

**PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA**

<b>Redni broj</b>	<b>Datum zaprimanja</b>	<b>Naziv predstavnika zainteresirane javnosti</b>	<b>Tekst prijedloga/mišljenja</b>	<b>Status prihvaćeno/neprihvaćeno/ djelomično prihvaćeno</b>	<b>Razlozi prihvaćanja/neprihvaćanja</b>
1.	05.03.2020.	Dražan Ivanović	<p>Prvenstveno je primjedba što predmetna strategija uopće nije neko autorsko djelo nego prepisane mjere iz strategije razvoja grada Pakraca. No, dobro, njima to nije ništa strano. Prometnom strategijom se nijedno smisljeno rješenje stručnjaka nije dalo za rješenje problema nego su se istaknuli projekti koji se provode (trg) i što je u planu (brza cesta) te se samo uljepšala postojeća prometna rješenja bez ikakvih stručnih savjeta. Volio bih znati da li su se stručnjaci provozali gradom i da li su ikada bili tu u svojstvu vozača ili su ovu strategiju radili iz udobnih fotelja iz Zagreba. Primjedbe na pojedine članke nacрта prijedloga ili dijelove akta</p> <p>Zadržavanje trenutnog režima u Bolničkoj je opasno i po vozače i po pješake. Ulica je preuska za parking i prometovanje vozilima. Na pola parkirnih mjesta je X pa se svejedno ne mogu koristiti. Jako puno ima vozača koji se ne znaju bočno parkirati pa im pola auta ostane na cesti. Pješaci iskaču između parkiranih auta na cestu jer ne vide ništa i to ih dovodi u opasnost. Postoje 3 dobra rješenja za Bolničku ulicu, ali ovo predviđeno sigurno nije jedno od njih. Uvođenje jednosmjerne regulacije u ulici Matice hrvatske? Pa koji se to „stručnjak“ sjetio? Jednu od najljepših, najvažnijih i najprometnijih ulica bi pretvorili</p>	Neprihvaćeno	<p>U sklopu analize postojećeg stanja provedena je i analiza prostorno-planske i dokumentacije iz područja prometa gdje su obrađena postojeća prometna rješenja. U sklopu prijedloga rješenja definirana su kratkoročna, srednjoročna i dugoročna rješenja za razvoj prometnog sustava Grada Pakraca s naglaskom na održivu mobilnost. Tim Zavoda za prometno planiranje, koji su ujedno i autori, je proveo sva terenska istraživanja i analize stanja u Pakracu.</p> <p>Bolnička ulica omogućava kružno prometovanje oko gradskog središta, a jednosmjernom regulacijom omogućava razvoj aktivnih oblika prometovanja. S ciljem povećanja sigurnosti i kvalitete pješachenje i biciklizma potrebno ju je urbanistički urediti sukladno preporukama Strategije.</p> <p>Strategijom je predviđen razvoj održivih oblika prometovanja za</p>

**PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA**

			<p>u jednosmjernu? Pored te ulice ima još toliko mjesta da se prijeko potrebnom rekonstrukcijom napravi dodatna traka za bočno parkiranje i biciklističku stazu. Izmišljene sigurnosne probleme za braće Radića neću ni komentirati.</p>		<p>koje je središte Grada Pakraca idealno (biciklizam i pješčenje) shodno tome širenje Ulice Matice Hrvatske je preporučljivo isključivo za održive oblike prometovanja, a ne za potrebe osobnih vozila što je bila dosadašnja praksa. Promet u Ulici Matice Hrvatske je prema Trgu bana Josipa Jelačića nešto više nego dvostruko veći u odnosu na suprotni smjer što samo po sebi nameće da se predmetna ulica već u naravi i koristi kao jednosmjerna.</p>
2.	06.06.2020.	Kornelija Perković	<p>- U Strategiji vezano za izgradnju i rekonstrukciju prometnica sa pješačko-biciklističkim stazama pod nerazvrstane ceste se spominju Vukovarska ulica, Ulica Andrije Hebranga, Ulica brigade, produžetak Ulice hrvatske policije iz Domovinskog rata.</p> <p>- Uvođenje zone 30 km/h - predlaže se Trg bana Josipa Jelačića.</p> <p>- Za ulice bez nogostupa u točki 4.2.1. navodi se gradski Trg, Bolnička ul., prolaz Baruna Trenka, gradsko središte, škole...</p> <p>1.Zanima me odnose li se problemi ulica bez nogostupa samo za navedene ulice? Budući da se je promet brojao samo u određenim</p>	Djelomično prihvaćeno	<p>1. Slažemo se. Strategijom su date smjernice i koncept uređenja s</p>

## PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA

		<p>ulicama te su prometna rješenja izgradnje/rekonstrukcije nogostupa navedena samo za određene Pakračke ulice - Zanima me kakav je Plan za druge ulice bez nogostupa? Navedeno je da takvih ulica nema puno, stoga izgradnja nogostupa ne bi trebalo biti veliko financijsko opterećenje.</p> <p>Konkretno Ulica Kalvarija za koju sam u Grad Pakrac u rujnu 2019.g. pisala za uvrštenje izgradnje nogostupa u Proračun za 2020.g., budući da nema nogostup niti s jedne strane, a u njoj je smješteno novoizgrađeno dječje igralište na koje gravitiraju djeca što u roditeljskoj pratnji što bez roditelja - hodajući po kolniku ili po bankinama uz kolnik.</p> <p>2. Kod navedenog igrališta na cesti nisu ugrađeni uspornici, i igralište nema ogradu (niti živu niti umjetnu). Igralište je pozicionirano na sredini ulice, ulica je dugačka, te auti znaju uhvatiti zalet i voziti prebrzo, a djeca kao djeca znaju biti nepredvidiva. Sigurnost prometa kod dječjih igrališta se u Prometnoj strategiji Grada Pakraca ne spominje - ne znam u kojoj Strategiji to treba biti navedeno, pa molim da se uzme u obzir.</p>		<p>naglaskom na ulice u središtu gdje su najizraženiji problemi. Shodno tome, svaka ulica u kojoj su utvrđeni slični problemi (bilo nova ili postojeća) je potrebno urediti na predloženi način. Strategija definira smjer razvoja dok će se dalje kroz projektnu dokumentaciju na izvedbenoj razini provesti uređenje svih ulica gdje je to nužno.</p> <p>2. Strategijom su definirane mjere povećanja sigurnosti u zonama s većim brojem pješaka i biciklista, a posebice djece (poglavlje 4.1.3) kroz koje je predviđeno rješavanje predmetnog problema.</p> <p>U strategiji su predložene mjere poboljšanja prometnog sustava. Kako bi se utvrdila razina sigurnosti pojedinog područja i pristupilo rekonstrukciji u svrhu povećanja sigurnosti potrebno je provesti detaljne analize kroz prometni elaborat.</p>
--	--	--	--	--

## PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA

			<p>čitanjem Strategije razvoja Grada Pakraca razvidno je da postoje ulice u kojima nema nogostupa niti s jedne strane.</p> <p>Primjedbe su vezano samo za upit odnose li se navedeni dijelovi strategije samo na te dijelove Grada.</p> <p>Izdvojeno iz Strategije:</p> <p>U Strategiji razvoja Grada Pakraca 2013.-2020. jedan od temeljnih zaključaka i ciljeva Strategije od prometnog značaja za grad Pakrac je: Nedovoljna izgrađenost nogostupa; većinu postojećih nogostupa potrebno je obnoviti.</p> <p>Mjera 2P1-M3 za unaprjeđenje prometne infrastrukture kojoj je cilj unaprijediti infrastrukturu grada Pakraca - jedna od aktivnosti jest da se Strategijom očekuje i razvoj funkcionalnog sustava javnog prijevoza; izgrađene i rekonstruirane ceste, pješačke i biciklističke staze...</p> <p>Navedene su rekonstrukcije dvije postojeće nerazvrstane ceste (Vukovarska ulica, Ulica Andrije Hebranga) i izgradnja dvije nove ceste (Ulica brigade, produžetak Ulice hrvatske policije iz Domovinskog rata) u Gradu Pakracu, s izgradnjom pješačko-biciklističkih staza.</p>		
--	--	--	--	--	--

## PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA

		<p>Prema Strategiji Prijedlozi rješenja za održiv prometni sustav:</p> <p>4.1. Optimizacija cestovnog prometa 4.1.1 Optimizacija cestovnih tokova i razvoj nove prometne mreže gdje su u I. i II. fazi predviđeni Trg bana Josipa Jelačića, Bolnička ulica, povezivanje s Matice Hrvatske, rekonstrukcija Ul. S. Grabrića, izgradnja Ul. hrvatske policije iz Domovinskog rata i ul. Kneza Branimira.</p> <p>4.1.3. Povećanje sigurnosti i propusne moći- S ciljem povećanja prometne sigurnosti, a posebno pješaka i biciklista, predlaže se uvođenje zona prometovanja 30km/h na području užeg gradskog središta. Uvođenje zone 30 km/h predlaže se na prometnicama koje svojim prometno-tehničkim elementima ne omogućuju sigurno odvijanje prometa s postojećim ograničenjem brzine od 50 km/h (nedostaju nogostupi, izražen je broj pješaka biciklista i sl.). Shodno tome, uvođenje zone 30 km/h se predlaže na Trgu bana Josipa Jelačića (iza gradske uprave) i Prilazu baruna Trenka te u stambenim naseljima južno od Ulice Matice hrvatske.</p> <p>4.2 Unaprjeđenje aktivnih oblika prometovanja 4.2.1 Pješački promet Utvrđen je manji broj ulica bez nogostupa s</p>		
--	--	--	--	--

## PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA

		<p>obje strane kolnika ili u potpunosti bez adekvatnih pješačkih površina. Kao glavni problem postojećeg stanja može se navesti neadekvatno izvedena pješačka infrastruktura te nužnost rekonstrukcije većeg broja pješačkih površina.</p> <p>Prema tome, predložene su sljedeće mjere unaprjeđenja pješačkog prometa Grada Pakraca:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• unaprjeđenje infrastrukture pješačkog prometa - Uređenje Trga bana Josipa Jelačića. Nastavno na uređenje Trga bana Josipa Jelačića koje je u tijeku također se predlaže: uređenje pješačke infrastrukture u Bolničkoj ulici (u sklopu rekonstrukcije predviđene optimizacijom cestovnih tokova), uređenje pješačke infrastrukture u Ulici Matice hrvatske (u sklopu rekonstrukcije predviđene optimizacijom cestovnih tokova), uređenje pješačke infrastrukture u ulici Trg bana Josipa Jelačića (iza gradske uprave prema tržnici) te Prilazu baruna Trenka, rekonstrukcija pješačkih površina počevši od onih s većim intenzitetom pješaka (gradsko središte, škole, javne ustanove).</li><li>• uvođenje novih trendova planiranja i projektiranja pješačke infrastrukture</li><li>• popularizacija pješčenja kao aktivnog oblika</li></ul> <p>Kako je u Strategiji navedeno, infrastruktura pješačkog prometa je u pojedinim ulicama nepostojeća. Analizom stanja na terenu</p>		
--	--	---	--	--

**PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA**

			<p>utvrđen je manji broj ulica bez nogostupa s obje strane kolnika, kao i određen broj gradskih ulica koji je u potpunosti bez adekvatnih pješačkih površina. Utvrđeno je da su pješaci na nekim dijelovima primorani kretati se zemljanim bankinama uz kolnik što znatno umanjuje sigurnost i atraktivnost pješačkog prometa suprotno načelima održivog prometnog planiranja.</p> <p>Navodi se Postavljanje opreme za smirivanje motoriziranog prometa u svrhu smanjenja brzine prometovanja u područjima s velikim intenzitetom nemotoriziranog prometa čime se povećava vidljivost pješaka od strane motoriziranih sudionika u prometu. Na taj način povećava se sigurnost najranjivijih sudionika u prometu, pješaka i biciklista.</p>		
3.	17.03.2020.	Neven Garača	<p>Dosadašnje nelogičnosti koje su uzrokovale poteškoće u prometu, srećom ne i nesreće što ne znači da su rješenja dobra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dvosmjernan promet Mali most- iako se frekvencije čine male (oko 900) ipak postoje vršna razdoblje tijekom dana kada je promet nesiguran</li> <li>- logika jednosmjernih ulica: Prolaz b. Trenka je jednosmjernan, osim kod „Konzuma“ – zašto je tu dvosmjernan</li> <li>- zašto je Bolnička od spoja s „Konzumom“ dvosmjerna</li> <li>- A. Šenoe, jednosmjerna, a V. Lisinskog dvosmjerna – a ulice su iste, obe jednosmjerne ili obe dvosmjerne</li> </ul>	Djelomično prihvaćeno	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mali most je predviđen kao dvosmjerni zbog manjeg intenziteta prometa i malih brzina te je predložena rekonstrukcija raskrižja Mali most-državna cesta D5. Za potrebe sigurnijeg odvijanja prometa u zonu Malog mosta potrebno je urediti horizontalnu i vertikalnu signalizaciju sukladno postojećim pravilima odvijanja prometa.</li> </ul>

## PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA

			<p>-parkiranje u Bolničkoj ulici u križanjima s drugim ulicama i u zavoju otežava promet Nisam primjetio da su ove okolnosti otklonjene niti kratkoročno, niti srednjoročno, niti dugoročno. U svakom slučaju ovo su neka od iskustava građana koji svakodnevno koriste promet, a koja bi se mogla riješiti kratkoročno, novom regulacijom prometa.</p> <p>Prijedlozi rješenja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mali most jednosmjerno iz smjera Bolničke;</li> <li>- Prolaz b. Trenka sve jednosmjerno</li> <li>- Bolnička jednosmjerno do raskršća s Matice hrvatske</li> <li>- V. Lisinskog jednosmjerna</li> <li>- parkiranje Bolnička restriktivnije na kriznim mjestima.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prolaz baruna Trenka je predviđen kao dvosmjerni kako bi se omogućio prilaz stanovnicima, a uslijed nepostojanja kvalitetnije veze sa zapadne strane (Trg bana Josipa Jelačića). Predmetni prolaz koriste uglavnom samo stanovnici jer ne omogućava prolaz prema Trgu bana Josipa Jelačića.</li> <li>• Ulica A. Šenoae ima veću širinu. Problem obje ulice je nedostatak pješačko/biciklističke infrastrukture te zadržavanje vozila na kolniku što zahtjeva građevinsko uređenje obje ulice nakon čega se mogu urediti kao par jednosmjernih ulica (građevinski manje zahtjevno) ili kao dvije dvosmjerne ulice s pješačko/biciklističkom infrastrukturom, a u skladu sa smjericama Strategije.</li> <li>• Slažemo se. Parkiranje u</li> </ul>
--	--	--	--	--	--



## PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA

					<p>zoni raskrižja i na za to nepredviđenim mjestima nije zakonski dozvoljeno te je isto potrebno riješiti postupanjem u skladu sa zakonom ili urbanističkim uređenjem ulica kako je navodno u Strategiji.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Odvojak Baruna Trenka predložen je dvosmjerno kako bi se stanovnicima omogućio prilaz s Bolničke.</li></ul> <p>U Strategiju će se dodatno navesti potreba uređenja pješačko/biciklističkih površina u ulicama kroz uvođenje jednosmjerne regulacije i/ili urbanističko uređenje. Ulice poput V. Lisinskog i A. Šenoe sa stajališta prometne funkcionalnost ne predstavljaju problem te mogu biti i jednosmjernog i dvosmjernog usmjerenja, ali je potrebno urediti i pješačko/biciklističku infrastrukturu. Nedostatak jednosmjernih ulica je produljenje putovanja, a prednost lakše uređenje sadržaja za ostale oblike prometovanja.</p>
--	--	--	--	--	--

**PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA**

					Također će se naglasiti problem nepropisnog parkiranja koje narušava sigurnost.
4.	01.04.2020.	Mjesni odbor Jug	<p>Poštovani sukladno upitima građana sa područja stanovanja MO Jug Pakrac, poglavito ulica Pepe Polaka, ul. Gavrinica , Kneza Branimira, ul. Križnog puta, dostavljamo vam slijedeći upit:</p> <p>Prijedlog br.1</p> <p>Raskrižje na području grada poznato kao Gavrinica, gdje se križaju ul. Kneza Branimira i Pepe Polaka nema ucrtani pješački prijelaz tako da je prelazak pješaka, a prije svega djece u i iz ul. Pepe Polaka, otežan. Vozači motornih vozila ne usporavaju na raskrižju budući ne postoji horizontalna ili vertikalna signalizacija vezano uz kretanje pješaka.</p> <p>Prijedlog br.2</p> <p>Nadalje na dijelu uz ulicu Križnog puta, na potezu od trgovine prema centru grada, nedostaje dio nogostupa, te je potrebno izvršiti njegovu sanaciju odnosno izgraditi novi. Radi se o potezu cca 30 metara a koji nedostaje jer se pješaci na tom dijelu koje je i raskrižje kreću rubom kolnika što je rizično poglavito kada se radi o djeci.</p> <p>Prijedlog br.3</p> <p>Također ukazujemo na problem stanovnika lijeve strane ulice Kneza Branimira na potezu</p>	Prihvaćeno	<p>U strategiji su predložene mjere poboljšanja prometnog sustava. Kako bi se utvrdila razina sigurnosti pojedinog područja i pristupilo rekonstrukciji u svrhu povećanja sigurnosti potrebno je provesti detaljne analize kroz prometni elaborat.</p> <p>U sklopu Strategije će se dodatno naglasiti problem sigurnog kretanja pješaka, a posebice djece.</p>

### PREGLED ZAPRIMLJENIH PRIJEDLOGA/MIŠLJENJA

			od ul. Pepe Polaka do raskrižja sa ul. Križnog Puta, naime ne postoji pješački prijelaz koji bi oni mogli koristiti. Prijedlog je izgradnja nogostupa koji bi izlazio na ul. Pepe Polaka te bi se koristio pješački prijelaz koji smo predložili da se označi.		
--	--	--	--	--	--