|  |  |
| --- | --- |
| **OBRAZAC**  **izvješća o provedenom savjetovanju s javnošću** | |
| **Naziv nacrta odluke ili drugog općeg akta o kojem je savjetovanje provedeno** | Nacrt prijedloga prometne studije -Analiza prometne potrebe izgradnje javnih parkirališnih garaža na području Donjeg Grada s ciljem unaprjeđenja održivog prometnog sustava Grada Zagreba |
| **Nositelj izrade nacrta akta (gradsko upravno tijelo koje je provelo savjetovanje)** | Gradski ured za prostorno uređenje, izgradnju Grada, graditeljstvo, komunalne poslove i promet |
| **Vrijeme trajanja savjetovanja** | 24. 5. 2019. - 24. 6. 2019. |
| **Metoda savjetovanja** | Internetsko savjetovanje |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Red. br. | Predstavnici javnosti (pojedinac, organizacija, institucija) | Članak na koji se odnosi primjedba/  prijedlog | Tekst primjedbe/  prijedloga | Prihvaćanje/ neprihvaćanje primjedbe/ prijedloga sa obrazloženjem |
| 1. | Bernard Ivčić,  Zelena akcija | S obzirom da se primjedbe i prijedlozi odnose na studiju uz primjedbu su navedeni brojevi stranica studije. | Prometna studija nije pokazala da će se primjenom njenih preporuka postići deklarativno izraženi cilj – unaprjeđenje održivog prometnog sustava u Zagrebu. Dojam je kako je zapravo glavni cilj studije opravdati izgradnju novih javnih garaža, a onda se pokušalo pronaći opravdanje za tu namjeru kroz argumentaciju o održivom prometnom sustavu i unaprjeđenju javnog prijevoza i biciklističkog prometa.  Problem pariranja u gradskom središtu rješava se daleko izvan granica Donjeg i Gornjeg grada. Rješava se na način da se uspostavi prometni sustav u kojem će se znatno smanjiti broj automobila koji dolaze u gradsko središte pa se automatizmom i smanjuje potreba za parkiranjem. Potrebno je dati prednost javnom prijevozu i biciklističkom prometu (što mjere predviđene ovom studijom ne osiguravaju) te razviti inovativne modele gradskog prijevoza koji su u razvijenim gradovima već odavno standard, poput *carsharinga* i *ridesharinga*, nužno je uvesti *Park&Ride* sustav te locirati garaže na rubu gradskog središta koje će smanjiti dolazak automobila u gradsko središte.  Zagrebu je potrebna jedna sveobuhvatna prometna strategija koja bi promatrala pitanje parkiranja u središtu grada kao integralan dio prometnog sustava cijelog Zagreba. Parcijalna rješenja poput ove studije ne mogu napraviti kvalitetnu promjenu. Ali kada se Grad Zagreb već odlučio za ovako manjkav pristup, svejedno je bilo potrebno primijeniti adekvatniju metodologiju.    Npr, studiji nedostaju varijantna rješenja. Trebalo je napraviti nekoliko scenarija koje je onda, ovisno o rezultatima, moguće uspoređivati i odabrati najpovoljniji. Pri tome, jedan scenarij je svakako trebao uključivati isključivo gradnju garaža čije lokacije su već sada predviđene GUP-om. To su srednjoškolsko igralište u Klaićevoj, Reljkovićeva ulica, ugao Plitvičke i Vukovarske te Trg Stjepana Radića i kako bi ove lokacije utjecale na zadovoljenje potražnje za garažnim kapacitetima. Također, u studiji nedostaju podaci o konkretnom prometnom opterećenju na ulicama gradskog središta te prikaz kako lociranje garaža utječe na to prometno opterećenje. I to tako za sve scenarije (iako ovdje, ponavljamo, postoji samo jedan scenarij što je dodatan metodološki nedostatak).  Nedostatak studije je i nepostojanje podataka o predviđenom broju parkirnih mjesta u novim garažama, već se uglavnom spominju samo lokacije, iako je jasno da je velika razlika i utjecaj na prometne tokove okolnih ulica hoće li biti npr. 100 ili 500 parkirnih mjesta.  7. str., **Citat**: „Komparacijskom analizom je utvrđeno da grad Zagreb u Donjem gradu ima u prosjeku 7 garaža manje u odnosu na analizirane gradove, tj. oko 2.200 garažnih mjesta manje u odnosu na analizirane gradove.“  **Komentar**: Metodološki, nije jasno koji su referentni kriteriji za komparaciju GČ Donji grad dijelovima grada u drugim gradovima. Granice Donjeg grada su administrativno određene. Centar Zagreba se ne poklapa s granicama Donjeg Grada jer obuhvaća najmanje još i Mjesni odbor Gornji grad, vjerojatno i barem dio Šalate itd, tj. u centru Zagreba postoje još najmanje 3 garaže koje nisu na području Donjeg grada. Koje je referentno administrativno određeno područje u drugim gradovima s kojima se može uspoređivati Donji grad? Usporedba garažnih kapaciteta s drugim gradovima nema smisla, relevantna je jedino usporedba središta grada.  12. str. **Citat**: „Ako se analiziraju udjeli, grad Zagreb ima 1% manje udjela garažnih mjesta usredišnjem dijelu grada u odnosu na sva garažna mjesta“  Komentar: Slično kao iznad, ova komparacija nema neku posebnu vrijednost i može se zanemariti. Udio garažnih kapaciteta u središtu grada u odnosu na cijeli grad zapravo ne govore ništa konkretno. Npr. neki grad možda izvan svoga središta pitanje parkiranja preferira rješavati parkiralištima, a ne garažama. U toj situaciji, ispast će da će udio garažnih kapaciteta u središtu u odnosu na cijeli grad iznimno visok, iako taj podatak zapravo ne govori ništa o samoj organizaciji prometa u kretanju i mirovanju u gradskom središtu.  13. str. **Citat**: „Komparacijska analiza sustava parkiranja – Zagreb i slični gradovi“  **Komentar:** Izračun podataka zapravo daje podatke koji nisu previše korisni. Puno bi korisnije i zanimljivije bilo usporediti ove gradove s aspekta odnosa broja stanovnika i broja radno sposobnih stanovnika te broja parkirnih mjesta u garažama u središtu grada. Na taj način bi se dobio prikaz broja potencijalnih korisnika upravo tih garažnih mjesta u najatraktivnijem dijelu grada. Kako su autori propustili dati taj prikaz, to smo onda napravili mi (Prilog 1).  Iz ovog izračuna vidljivo je da od promatranih gradova skromniju ponudu od Zagreba imaju Prag, Krakow, Beograd i Riga. Kada se računa prosjek svih gradova, vidljivo je da u Zagrebu na jedno PGM u garaži u središtu grada dolazi samo 197 stanovnika, a prosjek svih gradova je čak 273, tj. u Zagrebu je ponuda ovakvih garažnih mjesta čak 38,6% obilnija od prosjeka svih promatranih gradova.  Iz ovoga je jasno da, čak i ako prihvatimo da je usporedba upravo s ovim gradovima relevantna, za rješenje prometnih problema u gradskom središtu Zagreba nisu potrebne nove javne garaže, već sasvim drugačija prometna politika.  47. str. **Citat:** Slika 17. Iznimke i moguće zone blokovskih garaža prema postojećem GUP-u  **Komentar**: Na slici treba označiti i Trg Stjepana Radića  66. str. **Poglavlje:** Analiza stanja održivih oblika putovanja  **Komentar**: U ovom poglavlju se donosi samo pregled postojeći tramvajskih linija i daju općenite konstatacije o važnosti javnog prijevoza. Autori studije provlače tezu da će se izgradnjom garaža te uklanjanjem automobila s uličnih parkirališta ubrzati javni prijevoz. Ali ne daju nikakav dokaz za tu tvrdnju, jer zapravo tvrdnja i nema smisla. Nema bitne razlike za ukupno prometno opterećenje tj. ukupan broj automobila koji voze ulicama središta grada u situaciji u kojoj su parkirališta ulična ili u situaciji u kojoj su garažna. Mijenja se ponešto situacija na mikrolokaciji, ali ukupan broj automobila je isti, tj. gužva je slična, samo malo drugačije raspodijeljena po ulicama. Usporenje tramvaja zbog prometnih gužvi je također vrlo slično. Tj. ne stoji teza o unaprjeđenju javnog prijevoza putem izgradnje novih garaža kojima se supstituira ulično parkiranje.  72. str. **Citat:** Kao nedostatak popularizacije pješačkog prometa u zoni Donjeg grada može se navesti nedovoljan broj pješačko/biciklističkih zona (npr. *Shared space* zone i sl.) te nedostatna revitalizacija postojećih trgova i ulica s ciljem vraćanja prostora čovjeku, koji mu trenutno oduzimaju automobili (i parkirani i oni u vožnji).  **Komentar**: U kontekstu pješačkog prometa nužno je spomenuti i detaljno obraditi problem terasa kafića koje prekomjerno zauzimaju pješačke površine. To je osobito prisutno u Bogovićevoj, pješačkom dijelu Preradovićeve i Varšavske ulice, Tkalčićevoj te u brojnim drugim ulicama.  