

**OBRAZAC****Izvješća o provedenom savjetovanju s javnošću**

<b>Naziv nacrta odluke ili drugog općeg akta o kojem se provodi savjetovanje</b>	Nacrt prijedloga Prometne studije područja omeđenog željezničkom prugom, Avenijom Marina Držića, Ulicom grada Vukovara i Savskom cestom s Konačnom ocjenom Povjerenstva
<b>Nositelj izrade nacrta akata (gradsko upravno tijelo koje je provelo savjetovanje)</b>	Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada
<b>Vrijeme trajanja savjetovanja</b>	<b>20.02. – 21.03.2019.</b>
<b>Metoda savjetovanja</b>	<b>Internetsko savjetovanje</b>

<b>Red. br.</b>	<b>Predstavnici javnosti (pojedinaac, organizacija, institucija) URBROJ zaprimljenog akta</b>	<b>Članak na koji se odnosi primjedba / prijedlog</b>	<b>Tekst primjedbe / prijedloga</b>	<b>Prihvaćanje / neprihvaćanje primjedbe / prijedloga sa obrazloženjem</b>
1.	Udruga Sindikat biciklista KLASA:350-07/18-001/104 URBROJ: 15-19-20	Cijela Prometna studija s Konačnom ocjenom Povjerenstva	1. Drago nam je da se pri samom početku i u zaključku studije ističe " <i>orijentacija na buduću promjenu modalne raspodjele u korist javnog gradskog prijevoza i nemotoriziranih načina putovanja</i> ", tim više što je proteklih 20 godina grad drastično klizao u dijametralno suprotnom smjeru. Na žalost, suprotno od deklarirane orijentacije na buduću, nasušno potrebnu promjenu modalne raspodjele, faza 1 u oba scenarija duboko je promašena jer joj je polazište sljedeće: " <i>s obzirom na nedostatak svih ulaznih podataka za Grad Zagreb, za potrebe ove studije primijeniti će se metodološki postupak ekstrapolacije trenda kojim će se procjenjivati prometna potražnja za 10 godina</i> ". Planiranje s rastućom potražnjom za	<b>1. Primjedba je neosnovana.</b>  Primjedbe na načelnoj razini da treba smanjiti prijevozu potražnju korištenja osobnih motornih vozila za 30-40% (nije jasno u kojem vremenskom horizontu) ne stoje, s obzirom da smanjenje ukupne prijevozne potražnje ovisi od ukupne prometne politike Grada Zagreba koja bi trebala biti konzistentna i usmjerena na promjenu modalne raspodjele (potrebna je izrada Plana održive urbane mobilnosti Grada Zagreba), koja bi se trebala tada odnositi i na promatrano područje.

			<p>automobilski promet na umu umjesto s 30-40%-tnim smanjenjem može voditi samo katastrofalnoj transformaciji šireg centra grada u gotovo svakom smislu: financijski, prometno, stambeno, poslovno, turistički, javno-zdravstveno i proračunski.</p> <p>Sukladno tome autocentričnost pristupa očita je i npr. po tome što su u scenariju 1 gotovo sve mjere u prve dvije faze - dakle narednih 20 godina! - zamišljene kao servisi automobilskom prometu, a gotovo sve ne-automobilske mjere (pješački, biciklistički i javni promet) su ostavljene za daleku, možebitnu budućnost tj. fazu 3. Slično je i s drugim scenarijem.</p> <p>Duboku štetnost ovakvog autocentričnog načina planiranja prometa danas vidimo kroz posvemašnju nemoć dosezanja nacionalnih ciljeva sigurnosti cestovnog prometa, preplavljenost grada nepropisno parkiranim automobilima te očigledno gušenje ostalih, višestruko učinkovitijih vidova prometa kao što su javni, pješački i biciklistički. Ti će problemi postati samo teži, a ne lakši ako se širi centar grada bude uređivao prema smjernicama kakve su dane u ovoj studiji.</p> <p>S obzirom na deklariranu orijentaciju ka održivom prometu (javni, pješački, biciklistički), smatramo da predloženi cestovni mega-projekti ne samo da nemaju smisla, nego su štetni jer se njihovom provedbom samo dovlači dodatni automobilski promet na te koridore i susjedne prometnice:</p>	<p>Također treba napomenuti da ovako visoke stope smanjenja prekomjerne upotrebe osobnih motornih vozila iz primjera dobre prakse pojedinih gradova EU okruženja nisu planirane i postignute, iako se provode već dugi niz godina.</p> <p>Planirani „mega projekti" jesu rezervacije koridora iz samog Generalnog urbanističkog plana grada Zagreba, koji je temeljni dokument za gospodarenje prostorom u Gradu Zagrebu. Ignoriranje važeće prostorno-planske dokumentacije vodilo bi prema nekoherentnoj prostorno-prometnoj politici te posljedično u devastaciju ukupnog prostora Grada Zagreba.</p>
--	--	--	---	--

