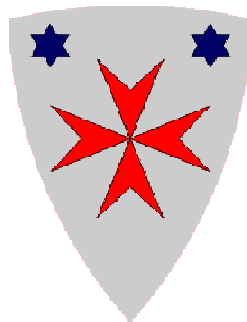


S T R A T E G I J A

modernizacije nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca



Ivanec, studeni 2013.

UVODNE NAPOMENE

Strategiju modernizacije nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca (u daljnjem tekstu: Strategija) donosi Gradsko vijeće Grada Ivanca, na prijedlog Gradonačelnika Grada Ivanca.

Strategija se izrađuje sukladno Zakonu o prostornom uređenju i gradnji, Zakonu o cestama, te ostalim propisima koji reguliraju planiranje razvoja i upravljanje infrastrukturom. Strategija određuje ciljeve i smjernice za upravljanje prostorno najvećom imovinom u vlasništvu Grada Ivanca. Taj se dokument objavljuje prvi put.

Ova Strategija biti će sastavni dio gradskih razvojnih programa i osnovica za daljnje planiranje razvoja ovom infrastrukturom. Istodobno, cilj je Strategije osigurati da imovina Grada Ivanca bude u službi gospodarskog i razvoja cjelokupnog područja Grada Ivanca kao jedinice lokalne samouprave.

Upravljanje imovinom Grada Ivanca podrazumijeva pronalaženje optimalnih rješenja koja će dugoročno očuvati imovinu i generirati gospodarski rast i zapošljavanje. Vlasništvo Grada osigurava kontrolu nad razvojem tog resursa u vlasništvu Grada, kao i prihode koji se mogu koristiti za opće dobro. Vlasništvo Grada je važan instrument postizanja strateških razvojnih ciljeva vezanih za lokalnu i regionalnu prometnu i gospodarsku politiku, kao i za druge razvojne politike Grada Ivanca.

Učinkovito upravljanje imovinom Grada potiče razvoj gospodarstva i značajno je za njegovu stabilnost, a istodobno doprinosi boljoj kvaliteti života svih građana.

U prethodnim se razdobljima, upravljanje nerazvrstanim cestama na području Grada Ivanca uglavnom svodilo na manje zahvate, presvlačenja postojećih kolnika i asfaltiranja makadamskih puteva, a vrlo malo ili gotovo nikako nije uključivalo aktivnosti na cjelovitom rješavanju prometa, kao i ostale infrastrukture na nerazvrstanim cestama na području Grada Ivanca.

Uvažavajući gospodarske i razvojne interese na regionalnom i lokalnom nivou, odredit će se prema svakoj pojedinoj cesti, vodeći računa o značaju iste na širem području. To uključuje suradnju sa Županijskom upravom za ceste Varaždinske županije, sa čijim će se godišnjim i višegodišnjim planovima i programima gradnje i modernizacije županijskih i lokalnih cesta morati usklađivati i gradski programi vezani uz zahvate na nerazvrstanim cestama.

Utvrđena je i potreba detaljnijeg snimanja stvarnog stanja, nastavak sređivanja i popisivanja nerazvrstanih cesta kao prostorno najveće imovine Grada, što dosad nikada nije dosljedno i cjelovito napravljeno. Izrada evidencije nerazvrstanih cesta je izrađena, te je kroz Odluku o nerazvrstanim cestama (Službeni vjesnik Varaždinske županije br. 44/11, 34A/2012, 12/13) utvrđeno početno stanje na temelju dostupnih podataka, ali je istu potrebno neprekidno obnavljati i dopunjavati.

Predmetna Strategija pomoći će u kreiranju razvojnih programa, čiji je sastavni dio u modernizacija nerazvrstanih cesta, te kao polazna osnova u definiranju obaveza i očekivanja Grada kao vlasnika.

Upravljanje nerazvrstanim cestama, njihova modernizacija, uključuje sve sustavne i koordinirane aktivnosti kojima Grad Ivanec optimalno i održivo upravlja svojom fizičkom imovinom, u što se moraju uključiti svi subjekti s javnim ovlastima, a koji za objekte i uređaje, odnosno svoju djelatnost, koriste cestovno zemljište – nerazvrstanu cestu.

Strategijom je data osnovna koncepcija razvoja i modernizacije nerazvrstanih cesta za buduća razdoblja, osnovni elementi kojih bi se u planiranju trebalo držati, kao i mjere za realizaciju, tj. kroz usvajanje dugoročnih, srednjoročnih i kratkoročnih programa zahvata na nerazvrstanim cestama. Zbog nedostatka provedbenih propisa kojima bi se detaljnije reguliralo ustrojstvo evidencije i ostalih dokumenata vezanih uz upravljanje nerazvrstanim cestama, Grad Ivanec je koristio metodologiju i

aplikacije razvijene u Agenciji za razvoj Varaždinske županije, čime je dobijen registar nerazvrstanih cesta, a koji je početna točka ove Strategije.

Strategija se oslanja na svu dostupnu dokumentaciju i planove razvoja infrastrukture subjekata koji za svoju djelatnost koriste cestovno zemljište – nerazvrstanu cestu, uz naglasak na nedovoljnu spremnost tih subjekata za davanjem detaljnijih podataka i posebice planova za naredna razdoblja.

S A D R Ž A J

1.0.0. UVOD I POLAZNE OSNOVE

2.0.0. POSTOJEĆE STANJE NERAZVRSTANIH CESTA

- Općenito
- Kategorizacija nerazvrstanih cesta i opis postojećeg stanja
- Materijalni okvir i kriteriji

3.0.0. STRATEGIJA MODERNIZACIJE NERAZVRSTANIH CESTA

- Konceptija modernizacije nerazvrstanih cesta
- Procjena troškova modernizacije nerazvrstanih cesta

4.0. PRIJEDLOG RAZVOJA

- Kriteriji i pristupi
- Programi održavanja i gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta
- Organizacijska struktura gospodarenja nerazvrstanim cestama
- Mjere za realizaciju programa
- Usklađivanje s planiranim zahvatima na infrastrukturnim instalacijama
- Prijedlog I etape modernizacije nerazvrstanih cesta

5.0.0. ZAKLJUČAK

6.0.0. TABELARNI PRILOZI

TABLICA 5 – POSTOJEĆE STANJE NERAZVRSTANIH CESTA

TABLICA 6 – POSTOJEĆE STANJE RAZVRSTANIH CESTA (ŽC I LC)

TABLICA 7 – PLANIRANI ZAHVATI NA NERAZVRSTANIM CESTAMA

TABLICA 8 – PLANIRANI ZAHVATI NA RAZVRSTANIM CESTAMA (ŽC I LC)

7.0.0. GRAFIČKI PRILOZI

- | | | |
|----------------|-------------|-------|
| - Situacija 1, | MJ 1:10 000 | 7.01. |
| - Situacija 2, | MJ 1:10 000 | 7.02. |

1.0. UVOD I POLAZNE OSNOVE

Ceste su jedna od temeljnih komunalnih infrastruktura te nezobilazni čimbenik gospodarskog i svakog drugog razvoja. Intenzitet i karakter cestovnog prometa koji se danas odvija cestama postavlja pred nas sve veće zahtjeve za sigurnijim, bržim i udobnijim prometom.

Prema važećoj zakonskoj regulativi nerazvrstane ceste (Zakon o cestama, NN 84/11) su javno dobro u općoj uporabi i u vlasništvu jedinice lokalne samouprave na čijem se području nalaze, tako da je njihovo održavanje i modernizacija također u nadležnosti JLS.

Da bi postojeće nerazvrstane ceste na području Grada Ivanca zadovoljile suvremene potrebe, nužno je osim redovnog održavanja provesti modernizaciju i rekonstrukciju brojnih dionica (rekonstrukcije krivina, raskrižja, izgradnju nogostupa, autobusnih ugibališta, rigola i oborinske odvodnje). Aktivnosti na modernizaciji potrebno je provoditi sukladno Zakonu o prostornom uređenju i gradnji (NN 76/07, 38/09, 55/11, 90/11, 50/12, 55/12, 80/13), te ostalim zakonima i propisima koji reguliraju ovu problematiku.

U cilju podizanja razine kvalitete mreže nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca, u skladu s prostorno-planskom dokumentacijom (Prostorni plan uređenja Grada Ivanca, Urbanistički plan uređenja Ivanca, Detaljni planovi uređenja Zone užeg centra, Zone C-3 i Zone Jezera) i planovima gospodarskog razvoja, ovim će se dokumentom dati prijedlog zahvata na modernizaciji svih nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca. Predložene aktivnosti implementirati će se zatim u programe modernizacije nerazvrstanih cesta za pojedina planska razdoblja prema prioritetima.

Sukladno zahtjevu Naručitelja ovim dokumentom analizirano je i postojeće stanje županijskih i lokalnih cesta (koje su u nadležnosti Županijske uprave za ceste Varaždinske županije) i dat je pregled planiranih aktivnosti za njihovu modernizaciju na dionicama koje se nalaze unutar administrativnih granica Grada Ivanca.

Razdoblje u kojem se kreira ova Strategija obilježava proces političke i gospodarske integracije Republike Hrvatske u Europsku uniju. Taj proces stvara pretpostavke za povećanje ekonomske razmjene roba na jedinstvenom tržištu, što dovodi do povećanja transporta roba i usluga. Europska prometna politika temelji se na nekoliko osnovnih načela kojih se trebaju pridržavati sve zemlje članice u svojim strateškim planovima razvoja pojedinih prometnih grana, pa tako i cestovnog prometa.

Ta načela jesu:

- a) uspostavljanje ravnoteže u razvoju različitih načina prometa
- b) ravnomjerno iskorištenje svih prometnih resursa
- c) sloboda tržišta
- d) ujednačavanje propisa i standarda
- e) koordinirani i održivi razvoj.

Za Grad Ivanec, kao jedinicu lokalne samouprave, koja u svojoj nadležnosti ima nerazvrstane ceste, najinteresantnija su načela b) i e).

S obzirom na to da Europska unija u svojoj tzv. „Bijeloj knjizi“ za svoje članice određuje načela prometne politike u slijedećih 10 godina, na nižim, operativnim razinama, uputno je planove donositi za razdoblja 4-5 godina, u kojima se preciznije mogu definirati pravci razvoja prometne mreže.

Dokument koji definira strateški razvoj prometa u Hrvatskoj je *Strategija prometnog razvitka RH*, koja datira iz 1999. godine. Iako je nastala prije početka integracijskih procesa, postavila je dugoročni cilj integriranja prometne mreže i povezivanja sa glavnim europskim koridorima. Tom Strategijom utvrđena je osnovna orijentacija i modeli financiranja održavanja i gradnje novih cesta i to na način da se održavanje, modernizacija i rekonstrukcija postojeće mreže javnih cesta rješavala prvenstveno iz vlastitih izvora sredstava (naknade za ceste, proračun i drugo), dok se izgradnja novih cesta visoke razine usluga planirala maksimalno usmjeriti na korištenje inozemnih dugoročnih kredita, tj. na komercijalnu osnovu.

Ovakvim pristupom željelo se osigurati slijedeće:

- relativno brzo dovođenje postojeće cestovne mreže u kvalitetno stanje i na nivo promjeren zahtjevima, koje diktira prometna potražnja,
- izbalansiran tempo gradnje novih cesta visoke razine usluga (autoceste, poluautoceste i brze ceste) u odnosu na prometnu potražnju i zahtjeve koje bi diktirao prvenstveno gospodarski i ukupni razvoj.