77. str. **Citat:** Ukoliko bi se samo postojeća ulična parkirališna mjesta na području Donjeg grada prenamijenila u biciklističke staze/trake dobilo bi se oko 24,2 kilometra dvosmjernih biciklističkih staza, tj. oko 50 kilometara jednosmjernih staza što bi uz postojeće staze/trake rezultiralo biciklističkom infrastrukturom u gotovo svakoj ulici Donjeg grada.  **Komentar**: Ovo je manipulativna konstatacija koju treba ukloniti jer sadržajno nije vezana uz preporuke ove studije. U studiji se ne preporučuje uklanjanje svih uličnih parkirnih mjesta u cijelom Donjem gradu. Stoga, iz preporuka studije ne može slijediti rezultat 24,2 km dvosmjernih biciklističkih staza. Ulična parkirna mjesta treba uklanjati, ali alternativa tome nisu parkirna mjesta u novim garaža u gradskom središtu. Alternativa je učinkovitiji javi prijevoz, nova bic. Infrastruktura, garaže izvan gradskog središta, P&R sustav, bolje povezivanje prostorno i prometnog planiranja itd.  80. str. **Citat**: kao najznačajniji prometni problemi na području Donjeg grada mogu se definirati: ➢ izrazito loša prometna povezanost prostora Donjeg grada s prostorom Kaptola i Medveščaka ➢ loša povezanost Donjeg grada s prostorom južno od željezničke pruge ➢ nepostojanje gradske prometnice visokog kapaciteta na longitudinalnom pravcu.  **Komentar**: Među najznačajnije prometne probleme na području Donjeg grada potrebno je uvrstiti i sporost javnog prijevoza.  80. str. **Citat:** Osim za potrebe razvoja održivih oblika prometovanja, na nužnost izgradnje garažnih kapaciteta ukazuju i intenziteti i distribucija postojeće parkirališne potražnje na području Donjeg grada. Analizom postojećeg stanja parkirališne potražnje temeljene na istraživanju popunjenosti oko 12% parkirališnih kapaciteta u zoni Donjeg grada (974 PM) utvrđena je prosječna satna popunjenost svih mjesta tijekom karakterističnog dana u tjednu u iznosu od oko 93%.  **Komentar:** U ovom dijelu autori provlače netočnu tezu da je svrha prometne politike jednostavno zadovoljiti prometnu potražnju (ljudi žele parkirati – nema dovoljno garaža – idemo graditi nove). Međutim, prometnom potražnom je potrebno upravljati, a ne je zadovoljavati. To znači da je potrebno kreirati situaciju u kojoj se potrebe za mobilnošću stanovnika i posjetitelja Zagreba mogu kvalitetno zadovoljiti uz snižavanje udjela korištenja automobila. Toga su zapravo svjesni i sami autori studije jer su na 79. stranici napisali: „Važno je za napomenuti da prijašnji ustaljeni stavovi da će povećanje kapaciteta prometne infrastrukture povećati razinu uslužnosti prometa, tj. ubrzati putovanje od izvora do cilja često nisu točni.“ Stoga nije jasno zašto su mjere predviđene ovom studijom u suprotnosti s citiranom rečenicom.  86. str. **Citat:** „potrebna je i izgradnja javnih garažnih kapaciteta za potrebe dnevnih migracija skupina koje iz opravdanih razloga ne mogu koristiti održive oblike prometovanja.“  **Komentar**: Točno je da za ove skupine treba osigurati mjesto za parkiranje, ali potrebno je u studiji napraviti kvantitativnu analizu. Osim toga, velik udio ljudi s poteškoćama u kretanju zapravo trebaju ulična parkirna mjesta kako bi mogli parkirati blizu odredišta svog putovanja.  89. str. **Citat:** „Kao daljnje smjernice ove Studije, a sukladno planovima razvoja prometa na području Grada, kao jedne od potencijalnih novih lokacija na kojima je moguće graditi garaže predlaže se izgradnje garaža u zoni Patačičkine ulice.“  **Komentar**: Potrebno je ukloniti ovu lokaciju iz preporuka. samo 150 metara dalje postoji garaža u sklopu Importanne Galerije s 500 parkirnih mjesta. Kada bi se izgradila još i garaža u Patačičkinoj, ovisno o veličini i postotku rezerviranih mjesta u toj garaži, u nju bi svakodnevno ulazilo i izlazilo oko 1000, a moguće i 2000 automobila. Važno je primijetiti da je Vlaška ulica, u koju bi ulazili ovi automobili nakon izlaska iz garaže već sada prometno zagušena, tako da bi nova garaža još dodatno pogoršala situaciju.  90. str. **Citat**: „garaža u zoni sjecišta Savske ceste i *zelenih valova* (zona HNK-a) bi omogućila proširenje pješačke ili s*hared space* zone na cijelu Ulicu Nikole Tesle, Masarykovu ulicu, Ulicu Ljudevita Gaja te Ulicu Petra Preradovića. Također bi omogućila sprječavanje ulaska u gradsko središte vozilima koja dolaze sa zapadnog i južnog djela grada.“  **Komentar**: Sve ovo može osigurati 200 metara udaljena garaža u Klaićevoj ulici ispod srednjoškolskog igrališta, koja pri tome ne bi uzrokovala prometne probleme kao garaža ispod HNK do koje je nužno prijeći već prometno zagušenu Savsku ulicu. Stoga je potrebno izbrisati HNK kao lokaciju izgradnju nove garaže. | Komparacija s drugim gradovima je rađena kao kvalitativna analiza s ciljem utvrđivanja smjernica i samog trenda razvoja sustava parkiranja. Naravno da kvantitativna usporedba temeljena na inferencijalnoj statistici nije moguća jer se ne radi o istim tipovima gradova i sl. Shodno tome, analiza i njeni rezultati su korišteni samo kao smjernice za utvrđivanje trendova i praćenje novih parkirnih politika.  Isto kao prethodni komentar.  Isto kao prethodni komentar.  Nova politika koja će razvijati održive oblike prometovanja je nužna, ali neće riješiti potražnju koju generira sam Donji grad (37.000 stanovnika, 82% zauzetih kapaciteta) već potražnju koja gravitira Donjem gradu.  Radi se o rekonstrukciji postojeće garaže sjeverno od zgrade Gradske uprave.  Prema dosadašnjim istraživanjima gotovo svako treće vozilo na području središta grada Zagreba je tijekom vršnih opterećenja u potrazi za parkirališnim mjestom. Isto tako, ulična parkirališna mjesta značajno onemogućuju implementaciju ITS rješenja i navođenje vozila prema slobodnim parkirališnim mjestima. Supstitucijom uličnih mjesta s garažnim omogućuje se praćenje popunjenosti u realnom vremenu i sprječavanje nepotrebnog kruženja i traženja za slobodnim parkirališnim mjestom. Samim time značajno se utječe na broj vozila u mreži kao i na brzinu javnog prijevozu, odnosno zakrčenost *žutih traka.* Uz navedeno, niz je drugih prednosti koje će ukidanje uličnih mjesta imati na javni prijevoz poput samog manevra parkiranja i sl.  Terase i slični objekti u određenoj mjeri pridonose razvoju i populaciji pješačkog prometa. Prekomjerno zauzimanje prostora će se upravo razriješiti prenamjenom prostora zauzetog osobnim automobilima.  Navedena tvrdnja je jedan od primjera od niza mogućih koristi prilikom ukidanja uličnih mjesta, a prema projektnom zadatku. Cilj Studije je namjera ukidanja i supstitucija svih uličnih parkirališnih mjesta. Učinkovit javni prijevoz će riješiti prometnu potražnju izvan granica Donjeg grada te samo dio potražnje u granicama Donjeg grada kao što je u prethodnim komentarima objašnjeno. Sve koristi koje će nastati ukidanjem uličnih mjesta ovise i o pojedinoj lokaciji i tehničkim karakteristikama garaže što je potrebno utvrditi daljnjim analizama.  Isto je definirano na stranici 66. Studije.  Svrha Studije nije gradnja novih parkirališnih kapaciteta već supstitucija uličnih parkirališnih mjesta s garažnim parkirališnim mjestima, a s ciljem razvoja održivih oblika prometovanja na površini (nije slučajno navedena činjenica na stranici 79. već s razlogom zbog kojeg je i rađena Studija i smjernice razvoja parkirne politike).  Kao što je i samom Studijom predloženo isto je potrebno rješavati kroz daljnje korake (1. izrada temeljite prometne studije/elaborata koja dokazuje opravdanost i tehničku mogućnost izgradnje garaže,  2. izrada studije izvodljivosti koja dokazuje ekonomsku opravdanost garaže,  3. donošenje odluke o izgradnji)  Kao što je Studijom navedeno, lokacija u Patačičkinoj ulici je definirana kao potencijalna s ciljem razvoja pješačko/biciklističke zone od Trga hrvatskih velikana do Trga žrtava fašizma (Branimirove tržnice) te je nužna za supstituciju uličnih parkirališnih mjesta koja koriste stanari, a ne izgradnju novih mjesta. Isto je nastavak na postojeće projekte predmetne pješačko/biciklističke zone.  Na području središta grada tijekom vršnih opterećenja sve prometnice su zagušene. Predmetni komentar je potrebno uzeti u obzir prilikom izrada daljnjih studija izvodljivosti što je i navedeno Studijom. Naime, izgradnjom bilo koje od navedenih garaža smanjuje se potencijalna potražnja obje garaže te je potrebno u obzir uzeti optimalno rješenje i sukladno tome pristupiti daljnjim odlukama. |