			<p>- denivelacija križanja na potezu Ljubljanska-Slavonska avenija (cijena barem milijardu kuna)</p> <p>- spoj Strojarska-SR Njemačke (cijena nekoliko stotina milijuna kuna)</p> <p>- cestovni spojevi Donjeg grada s područjem južno od pruge...itd.</p> <p>Izgradnja pješačko-biciklističkog podvožnjaka od Držićeve prema Krugama (scenarij 1, faza 1) je izvanredan korak naprijed prema rješavanju gorućeg problema veza sjever-jug za biciklistički i pješački promet u širem centru. Takve veze potrebne su svakih 500 m na svim pružnim i riječnim preprekama.</p> <p>Podržavamo spuštanje autobusnog terminala na razinu -1 na južnom izlazu postojećeg pothodnika pod željezničkim kolodvorom.</p>	
2.	Zavod za prostorno uređenje Grada Zagreba, Ulica Republike Austrije 18, 10000 Zagreb KLASA:350-07/18-001/104 URBROJ: 15-19-21	Cijela Prometna studija s Konačnom ocjenom Povjerenstva	<p>Zavod se o predmetnoj studiji očitovao dopisom (Klasa: 350-01/18-01/16, Urbroj: 251-470-02/1/5-18-3) od 23. svibnja 2018. godine te Zavod za prostorno uređenje ostaje pri utvrđenim stavovima iz očitovanja.</p> <p>1.Nije analiziran scenarij zadržavanja željezničke pruge i Glavnog kolodvora visinski i tlocrtno na postojećoj lokaciji i realizacija prometne mreže u cijelosti prema Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba (Službeni glasnik Grada Zagreba, broj 16/07, 08/09, 07/13, 09/16 i 12/16-pročišćeni tekst), a pogotovo što Plan u odnosu na Prometnu studiju je urbanistički dokument i predstavlja cjelovito usklađeno prostorno rješenje (promet je jedno motrište, prilagodljivo ukupnosti planerskog promišljanja).</p>	<p><b>1. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Drugi scenarij pretpostavlja zadržavanje željezničke pruge i Glavnog kolodvora visinski i tlocrtno na postojećoj lokaciji, što zahtjeva malo „slobodniji" pristup u rješavanju prometne mreže područja koji pretpostavlja postupak potrebne izmjene Generalnog urbanističkog plana grada Zagreba (graf. prilozi 5.1, 5.2, i 5.3)</p>

			<p>2. Naglasak Prometne studije je na realizaciji cestovne mreže koja nije planirana GUP-om, a što nije sukladno uspostavljanju ekološke ravnoteže. Razvitak prometne infrastrukture mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja. Planiranje i gradnja transportnih sustava mora se izvesti pažljivo uz poštivanje okoliša, uspostavu smanjenje emisije štetnih plinova (CO2) i drugih onečišćavala. Potrebno je preusmjeravati promet sa cestovnog, na energetski učinkovitiji i za okoliš povoljnije oblike prijevoza (nemotoriziran i javni prijevoz).</p>	<p><b>2. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Tvrdnja ne stoji s obzirom da Studija obuhvaća, citat iz Studije „<i>Prijedlog rješenja izgradnje cestovne prometne infrastrukture, povezane s planiranom izgradnjom sadržaja u zoni obuhvata, zasnovana su kroz dva scenarija. Prvi scenarij temeljen je na programskim načelima i rezervacijom prostora u Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba odnosno denivelacijom željezničke pruge i Glavnog kolodvora, uz minimalne intervencije u proceduri izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana grada Zagreba (graf. prilozi 4.1, 4.2, i 4.3)</i>“.</p> <p>S obzirom da je u Studiji istaknuto u prognozi buduće prijevozne potražnje citat: „<i>Pretpostavka je također i značajnije promjena modalne raspodjele u korist javnog gradskog prijevoza i nemotoriziranih načina putovanja, odnosno zbog favoriziranja i poboljšanja uvjeta u odvijanja javnog gradskog prijevoza i destimulativnim strategijama i mjerama u korištenju osobnih vozila. Također se pretpostavlja da će se u posljednjoj dekadi 30-godišnjeg razdoblja izgraditi i uvesti u operativnu upotrebu podzemno-nadzemni tračnički sustav</i>“.</p>
--	--	--	---	---

