

Okrugli stol "Efikasno putovanje na posao"

Srijeda 21.09.2005 od 18 do 20h

Zelena akcija, Frankopanska 1, Zagreb



Popis sudionika

- Hrvatski biciklistički savez - glavni tajnik Ivo Rilović
- Hrvatske željeznice - izvršni direktor putničkog prijevoza Stjepan Juretić
- Grad Zagreb - pomoćnik pročelnika u Gradskom uredu za prostorno uređenje, zaštitu okoliša, izgradnju grada, graditeljstvo, komunalne poslove i promet dr. sc. Stipan Matoš
- Fakultet prometnih znanosti - prof. Ivan Dadić
- Zagrebački električni tramvaj – direktor Julijus Pevalek

Cilj okruglog stola

Dati konkretne prijedloge/sugestije u kojem smjeru sudionici vide razvoj prometne strategije prema efikasnom i ekološkom putovanju na relaciji posao-kuća za područje grada Zagreba. Svaki sudionik imao je ukupno 15 minuta, od toga 10 minuta za izlaganje i 5 minuta za pitanja-odgovore iz publike te dodatnih 20 minuta za pitanja za sve sudionike na kraju. Moderator je bio Ivan Posinjak, koordinator Prometne sekcije Zelene akcije.

Zaključak okruglog stola

Ciljevi okruglog stola postići će se daljnim većim ulaganjem u modernizaciju i integraciju svih oblika javnog prijevoza, u skladu sa Prometnom studijom grada Zagreba. Budući glavni nositelj prometa u gradu Zagrebu biti će željeznica, i to kroz izradu lake gradske željeznice koja je kompatibilna sa postojećom tramvajskom mrežom, proširenje mreže i modernizacija postojeće gradske i prigradske željeznice te njeno daljnje integriranje sa automobilskim, alternativnim i javnim gradskim prijevozom putem parkirališta uz postaje i "shuttle" autobusima iz gradskih četvrti do najbližeg terminala. U dugoročnom planu je i izrada metroa, sa dvije linije koje pokrivaju smjerove istok-zapad i sjever-jug. Veću ulogu imati će i ZET, putem modernizacije sustava naplate, upravljanja prometom i informiranja putnika te podizanjem kvalitete i kvantitete usluge na nivo koji će ga učiniti privlačnijim javnosti. Biciklistički prijevoz razvijati će se do predviđene zastupljenosti od 10%. I dalje će se ulagati u infrastrukturu potrebnu za automobilski promet, putem novih odteretnih prometnica i javnih garaža. Pješački promet će se dodatno stimulirati pretvaranjem centra grada u pješačku zonu. Biciklistički promet bi trebao biti u nadopuni/kombinaciji sa javnim gradskim prometom.

Zapisnik sastavio:

Ivan Posinjak
Koordinator prometne sekcije
Zelena akcija

Zapisnik

1. Grad Zagreb

Korišteni materijali: Powerpoint prezentacija

1.1. Javni gradski prijevoz

Glavni problem je da prije 30 godina i dosada nije bilo razumijevanja za implementaciju modernih rješenja. Sada se kreće sa modernizacijom sustava i uvođenjem tarifno-prijevozničke unije.

Prometna studija grada Zagreba kaže da je buduće rješenje problema u uvođenju lake gradske željenice, tj. tramvaja iste širine tračnica kao i dosada, koji dijelom ide podzemno. Zabrane postojećeg automobilskeg prometa ne vode nikamo bez svrsishodne alternative. Planirani rok za dovršenje novog sustava lake željeznice je 2015-2020, što otežavaju kašnjenja sa početkom radova. Treba krenuti što prije, jer je u planu do 2020. i metro sa dvije linije (istok-zapad i sjever-jug). Laka željeznica će ukupno imati 5 km podzemno, što nije tehnički problem. Oko 150 000 stanovnika vezano je uz tu vrstu prijevoza, što je 600 000 putovanja dnevno, uz postojeći faktor mobilnosti od 4 putovanja dnevno.

1.2. Cestovni motorni promet

Uključuje:

- uređenje i rekonstrukciju postojećih prometnica,
- izgradnju novih raskrižja,
- semaforizaciju novih raskrižja,
- automatski upravljački sustav,
- nove javne garaže.