S obzirom da je u razdoblju od donošenja državne Strategije dolazilo do promjena na političkoj sceni, potrebe prilagođavanja uvjetima koje diktira pridruživanje Europskoj uniji, mijenjali su se i prioriteti i tempo izgradnje, pri čemu su ključni utjecaj imala gospodarska kretanja. U proteklom razdoblju Strategija je dobrim dijelom i realizirana u segmentu izgradnje novih autocesta, međutim je izostala gradnja tzv. 'brzih cesta', kojima bi se povezali ti novi koridori, što se može pripisati najvećim dijelom promjenama politike, na državnom nivou, koje su u 'hodu' mijenjale dinamiku izgradnje pojedinih cestovnih pravaca.

Rezultat toga je da su građene dionice i objekti u kapacitetima koji nisu usklađeni sa prometom, ili je gradnja trajala neopravdano dugo, što je rezultiralo zaleđivanjem sredstava na duži rok. Dovršene su dionice cesta i objekti koji se nisu mogli pustiti u promet, započinjalo se sa gradnjom bez prethodno izvršenih priprema (izvlaštenja, prelaganje instalacija, ishođenja dozvola i slično), započelo se sa izgradnjom, a da u isto vrijeme nije zatvorena financijska konstrukcija, ili pak su se odluke o velikim projektima donosile pojedinačno za pojedini projekt izvan konteksta cjeline problema ceste, bez prethodno izrađenih studija opravdanosti i na osnovi usuglašenih planova. Isti slučaj događa se na lokalnom nivou, ali u daleko manjim razmjerima, što je i razumljivo, s obzirom na visinu dostupnih sredstava kojima raspolažu županije, te gradovi i općine.

Prema dostupnim informacijama, tijekom 2013. godine započete su pripreme za izradu buduće nacionalne prometne strategije, koja će zamijeniti postojeću Strategiju i dati novi okvir razvoja prometne mreže u Republici Hrvatskoj za naredno plansko razdoblje.

Polazište za definiranje Strategije modernizacije nerazvrstanih cesta Grada Ivanca jest činjenica da je mreža nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca integralni dio prometne mreže Varaždinske županije, te svako planiranje na lokalnom nivou mora uzimati u obzir i intervencije na državnim i županijskim cestama, odnosno pratiti ih.

Kako bi se izbjegla negativna iskustva sa državnom Strategijom, Strategijom modernizacije nerazvrstanih cesta Grada Ivanca, a posebice programima modernizacije i gradnje za planska razdoblja, nužno je:

- a) usuglasiti razinu ulaganja u nerazvrstane ceste po osnovim namjenama, prioritetima, te utvrditi model financiranja:
 - za održavanje
 - za modernizaciju i rekonstrukciju postojeće mreže nerazvrstanih cesta
 - za izgradnju novih nerazvrstanih cesta u područjima naselja gdje se očekuje veći porast izgradnje stambenih i gospodarskih objekata
- b) da je osnovni kriterij za utvrđivanje prioriteta postojeća razina i prognoza budućeg prometa
- c) sve pripreme, koje se odnose na istraživanje, studije, projekte, premještanje instalacija, izvlaštenja, ishođenja akta za građenje i drugo, budu završene prije početka izgradnje
- d) prije početka gradnje utvrditi optimalan rok i dinamiku gradnje.

Pogreške na ovom području nisu dopustive, te treba osigurati krajnje suptilan i stručan pristup u kojem će daljnja gradnja biti prilagođena porastu prometa i razvojnim ciljevima, naravno u skladu sa proračunskim mogućnostima Grada Ivanca.

U definiranju prometne politike Strategija polazi od slijedećih ciljeva:

- a) ciljevi prometnog razvoja u funkciji objedinjavanja i povezivanja prostora jedinice lokalne samouprave
- b) ciljevi prometnog razvoja u funkciji povezivanja sa mrežom javnih cesta na području Grada Ivanca
- c) ciljevi sukladnog i postupnog razvoja ukupnog prometnog sustava i njegovih pojedinih dijelova
- d) ciljevi prometnog razvoja glede sigurnosti prometnih pravaca i prometnih tokova,
- e) usklađeni ciljevi razvoja prometa, zaštite okoliša, te razvoja ostale infrastrukture.

Na osnovu tako definiranih općih ciljeva razvoja ukupnog prometa, temeljem ukupnog stanja cestovne infrastrukture i prognozirane prometne potražnje, mogu se utvrditi slijedeći kriteriji za utvrđivanje prioriteta u programu buduće izgradnje i održavanja nerazvrstanih cesta:

- a) ostvareni i prognozirani budući promet na pojedinim dionicama
- b) započeta, a nedovršena izgradnja dionica, odnosno pravaca, u smislu kompletiranja prometnog pravca
- c) propusna moć postojeće ceste
- d) rekonstrukcija i dovršenje kritičnih dionica i objekata na cestama (mostovi) u dijelovima naselja sa najvećim prometnim opterećenjem i većim aglomeracijama
- e) rekonstrukcija i dovršenje dionica i objekata kojima se pojedini pravci vežu na mrežu javnih cesta (državna cesta D35, te županijske i lokalne ceste, u ingerenciji Županijske uprave za ceste Varaždinske županije), u cilju što bržeg integriranja u širi prostor Županije
- f) izgradnja i modernizacija cesta mora biti usklađena sa standardima zaštite okoliša
- g) izgradnja i modernizacija cesta mora biti usklađena sa planiranim zahvatima na gradnji i rekonstrukciji instalacija, objekata infrastrukture (vodovodne, kanalizacijske mreže idr.)

Pored navedenih općih razvojnih ciljeva i kriterija za utvrđivanje prioriteta gradnje, rekonstrukcije i modernizacije, nužno je opet istaći potrebu pridržavanja redoslijeda u pripremi i samoj gradnji – od izrade studija i projekata, izvlaštenja zemljišta i objekata, prelaganja instalacija, dobivanja potrebnih dozvola, usklađenja sa ostalim razvojnim planovima Grada Ivanca, osiguranja i zatvaranja financijske konstrukcije za svaki pojedini projekt posebno, te utvrđivanje optimalne dinamike i roka završetka izgradnje.

S obzirom na to da je Republika Hrvatska 1. srpnja 2013. godine postala punopravni član Europske unije, Gradu Ivancu su na raspolaganju značajna sredstva iz odgovarajućih fondova, čime su otvorene velike mogućnosti za razvoj prometne mreže, kao i ostalih infrastrukturnih objekata. No, tu valja biti oprezan u predlaganju projekata, jer ovakve velike investicije mogu značajno opteretiti proračun Grada na dulji rok, te bi se iz pragmatičnih razloga trebalo odrediti prema najznačajnijim zahvatima i ustrajati na realizaciji istih.

Dakle, uspostavljanje, održavanje i poboljšanje uvjeta sigurnog i pouzdanog prometa kontinuirana je zadaća jedinice lokalne samouprave. Ovaj aspekt treba posebno analizirati s obzirom na vrstu prometnog opterećenja i očekivani porast prometa nerazvrstanim cestama. Ova Strategija dati će presjek postojećeg stanja nerazvrstanih cesta, visinu ulaganja da bi se zadovoljili minimalni prometni standardi, te će biti osnovna podloga za daljnje aktivnosti na planiranju gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta po pojedinim planskim razdobljima, dugoročnim, srednjoročnim i kratkoročnim. Isto tako su po prvi puta na jednom mjestu obrađeni podaci o ulaganjima u gradnju i održavanje cesta, njihovi međusobni odnosi, a što dosad nije bilo dostupno u ovakvom obimu, posebno imajući u vidu da nije bilo ni popisa nerazvrstanih cesta. Upravo nedostatak popisa mogao je dati krivi dojam o velikim ulaganjima u ceste, međutim, kad se uzme u obzir ukupna duljina tih cesta, vidljivo je da to nije tako.

Dugoročni program gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta uputno je donositi za plansko razdoblje od 8-10 godina, te ga usklađivati jednom u 4 godine.

Iz praktičnih razloga predlaže se usvajanje srednjoročnog programa gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta za plansko razdoblje od 4 godine, tj. u mandatu jednog saziva predstavničkog tijela jedinice lokalne samouprave.

Kratkoročni planovi donose se najčešće za razdoblje od 1 godine, sa točno definiranim zahvatima i osiguranim sredstvima za realizaciju.

Ova Strategija treba biti jedna od sastavnica gradskih razvojnih programa, tim više jer se radi o gospodarenju najvrednijom gradskom imovinom, koja je često u drugom planu, a za razliku od svih ostalih objekata, svakodnevno je koriste svi stanovnici.

2.0. POSTOJEĆE STANJE NERAZVRSTANIH CESTA NA PODRUČJU GRADA IVANCA

Općenito

Postojeće cestovne prometnice na području Grada Ivanca izgrađene su uglavnom na starim trasama puteva koji su povezivali naselja.

Promatrajući tehničke karakteristike nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca (kvalitetu kolničkog zastora) može se reći da one nisu na zadovoljavajućoj razini. Na cestama sa suvremenim kolničkim zastorom prisutna su oštećenja u obliku mrežastih pukotina, ulegnuća, neravnina, većih raspuklina i udarnih rupa. Izvid cesta obavljen je u zimskom periodu, tako da su navedena oštećenja još izraženija.

Stanje postojeće cestovne mreže nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca može se ocijeniti kao nezadovoljavajuće. Rezultat je to nemogućnosti adekvatnog održavanja zbog nedostatka financijskih sredstava. Asfaltirani kolnički zastor često propada jer nije adekvatno riješen ili održavan sustav odvodnje oborinskih voda.

Površine za odvijanje pješačkog i biciklističkog prometa uglavnom su uređene u središnjem gradskom području, dok su u perifernim naseljima uređene samo pojedine dionice na glavnim prometnim pravcima. Slična je situacija sa sustavom odvodnje oborinskih voda s prometnih površina.

