



Tunel kroz Medvednicu i prateći objekti

1. Uvod

Jedan od najvećih infrastrukturnih projekata u Hrvatskoj je planirana izgradnja tunela kroz Medvednicu. Trenutno se razmatraju tri ulaza u tunel sa Zagrebačke strane (Šestinski Dol, Gračani, Markuševac), dok je planirani izlaz u Jelenjim vodama. Prometnice koje vode do ulaza u tunel išle bi od Mihaljevca (sa Zagrebačke strane) do Huma Zabočkog (sa Zagorske strane) ukupne duljine 23,7 km.¹ Dužina samog tunela je, ovisno o mjestu ulaska u Medvednicu, između 6580 m i 7830 m.² U prvoj fazi izgradnje, planiraju se izgraditi dvije tunelske cijevi; jedna za cestovni promet te jedna za željeznički, a nakon 2020. godine još jedna cijev za cestovni promet.³ Među prateće objekte planiranog tunela spada i cestovni prsten s radijusom 3,5 km oko centra grada. Trebao bi se protezati na potezu Mihaljevac - Vatikanska - Šestinska cesta – Mihaljevac (30,7% trase je na tunelima, mostovima i vijaduktima), te sadržavati zapadni prometni krak Lučko – Vrapče – Mihaljevac (38,7% trase je na tunelima, mostovima i vijaduktima).⁴ Cijena tunela s tri cijevi iznosi 381 575 000 eura, cestovnog prstena 327 620 000 eura, a zapadnog prometnog kraka 127 725 000 eura, tj. ukupno cijeli projekt košta 836 920 000 eura.⁵ Glavni izvor informacija za ovaj tekst je Studija izvodljivosti i opravdanosti cestovnog tunela kroz Medvednicu i pratećih objekata (u nastavku TUMED studija) koja je izrađena u veljači 2006.

2. Urbanistička obilježja

Tunel kroz Medvednicu formalno ne postoji u važećim prostornim planovima Grada Zagreba i Zagrebačke županije, već postoje samo neka idejna rješenja iz prošlosti. Osim toga, nije sastavnica GUP-a.⁶ Medjutim, nalazi se u Prostornom planu Parka prirode Medvednica te u Prostornom planu Krapinsko-Zagorske županije, ali samo kao tunel za željeznička vozila. Iz toga slijedi da je za potrebe ovog projekta potrebno mijenjati ne samo GUP, već i Program mjera za unapređenje stanja u prostoru. U dijelu TUMED studije koji govori o urbanističkim obilježjima,

¹ TUMED studija, Sustav prometno-tehničkog managmenta, prilog 1

² TUMED studija, Građevinsko rješenje, 1. str.

³ TUMED studija, Prometna obilježja

⁴ TUMED studija, Građevinsko rješenje, 4. str.

⁵ Studija izvodljivosti i opravdanosti cestovnog tunela kroz Medvednicu i pratećih objekata, prezentacija 13. 10. 2006., Tribina Grada Zagreba, pripremio Građevinski fakultet Zagreb

⁶ Studija izvodljivosti i opravdanosti cestovnog tunela kroz Medvednicu i pratećih objekata, prezentacija 13. 10. 2006., Tribina Grada Zagreba, pripremio Građevinski fakultet Zagreb

ne analizira se usklađenost cestovnog prstena i zapadnog prometnog kraka s GUP-om Grada Zagreba. Međutim, uspoređujući prikaz trase cestovnog prstena i zapadnog prometnog kraka s prometnicama predviđenim u GUP-u, uočava se nepodudarnost.

3. Prometno opterećenje

Za tunel kroz Medvednicu prognozirani prometni volumeni vozila/dan dani su u tablici 1:

Tablica 1: prognozirano prometno opterećenje⁷

Prognozna godina	Cestovni prsten [vozila/dan]	Tunel [vozila/dan]
2010.	10 000 – 27 000	7 000
2020.	10 000 – 29 000	9 700
2030.	11 500 – 33 000	11 200

Usporedimo ove podatke sa uobičajenom podjelom cesta prema prognoziranim godišnjim dnevnim prometom (PGDP):

Tablica 2: Podjela cestovnih prometnica prema prognoziranom PGDP⁸

Oznaka prema prometnoj podjeli	Ukupan broj vozila u 24 sata (PGDP)
Autoceste/brze ceste	>14 000
1. razred	>12 000
2. razred	7 000 – 12 000
3. razred	3 000 – 7 000
4. razred	1 000 – 3 000
5. razred	< 1 000

Iz tablica je vidljivo da bi tunel, u slučaju da bude izgrađen već 2010, spadao tek u treći razred, a na kraju prognoiranog razdoblja 2030. bio bi u drugom razredu. Osim toga, nije jasno da li je pri proračunu PGDP uzeta u obzir cijena prolaska kroz tunel i činjenica da je gorivo sve skuplje te da ga je sve manje, tako da je moguće da broj vozila koja prolaze kroz tunel bude znatno manji nego što se navodi u TUMED studiji. Stoga se nameće zaključak kako PGDP ne opravdava ovako skupu investiciju.