| 2. | Antonio Dominik |  | Prometna studija nije pokazala da će se primjenom njenih preporuka postići deklarativno izraženi cilj – unaprjeđenje održivog prometnog sustava u Zagrebu. Dojam je kako je zapravo glavni cilj studije opravdati izgradnju novih javnih garaža, a onda se pokušalo pronaći opravdanje za tu namjeru kroz argumentaciju o održivom prometnom sustavu i unaprjeđenju javnog prijevoza i biciklističkog prometa.  Problem pariranja u gradskom središtu rješava se daleko izvan granica Donjeg i Gornjeg grada. Rješava se na način da se uspostavi prometni sustav u kojem će se znatno smanjiti broj automobila koji dolaze u gradsko središte pa se automatizmom i smanjuje potreba za parkiranjem. Potrebno je dati prednost javnom prijevozu i biciklističkom prometu (što mjere predviđene ovom studijom ne osiguravaju) te razviti inovativne modele gradskog prijevoza koji su u razvijenim gradovima već odavno standard, poput *carsharinga* i *ridesharinga*, nužno je uvesti *Park&Ride* sustav te locirati garaže na rubu gradskog središta koje će smanjiti dolazak automobila u gradsko središte.  Zagrebu je potrebna jedna sveobuhvatna prometna strategija koja bi promatrala pitanje parkiranja u središtu grada kao integralan dio prometnog sustava cijelog Zagreba. Parcijalna rješenja poput ove studije ne mogu napraviti kvalitetnu promjenu. Ali kada se Grad Zagreb već odlučio za ovako manjkav pristup, svejedno je bilo potrebno primijeniti adekvatniju metodologiju.    Npr, studiji nedostaju varijantna rješenja. Trebalo je napraviti nekoliko scenarija koje je onda, ovisno o rezultatima, moguće uspoređivati i odabrati najpovoljniji. Pri tome, jedan scenarij je svakako trebao uključivati isključivo gradnju garaža čije lokacije su već sada predviđene GUP-om. To su srednjoškolsko igralište u Klaićevoj, Reljkovićeva ulica, ugao Plitvičke i Vukovarske te Trg Stjepana Radića i kako bi ove lokacije utjecale na zadovoljenje potražnje za garažnim kapacitetima. Također, u studiji nedostaju podaci o konkretnom prometnom opterećenju na ulicama gradskog središta te prikaz kako lociranje garaža utječe na to prometno opterećenje. I to tako za sve scenarije (iako ovdje, ponavljamo, postoji samo jedan scenarij što je dodatan metodološki nedostatak).  Nedostatak studije je i nepostojanje podataka o predviđenom broju parkirnih mjesta u novim garažama, već se uglavnom spominju samo lokacije, iako je jasno da je velika razlika i utjecaj na prometne tokove okolnih ulica hoće li biti npr. 100 ili 500 parkirnih mjesta.  7. str., **Citat**: „Komparacijskom analizom je utvrđeno da grad Zagreb u Donjem gradu ima u prosjeku 7 garaža manje u odnosu na analizirane gradove, tj. oko 2.200 garažnih mjesta manje u odnosu na analizirane gradove.“  **Komentar**: Metodološki, nije jasno koji su referentni kriteriji za komparaciju GČ Donji grad dijelovima grada u drugim gradovima. Granice Donjeg grada su administrativno određene. Centar Zagreba se ne poklapa s granicama Donjeg Grada jer obuhvaća najmanje još i Mjesni odbor Gornji grad, vjerojatno i barem dio Šalate itd, tj. u centru Zagreba postoje još najmanje 3 garaže koje nisu na području Donjeg grada. Koje je referentno administrativno određeno područje u drugim gradovima s kojima se može uspoređivati Donji grad? Usporedba garažnih kapaciteta s drugim gradovima nema smisla, relevantna je jedino usporedba središta grada.  12. str. **Citat**: „Ako se analiziraju udjeli, grad Zagreb ima 1% manje udjela garažnih mjesta usredišnjem dijelu grada u odnosu na sva garažna mjesta“  Komentar: Slično kao iznad, ova komparacija nema neku posebnu vrijednost i može se zanemariti. Udio garažnih kapaciteta u središtu grada u odnosu na cijeli grad zapravo ne govore ništa konkretno. Npr. neki grad možda izvan svoga središta pitanje parkiranja preferira rješavati parkiralištima, a ne garažama. U toj situaciji, ispast će da će udio garažnih kapaciteta u središtu u odnosu na cijeli grad iznimno visok, iako taj podatak zapravo ne govori ništa o samoj organizaciji prometa u kretanju i mirovanju u gradskom središtu.  13. str. **Citat**: „Komparacijska analiza sustava parkiranja – Zagreb i slični gradovi“  **Komentar:** Izračun podataka zapravo daje podatke koji nisu previše korisni. Puno bi korisnije i zanimljivije bilo usporediti ove gradove s aspekta odnosa broja stanovnika i broja radno sposobnih stanovnika te broja parkirnih mjesta u garažama u središtu grada. Na taj način bi se dobio prikaz broja potencijalnih korisnika upravo tih garažnih mjesta u najatraktivnijem dijelu grada. Kako su autori propustili dati taj prikaz, to smo onda napravili mi (Prilog 1).  Iz ovog izračuna vidljivo je da od promatranih gradova skromniju ponudu od Zagreba imaju Prag, Krakow, Beograd i Riga. Kada se računa prosjek svih gradova, vidljivo je da u Zagrebu na jedno PGM u garaži u središtu grada dolazi samo 197 stanovnika, a prosjek svih gradova je čak 273, tj. u Zagrebu je ponuda ovakvih garažnih mjesta čak 38,6% obilnija od prosjeka svih promatranih gradova.  Iz ovoga je jasno da, čak i ako prihvatimo da je usporedba upravo s ovim gradovima relevantna, za rješenje prometnih problema u gradskom središtu Zagreba nisu potrebne nove javne garaže, već sasvim drugačija prometna politika.  47. str. **Citat:** Slika 17. Iznimke i moguće zone blokovskih garaža prema postojećem GUP-u  **Komentar**: Na slici treba označiti i Trg Stjepana Radića  66. str. **Poglavlje:** Analiza stanja održivih oblika putovanja  **Komentar**: U ovom poglavlju se donosi samo pregled postojeći tramvajskih linija i daju općenite konstatacije o važnosti javnog prijevoza. Autori studije provlače tezu da će se izgradnjom garaža te uklanjanjem automobila s uličnih parkirališta ubrzati javni prijevoz. Ali ne daju nikakav dokaz za tu tvrdnju, jer zapravo tvrdnja i nema smisla. Nema  bitne razlike za ukupno prometno opterećenje tj. ukupan broj automobila koji voze ulicama središta grada u situaciji u kojoj su parkirališta ulična ili u situaciji u kojoj su garažna. Mijenja se ponešto situacija na mikrolokaciji, ali ukupan broj automobila je isti, tj. gužva je slična, samo malo drugačije raspodijeljena po ulicama. Usporenje tramvaja zbog prometnih gužvi je također vrlo slično. Tj. ne stoji teza o unaprjeđenju javnog prijevoza putem izgradnje novih garaža kojima se supstituira ulično parkiranje.  72. str. **Citat:** Kao nedostatak popularizacije pješačkog prometa u zoni Donjeg grada može se navesti nedovoljan broj pješačko/biciklističkih zona (npr. *Shared space* zone i sl.) te nedostatna revitalizacija postojećih trgova i ulica s ciljem vraćanja prostora čovjeku, koji mu trenutno oduzimaju automobili (i parkirani i oni u vožnji).  **Komentar**: U kontekstu pješačkog prometa nužno je spomenuti i detaljno obraditi problem terasa kafića koje prekomjerno zauzimaju pješačke površine. To je osobito prisutno u Bogovićevoj, pješačkom dijelu Preradovićeve i Varšavske ulice, Tkalčićevoj te u brojnim drugim ulicama.  77. str. **Citat:** Ukoliko bi se samo postojeća ulična parkirališna mjesta na području Donjeg grada prenamijenila u biciklističke staze/trake dobilo bi se oko 24,2 kilometra dvosmjernih biciklističkih staza, tj. oko 50 kilometara jednosmjernih staza što bi uz postojeće staze/trake rezultiralo biciklističkom infrastrukturom u gotovo svakoj ulici Donjeg grada.  **Komentar**: Ovo je manipulativna konstatacija koju treba ukloniti jer sadržajno nije vezana uz preporuke ove studije. U studiji se ne preporučuje uklanjanje svih uličnih parkirnih mjesta u cijelom Donjem gradu. Stoga, iz preporuka studije ne može slijediti rezultat 24,2 km dvosmjernih biciklističkih staza. Ulična parkirna mjesta treba uklanjati, ali alternativa tome nisu parkirna mjesta u novim garaža u gradskom središtu. Alternativa je učinkovitiji javi prijevoz, nova bic. Infrastruktura, garaže izvan gradskog središta, P&R sustav, bolje povezivanje prostorno i prometnog planiranja itd.  80. str. **Citat**: kao najznačajniji prometni problemi na području Donjeg grada mogu se definirati: ➢ izrazito loša prometna povezanost prostora Donjeg grada s prostorom Kaptola i Medveščaka ➢ loša povezanost Donjeg grada s prostorom južno od željezničke pruge ➢ nepostojanje gradske prometnice visokog kapaciteta na longitudinalnom pravcu.  **Komentar**: Među najznačajnije prometne probleme na području Donjeg grada potrebno je uvrstiti i sporost javnog prijevoza.  80. str. **Citat:** Osim za potrebe razvoja održivih oblika prometovanja, na nužnost izgradnje garažnih kapaciteta ukazuju i intenziteti i distribucija postojeće parkirališne potražnje na području Donjeg grada. Analizom postojećeg stanja parkirališne potražnje temeljene na istraživanju popunjenosti oko 12% parkirališnih kapaciteta u zoni Donjeg grada (974 PM) utvrđena je prosječna satna popunjenost svih mjesta tijekom karakterističnog dana u tjednu u iznosu od oko 93%.  **Komentar:** U ovom dijelu autori provlače netočnu tezu da je svrha prometne politike jednostavno zadovoljiti prometnu potražnju (ljudi žele parkirati – nema dovoljno garaža – idemo graditi nove). Međutim, prometnom potražnom je potrebno upravljati, a ne je zadovoljavati. To znači da je potrebno kreirati situaciju u kojoj se potrebe za mobilnošću stanovnika i posjetitelja Zagreba mogu kvalitetno zadovoljiti uz snižavanje udjela korištenja automobila. Toga su zapravo svjesni i sami autori studije jer su na 79. stranici napisali: „Važno je za napomenuti da prijašnji ustaljeni stavovi da će povećanje kapaciteta prometne infrastrukture povećati razinu uslužnosti prometa, tj. ubrzati putovanje od izvora do cilja često nisu točni.“ Stoga nije jasno zašto su mjere predviđene ovom studijom u suprotnosti s citiranom rečenicom.  86. str. **Citat:** „potrebna je i izgradnja javnih garažnih kapaciteta za potrebe dnevnih migracija skupina koje iz opravdanih razloga ne mogu  7. str., **Citat**: „Komparacijskom analizom je utvrđeno da grad Zagreb u Donjem gradu ima u prosjeku 7 garaža manje u odnosu na analizirane gradove, tj. oko 2.200 garažnih mjesta manje u odnosu na analizirane gradove.“  **Komentar**: Metodološki, nije jasno koji su referentni kriteriji za komparaciju GČ Donji grad dijelovima grada u drugim gradovima. Granice Donjeg grada su administrativno određene. Centar Zagreba se ne poklapa s granicama Donjeg Grada jer obuhvaća najmanje još i Mjesni odbor Gornji grad, vjerojatno i barem dio Šalate itd, tj. u centru Zagreba postoje još najmanje 3 garaže koje nisu na području Donjeg grada. Koje je referentno administrativno određeno područje u drugim gradovima s kojima se može uspoređivati Donji grad? Usporedba garažnih kapaciteta s drugim gradovima nema smisla, relevantna je jedino usporedba središta grada.  12. str. **Citat**: „Ako se analiziraju udjeli, grad Zagreb ima 1% manje udjela garažnih mjesta usredišnjem dijelu grada u odnosu na sva garažna mjesta“  Komentar: Slično kao iznad, ova komparacija nema neku posebnu vrijednost i može se zanemariti. Udio garažnih kapaciteta u središtu grada u odnosu na cijeli grad zapravo ne govore ništa konkretno. Npr. neki grad možda izvan svoga središta pitanje parkiranja preferira rješavati parkiralištima, a ne garažama. U toj situaciji, ispast će da će udio garažnih kapaciteta u središtu u odnosu na cijeli grad iznimno visok, iako taj podatak zapravo ne govori ništa o samoj organizaciji prometa u kretanju i mirovanju u gradskom središtu.  13. str. **Citat**: „Komparacijska analiza sustava parkiranja – Zagreb i slični gradovi“  **Komentar:** Izračun podataka zapravo daje podatke koji nisu previše korisni. Puno bi korisnije i zanimljivije bilo usporediti ove gradove s aspekta odnosa broja stanovnika i broja radno sposobnih stanovnika te broja parkirnih mjesta u garažama u središtu grada. Na taj način bi se dobio prikaz broja potencijalnih korisnika upravo tih garažnih mjesta u najatraktivnijem dijelu grada. Kako su autori propustili dati taj prikaz, to smo onda napravili mi (Prilog 1).  Iz ovog izračuna vidljivo je da od promatranih gradova skromniju ponudu od Zagreba imaju Prag, Krakow, Beograd i Riga. Kada se računa prosjek svih gradova, vidljivo je da u Zagrebu na jedno PGM u garaži u središtu grada dolazi samo 197 stanovnika, a prosjek svih gradova je čak 273, tj. u Zagrebu je ponuda ovakvih garažnih mjesta čak 38,6% obilnija od prosjeka svih promatranih gradova.  Iz ovoga je jasno da, čak i ako prihvatimo da je usporedba upravo s ovim gradovima relevantna, za rješenje prometnih problema u gradskom središtu Zagreba nisu potrebne nove javne garaže, već sasvim drugačija prometna politika.  47. str. **Citat:** Slika 17. Iznimke i moguće zone blokovskih garaža prema postojećem GUP-u  **Komentar**: Na slici treba označiti i Trg Stjepana Radića  66. str. **Poglavlje:** Analiza stanja održivih oblika putovanja  **Komentar**: U ovom poglavlju se donosi samo pregled postojeći tramvajskih linija i daju općenite konstatacije o važnosti javnog prijevoza. Autori studije provlače tezu da će se izgradnjom garaža te uklanjanjem automobila s uličnih parkirališta ubrzati javni prijevoz. Ali ne daju nikakav dokaz za tu tvrdnju, jer zapravo tvrdnja i nema smisla. Nema bitne razlike za ukupno prometno opterećenje tj. ukupan broj automobila koji voze ulicama središta grada u situaciji u kojoj su parkirališta ulična ili u situaciji u kojoj su garažna. Mijenja se ponešto situacija na mikrolokaciji, ali ukupan broj automobila je isti, tj. gužva je slična, samo malo drugačije raspodijeljena po ulicama. Usporenje tramvaja zbog prometnih gužvi je također vrlo slično. Tj. ne stoji teza o unaprjeđenju javnog prijevoza putem izgradnje novih garaža kojima se supstituira ulično parkiranje.  72. str. **Citat:** Kao nedostatak popularizacije pješačkog prometa u zoni Donjeg grada može se navesti nedovoljan broj pješačko/biciklističkih zona (npr. *Shared space* zone i sl.) te nedostatna revitalizacija postojećih trgova i ulica s ciljem vraćanja prostora čovjeku, koji mu trenutno oduzimaju automobili (i parkirani i oni u vožnji).  **Komentar**: U kontekstu pješačkog prometa nužno je spomenuti i detaljno obraditi problem terasa kafića koje prekomjerno zauzimaju pješačke površine. To je osobito prisutno u Bogovićevoj, pješačkom dijelu Preradovićeve i Varšavske ulice, Tkalčićevoj te u brojnim drugim ulicama.  77. str. **Citat:** Ukoliko bi se samo postojeća ulična parkirališna mjesta na području Donjeg grada prenamijenila u biciklističke staze/trake dobilo bi se oko 24,2 kilometra dvosmjernih biciklističkih staza, tj. oko 50 kilometara jednosmjernih staza što bi uz postojeće staze/trake rezultiralo biciklističkom infrastrukturom u gotovo svakoj ulici Donjeg grada.  **Komentar**: Ovo je manipulativna konstatacija koju treba ukloniti jer sadržajno nije vezana uz preporuke ove studije. U studiji se ne preporučuje uklanjanje svih uličnih parkirnih mjesta u cijelom Donjem gradu. Stoga, iz preporuka studije ne može slijediti rezultat 24,2 km dvosmjernih biciklističkih staza. Ulična parkirna mjesta treba uklanjati, ali alternativa tome nisu parkirna mjesta u novim garaža u gradskom središtu. Alternativa je učinkovitiji javi prijevoz, nova bic. Infrastruktura, garaže izvan gradskog središta, P&R sustav, bolje povezivanje prostorno i prometnog planiranja itd.  80. str. **Citat**: kao najznačajniji prometni problemi na području Donjeg grada mogu se definirati: ➢ izrazito loša prometna povezanost prostora Donjeg grada s prostorom Kaptola i Medveščaka ➢ loša povezanost Donjeg grada s prostorom južno od željezničke pruge ➢ nepostojanje gradske prometnice visokog kapaciteta na longitudinalnom pravcu.  **Komentar**: Među najznačajnije prometne probleme na području Donjeg grada potrebno je uvrstiti i sporost javnog prijevoza.  80. str. **Citat:** Osim za potrebe razvoja održivih oblika prometovanja, na nužnost izgradnje garažnih kapaciteta ukazuju i intenziteti i distribucija postojeće parkirališne potražnje na području Donjeg grada. Analizom postojećeg stanja parkirališne potražnje temeljene na istraživanju popunjenosti oko 12% parkirališnih kapaciteta u zoni Donjeg grada (974 PM) utvrđena je prosječna satna popunjenost svih mjesta tijekom karakterističnog dana u tjednu u iznosu od oko 93%.  **Komentar:** U ovom dijelu autori provlače netočnu tezu da je svrha prometne politike jednostavno zadovoljiti prometnu potražnju (ljudi žele parkirati – nema dovoljno garaža – idemo graditi nove). Međutim, prometnom potražnom je potrebno upravljati, a ne je zadovoljavati. To znači da je potrebno kreirati situaciju u kojoj se potrebe za mobilnošću stanovnika i posjetitelja Zagreba mogu kvalitetno zadovoljiti uz snižavanje udjela korištenja automobila. Toga su zapravo svjesni i sami autori studije jer su na 79. stranici napisali: „Važno je za napomenuti da prijašnji ustaljeni stavovi da će povećanje kapaciteta prometne infrastrukture povećati razinu uslužnosti prometa, tj. ubrzati putovanje od izvora do cilja često nisu točni.“ Stoga nije jasno zašto su mjere predviđene ovom studijom u suprotnosti s citiranom rečenicom.  86. str. **Citat:** „potrebna je i izgradnja javnih garažnih kapaciteta za potrebe dnevnih migracija skupina koje iz opravdanih razloga ne mogu koristiti održive oblike prometovanja.“  **Komentar**: Točno je da za ove skupine treba osigurati mjesto za parkiranje, ali potrebno je u studiji napraviti kvantitativnu analizu. Osim toga, velik udio ljudi s poteškoćama u kretanju zapravo trebaju ulična parkirna mjesta kako bi mogli parkirati blizu odredišta svog putovanja.  89. str. **Citat:** „Kao daljnje smjernice ove Studije, a sukladno planovima razvoja prometa na području Grada, kao jedne od potencijalnih novih lokacija na kojima je moguće graditi garaže predlaže se izgradnje garaža u zoni Patačičkine ulice.“  **Komentar**: Potrebno je ukloniti ovu lokaciju iz preporuka. samo 150 metara dalje postoji garaža u sklopu Importanne Galerije s 500 parkirnih mjesta. Kada bi se izgradila još i garaža u Patačičkinoj, ovisno o veličini i postotku rezerviranih mjesta u toj garaži, u nju bi svakodnevno ulazilo i izlazilo oko 1000, a moguće i 2000 automobila. Važno je primijetiti da je Vlaška ulica, u koju bi ulazili ovi automobili nakon izlaska iz garaže već sada prometno zagušena, tako da bi nova garaža još dodatno pogoršala situaciju.  90. str. **Citat**: „garaža u zoni sjecišta Savske ceste i *zelenih valova* (zona HNK-a) bi omogućila proširenje pješačke ili s*hared space* zone na cijelu Ulicu Nikole Tesle, Masarykovu ulicu, Ulicu Ljudevita Gaja te Ulicu Petra Preradovića. Također bi omogućila sprječavanje ulaska u gradsko središte vozilima koja dolaze sa zapadnog i južnog djela grada.“  **Komentar**: Sve ovo može osigurati 200 metara udaljena garaža u Klaićevoj ulici ispod srednjoškolskog igrališta, koja pri tome ne bi uzrokovala prometne probleme kao garaža ispod HNK do koje je nužno prijeći već prometno zagušenu Savsku ulicu. Stoga je potrebno izbrisati HNK kao lokaciju izgradnju nove garaže. | Očitovanje isto kao pod 1. cjelokupnom primjedbom/prijedlogom |
| 3. | Ivana Radan |  | 7. str., **Citat**: „Komparacijskom analizom je utvrđeno da grad Zagreb u Donjem gradu ima u prosjeku 7 garaža manje u odnosu na analizirane gradove, tj. oko 2.200 garažnih mjesta manje u odnosu na analizirane gradove.“  **Komentar**: Metodološki, nije jasno koji su referentni kriteriji za komparaciju GČ Donji grad dijelovima grada u drugim gradovima. Granice Donjeg grada su administrativno određene. Centar Zagreba se ne poklapa s granicama Donjeg Grada jer obuhvaća najmanje još i Mjesni odbor Gornji grad, vjerojatno i barem dio Šalate itd, tj. u centru Zagreba postoje još najmanje 3 garaže koje nisu na području Donjeg grada. Koje je referentno administrativno određeno područje u drugim gradovima s kojima se može uspoređivati Donji grad? Usporedba garažnih kapaciteta s drugim gradovima nema smisla, relevantna je jedino usporedba središta grada.  12. str. **Citat**: „Ako se analiziraju udjeli, grad Zagreb ima 1% manje udjela garažnih mjesta usredišnjem dijelu grada u odnosu na sva garažna mjesta“  Komentar: Slično kao iznad, ova komparacija nema neku posebnu vrijednost i može se zanemariti. Udio garažnih kapaciteta u središtu grada u odnosu na cijeli grad zapravo ne govore ništa konkretno. Npr. neki grad možda izvan svoga središta pitanje parkiranja preferira rješavati parkiralištima, a ne garažama. U toj situaciji, ispast će da će udio garažnih kapaciteta u središtu u odnosu na cijeli grad iznimno visok, iako taj podatak zapravo ne govori ništa o samoj organizaciji prometa u kretanju i mirovanju u gradskom središtu.  13. str. **Citat**: „Komparacijska analiza sustava parkiranja – Zagreb i slični gradovi“  **Komentar:** Izračun podataka zapravo daje podatke koji nisu previše korisni. Puno bi korisnije i zanimljivije bilo usporediti ove gradove s aspekta odnosa broja stanovnika i broja radno sposobnih stanovnika te broja parkirnih mjesta u garažama u središtu grada. Na taj način bi se dobio prikaz broja potencijalnih korisnika upravo tih garažnih mjesta u najatraktivnijem dijelu grada. Kako su autori propustili dati taj prikaz, to smo onda napravili mi (Prilog 1).  Iz ovog izračuna vidljivo je da od promatranih gradova skromniju ponudu od Zagreba imaju Prag, Krakow, Beograd i Riga. Kada se računa prosjek svih gradova, vidljivo je da u Zagrebu na jedno PGM u garaži u središtu grada dolazi samo 197 stanovnika, a prosjek svih gradova je čak 273, tj. u Zagrebu je ponuda ovakvih garažnih mjesta čak 38,6% obilnija od prosjeka svih promatranih gradova.  Iz ovoga je jasno da, čak i ako prihvatimo da je usporedba upravo s ovim gradovima relevantna, za rješenje prometnih problema u gradskom središtu Zagreba nisu potrebne nove javne garaže, već sasvim drugačija prometna politika.  47. str. **Citat:** Slika 17. Iznimke i moguće zone blokovskih garaža prema postojećem GUP-u  **Komentar**: Na slici treba označiti i Trg Stjepana Radića  66. str. **Poglavlje:** Analiza stanja održivih oblika putovanja  **Komentar**: U ovom poglavlju se donosi samo pregled postojeći tramvajskih linija i daju općenite konstatacije o važnosti javnog prijevoza. Autori studije provlače tezu da će se izgradnjom garaža te uklanjanjem automobila s uličnih parkirališta ubrzati javni prijevoz. Ali ne daju nikakav dokaz za tu tvrdnju, jer zapravo tvrdnja i nema smisla. Nema bitne razlike za ukupno prometno opterećenje tj. ukupan broj automobila koji voze ulicama središta grada u situaciji u kojoj su parkirališta ulična ili u situaciji u kojoj su garažna. Mijenja se ponešto situacija na mikrolokaciji, ali ukupan broj automobila je isti, tj. gužva je slična, samo malo drugačije raspodijeljena po ulicama. Usporenje tramvaja zbog prometnih gužvi je također vrlo slično. Tj. ne stoji teza o unaprjeđenju javnog prijevoza putem izgradnje novih garaža kojima se supstituira ulično parkiranje.  72. str. **Citat:** Kao nedostatak popularizacije pješačkog prometa u zoni Donjeg grada može se navesti nedovoljan broj pješačko/biciklističkih zona (npr. *Shared space* zone i sl.) te nedostatna revitalizacija postojećih trgova i ulica s ciljem vraćanja prostora čovjeku, koji mu trenutno oduzimaju automobili (i parkirani i oni u vožnji).  **Komentar**: U kontekstu pješačkog prometa nužno je spomenuti i detaljno obraditi problem terasa kafića koje prekomjerno zauzimaju pješačke površine. To je osobito prisutno u Bogovićevoj, pješačkom dijelu Preradovićeve i Varšavske ulice, Tkalčićevoj te u brojnim drugim ulicama.  