

ANALIZA PROMETNE MREŽE GUP-a SESVETA s obrazloženjem predloženih izmjena i dopuna

Zagreb 03-2026, dopuna 06-2026.

Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Polazišta	1
2.1. Mišljenja i prijedlozi zainteresirane stručne javnosti	1
2.2. Zahtjevi i mišljenja javnopravnih tijela	2
2.3. Javna rasprava	3
2.4. Informacije o stanju u prostoru i aktualnim projektima	3
3. Postojeće stanje	5
4. Ranija prostorno - planska dokumentacija i stručne studije	7
4.1. Prostorno-planska dokumentacija	7
4.2. Prometne studije	10
5. Obrazloženje predloženih izmjena i dopuna prometne mreže	15
5.1. Optimizacija tokova tranzitnog prometa.....	15
5.2. Integracija prostora sjeverno i južno od željezničke pruge.....	21
5.3. Unaprjeđenje prometne mreže užeg središta Sesveta	27
5.4. Prijedlozi za unaprjeđenje pješačke i biciklističke mreže u Sesvetama	31
5.5. Promet u mirovanju.....	36
5.6. Ostale izmjene	37
6. Zaključak.....	43

1. Uvod

Odluka o izradi izmjena i dopuna GUP-a Sesveta donesena je u svibnju 2023. godine i objavljena je u Službenom glasniku Grada Zagreba br. 15/2023. Kao osnovni ciljevi ovih izmjena i dopuna određene su teme Javnih potreba i javnog interesa, Urbane regeneracije Sesveta, Usklađivanje s europskim zelenim politikama i Revalorizacija i unapređivanje prostornih kvaliteta.

Po pitanju prometnih rješenja određeno je programsko polazište: *Očuvanje i unapređenje mreže prometnih, infrastrukturnih i energetske koridora u svrhu osiguranja kvalitetnog i sigurnog odvijanja kako postojećega tako i planiranog prometa, unaprjeđenja sustava urbane mobilnosti, osobito rješenja koja nisu temeljena na dominaciji kolnog prometa te racionalnog i održivog opremanja građevinskog zemljišta potrebnom infrastrukturom.*

S obzirom na to da je jedan od osnovnih ciljeva *Osiguranje prostorno-planskih preduvjeta za uređivanje javnog prostora središta Sesveta i realizacije značajnih projekata transformacije prostora bivših tvornica Badel i Sljeme bilo je nužno pristupiti i preispitivanju prometnih rješenja navedenih prostora.* Također, zahtjevima i mišljenjima javnopravnih tijela koja su zaprimljena sukladno članku 90. Zakona o prostornom uređenju zatraženo je preispitivanje pojedinih koridora i prometnih rješenja.

Ovaj dokument je izrađen kako bi se sustavno i detaljno prikazala sva planska rješenja po pitanju prometa i infrastrukture sadržana u prijedlogu izmjena i dopuna GUP-a Sesveta.

2. Polazišta

Kvalitetno rješenje prometnog sustava predstavlja osnovu prostornog i urbanističkog planiranja jer omogućuje uravnoteženo povezivanje različitih funkcionalnih cjelina, usmjerava prostorni razvoj, određuje dostupnost javnih sadržaja i utječe na gospodarske tokove, a istodobno oblikuje svakodnevnu kvalitetu života stanovnika kroz pristupačnost, sigurnost i smanjenje negativnih utjecaja poput buke i zagađenja. Na makro razini promet strukturira grad i širi prostor, dok na mikro razini detaljna prometna rješenja, uključujući pješačke i biciklističke koridore te javni prijevoz, doprinose održivosti i funkcionalnosti prostora.

Informacije temeljem kojih se pristupilo preispitivanju postojećih planskih rješenja po pitanju prometne mreže mogu se razvrstati u tri skupine:

2.1. Mišljenja i prijedlozi zainteresirane stručne javnosti

U rujnu 2022. godine, održana je rana participacija za pripadnike stručne javnosti, članove strukovnih udruga te članove akademske zajednice s namjerom da upute pisane prijedloge vezane uz razvoj GUP-a grada Zagreba i GUP-a Sesveta osobnim sudjelovanjem na tribini održanoj 21. rujna u prostorima Društva arhitekata Zagreba ili koristeći online obrazac. Zaprimljeni prijedlozi djelomično su se odnosili na unaprjeđenje prometnog sustava Sesveta.

Kao problemi, detektirani su tranzitni promet kroz središte Sesveta, kolna, pješačka i biciklistička nepovezanost sjevernog dijela s Novim Jelkovcem zbog željezničke pruge te neprotočnost pojedinih raskrižja, osobito onih sa Zagrebačkom ulicom te željezničkom prugom. Dio prijedloga odnosio se na realizaciju već planiranih prometnica – Branimirove, Vukovarske i Oporovečke te i trenutno omogućene zahvate poput izvođenja kružnih tokova na prometnim raskrižjima, pješačkih denivelacija i gradnje pješačkih i biciklističkih staza. Osim toga, upućeni su prijedlozi za proširenje pješačke zone na Ninsku ulicu te ukidanje planiranih prometnica paralelnih sa željezničkom prugom u središtu Sesveta.

2.2. Zahtjevi i mišljenja javnopravnih tijela

Po donošenju Odluke o izradi, u lipnju i srpnju 2023. prema zakonom propisanoj proceduri zaprimljeni su zahtjevi javnopravnih tijela za izradu izmjena i dopuna GUP-a Sesveta. Među tijelima koja su izrazila zahtjeve i mišljenja vezane uz prometna rješenja ističu se:

2.2.1. **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture**

Zahtjevom se traži analiza cestovnog i biciklističkog prometa i infrastrukture, i analizu usklađenosti GUP-a s Nacionalnom razvojnom strategijom RH do 2030, Strategijom prostornog razvoja RH, Strategijom prometnog razvoja RH 2017-2030, Nacionalnim planom razvoja biciklističkog prometa, Pravilnikom o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta, Zakonom o cestama, Zakonom o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. Posebnu pozornost obratiti na održive oblike prometovanja poput biciklističkog prometa i elektromobilnosti.

2.2.2. **Gradski ured za obnovu, izgradnju, prostorno uređenje, graditeljstvo, komunalne poslove i promet, Sektor za promet¹**

Zahtjevom se naglašava važnost planiranja autobusnog terminala u središtu Sesveta sa pripadajućim sjevernim i južnim dijelom terminala, te važnost osiguravanja prostora za realizaciju Park & Ride parkirališta u blizini željezničke postaje.

Za uređenje središnjeg dijela Sesveta predlaže se izraditi optimalnu varijantu uređenja središnjeg dijela kao pješačke zone na koju je potrebno implementirati i prometno rješenje priključenja zone „Badel“.

Također se predlaže provjera usklađenosti planiranih prometnih mreža usvojenih urbanističkih planova uređenja (UPU gospodarska zona Sesvete – sjever, UPU gospodarska zona Sesvete – jug i DPU stambenog naselja na lokaciji Sopnica – Jelkovec) te redefiniranje kriterija za izračun potreba parkirališnih mjesta i izmjenu odredbi po pitanju biciklističkih staza.

2.2.3. **Vijeće gradske četvrti Sesvete**

Vijeće je predalo mnoge zahtjeve koji su proizašli iz neposredno uočenih problema u svakodnevnom funkcioniranju i provedbi prostornih planova. Istaknute su sljedeće teme:

- Integracija sjevera i juga Sesveta – redefiniranje industrijske zone;
- Alternativni koridor uz prugu u središtu potrebno je preispitati i ukinuti jedan;
- Spoj nastavka Ninske ulice /alternativnog koridora/ na Zagrebačku ulicu potrebno je izmjestiti na prostor Badela;
- Preispitati koliziju koridora i projekta denivelacije cestovnog prijelaza i željezničke pruge na Jelkovečkoj cesti;
- Produžetak Branimirove dalje od Varaždinske do Sesvetskih Sela;
- Proširenje koridora spoja Lj. Posavskog sjeverno od pruge;
- Preispitati prometnicu iza pošte ... i drugi kvalitetni prijedlozi.

Osim navedenih javnopravnih tijela po pitanju prometnih rješenja djelomično su se očitovali i Gradski ured za mjesnu samoupravu, civilnu zaštitu i sigurnost, te Gradski ured za kulturu, međugradsku i međunarodnu suradnju i civilno društvo putem zahtjeva Muzeja Prigorja. Svi zahtjevi detaljno su tablično obrađeni sa obrazloženjima odgovora, i priloženi Obrazloženju prijedloga izmjena i dopuna GUP-a Sesveta, a ovim elaboratom bit će detaljnije prikazana samo rješenja prihvaćenih i djelomično prihvaćenih zahtjeva.

¹ Odlukom o izmjenama i dopunama Odluke o ustrojstvu i djelokrugu gradskih upravnih tijela (SGGZ 24/2003.) navedeni odjel (Sektor za promet) je postao odjel unutar Gradskog ureda za mjesnu samoupravu, promet, civilnu zaštitu i sigurnost

2.3. Javna rasprava

Prijedlog izmjena i dopuna plana predstavljen je javnosti od 16. do 30. ožujka 2026. u zakonom propisanoj proceduri javne rasprave. Zaprimljeno je i stručno valorizirano oko 550 mišljenja, očitovanja, prijedloga i primjedbi na prijedlog izmjena i dopuna plana od čega se oko 17% (78 upita) odnosilo na teme prometne mreže GUP-a Sesveta. Među prihvaćenim i djelomično prihvaćenim primjedbama ističu se dvije korekcije koridora prometnica, i nekoliko intervencija u mrežu pješačkih površina.

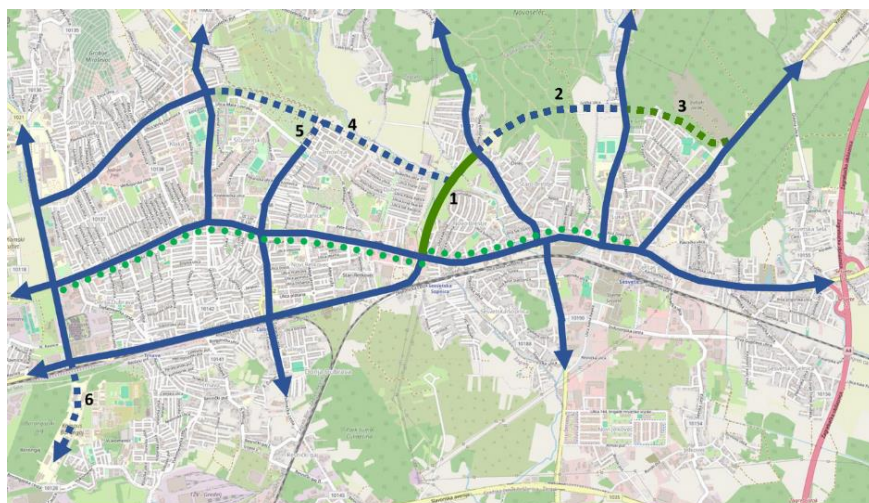
2.4. Informacije o stanju u prostoru i aktualnim projektima

Na temelju obilaska terena, analize javno dostupnih podataka i komunikacije sa stanovništvom napravljena je evaluacija stanja prometne mreže na području Sesveta te ključnih razvojnih pitanja koja se odnose na prometnu problematiku istočnog dijela Zagreba.

Utvrđeno je da se u posljednjih nekoliko godina intenzivno ulaže u modernizaciju i izgradnju prometne infrastrukture s ciljem rasterećenja postojećih prometnica, poboljšanja povezanosti te povećanja sigurnosti svih sudionika u prometu. U tom kontekstu pokrenut je niz značajnih projekata koji zajedno čine stratešku cjelinu za prometnu revitalizaciju Sesveta i njihovu bolju integraciju s gradskim prometnim sustavom.

Jedan od najvažnijih projekata svakako je produženje Branimirove ulice, čija je treća etapa, od Ulice Ivana Ančića do Varaždinske ceste, u fazi pokretanja javne nabave (informacija iz svibnja 2025.). Ova dionica, duga oko 800 metara, obuhvaća izgradnju nove kolničke konstrukcije, pješačko-biciklističkih staza, dva semaforizirana raskrižja te autobusna stajališta. Projekt se realizira u tri faze, a dovršetkom treće etape očekuje se stvaranje nove prometne osi koja će uvelike rasteretiti Varaždinsku i Zagrebačku cestu.

Usporedno s Branimirovom, provodi se i projekt izgradnje Kolakove ulice te njezina povezivanja s Ulicom Kneza Branimira. Ova prometnica od iznimne je važnosti za lokalno stanovništvo, ali i za šire područje jer će omogućiti brže i sigurnije prometovanje između sjevernih dijelova Dubrave i Sesveta te bolju povezanost s ostatkom Zagreba, istovremeno smanjujući opterećenje Avenije Dubrava i današnje Branimirove ulice.



1. Produžena Branimirova - prva dionica (izvedeno) ✓
2. Produžena Branimirova - druga dionica
3. Produžena Branimirova - treća dionica (kreće nabava radova)
4. Produžena Kolakova od Dankovečke do Branimirove
5. Produžetak ulice Klin
6. Budući produžetak Mandlove i spoj na Vukovarsku



Slika 1. Prikaz stanja izvedenosti prometne mreže na području Sesveta (Službena stranica Grada Zagreba, 14.05.2025.)

Uz cestovnu infrastrukturu, razvija se i željeznička mreža. Početkom 2025. započela je izgradnja željezničkog stajališta „Sesvetska Sela“, koje će omogućiti bolju povezanost putnika s postojećim željezničkim linijama te unaprijediti sustav javnog prijevoza na širem sesvetskom području.

Poseban naglasak stavlja se i na projekt denivelacije pruge na Jelkovečkoj cesti, gdje je planirana izgradnja podvožnjaka ispod željezničke pruge kod sajmišta. Ovim zahvatom omogućit će se neometano odvijanje prometa te ukloniti jedno od najproblematičnijih cestovno-željezničkih križanja u Sesvetama. Izrađen je idejni projekt i ishođena je Lokacijska dozvola čime su stvoreni preduvjeti za izradu glavnog projekta i izgradnju podvožnjaka.



Slika 2. Produžena Branimirova ulica



Slika 3. Branimirova raskrižje sa Brestovečkom



Slika 4. Željeznička postaja Sesvetska Sopnica



Slika 5. Željeznička postaja Sesvetska Sela – u izgradnji

3. Postojeće stanje

Na području Sesveta, unatoč relativno maloj površini, susreće se gust splet važnih prometnih pravaca: međunarodnih i državnih cesta, županijskih prometnica te željezničke pruge. Uz te se trase postupno razvija izgrađeni prostor, koji se posljednjih godina širi i izvan neposrednih koridora samih prometnica. Urbanizirani dio Sesveta proteže se približno 9 kilometara u smjeru istok–zapad, prateći glavnu cestovnu i željezničku os oko Zagrebačke i Bjelovarske ulice. U smjeru sjever–jug naselje se širi, osobito duž Ulice Ljudevita Posavskog prema jugu, te Brestovečke, Bistričke, Kašinske i Varaždinske ulice prema sjeveru.

Središnji dio Sesveta, koje je udaljeno oko 11 kilometara od središta Zagreba, predstavlja izrazito tranzitno područje unutar istočnog dijela grada Zagreba. Prostor je snažno prometno opterećen zbog položaja na glavnim pravcima koji povezuju Zagreb s Dugim Selom na istoku te sjevernim dijelovima preko Varaždinske ulice. Zagrebačka cesta ima ključnu tranzitnu ulogu i nosi glavninu motornog prometa, dok se kroz križanja s Ulicom Ljudevita Posavskog, Bjelovarskom i Varaždinskom ulicom ostvaruju glavni tokovi kretanja u središtu naselja. Zbog postojećeg rasporeda i značajki glavnih prometnica koje prolaze kroz Sesvete, glavnina prometa i dalje se usmjerava kroz samo središte, što onemogućuje značajnije unapređenje prometnog upravljanja i smanjenje opterećenja u centru.

Uz izražen cestovni promet, područje središta karakterizira i velika frekvencija putnika koji svakodnevno koriste željeznički kolodvor Sesvete kao polazište ili odredište za putovanja prema ili iz Zagreba. U kombinaciji s obližnjim *Park and Ride* parkiralištem i javnim gradskim prijevozom (ZET), željeznički kolodvor čini jedno od važnijih prometnih čvorišta istočnog dijela grada te snažno utječe na oblikovanje i dinamiku prostora.

Pješački i biciklistički promet u središtu Sesveta razvija se u smjeru povećanja sigurnosti i povezanosti. Novoizvedene pješačko-biciklističke staze, osobito uz potok Vuger, predstavljaju važne elemente zelene i aktivne prometne infrastrukture. One povezuju javne prostore, trgove i stambene zone te omogućuju ugodnije i sigurnije kretanje pješaka i biciklista u okviru pretežno motoriziranog urbanog okruženja.

Ukupno gledano, središte Sesveta pokazuje snažnu prometnu orijentiranost i tranzitni karakter, uz istodobne napore da se unutar postojećih uvjeta poboljša kvaliteta javnog prostora i potakne održiviji oblik kretanja.