Podaci o procijenjenom PGDP – u za cestovni prsten su vrlo općeniti, tj. procijenjeni maksimum

⁷ Studija izvodljivosti i opravdanosti cestovnog tunela kroz Medvednicu i pratećih objekata, prezentacija 13. 10. 2006., Tribina Grada Zagreba, pripremio Građevinski fakultet Zagreb

⁸ Božičević J., Legac I., Cestovne prometnice, FPZ, 2001.

vozila je čak tri puta veći od procijenjenog minimuma, tako da je spomenute brojke teško ozbiljno shvatiti.

Podjela u tablici 2 ne odnosi se na gradske prometnice. Međutim, služi kao dobar pokazatelj opravdanosti izgradnje određenih prometnica, a ova investicija po svojoj cijeni definitivno premašuje mnoge autoceste. Ukupna duljina tunela sa cestovnim prstenom i zapadnim krakom iznosi 64,479 km. Što znači da je prosječna cijena izgradnje 12,98 mil. eura/km tj. 95,53 mil. kn/km.⁹ Za usporedbu, cijena izgradnje autoceste od Bosiljeva do Splita iznosila je 44,06 mil. kn/km¹⁰, dakle duplo manje.

Navodi se da je cestovni prsten predviđen s profilom gradske avenije s dva odvojena kolnika i najmanje dva vozna traka u svakom smjeru te s 24 križanja s postojećim prometnicama, od čega u 12 slučajeva u dvije razine.¹¹ Osim toga, sjeverni dio cestovnog prstena jedna je od varijanti Sjeverne tangente¹² koja zapravo ima profil gradske autoceste, tako da smatramo da je orijentacija predviđenog prometnog opterećenja ovog projekta prema tablici 2 sasvim opravdana, osobito iz razloga što tunel kroz medvednicu sasvim sigurno ne spada u gradsku prometnicu.

Vrlo je važno istaknuti kako se u analizi budućeg prometnog opterećenja nigdje ne spominje činjenica da će goriva biti sve manje, što će uzrokovati smanjenje broja vozila na prometnicama. Časopis *USA Today* je nedavno objavio da je u SAD-u prvi put u posljednjih 26 godina (od završetka naftne krize 70-ih godina) zabilježeno smanjenje broja putovanja osobnim vozilima, upravo zbog visoke cijene goriva.¹³

4. Stavovi javnosti¹⁴

Institut Ivo Pilar je u drugoj polovici studenog i prvoj polovici prosinca 2005. na uzorku od 1 350 stanovnika Zagreba ispitao potporu građana izgradnji tunela i pratećih objekata kroz Medvednicu. 55,8% odgovorilo je da se slaže s prijedlogom, 22,2% se protivi, a 22% ih je neodlučnih. Međutim, ako pogledamo strukturu ispitanika, uočavamo da je kod mlađe populacije (18-29 godina) najizraženije protivljenje projektima (41% se slaže, 33% se protivi, a 26% je neodlučnih). Znakovito je da na pitanje "Jeste li zadovoljni dostupnošću informacija o mogućoj izgradnji tunela kroz Medvednicu?" samo je 14,5% ispitanika odgovorilo potvrdno, nezadovoljnih je 40,4%, dok je neodlučnih 45,1%. Iz toga slijedi da je **stav građana definiran nepotpunim i manjkavim informacijama**, te se stoga mora uzeti sa velikom rezervom, tako da bi bilo zanimljivo vidjeti rezultate anketa novijeg datuma.

Evo još nekoliko zanimljivih podataka iz spomenutog istraživanja stavova javnosti:

- 59% smatra da je izrazito važno, a 34,7% da je uglavnom važno da gradska uprava, prilikom opredjeljenja za razvojne projekte, vodi računa o ekološkoj prihvatljivosti i čistoći djelatnosti
- 39% smatra da je izrazito važno, a 37,3% da je uglavnom važna modernizacija tramvajskog prometa, dok za modernizaciju autobusnog prometa, taj postotak iznosi 34%

⁹ Preračunato u domaću valutu prema srednjem tečaju Hrvatske narodne banke na dan 17. ožujka 2007.

