

Usporedba zagrebačkog prometnog sustava s prometnim sustavima nekih europskih gradova - sažetak¹

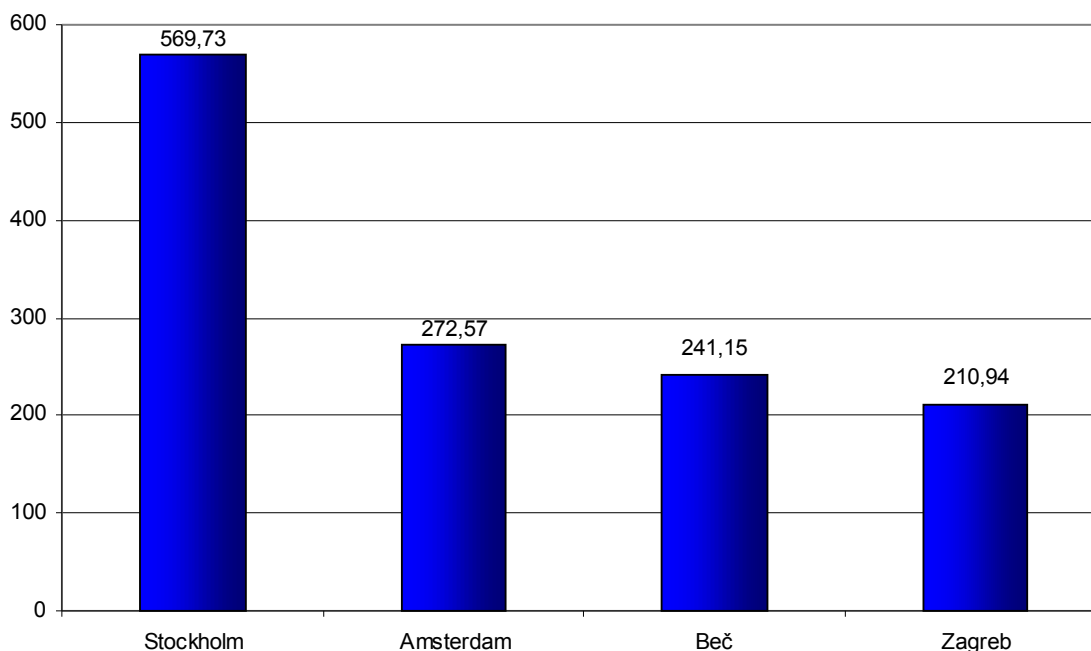
Broj motornih vozila u Gradu Zagrebu rapidno raste. U samo desetak godina, od 1995. – 2006. broj registriranih motornih vozila povećao se za nevjerojatnih 117%, sa 176.970 na čak 384.512 motornih vozila², a kad tome pridodamo vozila iz susjednih županija koja prometuju zagrebačkim cestama, dobivamo podatak da ulicama našeg grada svakodnevno prometuje oko 520.000 vozila.³ Da je takav porast broja motornih vozila dugoročno neodrživ, potvrđuje i prometna politika Europske Unije. *Europska Zelena knjiga o gradskom prometu* navodi da se zbog prometnih gužvi i oboljenja uzrokovanih ispušnim plinovima prometa godišnje gubi gotovo 100 milijardi eura, tj. 1% europskog BDP-a.⁴ Iz tog razloga, EU će do kraja godine donijeti Akcijski plan koji će propisivati konkretne mjere za uspostavu održivog gradskog prometa i rokove za njihovu implementaciju.

Pojedini predstavnici Gradske uprave Grada Zagreba uporno obmanjuju javnost tvrdnjama da su nam potrebni veliki cestovni infrastrukturni projekti (primarno orijentirani na individualni osobni promet) jer se drugačije ne mogu riješiti gradski prometni problemi. Pri tome često spominju da slijede primjer razvijenih Europskih gradova. Iz tog razloga *Zelena akcija* je odlučila izraditi komparativnu analizu prometnih sustava nekoliko europskih gradova kako bismo pokazali neutemeljenost takvih tvrdnji.

U usporedbi zagrebačkog prometnog sustava s prometnim sustavima Beča, Bruxellesa, Edinburgha, Praga, Stockholma i Amsterdama, uočava se sljedeće:

- U odnosu na broj stanovnika, Zagreb ima više parkirnih mjesta u centru grada od Stockholma, Amsterdama i Beča (slika 1)
- Zagreb nema razvijen *Park&Ride* sustav, za razliku od ostalih gradova koji imaju po nekoliko tisuća parkirnih mjesta u sklopu tog sustava

Slika 1: Grafički prikaz broja stanovnika po jednom mjestu u javnim garažama u centru grada



¹ Kompletan tekst analize može se naći na <http://www.zelena-akcija.hr/content/blogcategory/151/428/lang.hr/>

² Statistički ljetopis Grada Zagreba 2007. <http://www1.zagreb.hr/zgstat/ljetopis2006.html> (Ukoliko nije drugačije naznačeno, svi podaci koje se odnose na Zagreb, preuzeti su iz Statističkog ljetopisa)

³ http://www.ipv-zg.hr/hr/novosti/Predstavljen_sustav_automatskog_upravljanja_prometom_Grada_Zagreba/

⁴ Green paper, Towards a new culture for urban mobility, European Commission, 25.09.2007.

