



"Prometni projekti u gradu Zagrebu od 2000. godine do danas – obećanja i stvarnost"

Prof.dr.sc. Zoran Klarić

- dekan Zagrebačke škole za menadžment – studij turizma i hotelijerstva; i
- viši znanstveni suradnik u Institutu za turizam Zagreb





Polazne točke rasprave

1. U prometnom smislu grad Zagreb nazaduje
2. Tramvajska mreža se nakon 2000. godine više ne širi
3. Količina i struktura izgrađenih prometnih objekata nije u skladu s gospodarskom snagom i razvojem Grada
4. Svi oblici prometa osim cestovnog su zanemareni
5. Prometna politika u pravom smislu riječi ne postoji



1. U prometnom smislu grad Zagreb zadnjih desetak godina nazaduje u odnosu na slične gradove

- grade se novi stambeni i poslovni sadržaji u postojećem gradskom tkivu koje ne prati adekvatna izgradnja prometne infrastrukture, a broj motornih vozila rapidno raste
- posljedice takve politike su sve veća prometna zagušenja i smanjivanje brzine putovanja i u osobnom i u javnom prijevozu, što predstavlja notoran primjer neodrživog razvitka





- Glavni grad Bugarske Sofija prvu liniju metroa od 7 km i 5 stanica otvara 1998. godine, da bi danas imala 18 km mreže i 14 stanica, a metro se intenzivno i dalje gradi
- Sva tri glavna grada baltičkih država Tallinn, Riga i Vilnius imaju izrađene studije provedivosti lake gradske željeznice, a tenderi se raspisuju ove ili sljedeće godine
- Gotovo svi gradovi u svijetu koji imaju metro ili laku željeznicu stalno grade nove linije
- Jedini glavni gradovi Europe veći od Zagreba bez ikakvog oblika metroa su Beograd i Riga, ali su i oni u realizaciji dalje od Zagreba



2. Mreža javnog prometa se ne širi, samo se obnavlja vozni park

- nakon puštanja u promet pruga do Dubca i Prečkog 2000. godine nije urađeno ništa na proširenju tramvajske mreže
- preuveličava se važnost niskopodnih tramvaja i informatizacije stajališta
- na unapređenju (pri)gradske željeznice nije urađeno skoro ništa
- studija o lakoj gradskoj željeznici je praktički završila u ladicama





3. Struktura izgrađenih prometnih objekata nakon 2000. god.u neskladu je s gospodarskom snagom Grada i ukazuje na izostanak prometne politike

- Jankomirski most
- čvor Slavonska avenija – Heinzelova ulica
- “Zagrebačka” avenija od Selske do Svilkovića
- Radnička cesta od Heinzelove prema jugu (dio)
- Domovinski most
- produžena Branimirova (dio)
- Ulica Ivana Lučića (Sveučilišna aleja)
- podvožnjak Čulinečka





Obećanja iz 2005. nisu ispunjena, a novca nema

- Šaregradska od Vukovarske do Jadr. mosta 52,0 mil.kn
- Vrapčanska do Jadranske avenije s mostom 629,5 mil.kn
- spoj Kranjčevićeva – Ivane Brlić Mažuranić 379,0 mil.kn
- spoj Baštijanova – Šoljanova (Voltino-Špansko) 258,0 mil.kn
- Prisavlje od Marohničeve do Držičeve 279,4 mil.kn
- Vukovarska od Gr.Gospića do Lj.Posavskog 427,1 mil.kn
- Vatikanska od SR Njemačke do Jadranske 126,0 mil.kn
- Branimirova od Zagrebačke do Varaždinske 156,9 mil.kn



4. Za sve oblike prometa osim cestovnog grad ne pokazuje gotovo nikakav interes

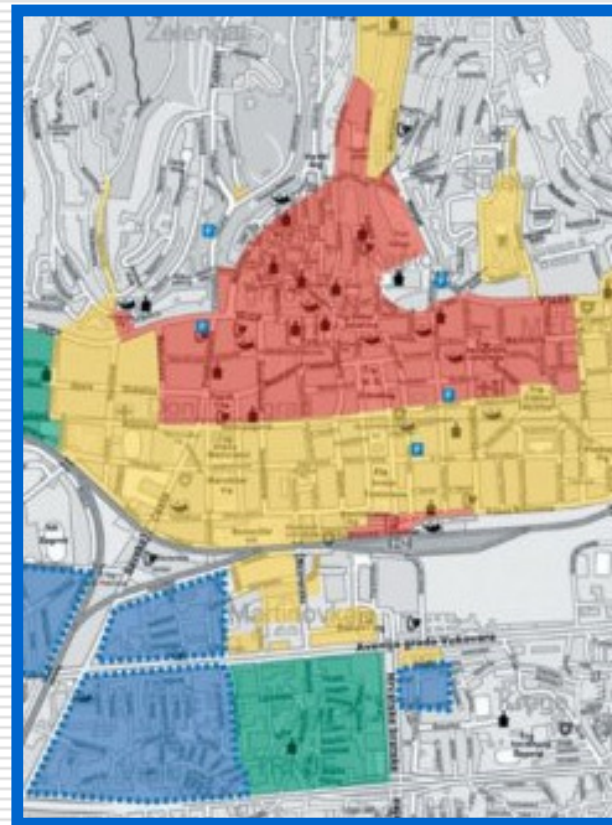
- Zagreb ima najlošiju zračnu luku od skoro svih europskih glavnih gradova, a gradnja nove je odgođena
- Žičara je 2007. godine zbog lošeg održavanja prestala s radom i nestala sa WebSite-a ZET-a, a o novoj se samo priča
- na željezničkoj mreži HŽ-a unutar Grada se ne radi gotovo ništa
- Rijeka Sava ne koristi se niti rekreativski, a kamoli u prometnom smislu





5. Prometna politika svodi se u svojoj biti na izrabljivanje manjinskih zaposlenih stanovnika i podilaženje ostalim društvenim skupinama

- privilegiju besplatnog prijevoza nemaju od građana samo zaposleni, tj. oni koji najviše koriste automobile
- parkiranje u Zagrebu je jedno od najskupljih u svijetu, a javni prijevoz je nedovoljno kvalitetan da bi mogao biti alternativa
- širenje parkirnih zona i produljenje trajanje parkiranja počinju razarati urbanitet središnjih dijelova grada





ZAKLJUČCI

- Grad Zagreb nema prometnu politiku, već se određeni (i s obzirom na ekonomsku moć grada nedovoljni) zahvati u prometu vrše stihijski, neracionalno i neovisno o stvarnim potrebama građana
- Ako se nešto vrlo brzo ne počne mijenjati Zagrebu prijete potpuni prometni kolaps s mogućim posljedicama u padu gospodarskih aktivnosti i još drastičnijem padu kvalitete života njegovih građana

