

PRAVO NA GRAD I ZELENA AKCIJA

www.pravonagrad.org | www.zelena-akcija.hr

Zagreb, 11.09.2018.

Predmet: Amandman na *Prijedlog zaključka o unapređenju prostornog planiranja prometnog sustava na području Donjeg grada*

Poštovani,

Na dnevnom redu iduće sjednice Gradske skupštine Grada Zagreba pod točkom 11 nalazi se *Prijedlog zaključka o unapređenju prostornog planiranja prometnog sustava na području Donjeg grada*. Apeliramo da uz ovu točku predložite i usvojite amandman slijedećeg sadržaja:

1. Cilj prometne studije Donjeg grada je smanjenje prometnog opterećenja ovog područja. Zbog toga će prometni sustav i prometni tokovi Donjeg grada biti promatrani u međuovisnosti s okolnim područjem.
2. U svrhu ostvarenja cilja, prioritet imaju javni prijevoz i biciklistički promet čije korištenje će se potencirati kombinacijom tehničkih, financijskih, organizacijskih, infrastrukturnih i drugih mjera, kako bi preuzeli relevantan dio prometnog opterećenja kojeg trenutno stvara automobilski promet.
3. Uklanja se točka 3 *Prijedloga zaključka*.
4. Prilikom izrade predmetne studije, uvažava se zona zabrane izgradnje novih javnih garaža, na način koji je određen postojećim GUP-om. Unutar navedene zone, ukoliko je to moguće, prihvatljivo je graditi garaže namijenjene isključivo stanarima bloka po modelu 1 PGM/stanu.
5. Nove javne garaže na području Donjeg grada locirat će se izvan navedene zone.

OBRAZLOŽENJE

Smatramo da *Prijedlog zaključka* gradonačelnika Bandića ima cilj otvoriti prostor za izgradnju novih javnih garaža u najužem gradskom središtu što bi stvorilo dodatne prometne gužve te povećanje emisija ispušnih plinova iz prometa. To je vidljivo iz činjenice da se u *Prijedlogu zaključka* i u *Obrazloženju* prometni sustav ne sagledava u cjelini. Iako se u nazivu ove točke spominje „unapređenje prostornog planiranja prometnog sustava na području Donjeg grada“, u sadržaju se uopće ne govori o različitim vrstama prometa, niti o prioritetima za javni prijevoz i biciklistički promet, niti o općim ciljevima unaprjeđenja prostornog planiranja. Umjesto toga, predlaže se izrada prometne studije i ukidanje Zaključka iz 2010. u kojem se zabranjuje gradnja novih javnih garaža u uskom centru grada. U *Prijedlogu zaključka* prioritetno se govori samo o jednom malom aspektu sustava – parkiranju i izgradnji javnih garaža, tj. o izradi „prometne studije Donjeg grada s lokacijama moguće izgradnje javnih garaža na području Donjeg grada“.

Pojednostavljeno, u *Prijedlogu zaključka* i *Obrazloženju* kaže se kako ima sve više vožnji u potrazi za parkingom, kako ima sve više prometnih zagušenja pa je potrebno utvrditi lokacije

izgradnje javnih garaža. Iako nije jasno na čemu se temelji ovakva tvrdnja. Prema podacima iz posljednjeg [Statističkog ljetopisa grada Zagreba](#), u našem gradu je oko 10% manje motornih vozila nego što ih je bilo 2011. godine. Vjerujemo da se u ovom periodu nije znatno mijenjao intenzitet njihovog korištenja kao niti broj vozila koji u Donji grad dolaze iz drugih dijelova Zagreba i Hrvatske .

Prometnim sustavom je potrebno učinkovito upravljati, a ne jednostavno zadovoljavati potražnju za parkirnim mjestima u centru. U svim gradovima veličine Zagreba, bez kvalitetnog prometnog sustava potražnja za parkirnim mjestima u centru će uvijek biti veća od ponude, zbog čega svaka nova javna garaža na tom području rezultira s dodatnim prometnim opterećenjem. Veći broj parkirnih mjesta u centru na to područje dovodi dodatne automobila, generira dodatne vožnje i posljedično stvara još veće prometne gužve. U centru grada već postoji dovoljno javnih garaža[1] i nove nisu potrebne. Potrebno je kvalitetnije organizirati prometni sustav i dati stvarnu prednost i prioritet javnom prijevozu i biciklističkom prometu.

Važno je prepoznati razliku između javnih garaža i garaža za potrebe stanovnike donjogradskih blokova. Svako parkirno mjesto u javnoj garaži na frekventnoj lokaciji generira više ulazaka i izlazaka automobila, stvarajući prometnu gužvu u okolnim ulicama. S druge strane, jedno parkirno mjesto za stanovnike bloka uglavnom rezultira jednim izlaskom i jednim ulaskom dnevno i ne doprinosi značajno stvaranju prometne gužve. Zbog toga je prihvatljivo osigurati parkirna mjesta za stanovnike Donjeg grada, ukoliko je moguće i gradnjom malih garaža. Nije prihvatljiva izgradnja novih javnih garaža unutar područja gdje je trenutno GUP-om zabranjena njihova izgradnja, jer takve garaže će samo otežati funkcioniranje prometa.

Ovim Prijedlogom zaključka predviđa se i ukidanje *Zaključka o unapređenju sustava prostornog planiranja u Gradu Zagrebu (Službeni glasnik Grada Zagreba 5/10)*. Taj [zaključak](#) nikako ne smije biti ukinut. Među ostalim, donošenje ovog dokumenta onemogućilo je nastavak devastacije Donjeg grada po uzoru na otimanje pješačke zone u Varšavskoj ulici za potrebe ulaska u garažu HoTo centra Tomislava Horvatinčića. Također, Zaključkom iz 2010. uvedeno je niz standarda vezanih uz ograničenje gustoće izgrađenosti u Donjem gradu kao i više drugih unaprjeđenja sustava prostornog planiranja. Taj zaključak je Skupština usvojila jednoglasno na cjelodnevnoj tematskoj sjednici o prostornom planiranju, nakon višemjesečne pa i višegodišnje intenzivne rasprave u javnosti o izgradnji centra Cvjetni. Bez stručne i argumentirane rasprave, neprihvatljivo je ovakvo površno i usputno ukidanje ili bilo kakva modifikacija tog Zaključka.

Zbog svega toga, nužno je usvojiti amandman s gore-navedenim sadržajem.

S poštovanjem,
Bernard Ivčić, Zelena akcija, bernard@zelena-akcija.hr
Iva Marčetić, Pravo na grad, iva.marchelina@gmail.com

[1] U centru Zagreba, u krugu 5 - 15 minuta hoda od Trga bana Jelačića, postoji 11 garaža otvorenog tipa (namijenjenih javnosti, pri čemu su neke u javnom, a neke u privatnom vlasništvu – Tuškanac, Ilica 45, Langov trg, Petrinjska, Kvaternikov trg, Martićeva, Importanne centar, Importanne Galerija, Branimir centar, Centar Kaptol, HoTo centar).