Slika 6. Zagrebačka cesta u zoni središta Sesveta



Slika 7. Trg Dragutina Domjanića



Slika 8. Ninska ulica u zoni središta Sesveta



Slika 9. Bistrička ulica i šetnica uz potok Vuger



Slika 10. Raskrižje Ninske, Zagrebačke i Varaždinske ulice



Slika 11. Raskrižje Branimirove ulice i Zagrebačke ceste



Slika 12. Željeznički kolodvor Sesvete



Slika 13. Park and Ride u središtu Sesveta



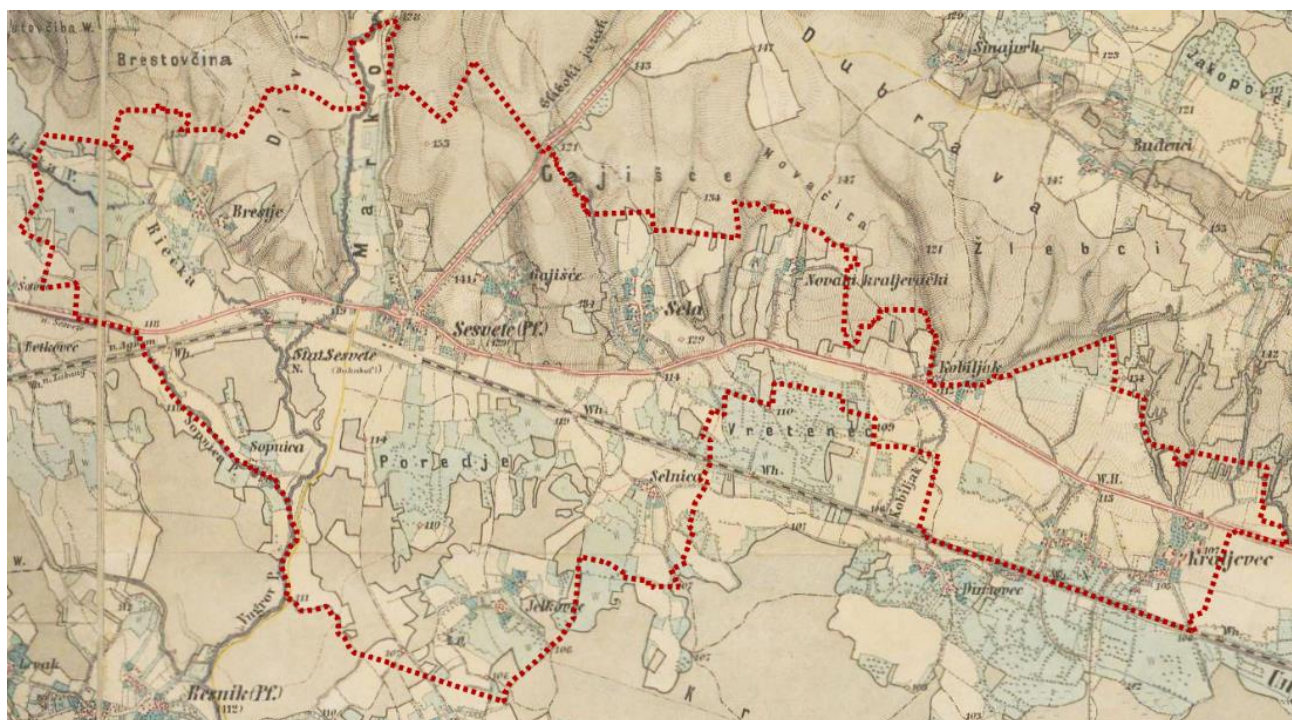
Slika 14. Novoizgrađena pješačko-biciklistička staza u gospodarskoj zoni Sljeme Sesvete



Slika 15. Ulica Jakova Gotovca

4. Ranija prostorno - planska dokumentacija i stručne studije

Sesvete su naselje koje se razvilo na raskrižju povijesnih puteva: rimske vojne ceste od Siska do Ptuja, koja je potvrđena arheološkim nalazima, ali čijoj se trasi danas ne pridaje mnogo važnosti jer su na značaju dobili novi smjerovi prema Varaždinu i Kašini, te srednjovjekovne prometnice (Magna Via) iz smjera Zagreba prema Dugom Selu, Križevcima i Koprivnici, koja je glavna cestovna komunikacija i danas. Željeznička pruga kroz Sesvete izgrađena je 1870. godine, a upravo njena gradnja obilježila je početke planiranja ovog prostora i utjecala na razvoj budućih industrija vrenja i mesnih prerađevina u samom središtu Sesveta.



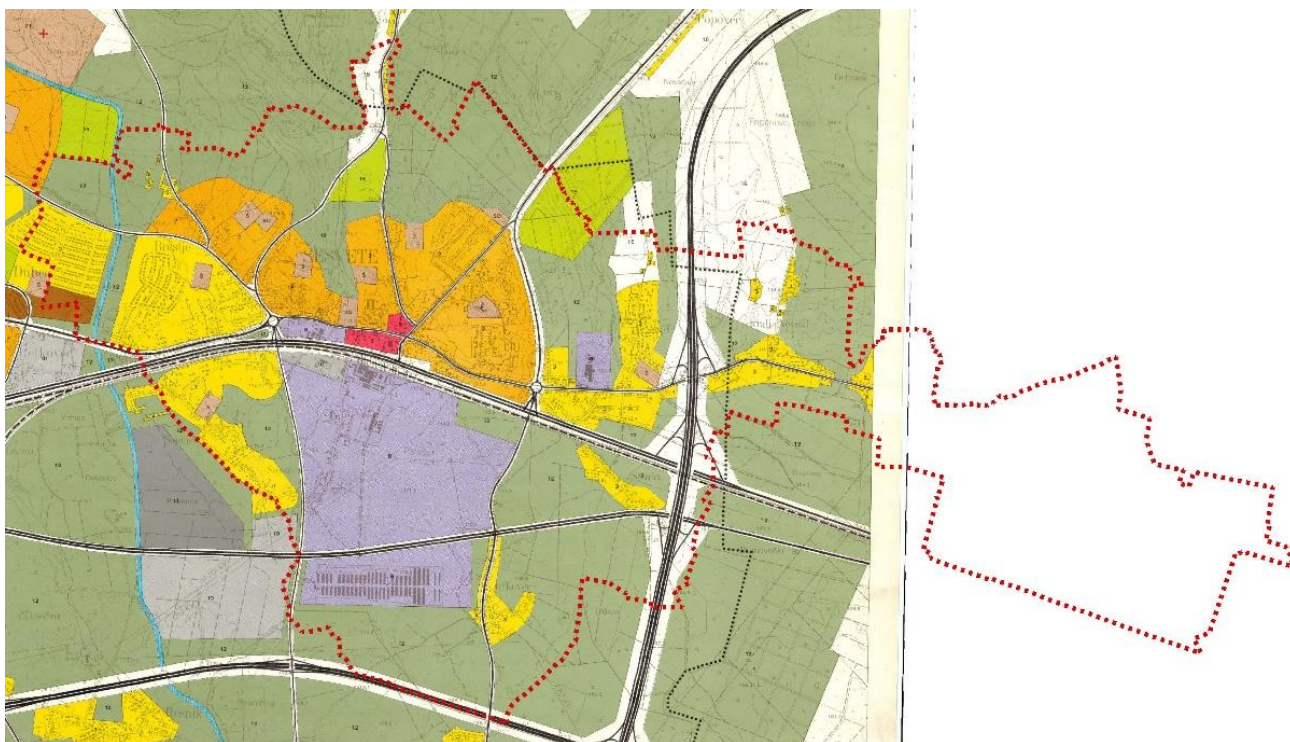
Slika 16. Segment povijesne karte Treće vojne izmjere Habsburške monarhije (1869-1887) (Arcanum Maps, n.d.)

4.1. Prostorno-planska dokumentacija

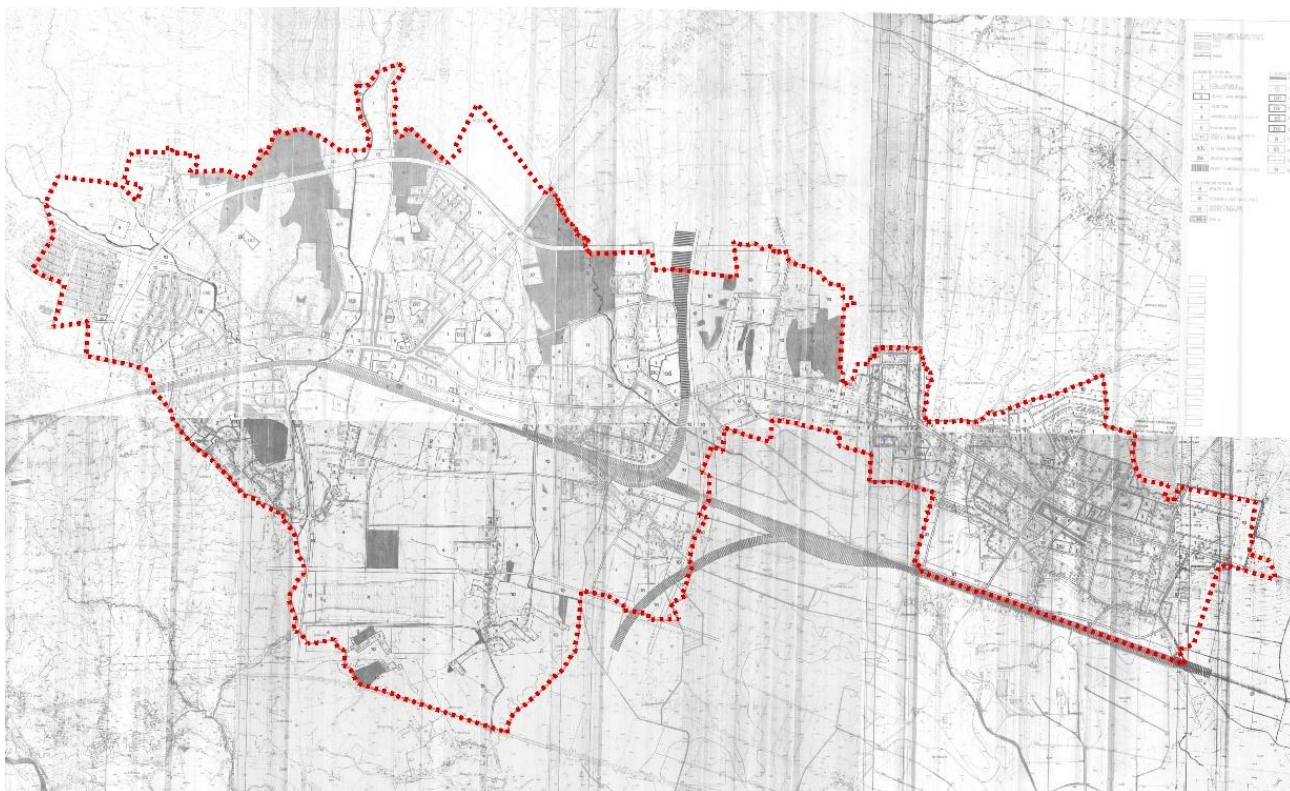
U Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba iz 1971. godine, Sesvete su bile planirane kao istočni gradski ulaz u Zagreb s izraženom gospodarskom funkcijom. Prostorni razvoj bio je usmjeren prema stvaranju ravnoteže između gospodarskog i stambenog dijela naselja, uz naglasak na formiranju veće gospodarske zone južno od željezničke pruge. Sjeverni dio Sesveta bio je planiran za stanovanje i druge sadržaje.

Detaljnija prometna i prostorna rješenja za područje Sesveta, a koja su do danas naslijeđena, rezultat su urbanističkih koncepcija iz Generalnog urbanističkog plana naselja gradskog karaktera – Sesvete iz 1986. koji je u vrijeme svog donošenja imao drugačije razvojne prioritete u odnosu na današnje stanje. Čitav prostor južno od željezničke pruge bio je planiran pretežno kao gospodarska zona. U takvom kontekstu nije bila planirana izgradnja prometne mreže koja bi omogućila intenzivnije povezivanje sa sjevernim dijelom naselja, odnosno s centralnim i stambenim područjima.

Posljedično, prometni sustav južno od pruge razvijao se necjelovito i u funkciji gospodarskih potreba, bez kvalitetne integracije u širu gradsku mrežu. Takva struktura, s ograničenim brojem točaka povezivanja preko željezničke pruge, zadržala se do danas te predstavlja značajno ograničenje u prometnom razvoju i svakodnevnoj funkcionalnosti ovog dijela Sesveta.



Slika 17. Generalni urbanistički plan grada Zagreba, 1971.



Slika 18. Generalni urbanistički plan naselja gradskog karaktera Sesvete, 1986.

2003. godine donesen je osnovni Generalni urbanistički plan Sesveta, izrađen prvi puta koristeći se digitalnim podacima, nakon čega su provedene sveobuhvatne² izmjene i dopune u 4 navrata: 2006., 2009., 2013. i 2015. godine. Narednim izmjenama i dopunama nije se značajno interveniralo u

² Osim sveobuhvatnih izmjena i dopuna u 4 navrata, 2024. provedene su ciljane izmjene i dopune GUP-a Sesveta kojima nije obuhvaćena tema prometa (objavljene u Službenom glasniku Grada Zagreba br 17/2024.)

prometno rješenje. Prisutna su njegova prepoznatljiva obilježja: autocesta, željeznička pruga, Branimirova ulica kao sjeverna obilaznica središta, pješačka zona u središtu, produžena Vukovarska ulica sjeverno od naselja Novi Jelkovec,...



Slika 19. Usporedni shematski prikaz prometnih mreža planiranih GUP-om grada Zagreba iz 1971. i 1986. te GUP-om Sessveta iz 2003. godine

Izmjenama i dopunama 2006. korigirani su planirani koridor sabirne i nekategorizirane ulice u Sessvetskim Selima te je dopunjena prometna mreža unutar obuhvata UPU-a Sijeme – Sessvete.

Godine 2009. ukinuti su spojevi prometnica – nekategorizirane prometnice u Sessvetskom Kraljevcu na Kobiljačku cestu te spoj produžene Branimirove ulice i Kašinske ceste. Izmijenjena je i reducirana trasa nekategorizirane prometnice u Sessvetskim Selima. Proširen je koridor nekategorizirane prometnice u Gajišću, a najbitnije je izmijenjena prometna mreža u središtu Sessveta gdje su ukinuti spojevi Ninska – Zagrebačka i spoj te prometnice s Trgom Dragutina Domjanića, spoj Ninske i Karlovačke te Karlovačke i Bjelovarske ulice.

Nadalje, 2013. godine, prometna mreža je dodatno fragmentirana ukidanjem spoja nekategoriziranih ulica u Sessvetskim Selima.

Posljednjim izmjenama i dopunama GUP-a Sessveta iz 2015. godine, izmještena je trasa produžene Ninske ulice u zoni UPU-a Badel prema istoku te su neznatno izmijenjene trase Pakračke ulice u središtu Sessveta i ulice Emanuela Vidovića između Starog i Novog Brestja.



Slika 20. Usporedba (l-d) povijesnih pravaca na prostoru, prometnica planiranih PPGZ-om te prometnica planiranih GUP-om Sessveta

U kolovozu 2025. godine, u sklopu priprema za izradu novog Prostornog plana Grada Zagreba pokrenut je postupak jednostavne javne nabave za izradu stručne prometne podloge, čiji je cilj sveobuhvatno preispitivanje postojećih i planiranih cestovnih koridora te definiranje smjernica za unaprjeđenje cestovne mreže na području grada, uključujući i Sessvete. Predmet nabave odnosi se na izradu stručne podloge planiranja cestovnog prometa za potrebe novog Prostornog plana, pod nazivom *Prostorno-prometna studija za potrebe izrade novog PPGZ-a*.

Nakon provedenog postupka jednostavne nabave, početkom listopada 2025. održan je inicijalni sastanak između Zavoda za prostorno uređenje Grada Zagreba kao naručitelja i odabranog izrađivača, na kojem su definirani osnovni ciljevi, metodologija rada te dinamika izrade dokumenta. U trenutku izrade ovog elaborata, izrada stručne podloge je u tijeku.

4.2. Prometne studije

4.2.1. Studija poboljšanja funkcioniranja prometa na području Sesveta iz 2008.

U kontekstu analize razvoja prometnog sustava Gradske četvrti Sesvete, osobitu važnost ima Studija poboljšanja funkcioniranja prometa na području Sesveta, izrađena u listopadu 2008. godine od strane tvrtke Prometis d.o.o., na narudžbu Grada Zagreba, Gradskog ureda za prostorno uređenje, zaštitu okoliša, izgradnju grada, graditeljstvo, komunalne poslove i promet.

Studija je izrađena s ciljem prometne valorizacije šireg prostora Sesveta u uvjetima ubrzane urbanizacije, porasta broja stanovnika i rastućeg prometnog opterećenja. Glavni cilj bio je analizirati stanje postojećeg cestovnog, pješačkog i javnog prometa te izraditi smjernice za unaprjeđenje organizacije prometa u skladu s prostorno-razvojnim dokumentima i stvarnim potrebama stanovništva.



Slika 21. Prosječni ljetni dnevni promet 2007. godine na glavnim prometnicama Sesveta (Studija poboljšanja funkcioniranja prometa na području Sesveta, Prometis d.o.o., 2008.)