¹⁰ <http://www.mmtp.hr/default.asp?id=315>

¹¹ TUMED studija, Građevinsko rješenje, 5. str.

¹² Studija izvodljivosti i opravdanosti cestovnog tunela kroz Medvednicu i pratećih objekata, prezentacija 13. 10. 2006., Tribina Grada Zagreba, pripremio Građevinski fakultet Zagreb

¹³ http://www.usatoday.com/news/nation/2007-05-17-gas-prices_N.htm

¹⁴ TUMED studija, Stavovi javnosti

i 38,7%

- samo 17% ih je ocijenilo da će u svom svakodnevnom životu imati koristi od izgradnje tunela
- 71,8% bi željelo živjeti u pješačkoj zoni
- manje od 50% anketiranih drži kako su od velike i jako velike koristi tunela kroz Medvednicu (47,6%)

Nije naodmet spomenuti činjenicu da se velik broj stanovnika naselja uz sjeverni rub Medvednice uglavnom protivi projektu, uključujući i načelnika Stubičkih toplica, Vladimira Bosnara koji napominje da se i u sadašnjim uvjetima iz Zagreba može doći do Zagorja za svega 30 minuta.¹⁵ Isto tako, 02. studenog 2006. na prvom programu HTV-a u emisiji Kontakt tema je bila Tunel kroz Medvednicu, a u telefonskom glasovanju od ukupno 1213 gledatelja, čak 81% se izjasnilo protiv tog projekta. Naravno da se glasovi u TV emisijama ne mogu smatrati relevantnima, ali ipak navode na zaključak da se stav građana uvelike promijenio u odnosu na isto razdoblje prethodne godine kada je rađena anketa Instituta Ivo Pilar. Možda je razlog tome što su u tom periodu građani dobili više informacija o projektu.

5. Analiza isplativosti izgradnje tunela i pratećih objekata

Autori Studije napravili su šest mogućih kombinacija izgradnje Zagrebačkog prstena i broja cijevi tunela¹⁶:

- I. izgradnja svih dijelova odjednom;
- II. izgradnja užeg prstena i tunela (bez izgradnje zapadnog kraka);
- III. izgradnja užeg prstena i tunela s dvije cijevi odjednom;
- IV. izgradnja užeg prstena i etapna izgradnja treće cijevi;
- V. izgradnja užeg prstena i tri cijevi tunela te etapna izgradnja zapadnog kraka; i
- VI. izgradnja užeg prstena i dvije cijevi uz etapnu izgradnju treće cijevi i zapadnog kraka.

Analizom budućeg prometa utvrđeno je da zapadni krak u prvom desetljeću efektiviranja ne bi donosio relevantne uštede, zbog slabog prometa. Zbog toga uštede nisu posebno planirane za tu dekadu. Isto tako uštede od izgradnje tunela kroz Medvednicu moguće je ostvariti nakon desete godine efektiviranja samo ako je izgrađena još jedna, treća cijev, dakle druga cijev za cestovni promet. Na taj je način zapravo neizravno odbačen treći scenarij koji pretpostavlja izgradnju tunela s dvije cijevi, od kojih je jedna za tramvajski promet, odnosno za promet lakog šinskog vozila.¹⁷ Dakle, prema TUMED studiji, scenariji koji predviđaju samo jednu tunnelsku cijev za cestovni promet neće se niti razmatrati, već za izrađivače studije u obzir dolaze samo izgradnja svih triju cijevi..

U tablici 3 prikazani su troškovi (žrtve) i koristi izgradnje tunela i pratećih objekata za svaki od predloženih 6 scenarija. Pod troškove, autori ubrajaju investicijske troškove te izdatke za djelovanje i održavanje projekta. Vidljivo je da godišnji troškovi premašuju korist za približno 12 000 000 – 19 000 000 eura, ovisno o scenariju.

¹⁵ <http://www.demokratski-centar.hr/content/view/265/39/>

¹⁶ TUMED, Analiza isplativosti, 16. str.

¹⁷ TUMED, Analiza isplativosti, 26. str.