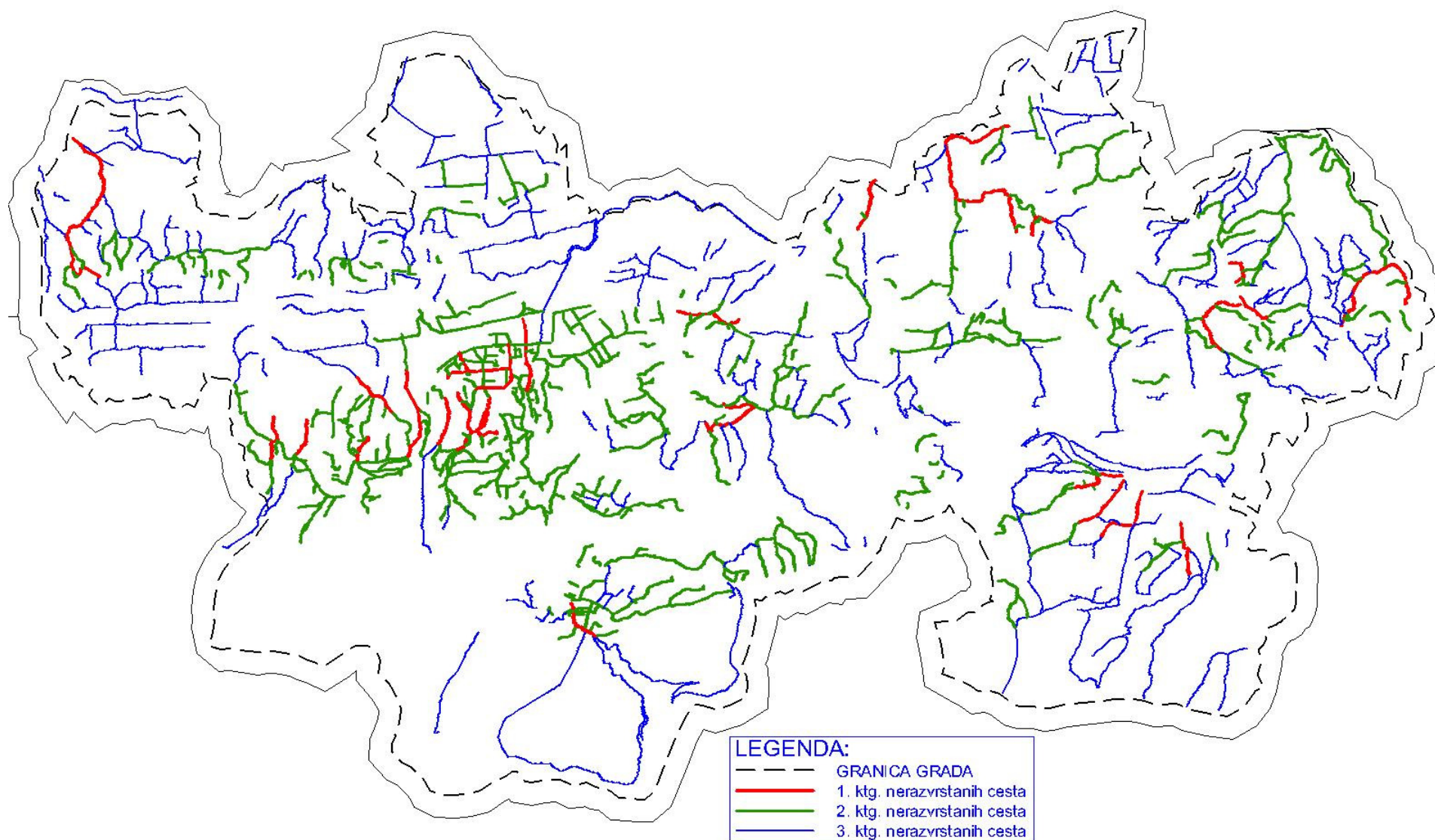
Dosadašnji razvoj i gradnja cestovne mreže vođen je u nekim razdobljima više stihijski nego planski, a zadnji planski dokument, prema kojem je vođen razvoj i modernizacija nerazvrstanih cesta, jest Plan asfaltiranja nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca za razdoblje 2007-2012 godine, koji je obuhvaćao dionice nerazvrstanih cesta u pojedinim naseljima, pri čemu je dolazilo do manjih preinaka, s obzirom da seradilo o sufinanciranju modernizacije cesta od strane mještana. Na taj su način asfaltirane gotovo sve nerazvrstane ceste u naseljima, te veći dio vikendaških naselja, koje dotad nisu imale moderni asfaltni kolnik.

Kategorizacija nerazvrstanih cesta

Sukladno Odluci o nerazvrstanim cestama na području Grada Ivanca (Službeni vjesnik Varaždinske županije br. 44/11) nerazvrstane su ceste podijeljene u tri različite kategorije:

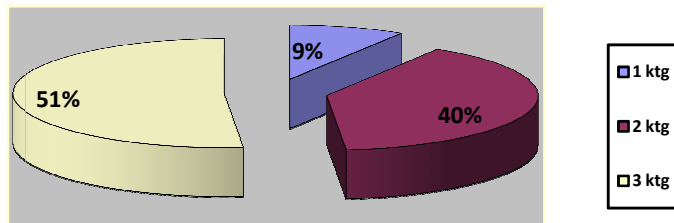
1. **Kategorija:** Obuhvaća sabirne ceste velike gustoće prometa, koje se nalaze unutar građevinskog područja i spajaju se na (razvrstane) ceste višeg reda.
2. **Kategorija:** Obuhvaća ceste koje se nalaze unutar izgrađenog dijela građevinskih područja, a povezuju više stambenih područja i vikend zona.
3. **Kategorija:** Obuhvaća poljske i šumske puteve, te ostale ceste koje prolaze neizgrađenim dijelom građevinskog područja.

Slika 1: Pregled nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca



Ukupno je na području Grada Ivanca evidentirano gotovo 340 kilometara nerazvrstanih cesta, što predstavlja značajan resurs koji zahtijeva stalna ulaganja.

Udjeli pojedinih kategorija nerazvrstanih cesta, prema duljini cesta po pojedinoj kategoriji, prikazani su u slijedećem grafikonu (*Slika 2*):



Tablica 1. Gustoća prometne mreže po naseljima

Red. broj	NASELJE	POVRŠINA		DULJINA CESTA		STANOVNICI		GUSTOĆA NASELJENOSTI	GUSTOĆA PROMETNE MREŽE	
						Popis 2011.				
		km ²	%	km	%	broj	%	st/ km ²	stan/km	km/km ²
1	Bedenec	6,95	7,23	26,65	7,96	731	5,31	105,18	27,4	3,8
2	Cerje Tužno	3,08	3,20	13,12	3,92	182	1,32	59,09	13,9	4,3
3	Gačice	5,2	5,42	17,60	5,26	349	2,53	67,12	19,8	3,4
4	Gečkovec	0,78	0,81	3,14	0,94	117	0,85	150,00	37,3	4,0
5	Horvatsko	3,16	3,29	10,80	3,23	176	1,28	55,70	16,3	3,4
6	Ivanec	8,73	9,08	57,15	17,07	5.252	38,14	601,60	91,90	6,5
7	Ivanečka Željeznica	5,83	6,07	22,26	6,65	250	1,82	42,88	11,2	3,8
8	Ivanečki Vrhovec	1,06	1,1	6,40	1,91	310	2,25	292,45	48,4	6,0
9	Ivanečko Naselje	2,31	2,4	5,14	1,54	238	1,73	103,03	46,3	2,2
10	Jerovec	3,63	3,78	16,57	4,95	840	6,10	231,40	50,7	4,6
11	Kaniža	2,97	3,09	7,68	2,29	287	2,08	96,63	37,4	2,6
12	Knapić	4,23	4,4	5,71	1,71	63	0,46	14,89	11,0	1,3
13	Landić	0,49	0,52	2,60	0,78	297	2,16	606,12	114,2	5,3
14	Lovrečan	3,16	3,29	20,49	6,12	485	3,52	153,48	23,7	6,5
15	Lukavec	1,9	1,98	3,06	0,91	141	1,02	74,21	46,1	1,6
16	Margečan	4,22	4,39	23,77	7,10	386	2,80	91,47	16,2	5,6
17	Osečka	2,68	2,79	4,02	1,20	217	1,58	80,97	54,0	1,5
18	Pece	1,56	1,62	5,35	1,60	88	0,64	56,41	16,5	3,4
19	Prigorec	6,85	7,13	13,19	3,94	528	3,83	77,08	40,0	1,9
20	Punikve	2,12	2,21	10,82	3,23	447	3,25	210,85	41,3	5,1
21	Radovan	1,43	1,49	4,09	1,22	375	2,72	262,24	91,7	2,9
22	Ribić Breg	1,8	1,87	3,00	0,90	150	1,09	83,33	50,0	1,7
23	Salinovec	4,76	4,95	12,15	3,63	511	3,71	107,35	42,1	2,6
24	Seljanec	4,86	5,06	10,22	3,05	223	1,62	45,88	21,8	2,1
25	Stažnjevec	3,25	3,38	7,10	2,12	338	2,45	104,00	47,6	2,2
26	Škriljevec	3,47	3,61	15,90	4,75	242	1,76	69,74	15,2	4,6
27	Vitešinec	1,09	1,13	1,95	0,58	96	0,70	88,07	49,2	1,8
28	Vuglovec	1,95	2,03	3,55	1,07	324	2,35	166,15	90,3	1,8
29	Željeznica	2,58	2,68	1,27	0,38	122	0,89	47,29	96,1	0,5
Grad Ivanec		96.1	100	334.79	100	13.765	100	143.28	40.5	3.5

Sve nerazvrstane ceste na području Grada Ivanca koje se nalaze u Popisu nerazvrstanih cesta obrađene su ovom dokumentacijom i tabelarno navedene prema kategorijama (Tablica 4).

Svakom nazivu ceste pridružen je u tablici njezin broj sukladno kategorizaciji, navedeno je ime naselja u kojima se nalazi, te su navedene geometrijske karakteristike dionice (duljina, širina kolnika, širina nogostupa i širina parcele ceste). Uz navedene podatke, za svaku je dionicu ceste izrađen sažeti opis postojećeg stanja.

U tabelarnom opisu postojećeg stanja su navedeni podaci o vrsti kolničkog zastora (asfaltirani ili makadamski), o geometriji poprečnog presjeka ceste (bankine, rigol, nogostup) i načinu odvodnje oborinskih voda (cestovni jarci ili zatvoreni sustav odvodnje).

Materijalni okvir i kriteriji

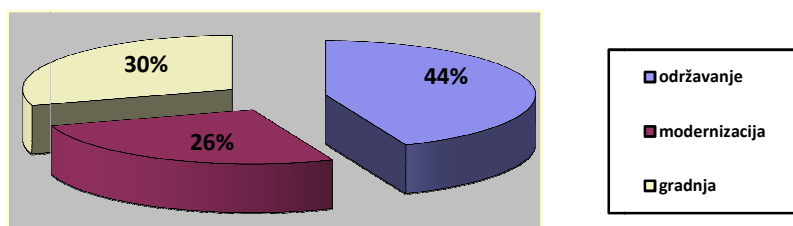
Nakon izvršenih analiza, na temelju dostupnih podataka o ulaganjima u održavanje, modernizaciju i gradnju nerazvrstanih cesta u proteklom periodu od 5 godina (razdoblje 2008-2012 godine), utvrđena je stopa godišnjeg izdvajanja za održavanje, modernizaciju i gradnju nerazvrstanih cesta od 14,6% visine proračuna.

Navedena stopa se čini značajnom, međutim valja istaknuti da su u nju uključena i sredstva sa državne razine, vezana uz izgradnju jedne od najvećih investicija u cestovnu infrastrukturu u povijesti Ivanca, gradnju spojne ceste ulica Ak. M. Maleza i ulice R. Rajtera 2009. godine, što može stvoriti pogrešan dojam u ocjeni ulaganja Grada Ivanca u prometnu infrastrukturu u odnosu na ostala ulaganja.

Isto tako valja spomenuti izvore financiranja održavanja, modernizacije i gradnje nerazvrstanih cesta. Sukladno zakonskoj regulativi, među ostalim, za održavanje nerazvrstanih cesta namijenjeni su prihodi po osnovi komunalne naknade, dok je za građenje i korištenje objekata i uređaja komunalne infrastrukture namijenjen komunalni doprinos. Međutim, s obzirom da tako prikupljena sredstva ne zadovoljavaju potrebe ulaganja u navedenu infrastrukturu, koriste se i ostali porezni prihodi Grada Ivanca, što je uobičajeno za sve jedinice lokalne samouprave.

Gledajući strukturu, odnosno posebno ulaganje u održavanje, modernizaciju te gradnju novih cesta, vidljivo je da skoro polovica ulaganja ide na održavanje nerazvrstanih cesta.

Struktura ulaganja u proteklom periodu, po namjeni, prikazana je u slijedećem grafikonu (Slika 3):



Ulaganja u gradnju novih cesta čine se velikima, u odnosu na ostala ulaganja, međutim je riječ gradnji nekoliko većih dionica cesta, a čiji iznosi značajno utječu na omjere ulaganja. Za većinu analiza najbolje je gledati odnos ulaganja u održavanje, s jedne strane, i ulaganja u modernizaciju i gradnju novih cesta, s druge strane.

Nužan uvjet za racionalnu politiku razvoja jest i uspostavljanje ravnoteže između održavanja cesta i budućeg razvoja, tj. podizanja razine usluge cesta kroz rekonstrukcije i modernizacije, jer poneke dionice bez kvalitetnog asfaltnog zastora i adekvatne odvodnje oborinskih voda, zahtijevaju relativno velika sredstva za godišnje održavanje, pa se nameće zaključak da će manje financijsko opterećenje u promatranom razdoblju biti modernizacija, nakon čega će troškovi održavanja u početnom periodu biti gotovo zanemarivi.