U dokumentu su prepoznati ključni prometni izazovi Sesveta, uključujući:

- neusklađenost cestovne mreže s projekcijama demografskog rasta,
- nedostatak parkirališnih kapaciteta i neuređen promet u mirovanju,
- loša semaforizacija raskrižja i neujednačeno upravljanje prometnim tokovima,
- izostanak sigurne biciklističke i pješačke infrastrukture,
- niska integracija različitih oblika prijevoza.

U svrhu rješavanja navedenih problema, studija je predložila niz strateških i operativnih mjera. Poseban naglasak stavljen je na potrebu izgradnje prometne infrastrukture, izgradnju intermodalnih čvorišta, proširenje glavnih prometnica, uređenje i naplatu parkirališta, razvoj biciklističkih i pješačkih ruta, te unapređenje javnog gradskog i prigradskog prijevoza. Među istaknutim preporukama nalazi se i prijedlog realizacije pješačke zone u središtu Sesveta (planirano GUP-om Sesveta od 2003. g), kao urbane jezgre za društvene, trgovačke i kulturne sadržaje, uz ograničenje motornog prometa i stvaranje kvalitetnog javnog prostora.

4.2.2. Idejni prometno urbanistički koncept uređenja središnjeg dijela naselja Sesvete iz 2010.

Dokument pod nazivom Idejni prometno urbanistički koncept uređenja središnjeg dijela naselja Sesvete kao pješačke zone izrađen je u srpnju 2010. godine, a izrađivač je bio Urbanistički zavod grada Zagreba d.o.o.

Cilj dokumenta bio je predložiti novu viziju razvoja središta Sesveta, temeljem održivih urbanih načela, s naglaskom na formiranje prepoznatljivog, dostupnog i inkluzivnog javnog prostora koji odgovara stvarnim potrebama stanovništva. U tom kontekstu, dokument predlaže redefiniranje središta kroz stvaranje novog gradskog trga kao prostorne i simboličke jezgre četvrti, jasnu mrežu pješačkih i biciklističkih koridora te smanjenje tranzitnog prometa unutar samog centra. Umjesto daljnjeg širenja cestovnih kapaciteta, prometna strategija temelji se na distribuciji vozila po rubnim zonama, stvaranju rubnih garaža i uspostavi učinkovitih veza s javnim prijevozom.

Velika pažnja posvećena je i povezivanju sjevernog i južnog dijela Sesveta koji su danas prometno podijeljeni željezničkom prugom. Koncept predlaže rješenja poput pothodnika, nadvožnjaka i linearnih zelenih poteza.

Centralni javni prostor zamišljen je kao multifunkcionalna površina koja bi služila kao dnevni boravak grada: središnji trg okružen javnim sadržajima, tržnicom, društvenim ustanovama i kulturnim prostorima. Dokument predstavlja suvremeni, europski usmjeren model planiranja naselja koji prepoznaje Sesvete ne samo kao tranzitni prostor, već kao potencijalno urbano središte.



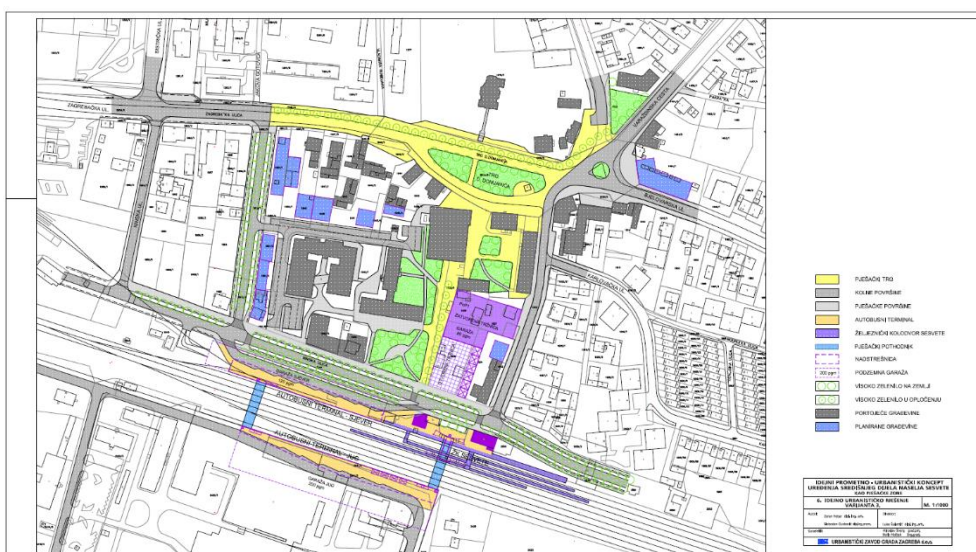
Slika 22. Prometni koncept šireg područja (Idejni prometno urbanistički koncept uređenja središnjeg dijela naselja Sesvete, Urbanistički zavod grada Zagreba d.o.o., 2010.)



Slika 23. Varijantno rješenje 1 (Idejni prometno urbanistički koncept uređenja središnjeg dijela naselja Sesvete, UZGZ 2010.)



Slika 24. Varijantno rješenje 2 (Idejni prometno urbanistički koncept uređenja središnjeg dijela naselja Sesvete, UZGZ 2010.)



Slika 25. Varijantno rješenje 3 (Idejni prometno urbanistički koncept uređenja središnjeg dijela naselja Sesvete, UZGZ 2010.)

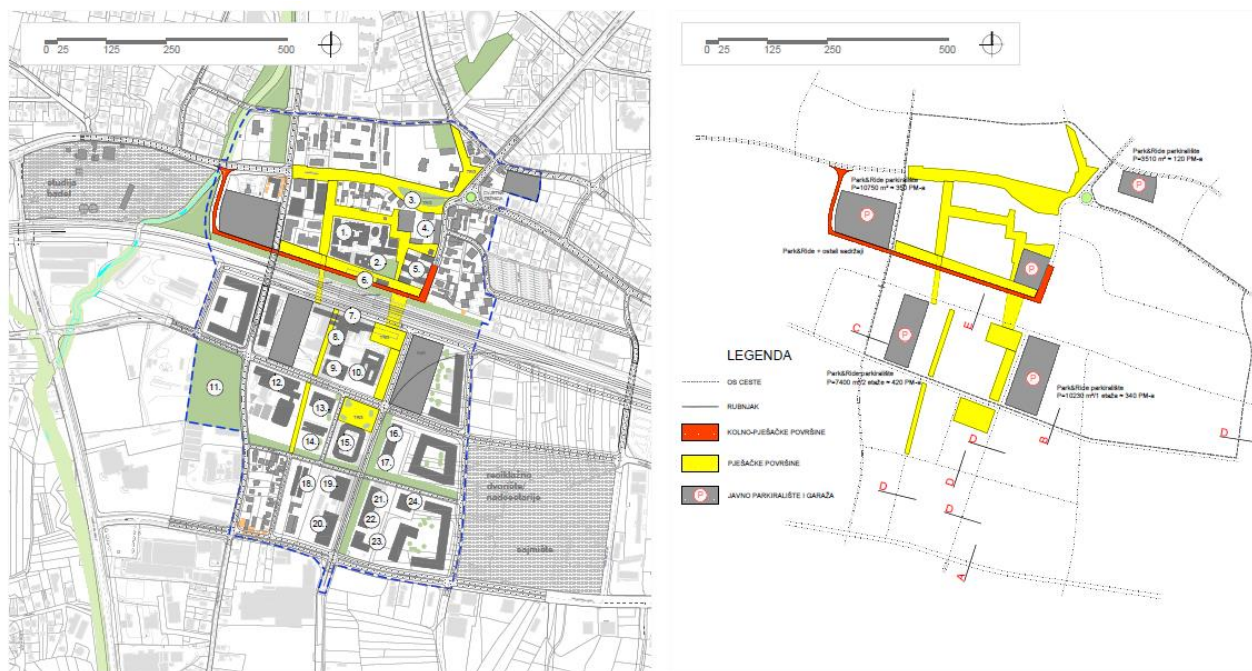
4.2.3. Cjelovita programsko – prostorna studija središta Sesveta iz 2015.

Analiza postojećeg stanja prostora Sesveta, provedena u studiji Cjelovita programsko – prostorna studija središta Sesveta, izrađena od strane tvrtke Jurcon projekt d.o.o., ukazuje na niz specifičnosti koje su ključne za razumijevanje prostornog konteksta i definiranje budućeg razvoja.

Prometni sustav unutar analiziranog prostora ocijenjen je kao fragmentiran i nedovoljno razvijen, s posebnim naglaskom na slabosti u sjevernim dijelovima, gdje nedostaje koherentna mreža prometnica. Iako postoje značajne prometne točke, poput autobusnog i željezničkog kolodvora, njihova integracija u širi sustav urbane mobilnosti ostaje nedostatna. Zaključeno je da je cjelovito prometno planiranje nužno kako bi se poboljšala unutarnja povezanost naselja, ali i povezanost sa širom gradskom strukturom.

Analizom prostorno planske dokumentacije, postojećeg stanja na terenu te zahtjeva za područje koje je tema ove studije predstavljene su dvije prometne varijante uređenja s ciljem poboljšanja protočnosti i sigurnosti prometa te kvalitete javnog prostora.

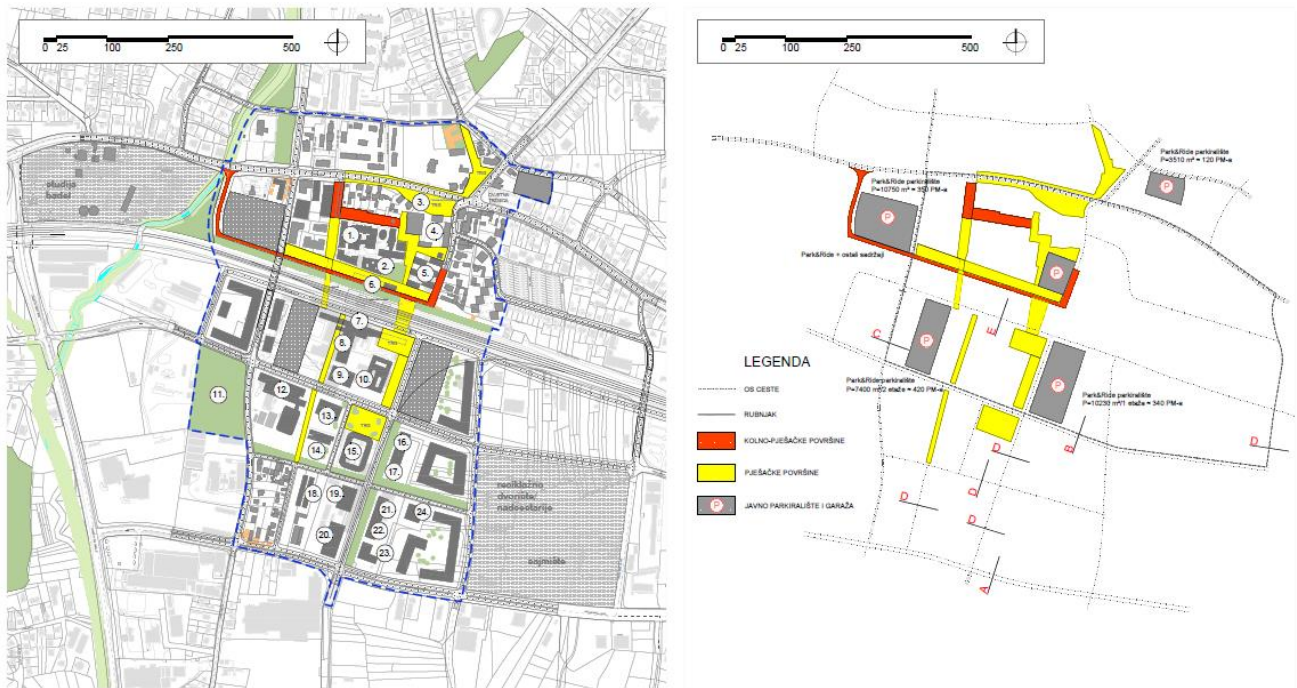
Varijanta 1 predviđa potpunu transformaciju dijela Zagrebačke ceste u gradski trg, uz uklanjanje kolnog prometa i preusmjeravanje vozila na obilazne pravce. Time se stvara prostraniji javni prostor, ali realizacija zahtijeva izgradnju više novih prometnica i prilagodbu okolne mreže, što uključuje i značajne infrastrukturne zahvate.



Slika 26. Cjelovita programsko – prostorna studija središta Sesveta: Varijantno rješenje 1 (Cjelovita programsko – prostorna studija središta Sesveta, Jurcon Projekt d.o.o., 2015)

Varijanta 2 zadržava kolni promet cijelom trasom do Bjelovarske, ali prenamijenjuje dio južnog kolnika za pješake i javni prijevoz. Iako se time smanjuje propusna moć prometnice, izbjegava se potreba za kompletnom realizacijom obilaznica kao kod Varijante 1. Plan uključuje premještanje autobusnog i željezničkog kolodvora južno od željezničke pruge te izgradnju novih poveznica i prijelaza preko pruge radi sigurnijeg odvijanja prometa.

Obje varijante nude poboljšanja u pogledu javnog prostora i održivih oblika prijevoza, no razlikuju se po opsegu zahvata i potrebnim infrastrukturnim ulaganjima.



Slika 27. Cjelovito programsko – prostorna studija središta Sesveta: Varijantno rješenje 2 (Cjelovito programsko – prostorna studija središta Sesveta, Jurcon Projekt d.o.o., 2015)

4.2.4. Zaključak

Tijekom proteklih godina izrađen je niz stručnih studija koje su se bavile razvojem područja Sesveta, s posebnim naglaskom na prometnu problematiku središnjeg dijela naselja.

U Studiji poboljšanja funkcioniranja prometa na području Sesveta iz 2008. godine navodi se kako je analiza prometa na području Sesveta pokazala kako vođenje prometa središtem Sesveta predstavlja problem koji se ne može riješiti primjenom odgovarajućih mjera za poboljšanje uvjeta odvijanja cestovnog prometa, već se moraju poduzeti restriktivne mjere vezane za djelomično i potpuno preusmjeravanje prometnih tokova. Također se navodi i kako je pješački promet u središtu Sesveta intenzivan ondje gdje je intenzivan i motorni promet te se predlaže izgradnja pothodnika koji bi povezivao pješačke hodnike Varaždinske, Bjelovarske, Ninske i Trg Dragutina Domjanića, a koji bi se u budućnosti proširio i do željezničkog kolodvora, te produžio i ispod željezničke pruge. Iz ovog proizlazi da i sami autori studije sumnjaju u mogućnost realizacije pješačke zone uz istodobno potpuno ograničenje tranzitnog prometa kroz središnje gradske ulice.

Unatoč brojnim analizama i prijedlozima, koji uglavnom ne preispituju planiranje pješačke zone, već ju uzimaju kao polazište zadano važećim GUP-om Sesveta, još uvijek ne postoji jedinstven stav o tome je li uređenje središta Sesveta kao pješačke zone prostorno opravdano te prometno održivo. Dosadašnji zaključci i preporuke ostaju podijeljeni, što ukazuje na složenost prostorno-prometnih odnosa u središnjem dijelu Sesveta te potrebu za dodatnim, interdisciplinarnim promišljanjem. Daljnje odluke o uređenju centra trebale bi se temeljiti na detaljnim prometnim analizama, procjeni utjecaja na lokalno stanovništvo i svakodnevno funkcioniranje naselja te na usklađivanju s dugoročnim razvojnim ciljevima Grada Zagreba i okolnih naselja.

5. Obrazloženje predloženih izmjena i dopuna prometne mreže

Tijekom rane participacije stručne javnosti u rujnu 2022. godine prikupljeni su brojni prijedlozi i komentari koji su potvrdili postojanje prometnih problema, a sudionici participacije, među kojima je bilo predstavnika stručnih udruga i akademske zajednice, istaknuli su potrebu cjelovitog pristupa rješavanju prometnih pitanja Sesveta, s posebnim naglaskom na središnju zonu, te stoga predstavljaju polazište preispitivanja prometnog rješenja u okviru ovog postupka izmjena i dopuna.