Tablica 3: Neto godišnje žrtve/koristi izgradnje tunela, zapadnog kraka i cestovnog prstena u eurima¹⁸

Scenarij	Ukupni godišnji troškovi i godišnje koristi		
	Godišnji izdaci	Godišnje koristi	Godišnje neto koristi/žrtva
I.	- 57 043 574,98	37 908 261,13	- 19 135 313,85
II.	- 48 347 963,14	33 317 463,27	- 15 030 499,87
III.	- 41 106 469,83	29 015 624,25	- 12 090 845,58
IV.	- 46 388 026,51	33 317 463,27	- 13 070 563,24
V.	- 54 687 076,76	37 908 261,13	- 16 778 815,63
VI.	- 52 722 175,12	37 908 261,13	- 14 813 913,99

Pri izgradnji samog tunela (dakle, bez cestovnog prstena i zapadnog kraka), uzeta su u obzir tri moguća scenarija. Prvi scenarij odnosi se na izgradnju sve tri tunnelske cijevi odjednom, drugi scenarij predviđa samo dvije cijevi, a treći podrazumijeva naknadnu izgradnju treće cijevi. Kvantitativna analiza spomenuta tri scenarija za ukupne sadašnje vrijednosti prikazana je u tablici 4.

Tablica 4: Analiza scenarija izgradnje tunela – sadašnje vrijednosti u eurima¹⁹

Elementi sadašnje vrijednosti	Scenariji		
	Prvi	Drugi	Treći
Ukupni troškovi	759 318 300,28	639 198 082,08	721 451 151,11
Uštede na prometu	- 308 947 086,13	- 170 950 658,46	- 308 947 086,13
Neto žrtve	450 371 227,28	468 247 423,62	412 504 078,11

Vidljivo je da niti jedan od scenarija ne može preuzeti koristi od prometa. S obzirom na pretpostavku od nepunih 12 000 vozila na dan koje bi prolazila tunelom 2030. godine, godišnje ekvivalentne žrtve teretile bi jedno vozilo iznosom od 1,23 eura.²⁰ Nije jasno zašto se ta činjenica nigdje ne spominje u dijelu studije koji istražuje stavove javnosti, s obzirom da bi cijena prolaska kroz tunel u iznosu od 2,46 eura u oba smjera mogla imati znatan utjecaj na odluku vozača o korištenju tunela. Iako valja reći da se u TUMED studiji napominje da cijenu prolaska kroz tunel nije nužno naplaćivati od korisnika tunela, nego trošak može primjerice biti prebačen na lokalnu zajednicu.²¹

6. Utjecaj na okoliš

¹⁸ TUMED, Analiza isplativosti, 26. str.

¹⁹ TUMED, Analiza isplativosti, 34. str.

²⁰ TUMED, Analiza isplativosti, 35. str.

²¹ TUMED studija, Analiza isplativosti, 10. Str.

Zapadni dio Medvednice proglašen je Parkom prirode 1981. godine. Definicija Parka prirode je: Prostrano prirodno ili dijelom kultivirano područje kopna ili mora s ekološkim obilježjima (međunarodne i nacionalne važnosti), s naglašenim krajobraznim, odbojno-obrazovnim, kulturno-povijanim i turističko rekreacijskim vrijednostima.²²

6.1. Utjecaj na biljni i životinjski svijet

Biljni pokrov Medvednice predstavljaju uglavnom šume (63,6%), postoji ukupno 8 posebnih šumskih rezervata koje sačinjavaju bukve, jele, hrast medunac, hrast kitnjak i crni grab. Na Medvednici nalazimo i tri stabla koja su Zakonom o zaštiti prirode zaštićena kao Spomenik prirode – pojedinačno stablo. To su Gupčeva lipa (*Tilia platyphyllos* Scop.) u Donjoj Stubici, stara tisa (*Taxus baccata* L.) na Šupljaku i stara tisa kod Horvatovih stuba. Na Medvednici je zabilježeno ukupno 1346 vrsta sjemenaca, 115 strogo zaštićenih i 153 zaštićenih zavičajnih biljnih svojti, 14 endemskih biljnih vrsta, 5 kritično ugroženih i 15 kritično ugroženih te 32 osjetljive biljne vrste. Isto tako, na Medvednici nalazi se 136 strogo zaštićenih i 33 zaštićenih zavičajnih životinjskih svojti.²³