3.0. PRIJEDLOG ZAHVATA ZA MODERNIZACIJU NERAZVRSTANIH CESTA NA PODRUČJU GRADA IVANCA

Koncepcija modernizacije nerazvrstanih cesta

Modernizacijom nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca, potrebno je težiti postizanju sigurnijeg, bržeg i udobnijeg odvijanje prometa za sve sudionike.

Sve zahtjevnija prometna potražnja, porast motorizacije i ukupnog cestovnog prometa, zahtjevi za sigurnijim, bržim i udobnijim prometom, nameću pored redovnog održavanja potrebu kontinuiranih zahvata na modernizaciji i rekonstrukciji pojedinih najkritičnijih dionica i objekata na postojećoj mreži nerazvrstanih cesta. Ispravljanjem tehničkih elemenata, rekonstrukcijom krivina i raskrižja, proširenjem kolničkih traka, doći će do znatnog podizanja kvalitete odvijanja cestovnog prometa na postojećoj mreži nerazvrstanih cesta.

Svakodnevna praksa nas upućuje na potrebu maksimalno racionalnog pristupa, gdje se rekonstrukcijom kritičnih mjesta uz minimalno poboljšanje tehničkih elemenata na postojećoj mreži cesta može postići značajno povećanje sigurnosti i brzine prometa.

Velik broj nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca (uglavnom u građevinskim područjima za povremeno stanovanje) još nema izgrađen suvremeni (asfaltirani) kolnički zastor. Na tim je dionicama, tamo gde su realne potrebe, potrebno težiti izgradnji suvremenog kolnika širine predviđene prostorno-planskom dokumentacijom, međutim valja pokušati pojedine dionice i područja sačuvati u autohtonom obliku, u makadamu, što može biti i jedna od prednosti pojedinih lokacija za turizam u ruralnim područjima.

Ovom strategijom je predviđeno uređenje nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca sukladno važećim standardima i propisima, odredbama usvojenim prostorno-planskom dokumentacijom i rješenjima iz postojeće projektne dokumentacije.

Za predstojeću modernizaciju usvojeni su elementi poprečnog presjeka cesta definirani prostornim planovima i postojećim projektima. Dimenzije poprečnih presjeka ovise o vrsti prometnice (glavne gradske, sabirne, prometnice u gospodarskoj zoni i ostale) i njihovoj lokaciji (područje naselja Ivanec ili perifernih naselja).

Prema PPUG Ivanca, sve javne prometnice moraju imati širinu kolnika najmanje 5,5 m za dvije vozne trake, ili 4,5 m za jednu voznu traku.

Zbog nedostatka prostora u gusto izgrađenim područjima i područjima za povremeno stanovanje, strategijom je predviđena modernizacija cesta u širini kolnika 4,5 m. Sukladno PPUG jedna vozna traka (za jednosmjerni promet) može se planirati pod uvjetom da se na svakih 100 m uredi ugibalište.

Izuzetno, gdje su elementi postojećih ulica već definirani na način da nije moguće njihovo uređenje (rekonstrukcija) tako da zadovolje kriterije iz PPU-a, iste će se rekonstruirati sukladno zakonskim standardima (minimalno je da zadovolje uvjete vatrogasnog puta određenog posebnim propisom).

Pješačke i biciklističke staze potrebno je u naseljima planirati i graditi u širini najmanje 1,5 m, a u užem centru Ivanca i pješačkim zonama treba nastojati da njihove širine budu i veće (2,5 m). Na području gradskog središta predviđeno je formiranje mreže pješačko-biciklističkih staza koje povezuju bitne gradske dijelove (autobusni i željeznički kolodvor, uže trgovačko i administrativno središte, te osnovnu i srednju školu). Prema PPU predviđena je izgradnja nogostupa s obje strane cesta u naselju, ali je strategijom, na dionicama sa gustom izgradnjom i u ruralnim naseljima, zbog nedostatka prostora usvojeno rješenje s izvedbom nogostupa sa jedne strane. U koridorima gradskih prometnica i prometnica u gospodarskim zonama potrebno je urediti pojase zaštitnog zelenila.

U koridorima cesta koje su definirane kao koridori javnog prijevoza predviđena je izvedba autobusnih stajališta (ugibališta).

Izgradnja javnih parkirališta u središtu gradskog područja je predviđena prema potrebama definiranim važećom prostorno-planskom dokumentacijom.

Sukladno vrsti i namjeni pojedine nerazvrstane ceste, te planiranim elementima poprečnog presjeka definiranim prostorno-planskom dokumentacijom, nerazvrstane ceste na području Grada Ivanca grupirane su u slijedeće grupe:

- glavne gradske prometnice i prometnice u gospodarskim/poduzetničkim zonama. predviđena širina kolnika iznosi 7,0 m, sa obostranim pješačko-biciklističkim stazama širine najmanje 1,5 m.
- sabirne prometnice (ili razvrstane - županijske ceste), širine kolnika 6,0 m, sa obostranim pješačko-biciklističkim stazama širine najmanje 1,5 m.
- ostale ulice, širine kolnika 5,5 m, sa (gdje je to moguće) obostranim pješačko-biciklističkim stazama širine najmanje 1,5 m.
- ceste s jednom voznom trakom (za jednosmjerni promet), širine kolnika 4,5 m i ugibalištima. Nogostup je na ovim cestama predviđen s jedne strane ceste, gdje se izvodi i rigol sa oborinskom kanalizacijom za odvodnju oborinskih voda. Ovakav tip ceste predviđen je u građevinskim područjima gradskih ulica gdje prostorni uvjeti i konfiguracija terena uvjetuje širinu koridora prometnice, te u perifernim naseljima. Profil ceste sa asfaltiranim kolnikom širine 4,5 m, ali bez nogostupa, predviđen je i kroz građevinska područja za povremeno stanovanje. Ovaj tip cesta najzastupljeniji je u ukupnoj duljini svih nerazvrstanih cesta na području grada Ivanca.

Sve nerazvrstane ceste koje se nalaze u Popisu prikazane su ovom Strategijom tabelarno po kategorijama, sa opisom osnovnih planiranih elemenata (duljina, širina kolnika, širina nogostupa i širina parcele) i sažetim opisom planiranih zahvata na modernizaciji.

U aktivnosti na modernizaciji nerazvrstanih cesta na području grada Ivanca uključeno je slijedeće:

- rekonstrukcija i proširenje kolnika na cestama gdje ne zadovoljava geometrija, sa uređenjem prilaza i priključaka
- proširenje i presvlačenje postojećeg kolnika novim asfaltnim tepihom na cestama gdje je postojeći oštećen i dotraja
- dogradnja rigola i nogostupa uz jednu ili obje strane postojećeg kolnika
- izgradnja zatvorenog sustava oborinske odvodnje.

Ceste na kojima je postojeća širina parcele manja od planirane širine koridora naznačena je potreba otkupa zemljišta.

Zahvati na modernizaciji nerazvrstanih cesta moraju se pripremati i provoditi usklađeno sa modernizacijom ostale komunalne infrastrukture koja se nalazi u koridoru ceste (podzemne i nadzemne instalacije el. struje, distributivne telekomunikacijske kanalizacije, vodovoda, kanalizacije i plinovoda).

Procjena investicijskih troškova modernizacije

Investicije u modernizaciju nerazvrstanih cesta i prateće komunalne infrastrukture karakterizirane su visokim finacijskim ulaganjima.

S obzirom na karakter ove dokumentacije (strategija), u sklopu iste izrađena je procjena investicijskih troškova za modernizaciju svake dionice nerazvrstane ceste.

Procijenjene vrijednosti su osrednjene veličine koje kod nekih dionica mogu i značajno odstupati ali općenito za područje čitavog grada Ivanca ovo odstupanje je u dopustivim granicama.

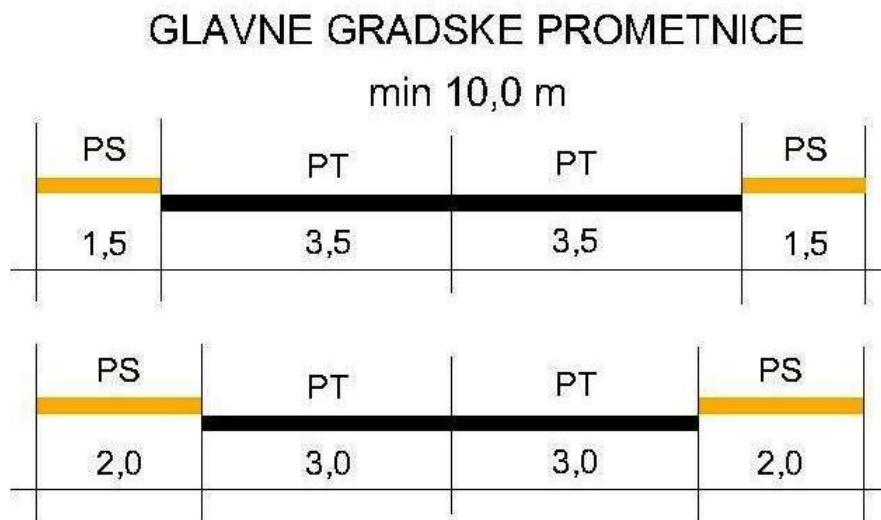
Projektni period je vremenski period izražen u godinama za koji je kolnička konstrukcija dimenzionirana. Dimenzioniranje asfaltnih kolničkih konstrukcija provodi se u pravilu na vremenski period od 20 godina. Prema ovom podatku trebalo bi planirati rekonstrukciju pojedinih dionica.

U sklopu predstojećih aktivnosti svakako je potrebno izraditi projektne zadatke i projektnu dokumentaciju više faze, kako bi se točnije definirali troškovi modernizacije.

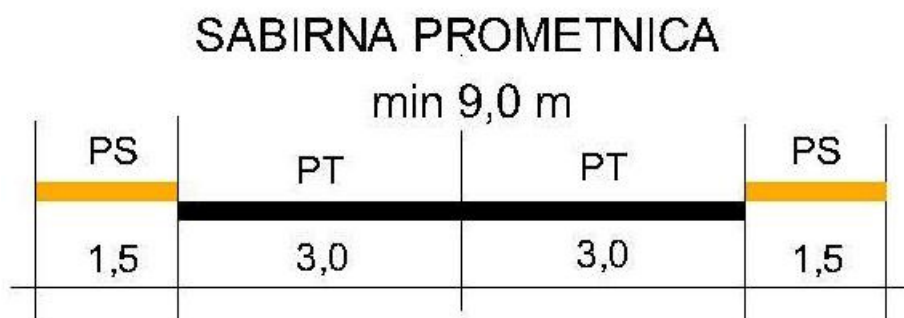
Jedinične cijene preuzete su za pojedine vrste radova iz dostupnih ugovornih troškovnika modernizacije nerazvrstanih cesta, te iskustvenih podataka.