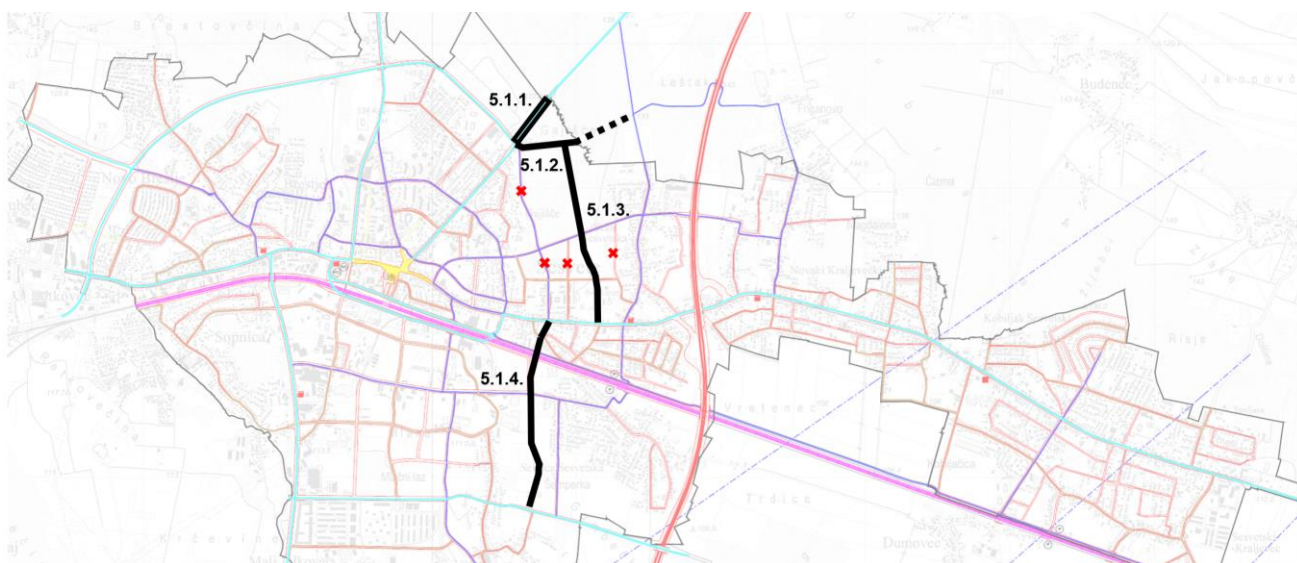
Temeljem provedene analize postojećeg stanja, postojećih studija i druge dokumentacije, zahtjeva javnopravnih tijela te stručne procjene, predlaže se niz izmjena GUP-a Sesveta usmjerenih prema unapređenju kvalitete prometne mreže na području Sesveta. Predložene izmjene rezultat su sagledavanja prostorne, prometne i infrastrukturne strukture te nastoje osigurati učinkovitije i održivije prometno funkcioniranje naselja.

5.1. Optimizacija tokova tranzitnog prometa

Prometna mreža Sesveta danas je opterećena intenzivnim tranzitnim prometom koji se odvija kroz središnji dio naselja, odnosno Zagrebačkom cestom koja ujedno predstavlja i glavni ulazno-izlazni pravac između Sesveta i središta Zagreba. Ovaj koridor istodobno služi i lokalnim kretanjima stanovnika, ali i tranzitnom prometu koji povezuje središte Zagreba s područjima sjevernih i istočnih naselja zagrebačke okolice (Kašine, Dugog Sela, Popovca i dr.). Takvo preklapanje funkcija uzrokuje učestala prometna zagušenja, osobito u jutarnjim i popodnevним satima, te smanjenu sigurnost prometa. Nedostatak realiziranih paralelnih prometnih koridora i nepostojanje odgovarajućih denivelacija željezničke pruge dodatno pogoršavaju situaciju, jer željeznica fizički dijeli naselje na sjeverni i južni dio, čime je onemogućena ravnomjerna i funkcionalna raspodjela prometnih tokova.

Opterećenje tranzitnim prometom samog središta Sesveta značajno će se smanjiti izgradnjom produžene Branimirove ulice do Varaždinske ceste i spojem na produženu Kolakovu koje će zajedno činiti svojevrsnu sjevernu paralelu Aveniji Dubrava. Ovaj spoj će olakšati tranzite prema sjevernim naseljima gradske četvrti (Vugrovec, Kašina, Adamovec i dr.) i dalje prema Varaždinu. Međutim, tranzitni promet iz smjera Dugog Sela kao i lokalni promet iz naselja Kobiljak, Novaki, Sesvetski Kraljevec sukladno važećim prometnim rješenjima važećeg GUP-a, i dalje gravitira prema središtu Sesveta i Zagrebačkoj cesti kao najbližem funkcionalnom prometnom koridoru.

Uz cestovnu mrežu, postoje i nedostatno razvijeni oblici održivog prometa. Pješačka i biciklistička infrastruktura su fragmentirane, a javni prijevoz, iako prisutan, nije u dovoljnoj mjeri integriran s ostalim oblicima mobilnosti što dodatno negativno utječe na promet u središtu naselja.



Slika 28. Pregledna karta prijedloga za optimizaciju tokova tranzitnog prometa (5.1.)

Ovim izmjenama i dopunama unutar granica GUP-a Sesveta u smislu unaprjeđenja odnosno optimizacije tokova tranzitnog prometa predlaže se:

5.1.1. Proširenje planskog koridora Varaždinske ceste

Varaždinska cesta predstavlja jedan od glavnih izlaznih prometnih pravaca iz Sesveta prema sjeveroistočnom dijelu Zagreba i čvoru Popovec te zbog svoje funkcionalne važnosti, ova cesta podnosi značajno prometno opterećenje.

Važećim GUP-om Sesveta Varaždinska cesta sjeverno od raskrižja s ulicom Vladimira Vidrića (budućom produženom Branimirovom) je određena kao glavna gradska prometnica u širini od oko 9 m bez ucrtanih linija rezervacije proširenja prometnice, što ne odgovara niti planiranoj kategoriji niti predviđenom opterećenju koje će se dogoditi po realizaciji koridora produžene Branimirove ulice. Širina katastarske čestice 2517/1 k.o. Sesvete Novo je približno 15m, no susjedne čestice s obje strane su također upisane kao opće dobro – javna cesta stoga se predlaže proširenje planskog koridora Varaždinske ceste na 25 metara.



Slika 29. Prijedlog proširenja koridora Varaždinske ceste (5.1.1.)

5.1.2. Nova gradska ulica - produžetak smjera Branimirove ulice

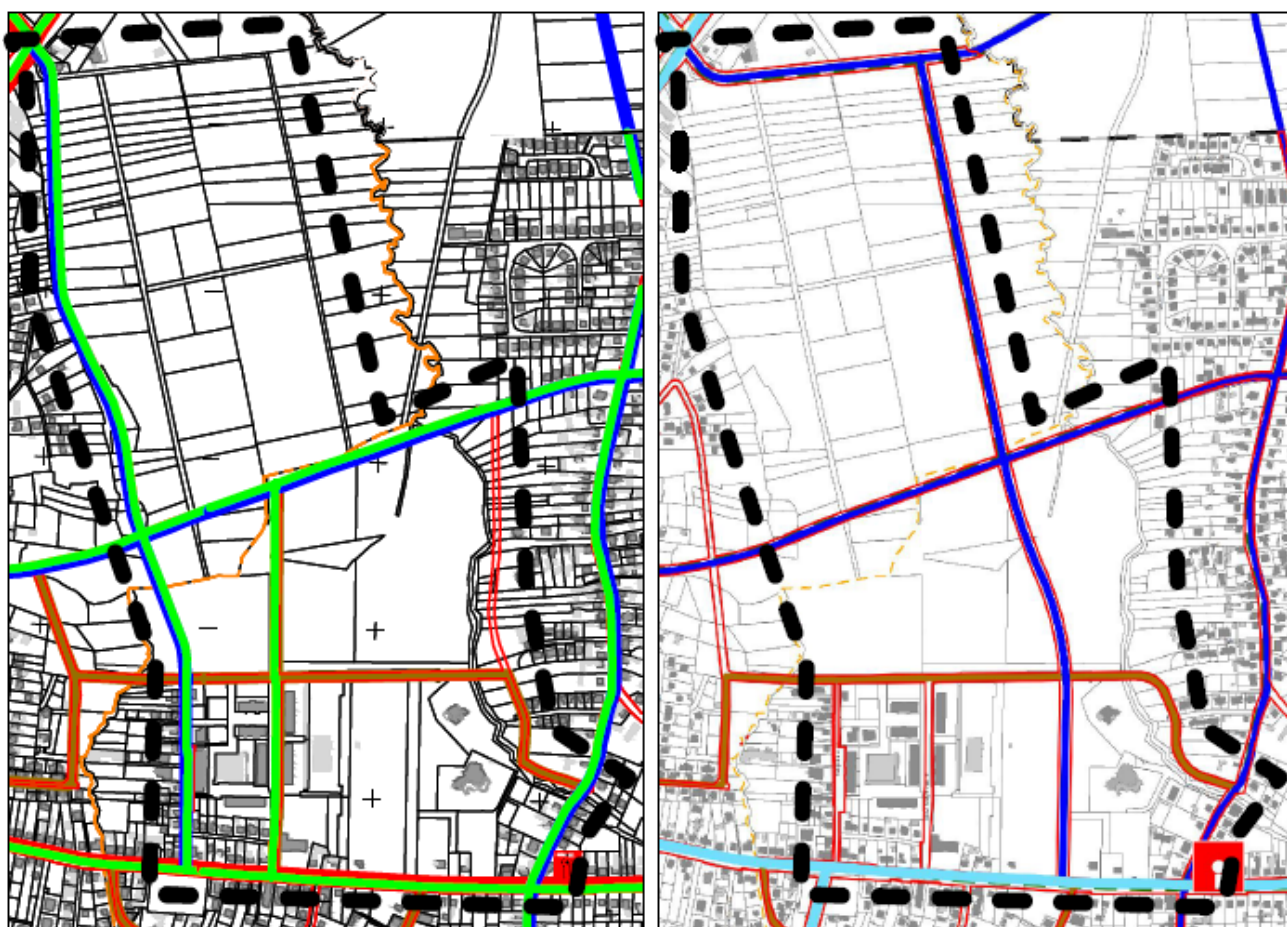
S ciljem smanjenja prometnog opterećenja na Varaždinskoj, ali i Bjelovarskoj / Sesevskoj cesti, te stvaranja alternativnog pravca za povezivanje Sesveta s Kraljevečkim Novakima, analizirana je mogućnost formiranja novog prometnog koridora u nastavku planiranog koridora produžene Branimirove ulice. Predlaže se novi koridor po katastarskoj čestici 2518 k.o. Sesvete Novo širine 20 metara, kategorije gradska ulica, prema istočnoj granici GUP-a Sesveta, uz mogućnost povezivanja s Glavnom ulicom i Popovečkom cestom u Novakima. Analizom terenskih uvjeta utvrđeno je da se koridor može planirati kroz pretežito neizgrađeno područje te omogućiti povezivanje produžene Branimirove s već planiranim prometnim pravcem koji prolazi postojećim prolazom ispod autoceste A4. Ovaj novi prometni pravac predložen je zahtjevom Vijeća gradske četvrti Sesvete, a ima uporište u starijim prostornim planovima (Generalni urbanistički plan naselja gradskog karaktera Sesvete, 1986.).



Slika 30. Prijedlog produžetka smjera Branimirove ulice (5.1.2.)

5.1.3. Nova gradska ulica kroz šumu Gajišće

S ciljem osiguravanja uravnotežene distribucije prometa, a istovremeno kako bi se očuvao prirodni krajobraz potoka koji predstavlja zapadni rub šume Gajišće (a južnije se nastavlja u kanal potoka Jelkovec), planski koridor nerealizirane gradske prometnice, koja počinje na raskrižju sa Varaždinskom cestom a završava raskrižjem Tekijske ulice sa Sesevskom cestom, izmješta se prema istoku, poštujući postojeće katastarske čestice: šumski put (k.č. 2518 k.o. Sesvete Novo) i planiranu prometnicu u zoni Ciglana (k.č. 511/7 k.o. Sesevski Kraljevec). Nova gradska ulica planira se u širini 18 metara, a predstavlja drugi element optimizacije tokova tranzitnog prometa kojim se omogućuje povezivanje koridora produžene Branimirove ulice prema istoku i Sesevske ceste. U sklopu novog rješenja ukidaju se dva planska koridora: jedan zapadnije, produžetak ulice Blage Zadre, te jedan istočnije od predloženog koridora, uz potok Črncac te se sukladno tome korigira i trasa produžene Voćinske ulice. Ovakvo rješenje omogućuje preusmjeravanje značajnog dijela tranzitnog prometa iz centra, čime se smanjuje prometno opterećenje u središtu.



Slika 31. Prijedlog nove gradske ulice kroz šumu Gajišće (5.1.3.)

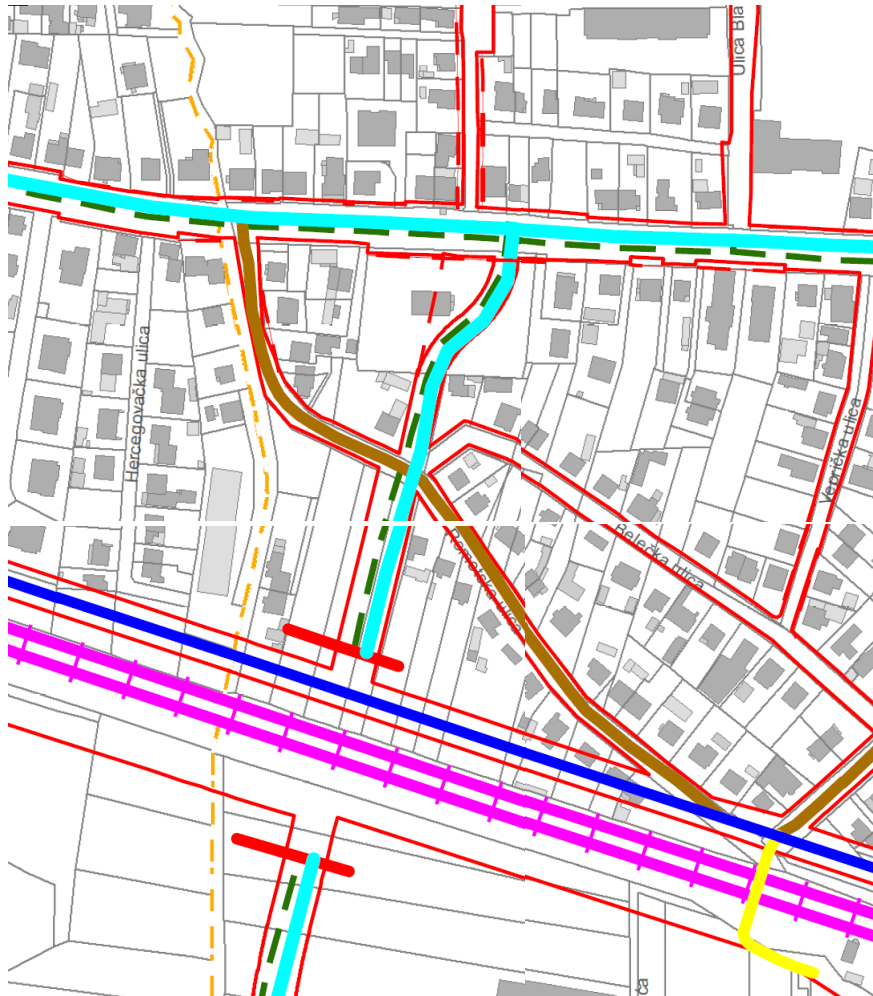
5.1.4. Nova glavna gradska ulica uz kanal potoka Jelkovec

Savska cesta u Jelkovcu, planske kategorije sabirna ulica, danas je značajno opterećena prometom gospodarske zone jer je jedina ulica istočno koja ostvaruje prometni spoj sa Slavonskom avenijom i središtem Sesveta. Planom je predviđeno da ulica Ivica Lovinčića i „Ulica 2“ (UPU gospodarska zona Sesvete – sjever), obje kategorije gradska ulica, preuzmu većinu tranzitnog prometa sa spojem na produženu Vukovarsku, odnosno Slavonsku aveniju. Međutim uz ulicu Ivica Lovinčića i Savsku cestu planirana je individualna stambena izgradnja zbog čega nisu niti širinom niti okolinom primjerene za tranzitni promet. Iz navedenih razloga, a kao dodatni element rasterećenja tranzitnog prometa prema jugu predlaže se nova glavna gradska ulica, širine koridora 20 metara, uz kanal / regulirano korito potoka Jelkovec. Nova prometnica povezuje se na sjeveru spojem na Sesevetsku cestu u zoni raskrižja s Tekijskom ulicom, deniveliranim prijelazom preko željezničke pruge (podvožnjak), te spojem na planiranu produženu Vukovarsku (144. brigade Hrvatske vojske) na jugu. Navedeni koridor bio je planiran GUP-om naselja gradskog karaktera Sesvete iz 1986., a u novije vrijeme predložen je i elaboratom Polazišta projekta Zelene i plave Sesvete (2016.) Zbog novoplanirane prometnice, nije više potrebno planirati paralelnu trasu sa zapadne strane potoka neposredno uz njezin sjeverni dio.



Slika 32. Prijedlog nove glavne gradske ulice uz kanal potoka Jelkovec (5.1.4.)

Po provedenoj javnoj raspravi u ožujku 2026. zaprimljeno je četiri primjedbe građana i očitovanje Vijeća Gradske četvrti Sesvete kojima se izražava protivljenje koridoru nove prometnice zbog toga što utječe na postojeće i planirane objekte u blizini Remetske ulice te se traži izmještanje. Primjedbe su razmotrene i djelomično prihvaćene korekcijom spoja na Sesevtsku cestu.