U slučaju izgradnje tunela, biljne zajednice će se smanjiti na račun izgrađenih objekata, na utjecajnom području biti će izložene povećanim koncentracijama ispušnih plinova. Štiteći stanovnike grada od emisija čestica i plinova, šumske zajednice će na utjecajnom području imati kraći životni vijek, a doći će i do sukcesija vrsta koje su najosjetljivije.²⁴ Problem utjecaja buke na životinje gotovo uopće nije obrađen u TUMED studiji, iako se oba ulaza u tunel nalaze unutar granica parka prirode. Samo se konstatira da razina buke koja se očekuje odgovara onoj na frekventnim gradskim prometnicama te da će posljedica toga biti migracija pojedinih životinjskih vrsta dublje u park, dok će se dio prilagoditi suburbanom načinu života.²⁵ Jedina konkretna mjera zaštite biljnih i životinjskih vrsta na utjecajnom području uz portale tunela i na lokacijama ispusta ventilacijskih postrojenja koja se navodi je monitoring.²⁶ Nije jasno na koji način će biljke i životinje biti zaštićenje pukim promatranjem.

Činjenica da je područje Medvednice iznimno bogato zaštićenim, ugroženim i endemskim biljnim i životinjskim vrstama nalaže nam da očuvamo tu bioraznolikost.

U posljednjih 20 godina Medvednica je pod velikim opterećenjem onečišćenja koje se taloži na tlo iz atmosfere putem oborina.

6.2. Utjecaj na kakvoću zraka

Sva tri razmatrana ulaza u tunel sa Zagrebačke strane, kao i ulaz u Jelenjim vodama nalaze se unutar Parka prirode. Na južnom ulazu u tunel velik dio vremena zračna strujanja pogodovat će širenju onečišćenja prema Medvednici, dok bi na suprotnoj strani tunela zračna strujanja uglavnom širila onečišćenje dalje od Medvednice.²⁷

Prometno opterećenje, iako prilično malo za ovako skup projekt, ipak će imati iznimno velik

²²http://www.seoskiturizam.net/public_html/index.php?option=com_content&task=view&id=249&Itemid=133&lang=HR

²³ http://www.pp-medvednica.hr/Medvednica_hr/Medvednica_priroda.htm

²⁴ TUMED studija, Ekološka obilježja, 45. str.

²⁵ TUMED studija, Ekološka obilježja, 45 str.

²⁶ TUMED studija, Ekološka obilježja, 48. str.

²⁷ TUMED studija, Ekološka obilježja, 33. str.

doprinos nastavku postojećeg uništavanja Zagrebačke gore. Ako uzmemo u obzir jedan automobil prosječne snage, npr. Renault Clio 1,5 dCi, koji ima emisiju štetnih plinova 123 g/km²⁸ i pomnožimo ga s predviđenim brojem vozila 2020. (9700 vozila/dan) i s duljinom tunela (6,58 km) dobijemo podatak da će se svakodnevno u tunelu stvarati 7,85 tona štetnih plinova. Tih 7,85 tona u teoriji je moguće voditi iz tunela na 3 načina²⁹:

1. Ispuštanje direktno kroz portale tunela – moguće je samo uz stalno postojanje barometarske razlike na ulazima u tunel
2. Prisilnom ventilacijom kroz portale ili uzdužnim dimnjacima u atmosferu, tj. na površinu Medvednice
3. Prije korištenja jedne od navedenih metoda, kondicionirati štetne plinove na određene parametre kakvoće

U TUMED studiji ističe se sedam tehnologija za kondicioniranje plinova koje bi se mogle primjeniti u Tunelu kroz Medvednicu. Međutim, navodi se da samo Japan i Norveška imaju značajnija iskustva s nekim od tih tehnologija, te da rezultati učinkovitosti sustava za kondicioniranje plinova nisu javno dostupni.³⁰ To ostavlja prostora sumnji da tehnologija kondicioniranja plinova nije još toliko razvijena da bi bila učinkovita te da se vjerojatno niti jedna metoda neće primjenjivati nego će se 7,85 tona štetnih plinova svakodnevno ispuštati na području Parka prirode Medvednica bez ikakve obrade, što se zapravo i priznaje u nastavku studije.³¹ Navodi se da će se sustav za kondicioniranje štetnih plinova (za koji, kao što je navedeno, ne postoje javno dostupni podaci o učinkovitosti) uvesti samo ako, nakon puštanja u promet, mjerenja kakvoće zraka pokažu prekoračenje dopuštene granice.

