sredstva će se uplatiti na račune roditelja (skrbnika) učenika, najkasnije do 31.12.2015. godine sa računa Grada Koprivnice.

#### Članak 8.

Korisnici koji su ostvarili pravo na (su)financiranje nabave udžbenika u 100%-tnom iznosu i 70%-tnom iznosu, dužni su po završetku školske godine vratiti udžbenike osnovnoj školi koju dijete pohađa, na što će se obvezati potpisivanjem odgovarajuće izjave.

Ostali korisnici iz članka 3. mogu vratiti udžbenike osnovnoj školi koju dijete pohađa i za iste dobiti komplet rabljenih udžbenika za slijedeću školsku godinu.

Korisnici iz stavka 1. i 2. ovog članka udžbenike vraćaju najkasnije do zadnjeg dana nastave.

Iznimno od stavka 1. ovog članka, učenici

koji moraju ponavljati razred nisu dužni vratiti udžbenike i pripadajuća dopunska nastavna sredstva, već ih mogu zadržati radi korištenja u idućoj školskoj godini.

**Članak 9.**

Ova Odluka stupa na snagu osmog dana od dana objave u «Glasniku Grada Koprivnice».

GRADSKO VIJEĆE  
GRADA KOPRIVNICE

KLASA: 602-01/15-01/0018  
URBROJ: 2137/01-04/1-15-3  
Koprivnica, 23. srpnja 2015.

PREDSJEDNIK:  
Zoran Gošek, dipl. ing., v.r.