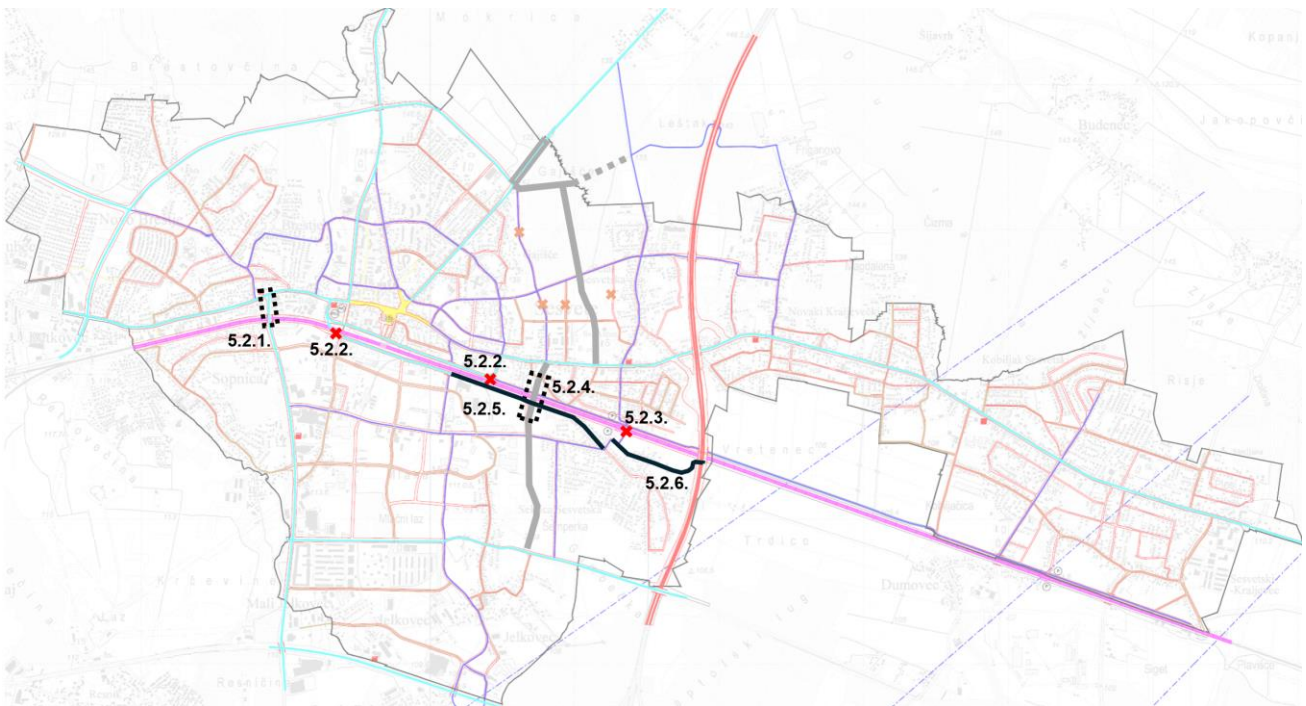
Slika 33. Prijedlog nove glavne gradske ulice – korigiran spoj na Sesevtsku cestu

5.2. Integracija prostora sjeverno i južno od željezničke pruge

Prostor Sesveta južno od željezničke pruge, između naselja Sopnica te Starog i Novog Jelkovca, karakterizira izrazita fizička i funkcionalna odvojenost u odnosu na prostor središta Sesveta. Osnovni problem ovog prostora nije opterećenje tranzitnim prometom smjera istok - zapad (zbog blizine Slavonske avenije), već prometni pristupi središtu Sesveta i sjeveroistočnim dijelovima Zagreba koji ovise o mogućnostima prijelaza željezničke pruge. Uz to, naselje Novi Jelkovec, kao planski izgrađeno naselje s pretežitom stambenom funkcijom, danas je prostorno dislocirano od povijesne i administrativne jezgre Sesveta, a između ova dva područja nalazi se gospodarska zona s nizom proizvodnih, skladišnih i poslovnih sadržaja.

GUP Sesveta planira sedam deniveliranih prijelaza željezničke pruge za kolni promet (ne računajući nadvožnjak autoceste A4) te tri isključivo za pješačko-biciklistički promet. Od navedenog samo je nadvožnjak na ulici Ljudevita Posavskog realiziran, a podvožnjaci na Jelkovečkoj ulici i Strojarskoj cesti su u određenoj fazi izrade projektne dokumentacije. Od prijelaza koji su planirani GUP-om Sesveta, ali do danas nisu izvedeni, ističu se dva koja su planirana kao alternativni koridor glavne gradske ulice (Ninske ulice) – zaobilaznice središta Sesveta čiji su tehnički i prostorni aspekti realizacije posebno razmotreni.

U okviru ovog dokumenta predlaže se nekoliko izmjena koje imaju za cilj poboljšanje prometne funkcionalnosti područja te omogućavanje bolje prostorne i prometne povezanosti između sjevernog i južnog dijela Sesveta, čime se doprinosi cjelovitom razvoju prometne infrastrukture.



Slika 34. Pregledna karta prijedloga za integraciju prostora sjeverno i južno od željezničke pruge (5.2.)

5.2.1. Proširenje sjevernog dijela koridora nadvožnjaka u Ulici Ljudevita Posavskog

Kao što je prethodno navedeno, od svih planiranih željezničko - cestovnih prijelaza na području Sesveta, do danas je jedino u Ulici Ljudevita Posavskog izvedeno prometno rješenje u dvije razine. Riječ je o nadvožnjaku koji omogućuje nesmetano križanje cestovnog i željezničkog prometa te ujedno osigurava minimalnu potrebnu razinu sigurnosti s obzirom na to da je uz kolnik izveden i nogostup koji omogućuje sigurno kretanje pješaka. Time je zadovoljena osnovna potreba za odvajanjem pješačkog prometa od motoriziranog, međutim, postojeći prometni kapacitet nadvožnjaka pokazuje se nedostatnim u odnosu na postojeću prometnu potražnju, osobito tijekom vršnih sati kada dolazi do stvaranja zagušenja i usporavanja prometa. Objekt je nedovoljnog kapaciteta za postojeće prometno opterećenje, što upućuje na potrebu za njegovom rekonstrukcijom i dogradnjom u svrhu povećanja protočnosti. Također, ne postoje ni odvojene trake za javni promet autobusa, ali ni prostor koji bi omogućio uspostavu biciklističkih staza, što dodatno ograničava prometnu funkcionalnost nadvožnjaka.

S obzirom na navedeno, a u skladu s zahtjevom Vijeća gradske četvrti Sesvete, predlaže se proširenje sjevernog dijela koridora kako bi se osigurali prostorni uvjeti za rekonstrukciju i dogradnju nadvožnjaka.



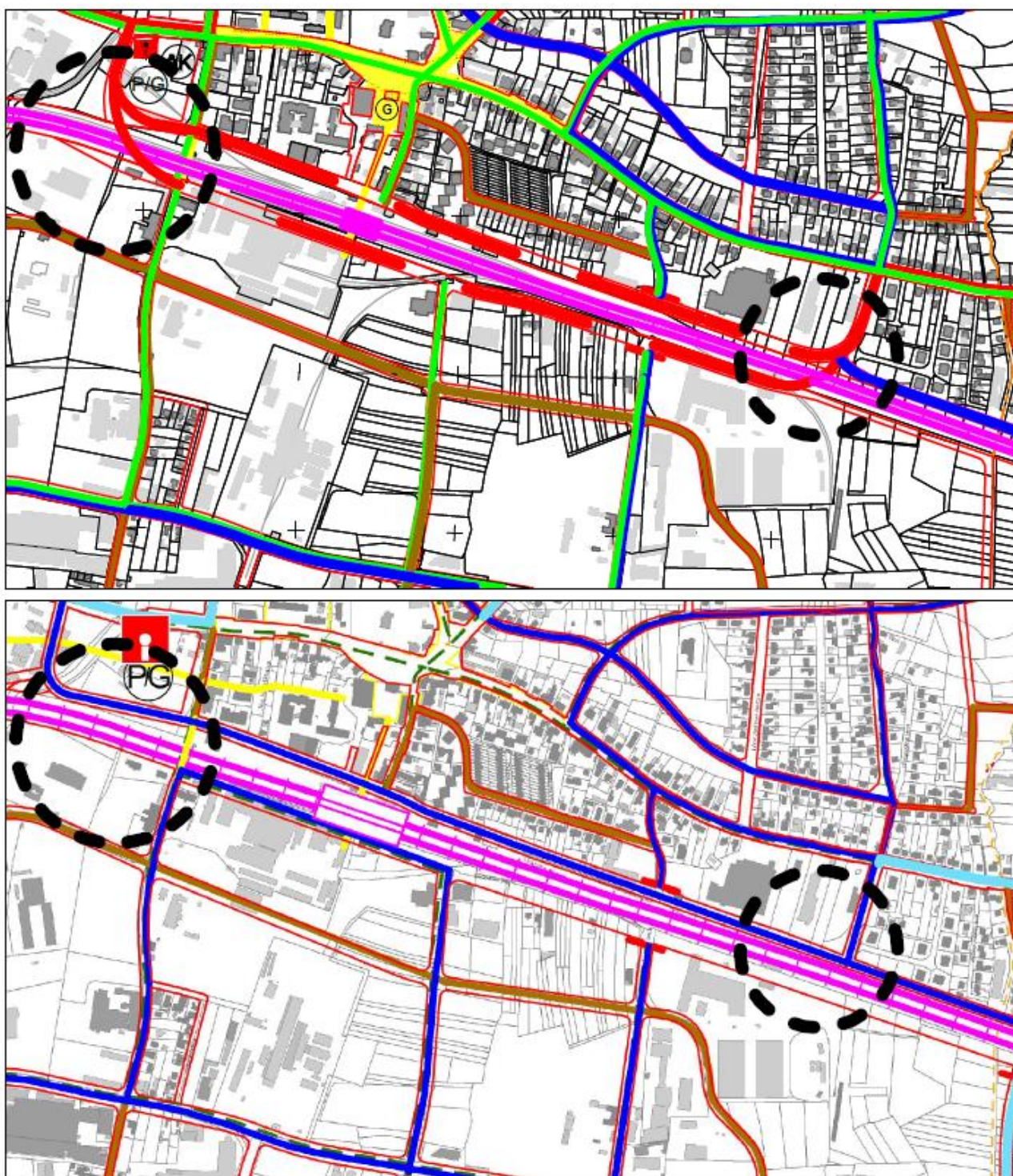
Slika 35. Proširenje sjevernog dijela koridora nadvožnjaka u Ulici Ljudevita Posavskog (5.2.1.)

5.2.2. Ukidanje planirane denivelacije alternativnog koridora Ninske (zaobilaznice središta) u zoni Sljemena

Zamisao potpunog izmještanja tranzitnog prometa i planiranja središnjeg sesvetskog raskrižja kao pješačke zone podrazumijevala je reorganizaciju današnjih prometnih tokova odnosno planiranje zaobilaznice središta. Južno od željezničke pruge na prostorima bivše tvornice Sljeme planirano je razvijanje novih javnih i društvenih sadržaja te realizacija intermodalnog terminala kao početno završne točke za javni autobusni promet s južne strane željezničke pruge. Iz navedenih razloga bilo je opravdano omogućiti razmatranje različitih alternativnih prometnih rješenja svladavanja željezničke pruge kao prostorne prepreke kolnom prometu. Međutim od donošenja osnovnog GUP-a Sesveta 2003. godine do danas proteklo je više od 20 godina, izrađena je nekolicina studija koje nisu polučile željene rezultate niti potaknule postupke provedbe, a središte Sesveta ostalo je opterećeno intenzivnim tranzitnim prometom i nedorečenim prostorno-planskim i prometnim rješenjima. Realizacija prometnog koridora paralelnog s koridorom Ninske ulice, južno od željezničke pruge, podrazumijevala bi prostorno zahtjevne infrastrukturne zahvate, uključujući izgradnju dva podvožnjaka ili nadvožnjaka, što bi rezultiralo složenim tehničkim rješenjima i negativnim utjecajem na prostornu cjelovitost središta Sesveta, uz značajna financijska ulaganja. Takva rješenja ne samo da bi narušila prostorne odnose i vizualni identitet područja uz prugu, nego bi otežala stvaranje kvalitetnih javnih i pješačkih prostora koji su ključni za urbanu regeneraciju prostora bivših tvornica

Sljeme i Badel, ali i središta Sesveta općenito, zbog čega je Vijeće gradske četvrti Sesvete zatražilo preispitivanje zadržavanja oba koridora te ukidanje jednog od njih.

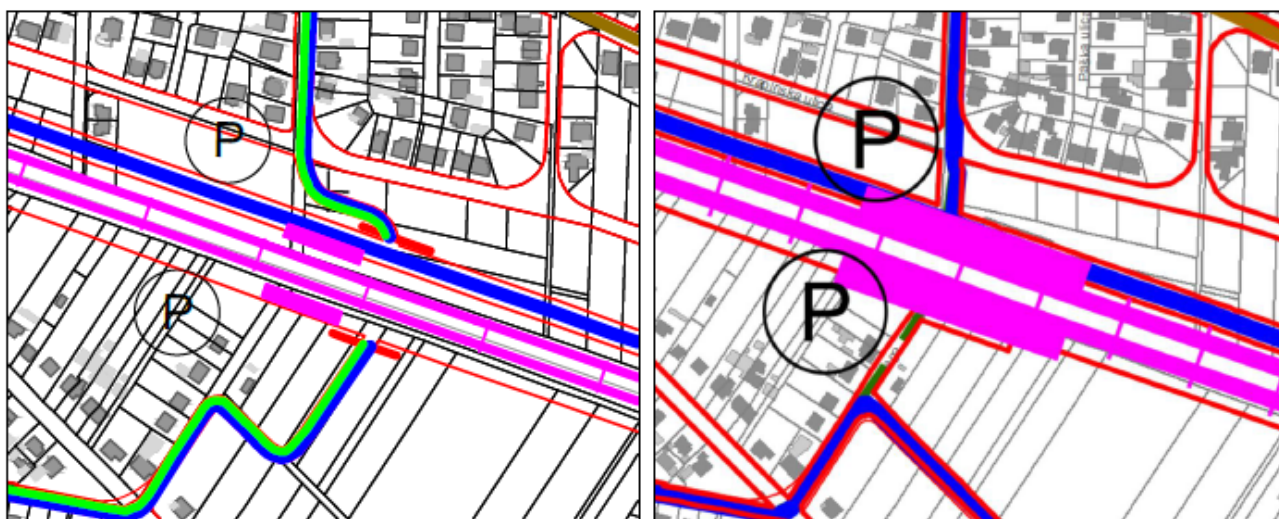
S obzirom na navedeno, osobito problematiku denivelacija prema južnom koridoru, koje su se pokazale zahtjevne u smislu prostorne izvedivosti i funkcionalne opravdanosti, ovim se izmjenama i dopunama predlaže zadržavanje koridora Ninske i ulice Livadarski put s izmjenom planske kategorije iz glavne gradske ulice u plansku kategoriju gradske ulice, ali bez ucrtavanja planiranih denivelacija. U odredbama za provedbu GUP-a zadržat će se mogućnost realizacije deniveliranih raskrižja prema prometnim potrebama i prostornim mogućnostima.



Slika 36. Prijedlog ukidanja planirane denivelacije alternativnog koridora Ninske ulice (5.2.2.)

5.2.3. Ukidanje planirane denivelacije kod željezničkog stajališta Sesevtska Sela

Na području Sesevtskih Sela i Sesevtske Selnice jedini cestovni prijelaz željezničke pruge se nalazi na Selničkoj odnosno Remetskoj ulici i izveden je u istoj razini. GUP-om Seseveta planirano je ukidanje navedenog prijelaza u razini te gradnja novog podvožnjaka na ulici Đure Hercega s nastavkom na Međugorsku ulicu, koji bi omogućio kontinuirano povezivanje gradskih ulica Industrijske ceste i Glavne ulice u Sesevtskim Selima. Međutim, u tijeku je izgradnja željezničkog stajališta Sesevtska Sela u sklopu kojeg se realizira i pješačko-biciklistički pothodnik, te parkirališta sa sjeverne i južne strane. Projektnim rješenjem ovog zahvata nisu uzeti u obzir niti prostorni zahtjevi za realizaciju denivelacije kolnog prometa niti činjenica da je uz sjevernu stranu željezničke pruge planiran koridor gradske ulice. Iz navedenih razloga predlaže se ukidanje planirane denivelacije ulice Đure Hercega uz zadržavanje planske oznake pješačko-biciklističkog prijelaza, a funkcionalna povezanost za motorni promet osigurava se denivelacijom na novom koridoru uz kanal potoka Jelkovec.