Iznos štetnih plinova nastalih u samom tunelu, valja pridodati količinu štetnih plinova koje će automobili, u slučaju izgradnje tunela, ispuštati u blizini njegovih portala, tj. Medvednice. Na ukupnoj duljini prometnica vezanih uz tunel (ne računajući cestovni prsten) od Mihaljevca do Huma Zabočkog duljine 23,7 km svakodnevno bi 2020. godine bilo ispuštano 19,18 tona štetnih plinova.

7. Zaključak i preporuke

Zelena akcija smatra da realizacija ovog projekta nema nikakvog opravdanja zbog slijedećih razloga:

- predviđeno prometno opterećenje nikako ne može opravdati ovako skupu investiciju od 836 920 000 eura (izgradnja jednog kilometra tunela kroz Medvednicu je duplo skuplja nego izgradnja jednog kilometra autoceste Bosiljevo – Split)
- ovu količinu novaca potrebno je uložiti u razvitak javnog gradsko-prigradskog prijevoza putnika koji bi se na taj način mogao preporoditi
- svaki od predloženih scenarija izgradnje tunela, cestovnog prstena i zapadnog kraka ima veće troškove nego koristi, tako da bi bilo potrebno naplaćivati prolaz kroz tunel 1,23 eura po vozilu u jednom smjeru
- izrađivači TUMED studije prilikom predviđanja prometnog opterećenja niti jednom riječju ne spominju činjenicu da će u narednom razdoblju cijene energenata rasti, a

²⁸ Jutarnji list, Auto prilog, 20. veljače 2007. 17. str.

²⁹ TUMED studija, Ekološka obilježja, 38. str.

³⁰ TUMED studija, Ekološka obilježja, 40. str.

³¹ TUMED studija, Ekološka obilježja, 40. str.

njihova raspoloživost se smanjivati, što će uzrokovati smanjenje broja vozila na prometnicama

- cestovni prsten (30% trase je na umjetnim objektima) i zapadni prometni krak (gotovo 40% trase je na umjetnim objektima) bi značajno devastirali prostor kojim prolaze
- u dijelu TUMED studije koji govori o urbanističkim obilježjima, ne analizira se usklađenost cestovnog prstena i zapadnog prometnog kraka s GUP-om Grada Zagreba. Međutim, uspoređujući prikaz trase cestovnog prstena i zapadnog prometnog kraka s prometnicama predviđenim u GUP-u, uočava se nepodudarnost.
- ovakav tunel ne postoji u važećim prostornim planovima Grada Zagreba i Zagrebačke županije, a nije niti sastavnica GUPa
- u ispitivanju stavova javnosti, samo je 17% ispitanika rekla da će u svakodnevnom životu imati koristi od izgradnje tunela
- oba portala u tunel se nalaze unutar granica Parka prirode Medvednica, tako da bi 2020. automobili koji prolaze kroz tunnel svakodnevno ispuštali 7,85 tona štetnih plinova. Tolika količina bi imala negativan utjecaj na bioraznolikost Medvednice na kojoj postoji velik broj strogo zaštićenih i endemskih vrsti biljaka i životinja.
- problem ujecaja buke na životinje nije obrađen u TUMED studiji, a nisu niti razrađene konkretne mjere biljnih i životinjskih vrsta na utjecajnom području
- u isto vrijeme dok zagovornici izgradnje tunela tvrde da će on imati pozitivan utjecaj na gospodarstvo Hrvatskog Zagorja, većina stanovnika tog područja se oštro protivi tunelu
- postojećim prometnicama može se iz Zagreba u Zagorje stići za 30 minuta

Zelena akcija ne prihvaća argument da je za rasterećenje prometnica u centru Zagreba potrebno premjestiti vozila i onečišćenje na obronke Medvednice, već predlažemo niz mjera za smanjenje broja osobnih vozila na Zagrebačkim prometnicama.³² Time bi se prometno opterećenje smanjilo do te mjere da bi čak i najvatrenijim zagovornicima ovako skupih projekata bilo jasno da za izgradnju tunela kroz Medvednicu nema nikakvog razloga. Spomenute mjere moguće je pronaći na web stranicama Zelene akcije.

Apeliramo na Gradsko poglavarstvo da započnu s realizacijom ovih mjera, što bi sasvim sigurno koštalo daleko manje od predloženog projekta Tunela kroz Medvednicu, a bilo bi omogućeno adekvatno zadovoljenje svih korisnika prijevoznih usluga Grada Zagreba, uz najmanji mogući utjecaj na okoliš.

³² Zelena akcija, 10 mjera za uspostavu održivog prometa Grada Zagreba, veljača 2007.