1.3 Biciklistički promet

Ukupno oko 137 km biciklističkih staza. Uvode se stalci za bicikle, u planu je i korištenje bicikla u javnom gradskom prijevozu, povećanje sredstava te suradnja sa nevladinim udrugama i interesnim skupinama. Biciklistički promet čini 4% na 780 000 stanovnika. Planira se izgradnja mreže biciklističkih staza minimalne dužine 300 km.

2. Fakultet prometnih znanosti

Javni gradski prijevoz dosad potpuno zapostavljen. Uz to, sve je veća centralizacija, tj. promet raste prema Zagrebu, a opada u suprotnom smjeru, što prisiljava ljude da dolaze u Zagreb. Zbog otvaranja tržišta automobila došlo je do još većeg zagušenja. Željeznica i integracija sustava su tu najgore prošli, iako je željeznica bila ključ razvoja naselja oko Zagreba. Rezultat je to pogrešne razvojne politike koja mjeri standard brojem kilometara cesta, umjesto brutto nacionalnim dohodkom te se ishitreno donose strateške odluke. Bolje je "3 puta mjeriti, a jednom rezati" i provjeriti svaki korak kroz osobno iskustvo. Također, nikada nije napravljena željeznička zaobilazna pruga oko Zagreba. Takva prometna politika je proizvod glasne manjine koja tjera svoj interes, čime se gubi socijalni mir.

3. Hrvatski biciklistički savez

Korišteni materijali: Fotografije

Bitne prednosti bicikla su:

- zdravlje
- ekonomski razlozi
- ekološki razlozi
- manje vremenski i ekološki zahtjevna infrastruktura
- bicikl je pouzdan u vremenu putovanja
- faktor zauzeća prostora 10 puta je manji u odnosu na automobil

Iz osobnog iskustva tvrdi da do nedavno (1992) nije bilo svrsishodnih ulaganja u biciklističku infrastrukturu već samo sporadičnih akcija, posljedica čega je bitno smanjenje broja biciklista na gradskim prometnicama.

Npr., u Ljubljani na biciklistički promet otpada 10%, tu su još i Koprivnica, Varaždin, itd. Postavlja se pitanje kako su ti gradovi prepoznali bicikl, a u Zagrebu se to nije dogodilo? Razlog vjerojatno leži u razlici u mentalitetu ljudi (na vlasti u Zagrebu,) za koje je automobil (bio) prestižan statusni simbol, a bicikl nije.

Uloga udruga i interesnih grupa je promotivno – sugestivno – korektivnog karaktera. U zadnje 2 godine došlo je do zastoja u izgradnji biciklističkih staza, što grad opravdava velikim rastom troškova izgradnje.

U 2002. i 2003. Grad je skoro potpuno racionalno raspolagao sredstvima namijenjenim za izgradnju biciklističkih staza.

Od studenog 2003. do danas, iako su se gradska sredstva u 2004. i 2005. godini udvostručila u odnosu na 2003., nije napravljen niti metar novih staza.

Razlozi:

- izniman porast troškova projektiranja staza (faktor 20) – i do 1000kn/dužnom metru staze za projekt!
- povećani troškovi izgradnje staza (faktor 10)
- fokusiranje na druge prometne projekte

Ovakav razvoj stanja je neprihvatljiv i dovodi do potpune blokade izgradnje biciklističkih staza.

Pitanja:

1. Građani su postavili pitanje kako je riješen suživot biciklista sa slijepim osobama, grad Zagreb je odgovorio da se prvi primjer taktilnih površina može vidjeti u Draškovićevoj ulici.
2. Građani su postavili pitanje kako će se riješiti problem krađe, HBS je odgovorio da on nigdje nije zadovoljavajuće riješen.

4. Zagrebački električni tramvaj

Komentari na izlaganje HBS-a: Puno je veći broj spuštenih rubnjaka zbog invalida nego zbog biciklista. Postoji problem konfliktnih zona biciklista sa pješacima, što je posljedica toga da je bicikl ravnopravan sudionik u prometu. HBS je odgovorio da je "... riječ o nekulturnim pojedincima kojih ima u svim skupinama, no treba naglasiti da je drugi konflikt, biciklisti-automobili, znatno opasniji i nepovoljniji – pogibeljan". Također, prije 50 godina 50% putovanja činio je bicikl.