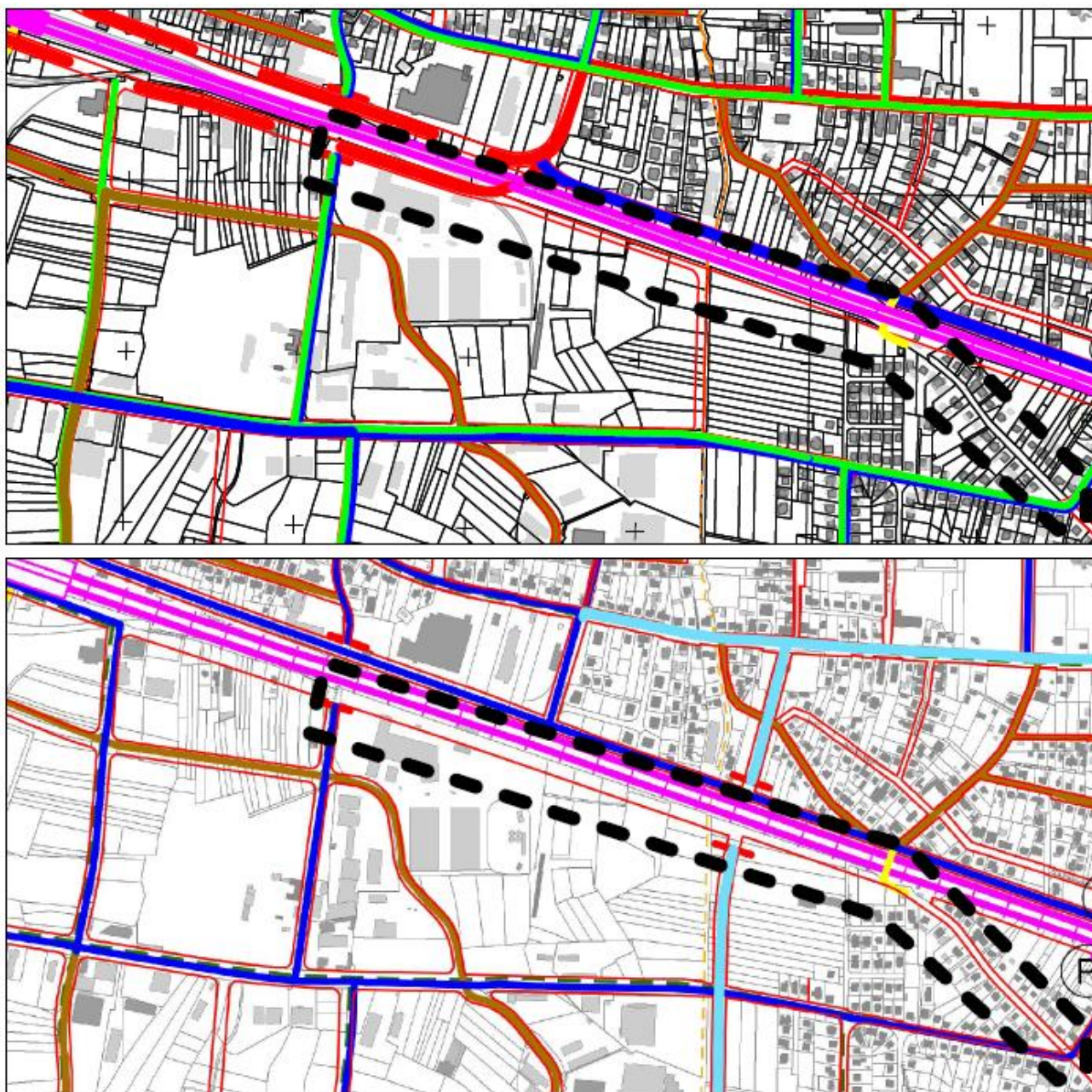
Slika 37. Prijedlog ukidanja denivelacije kod željezničkog stajališta Sesevtska Sela (5.2.2.)

5.2.4. Novi denivelirani prijelaz željezničke pruge

Planiranje nove glavne gradske ulice uz kanal potoka Jelkovec obrazloženo je pod točkom 5.1.4. Navedeni koridor bio je planiran GUP-om naselja gradskog karaktera Sesevete iz 1986. Mjesto na kojem je planiran denivelirani prijelaz željezničke pruge predstavlja jedino mjesto u gusto izgrađenom području između Bjelovarske / Sesevtske ceste i pruge gdje je moguće ostvariti denivelaciju u potrebnoj duljini bez značajno negativnog utjecaja na postojeću izgrađenu strukturu. (grafički prikaz pod točkom 5.1.4.)

5.2.5. Povezivanje Sljemena i Sesevtske Selnice – Selnička ulica

Selnička ulica nastala je kao povijesni put od Sesevta do Dumovca, a u naravi je sabirna ulica ovog prostora. Pružni prijelaz za motorna vozila koji trenutno postoji u nastavku Remetske ulice, izveden je u istoj razini s prugom, što znači da dolazi do križanja cestovnog i željezničkog prometa što predstavlja ograničenje u pogledu sigurnosti, protočnosti i budućeg kapaciteta prometa. Važeći GUP Sesevta planirao je denivelirani prijelaz željezničke pruge u blizini željezničkog stajališta na ulici Đure Hercega, međutim ovim izmjenama i dopunama se on ukida, a povezivanje sa prostorom sjeverno od željezničke pruge se planira novim deniveliranim prijelazom uz kanal potoka Jelkovec. Kako bi se ostvarila prometna protočnost ovog prostora predlaže se ucrtavanje sjevernog dijela koridora Selničke ulice kao prometnice bez kategorije i povezivanje s planiranim prometnim koridorom uz željezničku prugu. S obzirom da na mjestu postojećeg željezničko - cestovnog prijelaza nije planiran prijelaz za motorna vozila, ova prometna veza predstavlja ključni element povezivanja Sesevtske Selnice sa zapadnim prostorom Sesevta.



Slika 38. Prijedlog povezivanja Selničke ulice novom prometnicom do prostora Sljemena (5.2.3.)

5.2.6. Povezivanje Sesvetske Selnice i Dumovca - Travanjska ulica

Zbog potrebe za poboljšanjem prometne povezanosti prostora istočno od Sesvetske Selnice, a južno od željezničke pruge, predlaže se povezivanje postojeće ulice Đure Hercega s Travanjskom ulicom i ulicom Kate Puđak. Planiranjem kategorizirane gradske ulice, trasom već ostvarene ulice kroz postojeći prolaz ispod autoceste A4, uspostavlja se izravna prometna povezanost s prostorom izvan obuhvata GUP-a Sesveta, tj. naseljem Dumovec i južnim dijelom naselja Sesvetski Kraljevec.



Slika 39. Prijedlog povezivanja Ul. Đure Hercega s Travanjskom ulicom (5.2.4.)

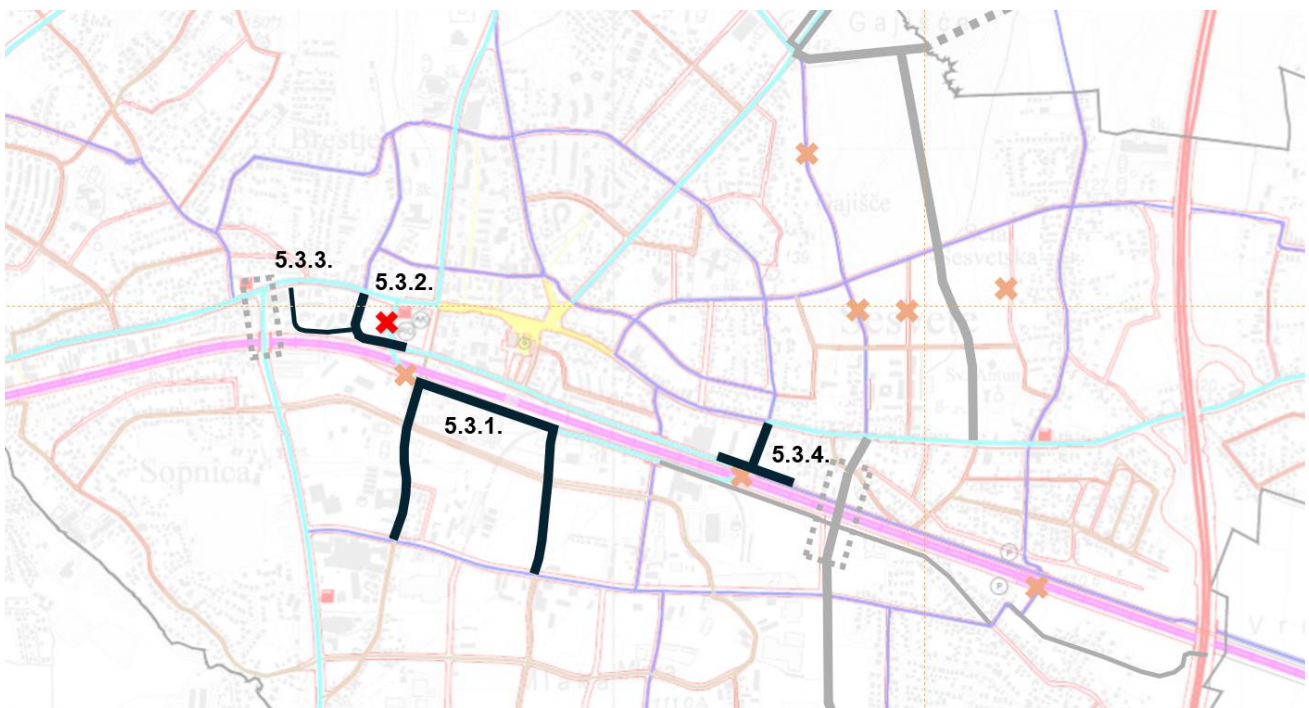
5.3. Unaprjeđenje prometne mreže užeg središta Sesveta

Prometno opterećenje je jedna od najvećih prepreka kvalitetnom i održivom razvoju središta Sesveta. Razlog tome nije samo u opterećenju tranzitnim prometom, koje će se realizacijom produžene Branimirove značajno umanjiti, već i nedovoljna protočnost mreže za promet lokalnog karaktera. Zagrebačka cesta i Bjelovarska ulica jedina su „kralježnica“ prostora koja trenutno nema alternative, odnosno, jedini protočni alternativni put je preko Bistričke i Trakošćanske ulice.

Također o temi uređenja pješačke zone u središtu Sesveta uz ukidanje kolnog prometa se već mnogo promišljalo, ali u ovom trenutku ne postoje ujednačeni stavovi niti relevantni podaci kojima bi se moglo započeti s radnjama na realizaciji pješačke zone. U skladu s postojećim planskim odredbama, za središnji dio Sesveta i dalje je potrebno zadržati status pješačke zone, međutim, njezin koncept isključivo pješačkog prostora potrebno je dodatno preispitati u okviru izrade Urbanističkog plana uređenja središta Sesveta, a takvo uređenje prethodno omogućiti GUP-om. Ovim predloženim izmjenama osigurava se preduvjet za cjelovitu urbanističku transformaciju središta Sesveta, uz jasniju organizaciju prometnih tokova, bolju povezanost pješačkih i biciklističkih pravaca te stvaranje uvjeta za razvoj javnih, društvenih i poslovnih sadržaja koji pridonose aktivaciji središnjeg gradskog prostora.

Urbanističkim planom uređenja središta Sesveta potrebno je detaljno analizirati prometne potrebe stanovnika, poslovnih korisnika i javnih službi te definirati stupanj zadržavanja motornog prometa unutar zone, ali uz stroga ograničenja intenziteta prometa i funkcije prostora. Predlaže se preispitati mogućnost kontroliranog prolaska motornog prometa kroz središte, uz najviše dvije prometne trake, koje bi služile lokalnom prometu, pristupu objektima unutar centra, javnom gradskom prometu te ograničenom broju vozila u tranzitu. Navedenim bi se omogućila osnovna prometna funkcionalnost, ali bez stvaranja uvjeta za tranzitno prometovanje velikog broja motornih vozila kroz pješačku zonu i stvaranja značajnijeg prometnog opterećenja kroz središte naselja koje treba planirati kao kvalitetni javni prostor.

Kako bi se ovakva intervencija mogla realizirati potrebno je omogućiti protočnost kontaktne prometne mreže. GUP-om Sesveta već postoje planski koridori koji će to omogućiti: ulice O.Ivekovića - Zinke Kunc i spoj na Budimsku ulicu je sjeverna poveznica, a Ninska ulica sa spojevima na Zagrebačku i Bjelovarsku ulicu u razini Starigradske je južna poveznica koja se planira uz željezničku prugu.



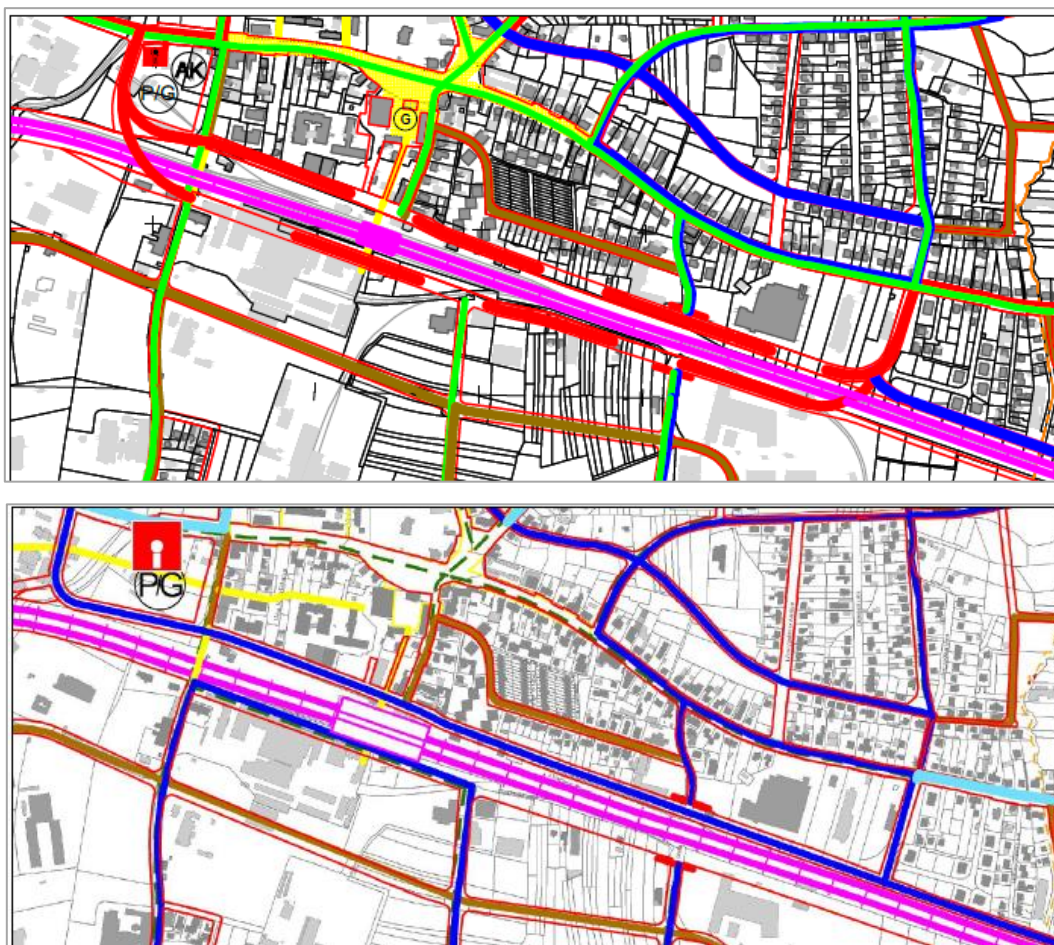
Slika 41. Pregledna karta prijedloga unaprjeđenja prometne mreže užeg središta Sesveta (5.3.)

Ovim izmjenama i dopunama za područje užeg središta Sesveta predlaže se:

5.3.1. Promjena kategorizacije koridora južno od željezničke pruge – Livadarski put

U važećem GUP-u Sesveta planirana su dva paralelna prometna koridora koji prate trasu željezničke pruge Zagreb - Dugo Selo. Prvi koridor planiran je sa sjeverne strane željezničke pruge, djelomično realiziran kao Ninska ulica, dok je drugi planiran južno od željezničke pruge preko prostora bivše tvornice Sljeme sve do Jelkovečke ulice. Ovakvo obostrano rješenje sa planiranim deniveliranim prijelazima željezničke pruge imalo je za cilj osigurati rasterećenje središta Sesveta te omogućiti bolju povezanost i dostupnost prostora uz prugu i južno od pruge. Ipak, treba naglasiti da u važećem planu kao ni u dostupnoj dokumentaciji nije bilo jasno definirano na koji je način bila predviđena njihova denivelacija, je li riječ o nadvožnjacima ili podvožnjacima, niti je bilo razjašnjeno da li je alternativni koridor planiran u funkciji intermodalnog terminala možda bio zamišljen u cijelosti kao podzemno rješenje. Nedostatna određenost prostornim planom ostavlja prostor za široki raspon mogućih rješenja, međutim od donošenja osnovnog GUP-a Sesveta 2003. godine do danas proteklo je više od 20 godina, a do konačne odluke i realizacije nije došlo.

S obzirom na navedeno, poglavljem 5.2.2. obrazloženo je ukidanje deniveliranih prijelaza alternativnog koridora zaobilaznice središta Sesveta, a po pitanju samog južnog koridora uz prugu (Livadarski put) predlaže se zadržavanje planskog koridora u kategoriji gradske ulice. Širina koridora zadržava se na 20 metara radi adekvatne realizacije pristupa južnom dijelu intermodalnog terminala. Novi koridor se u navedenoj širini produljuje do novog koridora glavne gradske ulice uz potok Jelkovec, pri čemu će se njegova detaljna razrada definirati urbanističkim planovima uređenja Sljeme Sesvete i gospodarske zone.