77. str. **Citat:** Ukoliko bi se samo postojeća ulična parkirališna mjesta na području Donjeg grada prenamijenila u biciklističke staze/trake dobilo bi se oko 24,2 kilometra dvosmjernih biciklističkih staza, tj. oko 50 kilometara jednosmjernih staza što bi uz postojeće staze/trake rezultiralo biciklističkom infrastrukturom u gotovo svakoj ulici Donjeg grada.  **Komentar**: Ovo je manipulativna konstatacija koju treba ukloniti jer sadržajno nije vezana uz preporuke ove studije. U studiji se ne preporučuje uklanjanje svih uličnih parkirnih mjesta u cijelom Donjem gradu. Stoga, iz preporuka studije ne može slijediti rezultat 24,2 km dvosmjernih biciklističkih staza. Ulična parkirna mjesta treba uklanjati, ali alternativa tome nisu parkirna mjesta u novim garaža u gradskom središtu. Alternativa je učinkovitiji javi prijevoz, nova bic. Infrastruktura, garaže izvan gradskog središta, P&R sustav, bolje povezivanje prostorno i prometnog planiranja itd.  80. str. **Citat**: kao najznačajniji prometni problemi na području Donjeg grada mogu se definirati: ➢ izrazito loša prometna povezanost prostora Donjeg grada s prostorom Kaptola i Medveščaka ➢ loša povezanost Donjeg grada s prostorom južno od željezničke pruge ➢ nepostojanje gradske prometnice visokog kapaciteta na longitudinalnom pravcu.  **Komentar**: Među najznačajnije prometne probleme na području Donjeg grada potrebno je uvrstiti i sporost javnog prijevoza.  80. str. **Citat:** Osim za potrebe razvoja održivih oblika prometovanja, na nužnost izgradnje garažnih kapaciteta ukazuju i intenziteti i distribucija postojeće parkirališne potražnje na području Donjeg grada. Analizom postojećeg stanja parkirališne potražnje temeljene na istraživanju popunjenosti oko 12% parkirališnih kapaciteta u zoni Donjeg grada (974 PM) utvrđena je prosječna satna popunjenost svih mjesta tijekom karakterističnog dana u tjednu u iznosu od oko 93%.  **Komentar:** U ovom dijelu autori provlače netočnu tezu da je svrha prometne politike jednostavno zadovoljiti prometnu potražnju (ljudi žele parkirati – nema dovoljno garaža – idemo graditi nove). Međutim, prometnom potražnom je potrebno upravljati, a ne je zadovoljavati. To znači da je potrebno kreirati situaciju u kojoj se potrebe za mobilnošću stanovnika i posjetitelja Zagreba mogu kvalitetno zadovoljiti uz snižavanje udjela korištenja automobila. Toga su zapravo svjesni i sami autori studije jer su na 79. stranici napisali: „Važno je za napomenuti da prijašnji ustaljeni stavovi da će povećanje kapaciteta prometne infrastrukture povećati razinu uslužnosti prometa, tj. ubrzati putovanje od izvora do cilja često nisu točni.“ Stoga nije jasno zašto su mjere predviđene ovom studijom u suprotnosti s citiranom rečenicom.  86. str. **Citat:** „potrebna je i izgradnja javnih garažnih kapaciteta za potrebe dnevnih migracija skupina koje iz opravdanih razloga ne mogu koristiti održive oblike prometovanja.“  **Komentar**: Točno je da za ove skupine treba osigurati mjesto za parkiranje, ali potrebno je u studiji napraviti kvantitativnu analizu. Osim toga, velik udio ljudi s poteškoćama u kretanju zapravo trebaju ulična parkirna mjesta kako bi mogli parkirati blizu odredišta svog putovanja.  89. str. **Citat:** „Kao daljnje smjernice ove Studije, a sukladno planovima razvoja prometa na području Grada, kao jedne od potencijalnih novih lokacija na kojima je moguće graditi garaže predlaže se izgradnje garaža u zoni Patačičkine ulice.“  **Komentar**: Potrebno je ukloniti ovu lokaciju iz preporuka. samo 150 metara dalje postoji garaža u sklopu Importanne Galerije s 500 parkirnih mjesta. Kada bi se izgradila još i garaža u Patačičkinoj, ovisno o veličini i postotku rezerviranih mjesta u toj garaži, u nju bi svakodnevno ulazilo i izlazilo oko 1000, a moguće i 2000 automobila. Važno je primijetiti da je Vlaška ulica, u koju bi ulazili ovi automobili nakon izlaska iz garaže već sada prometno zagušena, tako da bi nova garaža još dodatno pogoršala situaciju.  90. str. **Citat**: „garaža u zoni sjecišta Savske ceste i *zelenih valova* (zona HNK-a) bi omogućila proširenje pješačke ili s*hared space* zone na cijelu Ulicu Nikole Tesle, Masarykovu ulicu, Ulicu Ljudevita Gaja te Ulicu Petra Preradovića. Također bi omogućila sprječavanje ulaska u gradsko središte vozilima koja dolaze sa zapadnog i južnog djela grada.“  **Komentar**: Sve ovo može osigurati 200 metara udaljena garaža u Klaićevoj ulici ispod srednjoškolskog igrališta, koja pri tome ne bi uzrokovala prometne probleme kao garaža ispod HNK do koje je nužno prijeći već prometno zagušenu Savsku ulicu. Stoga je potrebno izbrisati HNK kao lokaciju izgradnju nove garaže. | Očitovanje isto kao pod 1. cjelokupnom primjedbom/prijedlogom |
| 4. | Suzana Dobrić Žaja |  | Prometna studija nije pokazala da će se primjenom njenih preporuka postići deklarativno izraženi cilj – unaprjeđenje održivog prometnog sustava u Zagrebu. Dojam je kako je zapravo glavni cilj studije opravdati izgradnju novih javnih garaža, a onda se pokušalo pronaći opravdanje za tu namjeru kroz argumentaciju o održivom prometnom sustavu i unaprjeđenju javnog prijevoza i biciklističkog prometa.  Problem pariranja u gradskom središtu rješava se daleko izvan granica Donjeg i Gornjeg grada. Rješava se na način da se uspostavi prometni sustav u kojem će se znatno smanjiti broj automobila koji dolaze u gradsko središte pa se automatizmom i smanjuje potreba za parkiranjem. Potrebno je dati prednost javnom prijevozu i biciklističkom prometu (što mjere predviđene ovom studijom ne osiguravaju) te razviti inovativne modele gradskog prijevoza koji su u razvijenim gradovima već odavno standard, poput *carsharinga* i *ridesharinga*, nužno je uvesti *Park&Ride* sustav te locirati garaže na rubu gradskog središta koje će smanjiti dolazak automobila u gradsko središte.  Zagrebu je potrebna jedna sveobuhvatna prometna strategija koja bi promatrala pitanje parkiranja u središtu grada kao integralan dio prometnog sustava cijelog Zagreba. Parcijalna rješenja poput ove studije ne mogu napraviti kvalitetnu promjenu. Ali kada se Grad Zagreb već odlučio za ovako manjkav pristup, svejedno je bilo potrebno primijeniti adekvatniju metodologiju.    Npr, studiji nedostaju varijantna rješenja. Trebalo je napraviti nekoliko scenarija koje je onda, ovisno o rezultatima, moguće uspoređivati i odabrati najpovoljniji. Pri tome, jedan scenarij je svakako trebao uključivati isključivo gradnju garaža čije lokacije su već sada predviđene GUP-om. To su srednjoškolsko igralište u Klaićevoj, Reljkovićeva ulica, ugao Plitvičke i Vukovarske te Trg Stjepana Radića i kako bi ove lokacije utjecale na zadovoljenje potražnje za garažnim kapacitetima. Također, u studiji nedostaju podaci o konkretnom prometnom opterećenju na ulicama gradskog središta te prikaz kako lociranje garaža utječe na to prometno opterećenje. I to tako za sve scenarije (iako ovdje, ponavljamo, postoji samo jedan scenarij što je dodatan metodološki nedostatak).  Nedostatak studije je i nepostojanje podataka o predviđenom broju parkirnih mjesta u novim garažama, već se uglavnom spominju samo lokacije, iako je jasno da je velika razlika i utjecaj na prometne tokove okolnih ulica hoće li biti npr. 100 ili 500 parkirnih mjesta.  . str., **Citat**: „Komparacijskom analizom je utvrđeno da grad Zagreb u Donjem gradu ima u prosjeku 7 garaža manje u odnosu na analizirane gradove, tj. oko 2.200 garažnih mjesta manje u odnosu na analizirane gradove.“  **Komentar**: Metodološki, nije jasno koji su referentni kriteriji za komparaciju GČ Donji grad dijelovima grada u drugim gradovima. Granice Donjeg grada su administrativno određene. Centar Zagreba se ne poklapa s granicama Donjeg Grada jer obuhvaća najmanje još i Mjesni odbor Gornji grad, vjerojatno i barem dio Šalate itd, tj. u centru Zagreba postoje još najmanje 3 garaže koje nisu na području Donjeg grada. Koje je referentno administrativno određeno područje u drugim gradovima s kojima se može uspoređivati Donji grad? Usporedba garažnih kapaciteta s drugim gradovima nema smisla, relevantna je jedino usporedba središta grada.  