U gradu se nije dovoljno razvijala prometna mreža. Trebale su se graditi prometnice sa po 2 trake uz prirodne linije razgraničenja prometa. Od toga je napravljeno samo 10%, a grad je urbano narastao preko 125%. Iz tog razloga ZET ne zna kako se zadovoljavajuće nositi sa novom izgradnjom (POS stanovi), gdje npr. nije predviđena kupnja niti jednog autobusa, a postojeća stajališta su dijelom srušena zbog gradnje benzinske stanice. Sustavno se radilo na proširenju tramvajske mreže, u granicama mogućnosti. Usprkos svega, danas postoji dobra prokrvljenost grada autobusima, tramvajima i željeznicom. Granica pješaćenja u gradu danas je 4 km. Javni gradski prijevoz zadovoljava 52-54%, zatim individualni prijevoz, pješaćenje i bicikl.

Grad je prihvatio koncepciju da se ZET-u podigne konkurentnost – ZET daje besplatan prijevoz starijima od 65 godina te nezaposlenima, simboličnu cijenu za studente i đake, a za godišnji pokaz vozi se 12 mjeseci, a plaća 10. Uvijek se vodi socijalna politika i politika racionalnog korištenja gradskog zemljišta. Npr. u planu je novo križanje Praška i Jurišićeva te novi raspored i generacija tramvajskih i autobusnih linija, nova naplata prijevoza, nova signalizacija, nova zonizacija sa većom zastupljenosti u centru. Biodizel nije buduće gorivo ZET-a jer se mješa u omjeru 5% naspram 95% običnog dizela zbog štetnosti na motore, budućnost je vodik.

5. Hrvatske željeznice

Korišteni materijali: Powerpoint prezentacija

Prednosti željeznice su da je ona najbrža i najekološkija. U javnom gradskom prijevozu sudjeluje uz sufinanciranje grada te uz jedinstveni tarifni sustav ZET-HŽ. Modernizacija vlakova je u tijeku te se u periodu od 2005 do 2009 planiraju modernizirati još 3 elektromotorna vlaka (EMVa) i nabaviti još 18 novih EMVa nove generacije.

Za prijevoz bicikala postoje 4 EMVa koji su zasada u pogonu samo kao posebni izletnički vlakovi, u svaki

stane 10-15 bicikala. Zbog postojeće infrastrukture i gužve te ulazno-izlaznih vrata nije moguć prijevoz bicikala te se promjena očekuje za 5 godina.

35% putnika u Republici Hrvatskoj koristi željeznicu, pri čemu gradsko-prigradski promet raste stopom od 4.5% te se dnevno preveze 55 000 – 60 000 putnika. Tu postoji paradoks da je udio željeznice u prigradskom prometu 55%, a prihod 7%. Na relaciji Savski Marof – Dugo Selo dnevno putuje 45 000 putnika, a na relacijama Zagreb Glavni kolodvor - Jaska i Velika Gorica 15 000 putnik dnevno.

Budućnost:

- Izgradnja dužih perona za prihvat dužih vlakova,
- Rekonstrukcija stajališta,
- Izgradnja nove pruge Podsused-Samobor-Bregana,
- Proširenje zone prigradskog prometa na cca 50 km,
- Rekonstruirana stajališta nemaju još parking za bicikle, planirano unutar petogodišnjeg plana.

6. Pitanja i odgovori publike

6.1. Kako se planira riješiti regulacija prometa i prijevoza do škola?

ZET: Planira se poraditi na usklađivanju voznog reda na prolaznim stanicama. Zasad se ide na kvalitetu završnih stanica i vozni red nije usklađen sa ostalim prijevoznicima. ZET ima u planu brze "shuttle" linije iz pojedinih gradskih četvrti za direktan dovoz na željeznicu.

HŽ: Prijevoz bicikla sa putnikom se napušta, mijenja se sa rent-a-biciklom, a tu je još i problem nedostatka parkinga za automobile na željezničkim postajama. Također se uvode novi vlakovi od idućeg novog voznog reda.

FPZ: Bicikli mogu ići svugdje gdje ne ugrožavaju sigurnost pješaka. Ujedno je potrebno natjerati gradske vlasti da ulažu u javni prijevoz.

6.2. Koja je logika gradnje javnih garaža u centru?

FPZ: To je svjetsko rješenje koje funkcionira i nepohodno je za stvaranje pješačkih zona u centru grada.

6.3. FPZ postavio pitanje – zamisliti se nad nedavno napravljenom i dovršenom autocestom, u svijetlu svega na okruglom stolu rečenog.