Slika 42. Prijedlog ukidanja kategorizacije koridora i njegovih denivelacija (5.3.1.)

5.3.2. Povezivanje Ninske ulice i Zagrebačke ceste na prostoru zone Badel

U provedenoj analizi mogućnosti izmještanja ili redefiniranja koridora Ninske ulice posebna se pažnja posvetila njegovoj integraciji s razvojnim projektima u širem području središta Sesveta, osobito na prostoru nekadašnje tvornice Badel. Budući da taj prostor predstavlja ključno urbano područje za buduću transformaciju, cilj takvog pristupa bio je uspostaviti uravnoteženu prometnu i urbanističku strukturu koja omogućuje bolje povezivanje središta Sesveta s ostalim dijelovima naselja, uz istovremeno smanjenje prostornog pritiska na zone neposredno uz željezničku prugu.

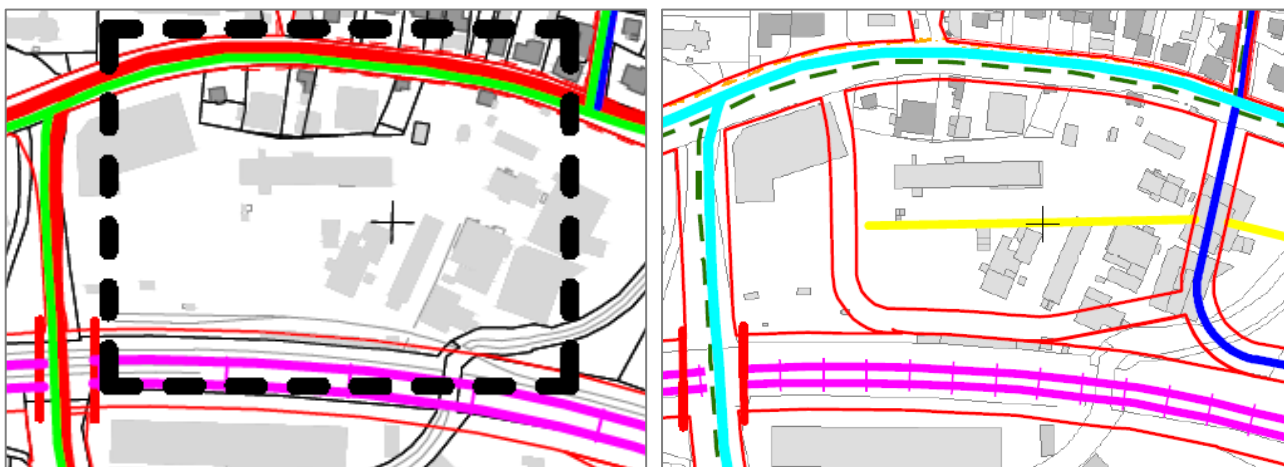
S obzirom na navedeno, predlaže se produljenje koridora Ninske ulice prema zapadu i povezivanje sa Zagrebačkom cestom u produžetku Ulice Otona Ivekovića, te stvaranje prostornih uvjeta za oblikovanje novog četverokrakog raskrižja Zagrebačka cesta – Ulica Otona Ivekovića – Ninska ulica.



Slika 43. Prijedlog povezivanja Ninske ulice i Zagrebačke ceste (5.3.2.)

5.3.3. Nova nekategorizirana prometnica u zoni Badel

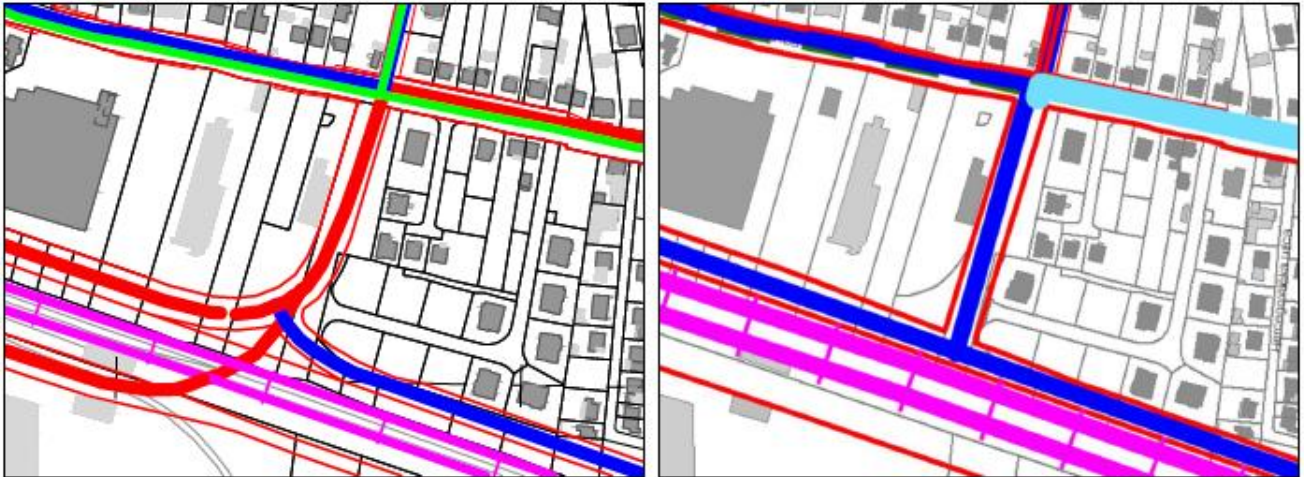
Nastavno na obrazloženje iz poglavlja 5.3.2., a radi omogućavanja jednostavnije provedbe na prostoru zone Badel, predlaže se formiranje nove nekategorizirane prometnice kroz zonu Badel, koja će osigurati izravnu vezu na Zagrebačku cestu. S obzirom na blizinu postojećih raskrižja Zagrebačke ulice s Ulicom Ljudevita Posavskog te Zagrebačke ulice s Ulicom Anke Krizmanić, predlaže se planiranje spoja u obliku uljeva–izljeva kako bi se osigurala bolja protočnost i sigurnost prometa.



Slika 44. Prijedlog nove nekategorizirane ulice u zoni Badel (5.3.3.)

5.3.4. Spoj produžene Ninske ulice i Starigradske ulice

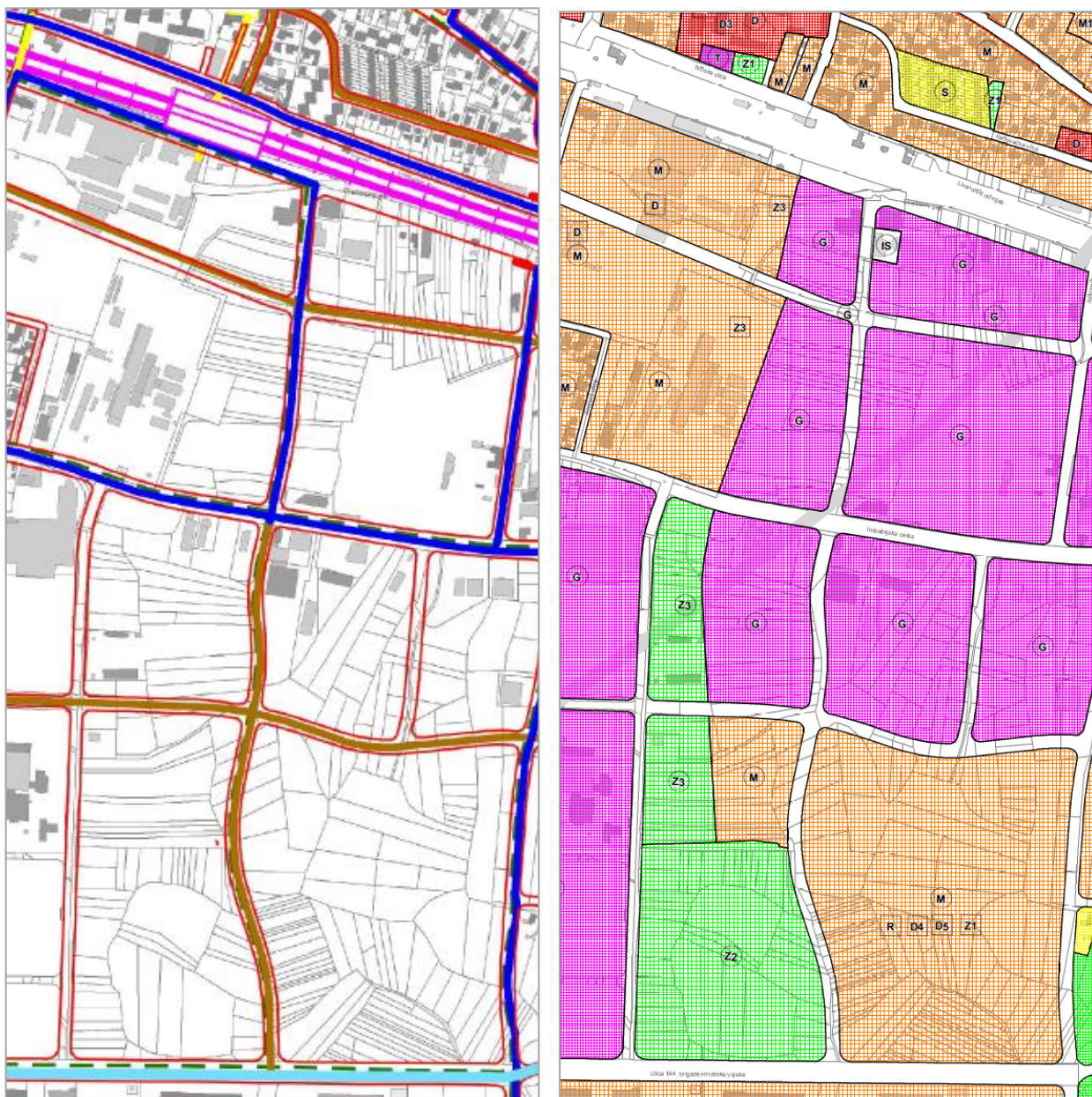
U skladu s predloženim ukidanjem denivelacija i alternativnog koridora Ninske ulice zbog prostornih ograničenja, predlaže se povezivanje Ninske ulice s Bjelovarskom ulicom, u kategoriji gradske ulice. Povezivanjem Ulice O. Ivekovića, Trakošćanske ulice, Ulice braće Oružec i produžene Starigradske ulice na Ninsku ulicu ostvaruje zatvoreni prsten gradskih ulica oko središta Sesveta.



Slika 45. Prijedlog spoja Ninske ulice i Starigradske ulice (5.3.5.)

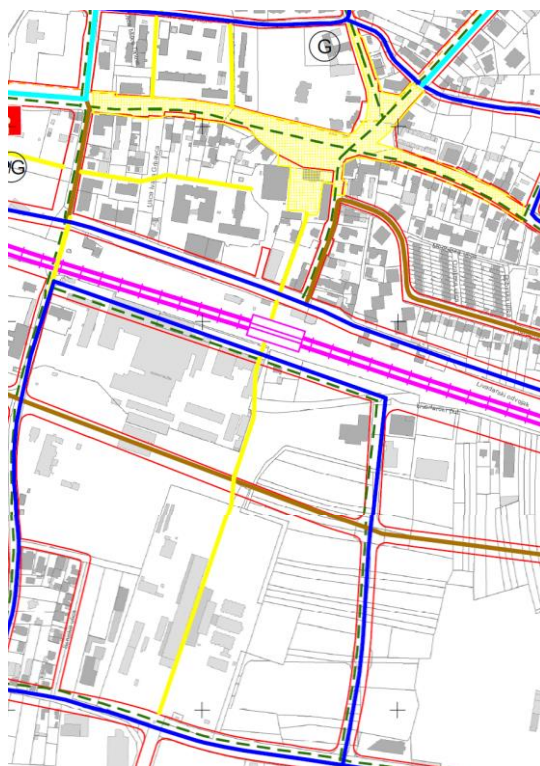
5.4.1. Pješačko-biciklistička poveznica Novog Jelkovca i središta Sesveta

Naselje Novi Jelkovec planirano je za oko 10 000 stanovnika u okruženju gospodarske zone. Prema središtu Sesveta ne postoje izvedene kvalitetne pješačke i biciklističke površine zbog čega stanovnici ovisе o javnom prijevozu ili osobnom motornom prijevozu. Stoga je nužno uspostaviti novu funkcionalnu i direktnu vezu prema središtu Sesveta i željezničkom kolodvoru. Ovim izmjenama i dopunama ne predlaže se intervencija na razini prometne mreže jer planirana prometnica već postoji, „Ulica 8“ čija trasa i presjek su detaljno određeni UPU-om gospodarska zona Sesvete – sjever. No da bi pješačko-biciklistička veza bila kvalitetno ostvarena predlaže se i preispitivanje planiranih sadržaja i nove namjene: približno po trasi arheološkog područja Rimska cesta planirana je javna zelena površina – tematska zona (Z3). Navedeni potez planira se s naglašenom krajobraznom komponentom, a omogućuje izgradnju javnih sadržaja (male izgrađenosti čestice), i time ostvaruje višestruku ulogu: prostornu, prometnu i ekološku. „Ulicu 8“ potrebno je projektirati u skladu s načelima „zelenih ulica“, s drvoredima, biciklističkim stazama, prioritetima javnog prijevoza i smirenim prometom. Takva prometnica, s planiranim pješačkim i biciklističkim stazama te javnim prijevozom, predstavljala bi novu urbanu os i ključni element uravnoteženog razvoja naselja.



Slika 47. Prijedlog pješačko-biciklističke poveznice Novi Jelkovec – Središte Sesveta (5.4.1.)

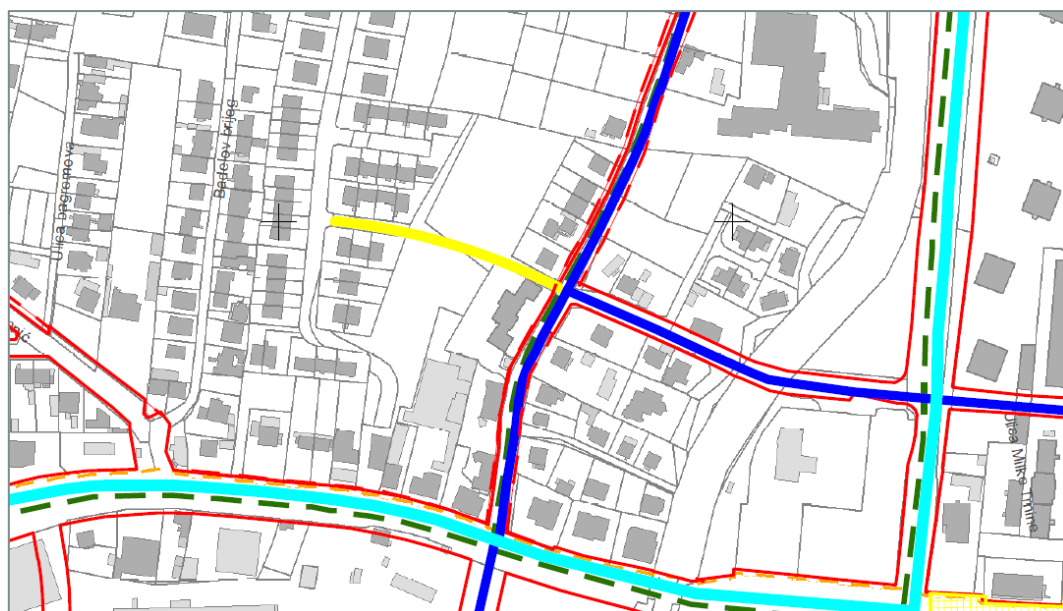
Temeljem prihvaćene primjedbe u javnoj raspravi ucrtava se obveza planiranja pješačke površine kroz prostor bivše tvornice Sljeme od „Ulice 6“ do željezničkog kolodvora.



Slika 48. Prijedlog pješačko-biciklističke poveznice Novi Jelkovec – Središte Sesveta (5.4.1.)