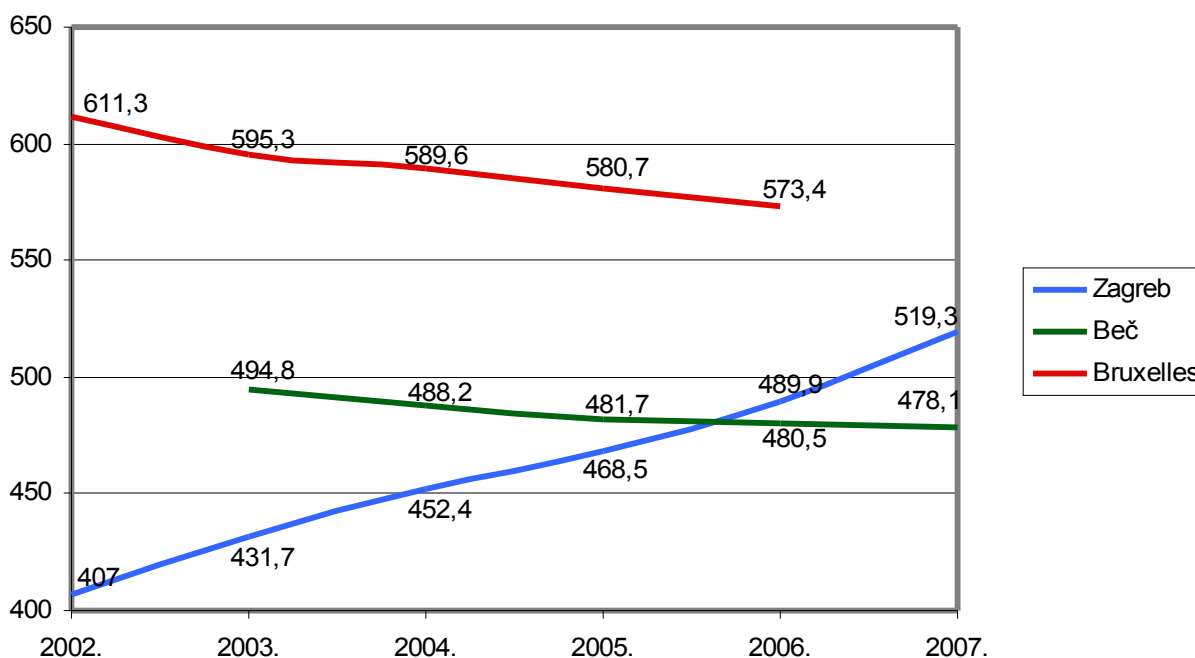
http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_en.pdf

- c) Stupanj motorizacije u Zagrebu se strelovito povećava, dok se u isto vrijeme u Beču i Bruxellesu smanjuje (Slika 2)
- d) U odnosu na broj stanovnika, Zagreb ima više motornih vozila od Beča
- e) Gospodarska razvijenost nekog grada ne znači da se njegovi građani služe osobnim automobilom češće od manje razvijenih gradova
- f) Zagreb je jedini od svih analiziranih gradova (izuzev Edinburgha) koji nema izgrađen metro ili sličan vid javnog prijevoza putnika
- g) U odnosu na broj stanovnika, u Zagrebu se javni prijevoz koristi znatno manje nego u većini analiziranih gradova
- h) Zagreb ima slabije razvijenu biciklističku infrastrukturu od većine analiziranih gradova
- i) Zagreb ima višestruko skuplji taksi prijevoz od svih analiziranih gradova

Dakle, u odnosu na druge gradove Zagreb ima više parkirnih mjesta u javnim garažama u centru grada, ima više motornih vozila čiji se broj još više povećava, ima slabo razvijen javni prijevoz, loše razvijenu biciklističku infrastrukturu te izuzetno skup taksi prijevoz.

Na temelju tih opservacija je jasno da se u Zagrebu favorizira korištenje osobnih automobila dok se alternativni načini prijevoza zanemaruju.

Slika 2: Grafički prikaz promjene stupnja motorizacije



Od Gradske uprave Grada Zagreba zahtijevamo:⁵

- a) unaprjeđenje sustava javnog gradskog prijevoza koji mora biti brži, redovitiji, točniji, dostupniji i udobniji, čime bi se povećao i broj korisnika
- b) uvođenje *Park&Ride* sustava, tj. izgradnju besplatnih parkirališta za automobile uz tramvajske terminale i veća periferna željeznička stajališta
- c) zaustavljanje izgradnje novih javnih garaža u centru Zagreba
- d) gradnja javnih garaža na obodu gradskog središta
- e) daljnju izgradnju biciklističkih staza, njihovo povezivanje u smislenu cjelinu, uvođenje većeg broja parkirnih mjesta za bicikle u centru grada te ispred javnih institucija
- f) liberalizaciju pružanja taksi usluga kako bi došlo do njihovog pojeftinjenja i većeg korištenja
- g) izradu *Strategije prometnog razvitka Grada Zagreba* koja bi se temeljila na pozitivnim iskustvima

⁵ Ostali zahtjevi *Zelene akcije* za uspostavu održivog prometa Grada Zagreba <http://www.zelena-akcija.hr/files/Razno/10MjeraZaPrometZG.pdf>

europskih gradova te na smjericama *Europske Zelene knjige o gradskom prometu*⁶

⁶ http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_en.pdf