U nastavku su prikazani usvojeni tipovi karakterističnih poprečnih presjeka nerazvrstanih cesta za modernizaciju:

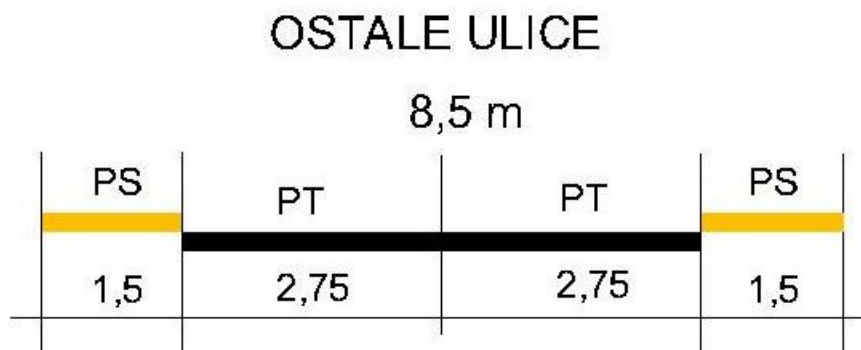
1. Glavne gradske prometnice i prometnice u gospodarskim zonama, širine kolnika 7,0 m, s obostranim nogostupima širine 1,50 m i zatvorenim sustavom odvodnje.



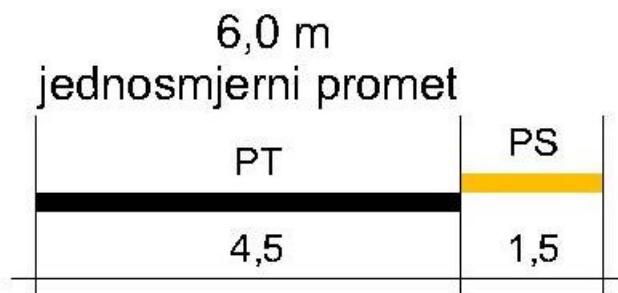
2. Sabirne prometnice (ili razvrstane, županijske), širine kolnika 6,0 m, s obostranim nogostupima širine 1,50 m i zatvorenim sustavom odvodnje.



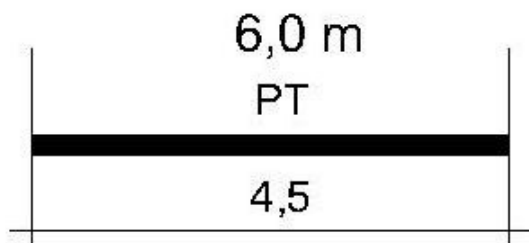
3. Ostale ulice, širine kolnika 5,5 m, s obostranim ili jednostranim nogostupima širine 1,50 m i zatvorenim sustavom odvodnje.



4. Ceste sa jednom voznom trakom, širine kolnika 4,5 m, s obostranim ili jednostranim nogostupima širine 1,50 m i zatvorenim sustavom odvodnje.



5. Ceste sa jednom voznom trakom, širine kolnika 4,5 m, s obostranim bankinama i cestovnim jarcima.



Jedinični investicijski troškovi modernizacije za pojedine tipove poprečnog presjeka usvojeni su prema slijedećoj tablici.

Tablica 2.

TIP POPREČNOG PRESJEKA	TROŠKOVI MODERNIZACIJE (kn/m')
1. GLAVNE GRADSKЕ PROMETNICE (Šk=7,0m) SA NOGOSTUPIMA S OBJE STRANE	2.500 kn/m'
1A. GLAVNE GRADSKЕ PROMETNICE (Šk=7,0m) SA NOGOSTUPOM S JEDNE STRANE	2.200 kn/m'
2. SABIRNE PROMETNICE I ŽUPANIJSKE CESTE (Šk=6,0m) SA NOGOSTUPIMA S OBJE STRANE	2.250 kn/m'
2A. SABIRNE PROMETNICE I ŽUPANIJSKE CESTE (Šk=6,0m) SA NOGOSTUPOM S JEDNE STRANE	1.980 kn/m'
3. OSTALE ULICE (Šk=5,5m) SA NOGOSTUPIMA S OBJE STRANE	2.125 kn/m'
3A. OSTALE ULICE (Šk=5,5m) SA NOGOSTUPOM S JEDNE STRANE	1.700 kn/m'
4. CESTE SA JEDNOM VOZNOM TRAKOM (Šk=4,5m) I NOGOSTUPOM S JEDNE STRANE	900 kn/m'
5. CESTE SA JEDNOM VOZNOM TRAKOM (Šk=4,5m), BANKINAMA I CESTOVNIM JARCIMA	700 kn/m'

Napomena: Sve cijene su izražene bez PDV-a.

4.0. PRIJEDLOG RAZVOJA

I. Kriteriji i pristupi razvoju i planiranju gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih i javnih cesta

Grad Ivanec raspolaže s mrežom od 340 kilometara nerazvrstanih cesta, od čega na ceste 1. kategorije otpada 30,0 km, ceste 2. kategorije 135,0 km, te na ceste 3. kategorije 175,0 km. Nerazvrstane ceste u ukupnoj duljini oko 100 km imaju suvremeni kolnički zastor (asfalt), dok su preostale ceste sa makadamskim kolnikom, te poljski i šumski putevi.

Sadašnja vrijednost postojećih cesta procjenjuje se na oko 50.000.000 kn, što čini značajnu imovinu Grada Ivanca, te ujedno zahtijeva krajnje smišljen i racionalan pristup u gospodarenju i daljnjem razvoju cesta na području Grada. Cjelokupnu politiku gospodarenja i razvoja trebalo bi usmjeriti u dva pravca: kako što brže podići razinu kvalitete postojeće mreže (kroz kvalitetnije održavanje, modernizaciju i rekonstrukciju) i kako ostvariti bržu i skladniju gradnju novih cesta u onim dijelovima naselja gdje je prisutna jača izgradnja stambenih i ostalih objekata.

S obzirom na to da je glavni dio mreže nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca već izgrađen, a planirane nove dionice odnose se najvećim dijelom na veliko građevinsko područje između Ivanca i Ivanečkog Naselja, te Punikvi, jasno je da će se najveći dio planova odnositi na poboljšanje, odnosno modernizaciju i rekonstrukciju postojećih cesta u središtima naselja, dok će gradnja novih cesta biti determinirana intenzitetom gradnje u novim zonama, te u najvećoj mjeri financijskim mogućnostima Grada.

Za ostvarenje racionalne politike gospodarenja cestama, koja će rezultirati ostvarenjem ta dva cilja, potrebno je maksimalno se osloniti na rad na planiranju, te na već izrađene studije i projekte, vezane uz gradnju prometne i komunalne, te sve ostale infrastrukture.

To znači da je potrebno što hitnije utvrditi novi četverogodišnji program građenja i modernizacije nerazvrstanih cesta, koji će biti osnova za donošenje operativnih godišnjih planova svih subjekata koji sudjeluju u njenoj realizaciji. To podrazumijeva usklađenost planova komunalnih i ostalih poduzeća, kao i tijela s javnim ovlastima, koji upravljaju sa infrastrukturom (Ivkom d.d. Ivanec, Varkom d.d. Varaždin, Hrvatski telekom, HEP i drugi), a čije instalacije i objekti se nalaze, ili koriste cestovno zemljište.

Zbog smanjivanja troškova potrebno je zajednički odrediti i uskladiti zahvate na pojedinim cestama, kako bi se izbjegla česta praksa da se nakon asfaltiranja, odnosno rekonstrukcije pojedine ceste, novi asfaltirani kolnici prekapaju i polažu nove instalacije, te je razumljivo ogorčenje javnosti na takvu pojavu, jer s pravom se postavlja pitanje zašto se nije uskladilo izvođenje radova sa ostalim operaterima instalacija. A rezultat te neusklađenosti je relativno nova cesta sa novim zakrpama, što vizualno, a i tehnički, negativno djeluje u javnosti, zbog čestih sanacija ovakvih „zakrpa“. Najveći krivac u tome ispada obično jedinica lokalne samouprave, mada je ona zadnja koju se može optužiti za neusklađenost, s obzirom da ona ima javno dostupne godišnje programe, dok s druge strane operateri instalacija svoje godišnje i višegodišnje planove radova uglavnom nemaju javno dostupne, što je i razumljivo, s obzirom na poslovanje na tržišnim principima i konkurenciju. Također je učestala praksa da se u rekonstrukciju mreže ili gradnju i polaganje novih instalacija ide temeljem zahtjeva investitora za novim ili boljim uslugama, što se nikakvim planovima ne može predvidjeti, čak ni na godišnjoj razini.

U nastavku je dat prikaz i značajke kriterija značajnih za planiranje gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta, ali i javnih, razvrstanih cesta (županijskih i lokalnih), gdje Grad Ivanec, s obzirom na ovlasti i obaveze koje ima, također sudjeluje u gradnji i rekonstrukciji tih cesta, uglavnom kroz poboljšanje sigurnosti prometa pješaka u naseljima, gradnjom nogostupa. Isto tako Grad Ivanec je nužan koordinator ovakvih zahvata između Županijske uprave za ceste i javnih isporučitelja vodnih usluga (Ivkom d.d. Ivanec, Varkom d.d. Varaždin), s obzirom na ispreplitanje pojedinih instalacija i cjevovoda.

1. Nerazvrstane ceste

U izradi prijedloga programa ulaganja, odnosno gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta, moguća su tri pristupa:

- Da se zanemari raspoloživost financijskih sredstava i predloži gradnja, modernizacija i rekonstrukcija cesta u obimu koji će biti bliže poželjnom nego ostvarivom stanju
- Da se procijeni iznos vjerojatno raspoloživih financijskih sredstava i u skladu s tim predlože i usvoje programi gradnje, modernizacija i rekonstrukcija cesta za određeno plansko razdoblje
- Da se za različite iznose raspoloživih financijskih sredstava izrade različite varijante programa gradnje, modernizacije i rekonstrukcije cesta.

Od tri spomenuta pristupa, u ovoj Strategiji predlaže se kao najpovoljniji treći pristup. Taj pristup, uz stanovite preinake i dopune, koje trenutno nije moguće predvidjeti, mora uzeti u obzir i slijedeće kriterije:

- kriterij prometnih potreba, tj. opterećenja,
- kriterij opravdanosti, i
- kriterij financijskih mogućnosti.

a) Prijedlog programa gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta prema kriteriju prometnih potreba

Primjenom kriterija prometnih potreba iskazuje se potreba za povećanje kapaciteta ceste kada veličina prometa dosegne stupanj zasićenosti, odnosno preopterećenosti. Stupanj zasićenosti definira se odnosom prosječnog godišnjeg dnevnog prometa prema kapacitetu odnosno propusnoj moći promatrane dionice ceste za razinu usluge koju nudi. U takvim okolnostima povećanje veličina prometa zahtijeva prilagodbu ceste promijenjenim uvjetima, što praktički pretpostavlja novo ulaganje i nove građevinske zahvate na dotičnom pravcu ili dionici da bi se cestu učinilo sposobnom za prihvatanje povećanog broja vozila. Sumiranjem svih tih zahvata, koji se temelje na prometnim potrebama, definira se budući razvitak cestovne mreže. Stoga primjena ovog kriterija zahtijeva analizu i prognozu kretanja broja vozila, jačine prometa na glavnim pravcima i dionicama, te vremensku procjenu (godinu) kada će doći do prometne zasićenosti na glavnim pravcima i njihovim dionicama.

Kako za nerazvrstane ceste nema dostupnih egzaktnih podataka o broju vozila, odnosno o opterećenju, prednost treba dati onim dionicama kroz naselje koja imaju veću gustoću stanovništva, te onima sa jačim tranzitnim prometom.

b) Prijedlog programa gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta prema kriteriju opravdanosti

Kriterij opravdanosti pokazuje mogućnost i način tehničke izvedivosti, te stupanj opravdanosti predloženih programa gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta za određeno plansko razdoblje. Zato primjena ovog kriterija pretpostavlja postojanje odgovarajuće tehničke dokumentacije o predloženim prometnicama i alternativnim rješenjima, vrsti i veličini građevinskih radova koje treba izvesti, troškovima izgradnje, mogućim tehničkim rizicima i drugo. Primjena ovog kriterija pretpostavlja također procjenu svih troškova i svih koristi za svako od alternativnih rješenja, iskaz njihovog međusobnog odnosa i izbor najboljeg rješenja, vrijeme potrebno za ostvarenje očekivanih učinaka, način na koji je to moguće postići ili izbjeći nepredviđena financijska odstupanja koja se u izvršenju projekta mogu pojaviti. Krajnji je ishod takve analize ocjena o uspješnosti i prihvatljivosti predloženog investicijskog pothvata.