12. str. **Citat**: „Ako se analiziraju udjeli, grad Zagreb ima 1% manje udjela garažnih mjesta usredišnjem dijelu grada u odnosu na sva garažna mjesta“  Komentar: Slično kao iznad, ova komparacija nema neku posebnu vrijednost i može se zanemariti. Udio garažnih kapaciteta u središtu grada u odnosu na cijeli grad zapravo ne govore ništa konkretno. Npr. neki grad možda izvan svoga središta pitanje parkiranja preferira rješavati parkiralištima, a ne garažama. U toj situaciji, ispast će da će udio garažnih kapaciteta u središtu u odnosu na cijeli grad iznimno visok, iako taj podatak zapravo ne govori ništa o samoj organizaciji prometa u kretanju i mirovanju u gradskom središtu. 13. str. **Citat**: „Komparacijska analiza sustava parkiranja – Zagreb i slični gradovi“  **Komentar:** Izračun podataka zapravo daje podatke koji nisu previše korisni. Puno bi korisnije i zanimljivije bilo usporediti ove gradove s aspekta odnosa broja stanovnika i broja radno sposobnih stanovnika te broja parkirnih mjesta u garažama u središtu grada. Na taj način bi se dobio prikaz broja potencijalnih korisnika upravo tih garažnih mjesta u najatraktivnijem dijelu grada. Kako su autori propustili dati taj prikaz, to smo onda napravili mi (Prilog 1).  Iz ovog izračuna vidljivo je da od promatranih gradova skromniju ponudu od Zagreba imaju Prag, Krakow, Beograd i Riga. Kada se računa prosjek svih gradova, vidljivo je da u Zagrebu na jedno PGM u garaži u središtu grada dolazi samo 197 stanovnika, a prosjek svih gradova je čak 273, tj. u Zagrebu je ponuda ovakvih garažnih mjesta čak 38,6% obilnija od prosjeka svih promatranih gradova.  Iz ovoga je jasno da, čak i ako prihvatimo da je usporedba upravo s ovim gradovima relevantna, za rješenje prometnih problema u gradskom središtu Zagreba nisu potrebne nove javne garaže, već sasvim drugačija prometna politika.  47. str. **Citat:** Slika 17. Iznimke i moguće zone blokovskih garaža prema postojećem GUP-u  **Komentar**: Na slici treba označiti i Trg Stjepana Radića  66. str. **Poglavlje:** Analiza stanja održivih oblika putovanja  **Komentar**: U ovom poglavlju se donosi samo pregled postojeći tramvajskih linija i daju općenite konstatacije o važnosti javnog prijevoza. Autori studije provlače tezu da će se izgradnjom garaža te uklanjanjem automobila s uličnih parkirališta ubrzati javni prijevoz. Ali ne daju nikakav dokaz za tu tvrdnju, jer zapravo tvrdnja i nema smisla. Nema bitne razlike za ukupno prometno opterećenje tj. ukupan broj automobila koji voze ulicama središta grada u situaciji u kojoj su parkirališta ulična ili u situaciji u kojoj su garažna. Mijenja se poneštosituacija na mikrolokaciji, ali ukupan broj automobila je isti, tj. gužva je slična, samo malo drugačije raspodijeljena po ulicama. Usporenje tramvaja zbog prometnih gužvi je također vrlo slično. Tj. ne stoji teza o unaprjeđenju javnog prijevoza putem izgradnje novih garaža kojima se supstituira ulično parkiranje.  72. str. **Citat:** Kao nedostatak popularizacije pješačkog prometa u zoni Donjeg grada može se navesti nedovoljan broj pješačko/biciklističkih zona (npr. *Shared space* zone i sl.) te nedostatna revitalizacija postojećih trgova i ulica s ciljem vraćanja prostora čovjeku, koji mu trenutno oduzimaju automobili (i parkirani i oni u vožnji).  **Komentar**: U kontekstu pješačkog prometa nužno je spomenuti i detaljno obraditi problem terasa kafića koje prekomjerno zauzimaju pješačke površine. To je osobito prisutno u Bogovićevoj, pješačkom dijelu Preradovićeve i Varšavske ulice, Tkalčićevoj te u brojnim drugim ulicama.  77. str. **Citat:** Ukoliko bi se samo postojeća ulična parkirališna mjesta na području Donjeg grada prenamijenila u biciklističke staze/trake dobilo bi se oko 24,2 kilometra dvosmjernih biciklističkih staza, tj. oko 50 kilometara jednosmjernih staza što bi uz postojeće staze/trake rezultiralo biciklističkom infrastrukturom u gotovo svakoj ulici Donjeg grada.  **Komentar**: Ovo je manipulativna konstatacija koju treba ukloniti jer sadržajno nije vezana uz preporuke ove studije. U studiji se ne preporučuje uklanjanje svih uličnih parkirnih mjesta u cijelom Donjem gradu. Stoga, iz preporuka studije ne može slijediti rezultat 24,2 km dvosmjernih biciklističkih staza. Ulična parkirna mjesta treba uklanjati, ali alternativa tome nisu parkirna mjesta u novim garaža u gradskom središtu. Alternativa je učinkovitiji javi prijevoz, nova bic. Infrastruktura, garaže izvan gradskog središta, P&R sustav, bolje povezivanje prostorno i prometnog planiranja itd.  80. str. **Citat**: kao najznačajniji prometni problemi na području Donjeg grada mogu se definirati: ➢ izrazito loša prometna povezanost prostoraDonjeg grada s prostorom Kaptola i Medveščaka ➢ loša povezanost Donjeg grada s prostorom južno od željezničke pruge ➢ nepostojanje gradske prometnice visokog kapaciteta na longitudinalnom pravcu.  **Komentar**: Među najznačajnije prometne probleme na području Donjeg grada potrebno je uvrstiti i sporost javnog prijevoza.  80. str. **Citat:** Osim za potrebe razvoja održivih oblika prometovanja, na nužnost izgradnje garažnih kapaciteta ukazuju i intenziteti i distribucija postojeće parkirališne potražnje na području Donjeg grada. Analizom postojećeg stanja parkirališne potražnje temeljene na istraživanju popunjenosti oko 12% parkirališnih kapaciteta u zoni Donjeg grada (974 PM) utvrđena je prosječna satna popunjenost svih mjesta tijekom karakterističnog dana u tjednu u iznosu od oko 93%.  **Komentar:** U ovom dijelu autori provlače netočnu tezu da je svrha prometne politike jednostavno zadovoljiti prometnu potražnju (ljudi žele parkirati – nema dovoljno garaža – idemo graditi nove). Međutim, prometnom potražnom je potrebno upravljati, a ne je zadovoljavati. To znači da je potrebno kreirati situaciju u kojoj se potrebe za mobilnošću stanovnika i posjetitelja Zagreba mogu kvalitetno zadovoljiti uz snižavanje udjela korištenja automobila. Toga su zapravo svjesni i sami autori studije jer su na 79. stranici napisali: „Važno je za napomenuti da prijašnji ustaljeni stavovi da će povećanje kapaciteta prometne infrastrukture povećati razinu uslužnosti prometa, tj. ubrzati putovanje od izvora do cilja često nisu točni.“ Stoga nije jasno zašto su mjere predviđene ovom studijom u suprotnosti s citiranom rečenicom.  86. str. **Citat:** „potrebna je i izgradnja javnih garažnih kapaciteta za potrebe dnevnih migracija skupina koje iz opravdanih razloga ne mogu koristiti održive oblike prometovanja.“  **Komentar**: Točno je da za ove skupine treba osigurati mjesto za parkiranje, ali potrebno je u studiji napraviti kvantitativnu analizu. Osim toga,  7. str., **Citat**: „Komparacijskom analizom je utvrđeno da grad Zagreb u Donjem gradu ima u prosjeku 7 garaža manje u odnosu na analizirane gradove, tj. oko 2.200 garažnih mjesta manje u odnosu na analizirane gradove.“  **Komentar**: Metodološki, nije jasno koji su referentni kriteriji za komparaciju GČ Donji grad dijelovima grada u drugim gradovima. Granice Donjeg grada su administrativno određene. Centar Zagreba se ne poklapa s granicama Donjeg Grada jer obuhvaća najmanje još i Mjesni odbor Gornji grad, vjerojatno i barem dio Šalate itd, tj. u centru Zagreba postoje još najmanje 3 garaže koje nisu na području Donjeg grada. Koje je referentno administrativno određeno područje u drugim gradovima s kojima se može uspoređivati Donji grad? Usporedba garažnih kapaciteta s drugim gradovima nema smisla, relevantna je jedino usporedba središta grada.  