

Gradski ured za prostorno uređenje,
zaštitu okoliša, izgradnju Grada,
graditeljstvo, komunalne poslove
i promet
Pročelnik ureda Davor Jelavić



Datum: 28.05.2007.

Ur.br: 25/05/07

Predmet: Zahtjev za proširenje pješačke zone

Poštovani g. Jelavić

Kao što znate, pješačka zona u Zagrebu nije proširena od 1973. godine, kada je gradskim ulicama prometovalo manje od 100 000 osobnih automobila.

Osim sociološke važnosti, pješačke zone imaju vrlo važnu ulogu u uspostavi prometnog sustava svakog velikog grada. Centar Zagreba je građen u vrijeme dok je grad imao 30000 stanovnika, a njegovim ulicama vozile su kočije i tek pokoji automobil. Danas je u Zagrebu registrirano preko 300 000 osobnih automobila te oko 60 000 motocikala, mopeda, teretnih i ostalih vozila. Naravno da centar Zagreba nije građen za automobile, stoga je svakome jasno da se prolazak osobnim vozilima u centru mora ograničiti jer bi inače nastao još gori prometni kaos. Osim toga, pješačke zone pružaju utočište građanima od buke, stresa i ispušnih plinova automobila.

Zelena akcija smatra da je veličina postojeće pješačke zone u Zagrebu nedovoljna, s obzirom na površinu grada, broj automobila i protočnost donjogradskih ulica te zahtijevamo njeno proširenje na Masarykovu, Teslinu i Gundulićevu sjeverno od Masarykove.

Važno je napomenuti da sve više gradskih uprava u svijetu shvaća važnost pješačkih zona te ih nastoji što više proširiti, npr. Kopenhagen, York u Velikoj Britaniji te Freiburg u Njemačkoj.

Podaci o prometnom opterećenju pojedinih donjogradskih ulica, kao i analiza alternativnih puteva do Gornjeg grada te dodatno pojašnjenje važnosti javnog prijevoza nalazi se u dodatku.

Srdačan pozdrav,

Bernard Ivčić, dipl.ing.prom.
Transportni program Zelene akcije
Tel: 4813 913
Fax: 4813 096
e-mail: bero_za@zelena-akcija.hr

Vežano uz naš zahtjev proširenja pješačke zone u centru grada, izmjerili smo prometno opterećenje određenih ulica u centru. Mjerenje je vršeno 13. travnja 2007. u vremenskom intervalu 7:30-8:30, dakle tijekom jutarnje "špice". Gundulićevom ulicom je prošlo 510 vozila. Od toga je 54 išlo prema istoku (dakle ulazili su u pješačku zonu), a 456 prema zapadu. Od tih 456 vozila, u Mesničku ulicu je ušlo njih 202.

U slučaju proširenja pješačke zone tj. isključenja Gundulićeve ulice iz prometne mreže osobnih automobila, jedan dio od 202 automobila koji su krenula u Gornji grad morala bi koristiti Nazorovu ulicu kao put za Gornji grad. Drugi dio tih automobila koristio bi istočni ulaz u Gornji grad, npr. Ribnjak – Medveščak – Vranićeva – Mlinarska – Jurjevska.

Tijekom mjerenja prometnog opterećenja, Nazorovom ulicom prošlo je 261 osobno vozilo, 12 kamiona te 5 autobusa. Pretvaranjem tog broja kamiona i autobusa u ekvivalent automobila, dobivamo ukupan iznos od 295 automobila. Kada se tome pridoda količina prometa iz Mesničke, dobivamo ukupno prometno opterećenje od 497 automobila/sat. Maksimalna propusna moć (maksimalan broj automobila koje prometnica može primiti) Nazorove ulice, s obzirom na broj trakova, njihovu širinu, uzdužni nagib te udio teretnih vozila i autobusa iznosi 1050 vozila/sat u oba smjera, tj. 525 vozila/sat u jednom smjeru.

Dakle, Nazorova ulica može u potpunosti primiti cjelokupnu količinu prometa iz Mesničke ulice, i to tijekom najprometnijih sati.

Istočni ulaz u Gornji grad nismo analizirali, međutim sigurno je da bi jedan dio vozila izabrao i taj put, što znači da bi prometno opterećenje Nazorove ulice bilo mnogo manje od maksimalne propusne moći te bi se promet odvijao u uvjetima normalnog toka, tj. bez zastoja.

Tijekom mjerenja prometnog opterećenja, od Trga bana Jelačića prema Frankopanskoj ulici, prošlo je 56 tramvaja, od čega ih je 38 skrenulo u Frankopansku, a ostali su nastavili voziti po Ilici. Tih **56 tramvaja mogu prevesti preko 10 000 putnika.**

U isto vrijeme je spomenutim dijelom Ilice prometovalo **456 osobnih automobila.** Prosječna popunjenost automobila je 1,4 osobe (samo 28% maksimalnog kapaciteta), što znači da je u izmjerenom broju automobila bilo svega 639 osoba. **U postojećim prilikama, popunjenost tramvaja je zasigurno mnogo viša od 28% tako da možemo zaključiti da u Ilici (minimalno pet) vjerojatno deset puta više ljudi koristi tramvajski nego automobilski prijevoz.** Usprkos tome, manjina u automobilima još uvijek drastično usporava većinu u tramvajima.

Međutim, želimo napomenuti da naš cilj nije samo udaljiti automobilski promet što dalje od centra grada (jer time ukupna količina ispušnih plinova iz osobnih vozila na razini grada ostaje ista kao i do sada), nego i smanjiti njihovo korištenje. Da bi se to dogodilo, potrebno je unaprijediti javni gradsko-prigradski prijevoz putnika koji mora biti apsolutni temelj transportnog sustava svakog velikog grada. U postojećoj situaciji automobili koji iz Gundulićeve ulaze u Ilicu usporavaju tramvajski prijevoz na svega 8 km/h.

Pretvaranjem Gundulićeve u pješačku zonu taj problem bi se uklonio. Ovdje smatramo važnim istaknuti činjenicu da **50 ljudi koji se voze u automobilima** (s obzirom na prosječnu popunjenost, potrebno im je 36 automobila) **brzinom od 50km/h** (pri toj brzini sigurnosni razmak između vozila iznosi 25 metara) **zauzimaju preko 1000 metara prometnice, a svi ti ljudi bi mogli sjediti u jednom autobusu ili tramvaju duljine 20ak metara.**