Ovaj kriterij najviše dolazi do izražaja za one projekte čija je realizacija planirana kroz financijsku pomoć europskih fondova (programi tipa EIB i slično), koji traže izradu studije opravdanosti, a koja se temelji na ovakvom kriteriju.

Planiranje gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta po ovom kriteriju zahtijeva značajna financijska sredstva već u početku, s obzirom da je potrebno izraditi odgovarajuću dokumentaciju, na temelju koje bi se moglo donositi potrebne odluke.

S obzirom na trenutni način financiranja gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta, gdje je sav teret gradnje i kasnijeg održavanja na jedinicama lokalne samouprave, nije moguće da se u razmjerno kratkom roku utvrdi opravdanost ulaganja u povećanje razine prometne opremljenosti i modernizacije cesta, jer ove ceste ne daju vidljivi prihod u proračun gradova i općina, tj. nema direktno vidljivog efekta.

c) Prijedlog programa gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta prema kriteriju financijskih mogućnosti

Ovo je jedan od ključnih kriterija, ne samo u definiranju budućeg ulaganja, nego još više u ostvarenje predloženih programa gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta za određeno plansko razdoblje.

Naime, veličina buduće cestovne mreže, koju se želi dići na višu razinu, ovisi o velikom broju faktora, od kojih posebno treba izdvojiti: veličinu sadašnjeg i očekivanog prometa i iz toga izvedenu veličinu prijevozne potražnje, veličinu prometnih potreba, te dužinu i kvalitetu planirane mreže. Tome valja dodati visinu troškova izgradnje i održavanja planirane mreže, te stupanj društvene, ekonomske i financijske opravdanosti takvih ulaganja.

Koliko god ovi faktori bili važni i neosporni, konačna odluka o kapitalnom ulaganju u ceste ovisi o još jednom, jednako važnom i neospornom faktoru. To je veličina sredstava koje je društvo voljno i sposobno uložiti i ulagati u izgradnju i održavanje ceste, u kojem

razdoblju, uz koje uvjete i uz koje troškove. Dileme koje se javljaju u pogledu materijalnih mogućnosti daleko su veće i složenije od dilema koje proizlaze iz primjene kriterija prometnih potreba i kriterija opravdanosti. Razlog je što ovaj kriterij povlači za sobom veliki broj problema, od kojih treba posebno istaknuti pitanje razvoja pojedinih područja, odnosno naselja, do veličine razvojnih učinaka takvih ulaganja, ili pak bojazni od investicijskih promašaja, koji mogu na dulji rok zamrznuti velika kapitalna sredstva, a znatno umanjiti očekivane koristi.

Sve su ovo razlozi da primjena ovog kriterija iziskuje veliku pozornost i potrebu da se detaljno razmotre sve njegove komponente, počevši od tendencije ulaganja u cestovnu infrastrukturu na regionalnom nivou i u Gradu Ivanju, do projekcije izdataka i izvora sredstava za ceste, te mogućnosti da se zadovolje prometne potrebe pojedinih naselja.

Tendencija ulaganja u proteklom razdoblju prikazana je u prethodnom poglavlju, međutim nisu dostupni dovoljno precizni podaci o ulaganjima u cestovnu infrastrukturu okolnih gradova i općina, za bolji uvid u odnose ulaganja u ceste Grada Ivanja i ostalih JLS-a.

Iz dostupnih podataka o ulaganjima i dužini mreže nerazvrstanih cesta Grada Ivanja u proteklom periodu (2007-2012), proizlaze ulaganja u održavanje, modernizaciju i rekonstrukciju nerazvrstanih cesta u iznosu od 11,60 kn/god/m' nerazvrstane ceste.

Međutim, ako se uzme u obzir samo nerazvrstane ceste u naseljima, (1. i 2. ktg), ulaganja u održavanje, modernizaciju i rekonstrukciju nerazvrstanih cesta, iznose 23,90 kn/god/m' nerazvrstane ceste.

Prijedlog razvoja

Na temelju dostupnih informacija i pregleda stvarnog stanja, izrađen je prijedlog izgradnje, odnosno modernizacije i rekonstrukcija pojedinih dionica, po prioritetima, te su isti iskazani u **Tablici 6.** (Planirani zahvati na nerazvrstanim cestama, u koloni „Prioriteti“).

Prioritet „A“ definira one prometne pravce i dionice koji su dio šireg projekta uređenja prometne i komunalne infrastrukture, o čijoj izgradnji ovisi i ostala izgradnja (stambene zone, nova prometna rješenja i slično), ili je riječ o jako opterećenim dionicama, u lošem stanju cjelokupne kolničke konstrukcije.

Prioritet „B“ definira one prometne pravce i dionice koji se, u pravilu, spajaju na dionice iz prioriteta „A“, a čija izgradnja nije tako hitna ni zahtjevnija, i može uz pojačano održavanje dugoročno zadovoljavati očekivanu razinu prometa. Isto tako tim prioritetom su obuhvaćene kritične dionice, za koje se očekuje da bi mogle postati jače opterećene, uslijed stambene izgradnje.

Prioritetom „C“ obuhvaćeni su, u pravilu, oni prometni pravci i dionice za koje se ne očekuje u srednjoročnom razdoblju potreba za većim zahvatima, jedino je nužno redovito održavanje i sanacija oštećenja. U taj prioritet svrstana je i većina nerazvrstanih cesta u vikendaškim dijelovima naselja, čiju modernizaciju treba planirati zasebno od ostalih dijelova naselja.

S obzirom da je u tijeku izrada projektne dokumentacije odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda sa područja aglomeracije Ivanca, za očekivati je da će doći do promjena u prioritetima, te će tako neke dionice prioriteta „B“ prijeći u prioritet „A“ i obratno, sukladno dinamici gradnje objekata i uređaja za odvodnju i pročišćavanje otpadnih voda. Gradnjom, odnosno rekonstrukcijom pojedinih kanalizacijskih mreža, uvjetovati će se i rekonstrukcija dotične dionice ceste. Ovom Strategijom dat je prijedlog prioriteta, međutim isti će biti podložan redefiniranju uslijed rješavanja problema odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda.

2. Javne (razvrstane) ceste

Javne ceste su, sukladno Zakonu o cestama, ceste razvrstane kao javne ceste, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim Zakonom i drugim propisima, te su one javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske.

Područjem Grada Ivanca prolazi jedna državna cesta (D35), te više županijskih i lokalnih cesta.

Državne ceste su javne ceste koje imaju funkciju povezivanja Republike Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanja kontinuiteta E-cesta prometnog povezivanja regija Republike Hrvatske, prometnog povezivanja sjedišta županija međusobno, povezivanja sjedišta županija s većim regionalnim sjedištima susjednih država (gradovi veći od 100.000 stanovnika), omogućavanja tranzitnog prometa, te koje čine cestovnu okosnicu velikih otoka i kojima se ostvaruje kontinuitet državnih cesta kroz gradove, a koje su razvrstane kao državne ceste sukladno Zakonu.

Županijske ceste su javne ceste koje povezuju sjedišta županija s gradovima i općinskim sjedištima, koje povezuju sjedišta gradova i općina međusobno, preko kojih se ostvaruje veza grada ili gradskih dijelova s državnim cestama, a koje su razvrstane kao županijske ceste sukladno Zakonu.

Lokalne ceste su javne ceste koje povezuju sjedište grada, odnosno općine s naseljima s više od 50 stanovnika unutar grada ili općine, ceste u urbanom području koje povezuju gradske četvrti sa županijskim cestama, ceste koje povezuju susjedne gradske četvrti međusobno, a koje su razvrstane kao lokalne ceste sukladno Zakonu.

Prijedlog razvoja

Kao za nerazvrstane ceste, izrađen je prijedlog izgradnje, modernizacije i rekonstrukcije pojedinih dionica razvrstanih cesta na području grada Ivanca. Planirani zahvati po prioritetima su iskazani u **Tablici 7**. Obuhvaćene su samo županijske i lokalne ceste, s obzirom da je projekt obnove državne ceste D35, završen.

Prioritet „A“ definira one županijske i lokalne ceste, odnosno dionice, koje su dio višegodišnjeg programa modernizacije i rekonstrukcije županijskih i lokalnih cesta, koji provodi ŽUC, i u njegovim su srednjoročnim programima.

Prioritet „B“ definira one županijske i lokalne ceste, odnosno dionice, koje se u pravilu, spajaju na prometnice i dionice iz prioriteta „A“, a čije će stanje, uz prometno opterećenje, te pojačano održavanje dugoročno zadovoljavati očekivanu razinu prometa.

Prioritetom „C“ obuhvaćeni su, u pravilu, oni prometni pravci i dionice za koje se ne očekuje u srednjoročnom razdoblju potreba za većim zahvatima, jedino je nužno redovito održavanje i sanacija oštećenja, ili je riječ o dionicama koje su u prethodnom razdoblju rekonstruirane, te nema potrebe za većim zahvatima na njima u narednom planskom razdoblju.

II. Programi održavanja i gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta

a) Program održavanja nerazvrstanih cesta

Održavanje nerazvrstanih cesta podrazumijeva poduzimanje aktivnosti kojima se kontinuirano osigurava nesmetano odvijanje prometa, ili pak osiguranje stanja cesta na nivou u kojem je cesta ili objekt bio u trenutku puštanja u promet. Dijelimo ga na redovno (ljetno i zimsko) i na izvanredno ili pojačano održavanje. Kvantifikacijom aktivnosti, te fizičkim i financijskim pokazateljima dolazimo do pojma standarda održavanja cesta.

Redovno održavanje podrazumijeva aktivnosti koje se u kontinuitetu poduzimaju na cestama, kako bi se u što većoj mjeri mogao osigurati što veći stupanj sigurnosti, odgovarajuća brzina i udobnost odvijanja cestovnog prometa. Sve te aktivnosti mogu se svesti na dvije skupine:

- skupinu aktivnosti koje obuhvaćaju održavanje kolnika, održavanje signalizacije i opreme, održavanje odvodnje, bankina i pokosa, održavanje objekata,
- skupinu aktivnosti koje se nužno poduzimaju u zimskom periodu (zimska služba).

Na području Grada Ivanca održavanje nerazvrstanih cesta odvija se po godišnjem Programu održavanja komunalne infrastrukture, sukladno Zakonu o komunalnom gospodarstvu. Stanje cesta opisano je u prethodnim točkama, te se ovdje neće dalje razmatrati, međutim valja naglasiti da nepovoljne prilike u gospodarstvu vrlo značajno utječu i na mogućnosti financiranja održavanja cesta od strane Grada Ivanca, te je primjetno da je velik dio zahvata interventnog karaktera (sanacija udarnih rupa u asfaltiranom kolniku, čišćenje cestovnih jaraka, i šljunčanje), u minimalnom obimu koji jamči nesmetano odvijanje prometa.