12. str. **Citat**: „Ako se analiziraju udjeli, grad Zagreb ima 1% manje udjela garažnih mjesta usredišnjem dijelu grada u odnosu na sva garažna mjesta“  Komentar: Slično kao iznad, ova komparacija nema neku posebnu vrijednost i može se zanemariti. Udio garažnih kapaciteta u središtu grada u odnosu na cijeli grad zapravo ne govore ništa konkretno. Npr. neki grad možda izvan svoga središta pitanje parkiranja preferira rješavati parkiralištima, a ne garažama. U toj situaciji, ispast će da će udio garažnih kapaciteta u središtu u odnosu na cijeli grad iznimno visok, iako taj podatak zapravo ne govori ništa o samoj organizaciji prometa u kretanju i mirovanju u gradskom središtu.  13. str. **Citat**: „Komparacijska analiza sustava parkiranja – Zagreb i slični gradovi“  **Komentar:** Izračun podataka zapravo daje podatke koji nisu previše korisni. Puno bi korisnije i zanimljivije bilo usporediti ove gradove s aspekta odnosa broja stanovnika i broja radno sposobnih stanovnika te broja parkirnih mjesta u garažama u središtu grada. Na taj način bi se dobio prikaz broja potencijalnih korisnika upravo tih garažnih mjesta u najatraktivnijem dijelu grada. Kako su autori propustili dati taj prikaz, to smo onda napravili mi (Prilog 1).  Iz ovog izračuna vidljivo je da od promatranih gradova skromniju ponudu od Zagreba imaju Prag, Krakow, Beograd i Riga. Kada se računa prosjek svih gradova, vidljivo je da u Zagrebu na jedno PGM u garaži u središtu grada dolazi samo 197 stanovnika, a prosjek svih gradova je čak 273, tj. u Zagrebu je ponuda ovakvih garažnih mjesta čak 38,6% obilnija od prosjeka svih promatranih gradova.  Iz ovoga je jasno da, čak i ako prihvatimo da je usporedba upravo s ovim gradovima relevantna, za rješenje prometnih problema u gradskom središtu Zagreba nisu potrebne nove javne garaže, već sasvim drugačija prometna politika.  47. str. **Citat:** Slika 17. Iznimke i moguće zone blokovskih garaža prema postojećem GUP-u  **Komentar**: Na slici treba označiti i Trg Stjepana Radića  66. str. **Poglavlje:** Analiza stanja održivih oblika putovanja  **Komentar**: U ovom poglavlju se donosi samo pregled postojeći tramvajskih linija i daju općenite konstatacije o važnosti javnog prijevoza. Autori studije provlače tezu da će se izgradnjom garaža te uklanjanjem automobila s uličnih parkirališta ubrzati javni prijevoz. Ali ne daju nikakav dokaz za tu tvrdnju, jer zapravo tvrdnja i nema smisla. Nema bitne razlike za ukupno prometno opterećenje tj. ukupan broj automobila koji voze ulicama središta grada u situaciji u kojoj su parkirališta ulična ili u situaciji u kojoj su garažna. Mijenja se ponešto situacija na mikrolokaciji, ali ukupan broj automobila je isti, tj. gužva je slična, samo malo drugačije raspodijeljena po ulicama. Usporenje tramvaja zbog prometnih gužvi je također vrlo slično. Tj. ne stoji teza o unaprjeđenju javnog prijevoza putem izgradnje novih garaža kojima se supstituira ulično parkiranje.  72. str. **Citat:** Kao nedostatak popularizacije pješačkog prometa u zoni Donjeg grada može se navesti nedovoljan broj pješačko/biciklističkih zona (npr. *Shared space* zone i sl.) te nedostatna revitalizacija postojećih trgova i ulica s ciljem vraćanja prostora čovjeku, koji mu trenutno oduzimaju automobili (i parkirani i oni u vožnji).  **Komentar**: U kontekstu pješačkog prometa nužno je spomenuti i detaljno obraditi problem terasa kafića koje prekomjerno zauzimaju pješačke površine. To je osobito prisutno u Bogovićevoj, pješačkom dijelu Preradovićeve i Varšavske ulice, Tkalčićevoj te u brojnim drugim ulicama.  77. str. **Citat:** Ukoliko bi se samo postojeća ulična parkirališna mjesta na području Donjeg grada prenamijenila u biciklističke staze/trake dobilo bi se oko 24,2 kilometra dvosmjernih biciklističkih staza, tj. oko 50 kilometara jednosmjernih staza što bi uz postojeće staze/trake rezultiralo biciklističkom infrastrukturom u gotovo svakoj ulici Donjeg grada.  **Komentar**: Ovo je manipulativna konstatacija koju treba ukloniti jer sadržajno nije vezana uz preporuke ove studije. U studiji se ne preporučuje uklanjanje svih uličnih parkirnih mjesta u cijelom Donjem gradu. Stoga, iz preporuka studije ne može slijediti rezultat 24,2 km dvosmjernih biciklističkih staza. Ulična parkirna mjesta treba uklanjati, ali alternativa tome nisu parkirna mjesta u novim garaža u gradskom središtu. Alternativa je učinkovitiji javi prijevoz, nova bic. Infrastruktura, garaže izvan gradskog središta, P&R sustav, bolje povezivanje prostorno i prometnog planiranja itd.  80. str. **Citat**: kao najznačajniji prometni problemi na području Donjeg grada mogu se definirati: ➢ izrazito loša prometna povezanost prostora Donjeg grada s prostorom Kaptola i Medveščaka ➢ loša povezanost Donjeg grada s prostorom južno od željezničke pruge ➢ nepostojanje gradske prometnice visokog kapaciteta na longitudinalnom pravcu.  **Komentar**: Među najznačajnije prometne probleme na području Donjeg grada potrebno je uvrstiti i sporost javnog prijevoza.  80. str. **Citat:** Osim za potrebe razvoja održivih oblika prometovanja, na nužnost izgradnje garažnih kapaciteta ukazuju i intenziteti i distribucija postojeće parkirališne potražnje na području Donjeg grada. Analizom postojećeg stanja parkirališne potražnje temeljene na istraživanju popunjenosti oko 12% parkirališnih kapaciteta u zoni Donjeg grada (974 PM) utvrđena je prosječna satna popunjenost svih mjesta tijekom karakterističnog dana u tjednu u iznosu od oko 93%.  **Komentar:** U ovom dijelu autori provlače netočnu tezu da je svrha prometne politike jednostavno zadovoljiti prometnu potražnju (ljudi žele parkirati – nema dovoljno garaža – idemo graditi nove). Međutim, prometnom potražnom je potrebno upravljati, a ne je zadovoljavati. To znači da je potrebno kreirati situaciju u kojoj se potrebe za mobilnošću stanovnika i posjetitelja Zagreba mogu kvalitetno zadovoljiti uz snižavanje udjela korištenja automobila. Toga su zapravo svjesni i sami autori studije jer su na 79. stranici napisali: „Važno je za napomenuti da prijašnji ustaljeni stavovi da će povećanje kapaciteta prometne infrastrukture povećati razinu uslužnosti prometa, tj. ubrzati putovanje od izvora do cilja često nisu točni.“ Stoga nije jasno zašto su mjere predviđene ovom studijom u suprotnosti s citiranom rečenicom.  86. str. **Citat:** „potrebna je i izgradnja javnih garažnih kapaciteta za potrebe dnevnih migracija skupina koje iz opravdanih razloga ne mogu koristiti održive oblike prometovanja.“  **Komentar**: Točno je da za ove skupine treba osigurati mjesto za parkiranje, ali potrebno je u studiji napraviti kvantitativnu analizu. Osim toga, velik udio ljudi s poteškoćama u kretanju zapravo trebaju ulična parkirna mjesta kako bi mogli parkirati blizu odredišta svog putovanja.  89. str. **Citat:** „Kao daljnje smjernice ove Studije, a sukladno planovima razvoja prometa na području Grada, kao jedne od potencijalnih novih lokacija na kojima je moguće graditi garaže predlaže se izgradnje garaža u zoni Patačičkine ulice.“  **Komentar**: Potrebno je ukloniti ovu lokaciju iz preporuka. samo 150 metara dalje postoji garaža u sklopu Importanne Galerije s 500 parkirnih mjesta. Kada bi se izgradila još i garaža u Patačičkinoj, ovisno o veličini i postotku rezerviranih mjesta u toj garaži, u nju bi svakodnevno ulazilo i izlazilo oko 1000, a moguće i 2000 automobila. Važno je primijetiti da je Vlaška ulica, u koju bi ulazili ovi automobili nakon izlaska iz garaže već sada prometno zagušena, tako da bi nova garaža još dodatno pogoršala situaciju.  90. str. **Citat**: „garaža u zoni sjecišta Savske ceste i *zelenih valova* (zona HNK-a) bi omogućila proširenje pješačke ili s*hared space* zone na cijelu Ulicu Nikole Tesle, Masarykovu ulicu, Ulicu Ljudevita Gaja te Ulicu Petra Preradovića. Također bi omogućila sprječavanje ulaska u gradsko središte vozilima koja dolaze sa zapadnog i južnog djela grada.“  **Komentar**: Sve ovo može osigurati 200 metara udaljena garaža u Klaićevoj ulici ispod srednjoškolskog igrališta, koja pri tome ne bi uzrokovala prometne probleme kao garaža ispod HNK do koje je nužno prijeći već prometno zagušenu Savsku ulicu. Stoga je potrebno izbrisati HNK kao lokaciju izgradnju nove garaže. | Očitovanje isto kao pod 1. cjelokupnom primjedbom/prijedlogom |
|  |  |  |  |  |