5.4.2. Nova pješačka poveznica od OŠ Luka prema naselju na Badelovom brijegu

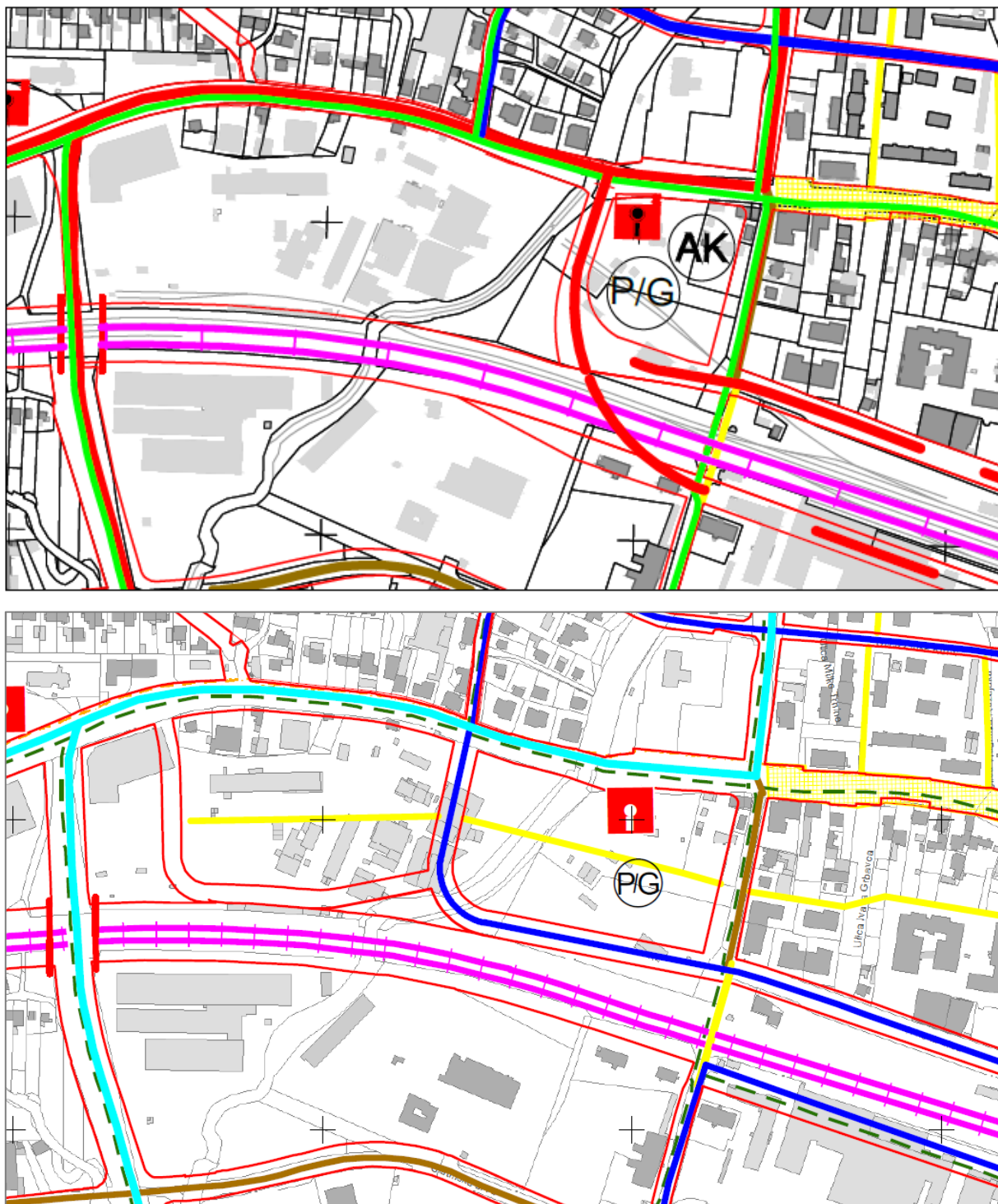
Na temelju više primjedbi građana planira se pješačka poveznica od ulice Zinke Kunc i Otona Ivekovića do ulice Rebro.



Slika 49. Prijedlog pješačke poveznice od ulice O.Ivekovića do ulice Rebro

5.4.3. Nova pješačka poveznica od zone Badel do središta Sesveta

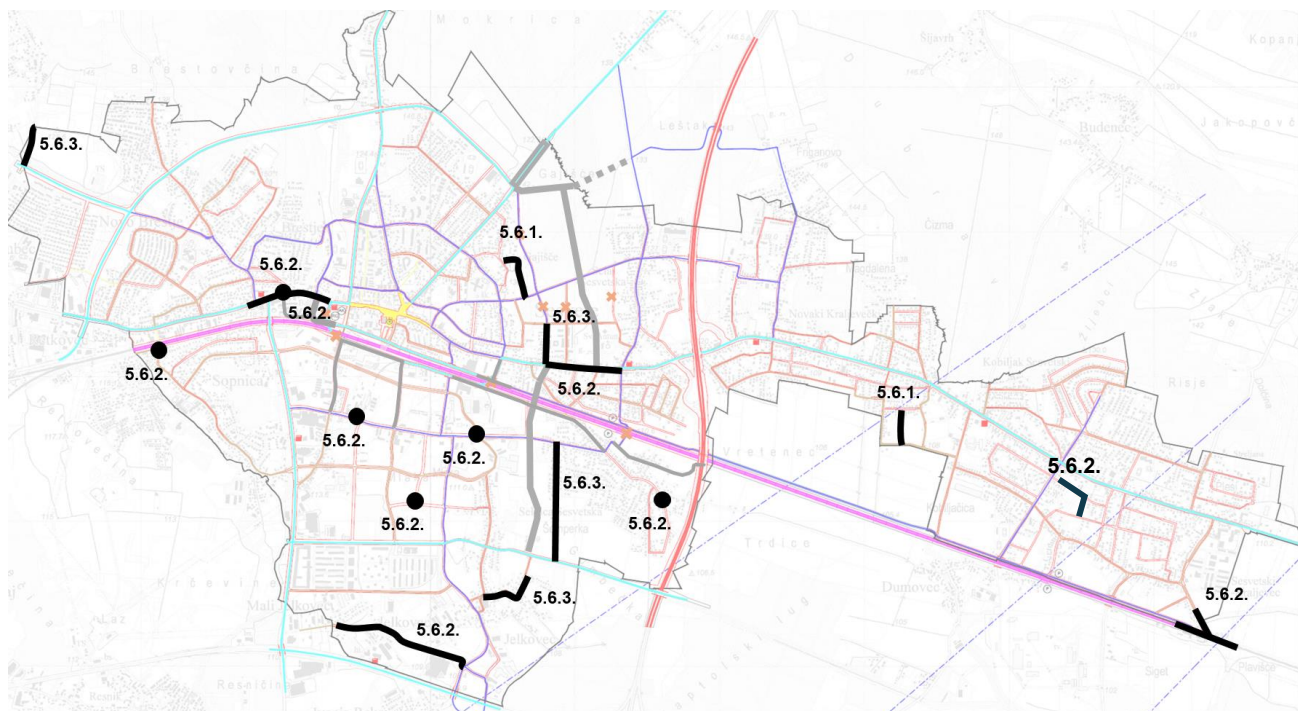
Radi stvaranja zone naglašenog urbaniteta, na prostoru zone Badel propisuje se obveza planiranja pješačke šetnice prema središtu Sesveta. Radi povećanja sigurnosti i ugodaja pješaka potrebno ju je planirati unutar zone za gradnju, odmaknuta od prometnica. Realizacija ovog poteza značajno će unaprijediti dostupnost sadržaja duž trase, koji se nalaze na pješački prihvatljivim udaljenostima od željezničkog kolodvora i drugih sadržaja u središtu Sesveta.



Slika 50. Nova pješačka poveznica od zone Badel do središta Sesveta (5.4.2.)

5.6. Ostale izmjene

U nastavku su sažeto prikazani prijedlozi pojedinačnih izmjena i dopuna prometne mreže GUP-a Sesveta. Svaki prijedlog označen je brojevima od 5.6.1. do 5.6.3. Prijedlozi su prikazani na kartografskom prikazu Slika 46., radi jednostavnijeg pregleda, te su ukratko opisani u nastavku.



Slika 53. Pregledna karta ostalih prijedloga izmjena na prometnoj mreži u GUP-u Sesveta (5.6.)

5.6.1. Prijedlog novih prometnih koridora

Predlaže se ukidanje postojećeg Urbanističkog plana uređenja Gajišće - istok te ucrtavanje novog prometnog koridora radi pojednostavljenja provedbe, osiguranja dostupnosti te dostatnosti prometne mreže.



Slika 54. Prijedlog novog prometnog koridora na području UPU Gajišće

Također se predlaže i ukidanje Urbanističkog plana uređenja Kobiljak – središte, te ucrtavanje novog prometnog koridora po postojećoj katastarskoj čestici s ciljem osiguranja kvalitetnog prometnog i prostornog razvoja predmetnog područja.



Slika 55. Prijedlog novog prometnog koridora na području UPU Kobiljak

5.6.2. Prijedlog korekcije postojećih koridora

Predlaže se izmjena koridora na spoju Sopničke ulice i Ulice Ivana Šandelića kako bi se planirano prometno rješenje uskladilo s postojećim stanjem na terenu. Također se predlaže proširenje koridora Ulice Anke Krizmanić na spoju sa Zagrebačkom cestom radi stvaranja uvjeta za oblikovanje raskrižja s odgovarajućim brojem prometnih traka i primjerenim radijusima skretanja.



Slika 56. Prijedlog korekcije prometnog koridora na spoju Sopničke ulice i Ulice Ivana Šandelića



Slika 57. Prijedlog proširenja koridora Ul. Anke Krizmanić na spoju sa Zagrebačkom cestom

Nadalje, uzimajući u obzir kategoriju prometnice kao glavne gradske ulice, predlaže se proširenje koridora Zagrebačke ceste od kućnog broja 50 do potoka Vuger, kao i Sesevetske ceste u zoni raskrižja s Tekijskom ulicom.



Slika 58. Prijedlog proširenja koridora Sesevetske ceste

S ciljem postizanja funkcionalnijeg i smislenijeg uklapanja predmetnog koridora u postojeću mrežu prometnica, predlaže se korekcija koridora gradske ulice te formiranje spoja na Ulicu Stojana Vučićevića. Navedena korekcija predstavlja ispravak odstupanja koje je uneseno u prethodnim izmjenama i dopunama GUP-a Sesveta, a koje nije postojalo u izvornom planu, čime se predmetni koridor vraća na izvorno planirano rješenje.

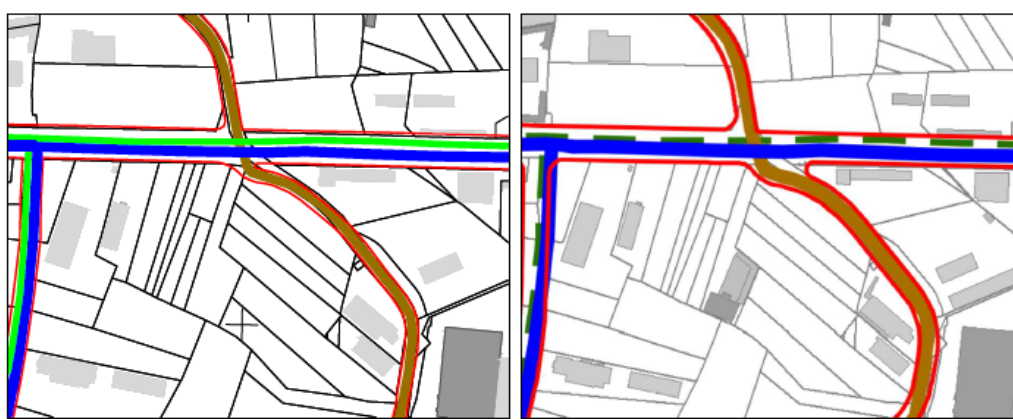


Slika 59. Prijedlog korekcije prometnog koridora Ulice Stojana Vučićevića

U skladu s postojećim stanjem, predlaže se i proširenje koridora Selničke ulice kod raskrižja s Ulicom Kate Puđak, Savske ceste kod raskrižja s Industrijskom cestom te ulice Rimski put.



Slika 60. Prijedlog korekcije koridora Selničke ulice kod raskrižja s Ul. Kate Puđak



Slika 61. Prijedlog korekcije koridora Savske ceste kod raskrižja s Industrijskom cestom

Prometna mreža usklađuje se s prometnom mrežom planiranom Urbanističkim planom uređenja Gospodarska zona Sesvete - sjever. U dijelu koji se nalazi unutar novoplaniranog UPU Jelkovec sjever prometnice trenutno planirane GUP-om ukinute su radi slobodnije mogućnosti njihovog planiranja detaljnijim planom.



Slika 62. Usklađenje trasa prometnica sukladno UPU Gospodarska zona Sesvete – sjever osim u dijelu koji se prema ovim izmjenama i dopunama Plana nalazi unutar obuhvata UPU Jelkovec sjever

5.6.3. Prijedlog izmjena kategorije prometnih koridora

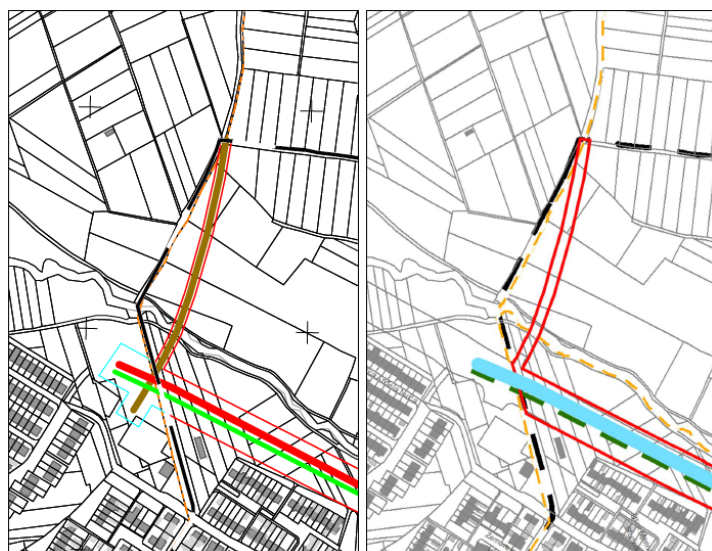
S obzirom na stvarnu funkciju pojedinih ulica u povezivanju okolnih zona te njihovu ulogu u osiguravanju kvalitetnih veza s višerangiranim prometnicama, predlaže se izmjena kategorije više prometnih koridora, kako je prikazano u nastavku. Ove se izmjene predlažu radi jasnijeg definiranja hijerarhije koridora u prometnoj mreži i/ili usklađenja s prostornim mogućnostima s obzirom na stvarno stanje u prostoru.



Slika 63. Izmjena kategorije koridora Tekijske ulice iz gradske ulice u nekategoriziranu



Slika 64. Izmjena kategorije koridora Ulice Ivica Lovinčića



Slika 65. Izmjena kategorije koridora koji povezuje Ulicu Branovečina s planiranim koridorom Ul. R. Kolaka



Slika 66. Ukidanje dijela koridora Pirinove ulice i korekcija kategorije

Polazišta za pojedine izmjene obrađena su i u tablici zahtjeva javnopravnih tijela te tablici izmjena po stručnom stavu koje su sastavni dio elaborata izmjena i dopuna Plana.



Slika 67. Korekcija planiranog koridora produžene ulice Josipa Kozarca

6. Zaključak

Ova analiza i prijedlozi za izradu izmjena i dopuna GUP-a Sesveta rezultat su sustavnog pristupa, temeljenog na analizi postojećeg stanja, provedenih stručnih provjera mogućnosti te zahtjeva javnopravnih tijela i prijedloga stručne javnosti. Prometni sustav Sesveta karakterizira složenost zbog intenzivnog tranzitnog prometa kroz središte naselja, nepovezanosti sjevernog i južnog dijela naselja uz željezničku prugu te fragmentirane pješačke i biciklističke mreže. Upravo ta složenost zahtijeva integrirani pristup koji istovremeno osigurava protočnost prometa, funkcionalnu povezanost različitih dijelova naselja i kvalitetu javnog prostora.

Analiza postojećih prometnih rješenja pokazala je da središnji dio Sesveta i dalje nosi značajnu tranzitnu funkciju, što dovodi do učestalih zagušenja, smanjenja sigurnosti i otežane prostorne integracije. Istovremeno, postojeće studije i ranije izrađeni koncepti uređenja središta ukazuju na potrebu stvaranja urbane jezgre koja je prvenstveno orijentirana prema pješačkim, biciklističkim i javnim prometnim tokovima, uz ograničeno i kontrolirano uključivanje motornog prometa.

Predložene izmjene GUP-a Sesveta stoga se temelje na uravnoteženom konceptu kojim se tranzitni promet preusmjerava s glavnih gradskih ulica u obilazne koridore, poput produžetka Branimirove ulice, dok se središte naselja oblikuje kao kvalitetan javni prostor s prioritetom za javni prijevoz i pješake i bicikliste. Ključni elementi predloženih izmjena uključuju uspostavu novih prometnih veza s ciljem rasterećenja od tranzitnog prometa, integracije prostora sjeverno i južno od pruge, ali i planiranja biciklističke i pješačke infrastrukture, parkirališta i terminala javnog prijevoza, čime se unapređuje sigurnost, protočnost i integracija različitih oblika mobilnosti.

Sve predložene izmjene odražavaju potrebu za cjelovitim pristupom prostornom razvoju Sesveta, u kojem prometna funkcionalnost nije suprotstavljena kvaliteti javnog prostora, već s njom koegzistira. Time se stvara temelj za dugoročnu urbanu regeneraciju, poboljšanje dostupnosti javnih sadržaja i održivu mobilnost, uz poštivanje postojećeg identiteta naselja i dugoročnih razvojnih ciljeva. Predložena rješenja omogućavaju bolje prostorno povezivanje, rasterećenje središta od tranzitnog prometa, te razvoj funkcionalnog i kvalitetnog javnog prostora koji odgovara potrebama stanovnika.

Zaključno, predloženim izmjenama osigurava se da budući razvoj Sesveta bude usklađen s načelima održivog razvoja prometnog sustava i unaprijeđenja javnog prostora, čime se dugoročno povećava kvaliteta života u Sesvetama.