Nadalje, iz podataka o troškovima godišnjih održavanja u razdoblju 2008.-2012.g., razvidno je da troškovi zimske službe čine u prosjeku 30% ukupnih troškova održavanja. Ovaj podatak je dat samo informativno, s obzirom na krajnju nepredvidljivost vremenskih prilika, kao i cijene goriva i ostalih troškova vezanih uz organiziranje zimske službe, te nije moguće, a ni smisljeno, raditi daljnje analize.

b) Program gradnje i rekonstrukcija nerazvrstanih cesta

Porast motornog i ukupnog cestovnog prometa, kao i sve zahtjevnija prometna potražnja, zahtjevi za sigurnijim, bržim i udobnijim prometom, nameću pred jedinice lokalne samouprave uz održavanje i potrebu za sustavnim i kontinuiranim zahvatima na modernizaciji i rekonstrukciji pojedinih najkritičnijih dionica i objekata na postojećoj mreži nerazvrstanih cesta. Ispravljanjem tehničkih elemenata, rekonstrukcijom krivina i raskrižja, dogradnjom nogostupa, dolazimo do znatnog podizanja kvalitete odvijanja cestovnog prometa na postojećoj mreži cesta.

Dosadašnja praksa upućuje na potrebu maksimalno racionalnog pristupa, gdje sa rješavanjem kritičnih dionica i objekata uz minimalno poboljšanje tehničkih elemenata na postojećoj mreži cesta, odgađamo za neko vrijeme potrebu cjelovitog rješavanja određene dionice ceste, ili cijelog prometnog pravca. Nažalost, zbog nepovoljne ukupne gospodarske situacije, i na ovom području, kao i kod održavanja, u dosadašnjem razvoju nije se moglo voditi dovoljno računa o zahvatima ove vrste, tako da postoje brojni projekti koji čekaju na dovršenje.

Posebno se tu ističu predviđena poboljšanja i izgradnja nedostajućih dionica nerazvrstanih cesta u već formiranim zonama u samom Ivancu (Zona C-3), koja s obzirom na svoj karakter, a još više sam položaj u središtu Ivanca, zaslužuje osobitu pozornost, tim više što se radi o području čije je okruženje visoko urbanizirano. Uređenje ovog dijela prometne infrastrukture usko je povezano sa uređenjem glavnog gradskog trga, koji bi u svojem konačnom obliku bio zatvoren za promet vozila, a isti bi bio preusmjeren na prometnice u Zoni C-3. Ova dva projekta čine jednu cjelinu, te ih i treba razvojno gledati kao jedno.

Zaključno, kao jedan od osnovnih preduvjeta za ostvarenje uspješne gospodarske politike na području cestovne infrastrukture, jest ostvarenje ravnoteže između održavanja s jedne strane i modernizacije, rekonstrukcije i gradnje novih cesta, s druge strane.

Predlaže se zadržati postojeće odnose održavanja i modernizacije, rekonstrukcije i gradnje novih cesta, navedenih u poglavlju 2. ove Strategije, međutim potrebno je povećati kumulativne iznose ulaganja u obje aktivnosti, zbog velike starosti i istrošenosti konstrukcije cesta, te velike duljine mreže, radi čega je potrebno i dalje velika sredstva izdvajati za održavanje.

III. Organizacijska struktura gospodarenja nerazvrstanim cestama

Na području Grada Ivanca održavanje nerazvrstanih cesta organizirano je kao komunalna djelatnost, a ti poslovi povjereni su tvrtki Ivkom d.d. Ivanec, u većinskom vlasništvu Grada Ivanca. Aktivnosti se odvijaju prema godišnjem Programu održavanja komunalne infrastrukture i prihvaćenim jediničnim cijenama za pojedinu vrstu usluge.

Dosadašnja praksa ukazuje na to da su pojedine vrste usluga sa nešto višim cijenama nego što bi se to moglo postići na tržištu, što se može objasniti time da je riječ o uglavnom manjim zahvatima koji iziskuju organizaciju gradilišta specijalno za taj zahvat, što nosi veće jedinične cijene i ne može se uspoređivati sa jediničnim cijenama za veći opseg radova. Najočitiji primjer jest gradnja rigola uz nerazvrstanu cestu, ili zacjevljenje cestovnih jaraka

male duljine, čija je cijena veća zbog velikog udjela ručnog rada, prijevoza malih količina materijala i velikih fiksnih troškova. Ta je jedinična cijena znatno viša od onih za veća i zahtjevnija gradilišta.

Trenutna zakonska regulativa i praksa daje mogućnost organiziranja poslova održavanja na tržišnim principima, čime bi se dio sredstava iz održavanja mogao preusmjeriti u rekonstrukciju i modernizaciju.

IV. Mjere za realizaciju programa

Radi što efikasnijeg upravljanja nerazvrstanim cestama na svojem području Grad Ivanec mora nastaviti sa ulaganjem u održavanje i gradnju i rekonstrukciju nerazvrstanih cesta.

U cilju ostvarenja dugoročnih planova razvoja prometne infrastrukture, Grad Ivanec mora donositi slijedeće mjere:

1. Dugoročni plan razvoja prometne mreže (za 10 godina)
2. Srednjoročni program razvoja prometne mreže (za 4 godine)
3. Godišnji program održavanja nerazvrstanih cesta
4. Godišnji program gradnje i modernizacije nerazvrstanih cesta

Isto tako potrebno je odrediti se prema načinu financiranja i provođenja pojedinih poslova održavanja i gradnje, pa tako zahtjevnije zahvate provoditi odabirom vanjskih izvođača, kroz postupak javne nabave, dok se za one manje zahtjevne može i dalje angažirati komunalna tvrtka.

V. Usklađivanje s planiranim zahvatima na infrastrukturnim instalacijama

Planiranje razvoja i rekonstrukcije prometne mreže na području grada Ivanca mora se usklađivati s planovima izgradnje i rekonstrukcije ostalih komunalnih instalacija koje se nalaze u cestovnom zemljištu. Razlozi tome su već navedeni u poglavlju „Kriteriji i pristupi razvoju i planiranju gradnje, modernizacije i rekonstrukcije nerazvrstanih cesta“. Zbog usklađivanja su tijekom izrade ove Strategije zatraženi podaci od tvrtki vlasnika postojećih komunalnih instalacija o planovima rekonstrukcije i izgradnje pojedinih instalacija u narednom 10 godišnjem razdoblju.

Zatraženi su podaci od slijedećih pružatelja komunalnih usluga: HEP ODS DP Elektra Varaždin, Varkom d.d. Varaždin, Termoplin d.d. Varaždin, Ivkom d.d. Ivanec, Ivkom plin d.o.o. Ivanec, Hrvatski telekom d.d. Zagreb, Optima telekom d.d. Zagreb i KTV telekom d.o.o. Ivanec.

Odgovori i planovi dobiveni su od slijedećih pružatelja komunalnih usluga:

1. HEP ODS DP Elektra Varaždin

Prema podacima dostavljenim od nadležnog distributera električne energije vidljivo je da se u narednom trogodišnjem razdoblju planira izgraditi nove trafostanice 10(20)/0,4 kV s priključnim kabelskim vodovima (10, 20 kV) na području naselja Stažnjevec, Cerje Tužno, Prigorec i Margečan.

U narednih 4-10 godina planiraju se izgraditi nove trafostanice 10(20)/0,4 kV s priključnim kabelskim vodovima (10, 20 kV) na području naselja Ivanec, Pece, Salinovec i Kaniža.

Rekonstrukcija niskonaponskih mreža planira se na području naselja Radovan, Lovrečan, Pece, Cerje Tužno, Salinovec, Kaniža, Jerovec i Stažnjevec.

U odgovoru se navodi da za predmetne zahvate ne postoji projektna dokumentacija i da je radove na modernizaciji cesta potrebno koordinirati s radovima na elektrodistributivnoj mreži.

2. Termoplin d.d. Varaždin

Distributer plina, koji na dijelu područja grada Ivanca ima svoje instalacije očitovao se da u periodu od slijedećih 10 godina nema u planu rekonstrukciju i izgradnju plinskih instalacija.

3. Varkom d.d. Varaždin

Distributer vode na dijelu područja grada Ivanca dostavio je grafičku podlogu sa ucrtanim dionicama vodovoda za koje je potrebna rekonstrukcija u narednom periodu. Iz dostavljene grafičke podloge je vidljivo da se radi o slijedećim dionicama:

- naselje Kaniža, uz cestu DC-35
- dionica Jerovec – Kaniža, uz ŽC 2084
- dionica Jerovec – Dubravec, uz ŽC 2084
- naselje Ribić Breg, uz ŽC 2060, NC 2-119 i NC 2-121
- naselje Margečan i Osečka, uz ŽC 2106, LC 25114, NC 2-276 i NC 2-278
- naselje Lovrečan, uz ŽC 2065
- naselje Radovan, uz NC 1-031
- naselje Škriljevec, uz LC 25124 i NC 1-033

4. Ivkom d.d. Ivanec

Glavni distributer za vodoopskrbu i odvodnju na području grada Ivanca dostavio je grafičku podlogu sa ucrtanim dionicama vodovoda za koje je potrebna rekonstrukcija u narednom periodu. Iz dostavljene grafičke podloge je vidljivo da se radi o slijedećim dionicama:

- naselje Ivanec, ul. Lj. Gaja, NC 1-001
- naselje Ivanec, ul. E. Kumičića, NC 1-002
- naselje Ivanec, ul. I. Gundulića, NC 1-003
- naselje Ivanec, ul. Frankopanska, NC 1-006
- naselje Ivanec, ul. Zeleni Dol, NC 1-007
- naselje Ivanec, ul. A. Mihanovića, NC 1-008
- naselje Ivanec, ul. S. Vukovića, NC 1-009
- naselje Ivanec, ul. A. Cesarca, NC 1-011
- naselje Ivanec, ul. P. Preradovića, NC 1-012
- naselje Ivanec, ul. M. Hrga, NC 2-002
- naselje Ivanec, ul. K. Tomislava, NC 2-004
- naselje Ivanec, NC 2-007
- naselje Ivanec, ul. B. Radića, NC 2-009
- naselje Ivanec, NC 2-011
- naselje Ivanec, ul. Đ. Arnolda, NC 2-016
- naselje Ivanec, ul. L. Šabana, NC 2-017
- naselje Ivanec, ul. Prudnice, NC 2-025
- naselje Ivanec, ul. V. Nazora, NC 2-026
- naselje Ivanec, ul. Trstenjače, NC 2-030
- naselje Ivanec, ul. J. Kraša, NC 2-035
- naselje Ivanec, ul. Hrastje, NC 2-036
- naselje Ivanec, ul. Jamine, NC 2-039
- naselje Ivanec, ul. Mačkovec, NC 2-040, 2-079
- naselje Ivanec, ul. Pahinsko, NC 2-045
- naselje Ivanec, ul. A. G. Matoša, NC 2-046
- naselje Ivanec, ul. O.i P. Razdira, NC 2-052
- naselje Ivanec, ul. Ključice, NC 2-053
- naselje Ivanec, ul. Zeleni Gaj, NC 2-055
- naselje Ivanec, ul. Bistrica, NC 2-057
- naselje Ivanec, ul. Vinogradska, NC 2-060
- naselje Ivanec, Vrtina ulica, NC 2-067
- naselje Ivanec, ul. Jezerski put, NC 2-068
- naselje Ivanec, ul. Krči Gornji, NC 2-069, 2-077, 2-078
- naselje Ivanec, Nova ulica, NC 2-070
- naselje Ivanec, ulica Gmajna, NC 2-071, 2-072
- naselje Ivanec, Gospodarska ulica, NC 2-073
- naselje Ivanec, ul. Lipnice, NC 3-059
- naselje Kaniža, NC 1-014, 2-125
- naselje Gečkovec, NC 1-015, 2-124
- naselje Knapić, NC 1-016, 2-083, 2-152, 2-155
- naselje Stažnjevec, NC 1-021, 3-131, 3-132
- naselje C. Tužno (Marof), NC 1-022
- naselje C. Tužno - Lukavec, NC 1-026, 2-242
- naselje Gačice, NC 1-024, 2-233, 2-234, 2-255, 3-161
- naselje Jerovec, NC 2-101
- naselje Vuglovec, NC 2-132, 2-142
- naselje Vitešinec, NC 2-187, 2-195, 3-098
- naselje Punikve, NC 2-196, 2-200, 2-201, 2-209

- naselje Salinovec, NC 2-224, 2-226

5. Ivkom plin d.o.o. Ivanec

Distributer plina na području naselja Ivanec ima plan rekonstrukcije starih čeličnih plinovoda u slijedećim gradskim ulicama Ivanca:

- ul. V. Nazora, ŽC 2085, NC 2-026
- ul. Metoda Hrga, NC 2-002
- ul. Ivana Gundulića, NC 1-003, NC 2-007, NC 2-019 i NC 2-020
- ul. I.G.Kovačića, NC 1-003
- ul. kralja Tomislava, NC 1-004 i NC 1-009
- ul. b. Radić, NC 2-009
- ul. Lj. Gaja, NC 1-001
- ul. L. Šabana, NC 2-001
- ul. Đ. Arnolda, NC 2-016
- ul. E. Kumičića, NC 1-002, NC 2-021
- Kukuljevićeva ul., ŽC 2103
- ul. V. Jagića, NC 2-018
- ul. Zeleni dol, NC 1-007
- Varaždinska ul., DC-35, ŽC 2103 i NC 2-008

Nijedan od pružatelja telekomunikacijskih komunalnih usluga nije se očitovao na dostavljeni zahtjev.

Prilikom donošenja planova modernizacije nerazvrstanih cesta na području grada Ivanca za pojedina razdoblja biti će potrebno koordinirati i rekonstrukciju pojedinih komunalnih instalacija zajedno s tvrtkama pružateljima komunalnih usluga.

VI. Prijedlog I etape modernizacije nerazvrstanih cesta

Prema ranije opisanim programima i kriterijima formiran je prijedlog dionica nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca, koje predstavljaju prioritet u redoslijedu realizacije, tj. svrstane su u I etapu modernizacije. Predmetne dionice cesta predviđeno je realizirati u razdoblju do 2020. godine.

Obzirom na prometno opterećenje i ukupni značaj, dionice nerazvrstanih cesta predviđene za modernizaciju u I etapi, mogu se u osnovi podijeliti na:

1. Gradske ulice u naselju Ivanec
2. Ceste u ruralnim naseljima

Gradske ulice u Ivancu su po kriteriju intenziteta prometa i gospodarske važnosti prioritet u realizaciji. Ulice u samom gradskom središtu zaslužuju osobitu pozornost, jer su u visokourbaniziranom okruženju za koje je predviđena sasvim nova regulacija prometa. Uređenjem središnjeg gradskog trga i njegovim pretvaranjem u pješačku zonu potrebno je promet vozila preusmjeriti u kontaktne ulice i Zonu C-3.

Na središnjem gradskom području je za urbanizaciju nove zone Krči Gornji potrebno izgraditi nove prometnice s pratećom infrastrukturom (NC 2-070 i NC 2-071).

Pregled gradskih ulica (nerazvrstanih cesta) predviđenih za I etapu modernizacije prikazan je u narednoj tablici.

Tablica 3.

Br. ceste	Ulica	Opis	Dužina (m)	Procjena troškova bez PDV-a (kn)
NC 1-001	Ulica Ljudevita Gaja	NC 1-002 - Ulica Ljudevita Gaja - ŽC 2085	196,0	615.000
NC 1-001	Ulica Ljudevita Gaja	ŽC 2085 - Ulica Ljudevita Gaja – NC 2-001	119,0	230.000
NC 1-001	Ulica Ljudevita Gaja	NC 2-001 - Ulica Ljudevita Gaja – do potoka Bistrica	275,0	1.190.000
NC 1-001	Ulica Ljudevita Gaja	Od potoka Bistrica - Ulica Ljudevita Gaja – ŽC 2103	248,0	2.112.000
NC 1-002	Ulica Eugena Kumičića	D 35 - Ulica Eugena Kumičića - ŽC 2103	434,9	1.728.000
NC 1-004	Ulica akademika Mirka Maleza	ŽC 2103 - Ulica akademika Mirka Maleza - NC 1-005	244,5	350.000
NC 1-005	Varaždinska ulica	NC 1-004 - Ulica Varaždinska - ŽC 2103	235,1	150.000
NC 1-008	Ulica Antuna Mihanovića	D 35 - Ulica Antuna Mihanovića - NC 2-082 - NC 2-084 - NC 2-155	1.179,5	2.500.000

Br. ceste	Ulica	Opis	Dužina (m)	Procjena troškova bez PDV-a (kn)
NC 1-011	Ulica Augusta Cesarca	LC 25170 - Ulica Augusta Cesarca - NC 2-036 - NC 2-058	616,0	1.150.000
NC 1-012	Ulica Petra Preradovića	D 35 - Ulica Petra Preradovića - NC 1-001	259,8	850.000
NC 2-021	Ulica Eugena Kumičića	NC 1-002 - Ulica Eugena Kumičića - NC 2-007	439,5	1.075.000
NC 2-022	Ulica A. Stepinca	NC 1-001 - Ulica blaženog Alojzija Stepinca	204,0	980.000
NC 2-023	Ulica P. Preradovića	NC 1-012 - Ulica Petra Preradovića	233,2	950.000
NC 2-026	Ulica V. Nazora	ŽC 2085 - zona	623,0	1.560.000
NC 2-036	Ulica Hrastiće	NC 1-011 - NC 3-058 - Ulica Hrastiće	1.105,4	770.000
NC 2-069	Ulica Krči Gornji - Gmajna	D 35 - Krči Gornji - Gmajna	242,0	514.000
NC 2-070	Nova ulica	Nova ulica - NC 2-069	370,0	444.000
NC 2-071	Gmajna	NC 2-070 - Gmajna	551,1	1.170.000
UKUPNO			7.576,0	18.338.000

Prvom etapom modernizacije u ruralnim su naseljima, uvažavajući kriterij prometnih potreba, ali i opravdanosti, obuhvaćene su slijedeće dionice nerazvrstanih cesta:

Tablica 4.

Br. ceste	Naselje	Opis	Dužina (m)	Procjena troškova bez PDV-a (kn)
NC 1-022	Cerje Tužno	ŽC 2064 - Cerje Tužno: Marof	801,0	720.000
NC 1-026	Margečan	ŽC 2106 - Trg svete Margarete - Vinogradska ulica - NC 2-258	701,0	850.000
NC 2-229	Stažnjevec	LC 25113 - Stažnjevec - Hruškari - Čakleci - NC 1-136	1209,5	652.000
NC 2-191	Vitešinec	NC 2-187 - Srebrenica	105,2	94.000
NC 2-211	Ivanečki Vrhovec	LC 25115 - Ivanečki Vrhovec - NC 1-019 - dva kraka	479,3	336.000
NC 2-234, 2-254	Gačice	LC 25113 - Gačice: Velika Bedenska, ŽC 2064 - Gačice: Piskači - Kuštri	1.967,2	1.245.000

Br. ceste	Naselje	Opis	Dužina (m)	Procjena troškova bez PDV-a (kn)
NC 2-269	Seljanec	NC 1-029 - Ulica kralja Zvonimira - NC 3-200	647,1	453.000
NC 2-280	Radovan	NC 1-030 - Vinogradska ulica - Radnička ulica - NC 1-030	898,9	629.000
NC 2-291, 2-299	Lovrečan	ŽC 2065 - Gručekov breg - NC 2-296, ŽC 2065 - Grudički - Kotijasi - Đunđekov breg - ŽC 2065	1.503,1	1.207.000
NC 3-158	Lukavec-Osečka	ŽC 2064 - Hronič - Bukovje - Mihali - LC 25114	856,0	182.000
UKUPNO			9.168,3	6.368.000

Daljnji prioriteti i dinamika modernizacije nerazvrstanih cesta u ruralnim dijelovima grada Ivanca određivati će se prema aktualnim potrebama, a posebice financijskim mogućnostima, uz što je vezano i sufinanciranje građana.

5.0. ZAKLJUČAK

Područje Grada Ivanca smješteno je na ukupnoj površini od 96,1 km² i sadrži 29 naselja u kojima je prema popisu stanovništva 2011. g. živjelo 13.765 stanovnika.

Krajoblik je visinski vrlo razveden, a raspršena periferna naselja se nalaze na sjevernim obroncima Ivanšćice, u ravnici rijeke Bednje, te na obroncima masiva Ivanšćice i Ravne Gore.

Gradsko središte nalazi se na povoljnom prometnom položaju, s obzirom na postojeću državnu cestu D-35 (Varaždin – Lepoglava - Švaljkovec).

Postojeća cestovna mreža razvila se na trasama nekadašnjih puteva koji su povezivali naselja.

Ovom strategijom modernizacije nerazvrstanih cesta je na temelju analize postojećeg stanja izrađen plan aktivnosti na poboljšanju nerazvrstanih cesta, ali i županijskih i lokalnih cesta koje se nalaze na području grad Ivanca. Vrednujući rezultate strategije pridonosi se ravnomjernom razvoju svih dijelova Grada Ivanca.

Dokumentom su definirani potrebni radovi na modernizaciji nerazvrstanih cesta, ali i županijskih i lokalnih cesta koje se nalaze na području Grada Ivanca, zajedno s procjenom investicijskih troškova za svaku dionicu zasebno. Redoslijed realizacije radova biti će predmet posebnih planova modernizacije za određena vremenska razdoblja.

Rezultati strategije temelje se na važećim prostorno-planskim dokumentima Grada, podacima prikupljenim iz postojeće nerealizirane projektne dokumentacije za izgradnju cesta, iz kartografskih podloga, te na terenskom pregledu cesta.

Ovaj je dokument samo prvi korak u sustavnoj modernizaciji nerazvrstanih cesta na području Grada Ivanca, iz kojeg će proizaći projektni zadaci za izradu detaljnih projekata rekonstrukcije i proširenja kolnika, prilaza i priključaka, autobusnih stajališta, propusta, nogostupa i sustava oborinske odvodnje.

Slijedeći korak koji slijedi jest izrada programa izgradnje, modernizacije i rekonstrukcija nerazvrstanih cesta za plansko razdoblje. Kao što je već ranije spomenuto, za plansko razdoblje je, iz praktičnih razloga, uputno uzeti razdoblje od 4 godine, koliko traje i mandat predstavničkog tijela. Kao dokument šireg značaja može se donijeti i 10-godišnji program, međutim isti će biti previše podložan promjenama u prometnim ciljevima kako na državnoj razini, tako i na regionalnoj i lokalnoj, a ponajviše financijskim mogućnostima Grada, koji bez pomoći s državne razine ne može ulaziti u česte velike i skupe infrastrukturne projekte, ma kako oni bili nužni. Ali ovaj dugoročni program može biti jedan okvir unutar kojeg bi se mogla uskladiti gradnja ostalih infrastrukturnih objekata (vodovoda, kanalizacije), nakon čega ostaje slobodan prostor za rekonstrukciju, odnosno modernizaciju cesta.

PRILOZI

6.0.0. TABELARNI PRILOZI

TABLICA 5

POSTOJEĆE STANJE NERAZVRSTANIH CESTA

TABLICA 6

POSTOJEĆE STANJE RAZVRSTANIH CESTA (ŽC I LC)

TABLICA 7

PLANIRANI ZAHVATI NA NERAZVRSTANIM CESTAMA

TABLICA 8

PLANIRANI ZAHVATI NA RAZVRSTANIM CESTAMA (ŽC I LC)

7.0.0. GRAFIČKI PRILOZI