		<p>3.Prostor se ispresijeca (cjepka) dodatnim longitudinalnim cestovnim poveznicama, te time umanjuje vrijednost i razvoj prostora, a da pri tom nema ni ulaznih podataka o eventualnim planiranim zahvatima u prostoru koji bi to opravdali. Ne sagledavaju se nedostajuće veze „sjever-jug“ i značaj produžene Draškovićeve ulice, a što je direktna posljedica ne imanja prostorne analize (sadržaji-korisnici-gravitacijsko područje).</p> <p>4.Naglasak je na „posebnim uvjetima“ koji se daju tijekom izrade projektne dokumentacije, ali istovremeno ne daju se „posebni uvjeti“ za rješavanja ključnih raskrižja, kontaktnih zona prostora sa širom prostorom grada (npr. raskrižje Strojarske-Avenije Marina Držića-Radnička cesta-Branimirova ulica-Šubićeva ulica kao raskrižje sa kružnim tokom prometa, itd.).</p> <p>5a.Nedostaje Plan organizacije javnog gradskog prometa u funkciji aktivizacije prostora (jedinstven funkcionalni sustav od tramvajskog, željezničkoj i autobusnog prometa) i pješačko-biciklističkih tokova do njih, kao temeljne premise u formiranju održive mobilnosti u gradovima (smanjenje emisije štetnih plinova, smanjenje temperature u gradovima, zelena infrastruktura, povezanost Medvednice i Save kroz „preskočeni dio grada-Trnja“, ...).</p>	<p><b>3. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Tvrdnja ne stoji jer Zavod nije pomno proučio sadržaj Studije te projektni zadatak posebice pod točkom 3. i 4.</p> <p><b>4. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Rješavanjem konkretnih kontaktnih točaka – raskrižja rješava se projektanstko-tehničkom dokumentacijom od idejnog rješenja pa sve do glavnog projekta, te nisu predmet razmatranja Studije.</p> <p><b>5a. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Studijska razina i projektni zadatak nisu uključivali „Plan organizacije javnog gradskog prijevoza“.</p>
--	--	--	---

		<p>5b. Povezivanje predmetnog područja s prostorom Donjeg grada treba primarno planirati produženom Draškovićevom ulicom deniveliranom u odnosu na prostor (u -1 etaži - koncepcija „prometa u više razina“ - koncentracijom prometne infrastrukture u podzemnim prostorima ostvaruje se mogućnosti “čistog i praznog” prostora u parteru prizemlja), planiranom za motorni i pješačko biciklistički promet. Produžena Draškovićeva je poveznica produžene Koturaške i Ulice grada Vukovara (poveznica sa produženom Strojarskom odnosno mostom Bundek). Dodatno, povezivanje predmetnog područja s prostorom Donjeg grada i prostorom južno od zone obuhvata treba planirati produžecima Strojarske ceste, sjeverno prema Branimirovoj ulici i južno prema budućem mostu u osi Ulice SR Njemačke.</p> <p>Potrebno je, rekonstruirati raskrižje Strojarske-Avenije Marina Držića-Radnička cesta-Branimirova ulica-Šubićeva ulica, te planirati realizaciju produžene južne Koturaške ulice u čitavoj dužini (Savska-Kranjčevićeva-produžena Šarengradska)-Strojarska (Avenija Marina Držića)).</p> <p>5c. Neophodno je definirati najbliže točke javnog gradskog prijevoza, te pješačko-biciklističke komunikacije do stanica javnog prijevoza sjeverno i južno od koridora željeznice, te planirati pješačko biciklističku poveznicu Trnjanske sa Petrinjskom (povijesna veza sjevera i juga).</p>	<p><b>5b. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Primjedba sadržajno ne spada u projektni zadatak i sadržaj Studije. Naime u Studiji je konstatirano u smjernicama za daljnji razvoj područja da je citat: „Strateškim rješenjem smatramo denivelaciju Glavnog kolodvora u odnosu na sadašnju razinu koja bi trebala ostati slobodna za prometno povezivanje Donjeg grada i razmatranog područja i integraciju u prometni sustav Grada.“.</p> <p>Također napominjemo da je upitno tehničko rješenje, u slučaju zadržavanja postojećeg tlocrtnog i visinskog određenja Glavnog kolodvora, spoja produžetka Draškovićeve ulice u promatrani prostor denivelacijom, obzirom da današnje stanje Draškovićeve ulice sadrži raskrižje tramvajskih kolosijeka Branimirova –Draškovićeve, čime se povećava kompleksnost samog idejnog rješenja.</p> <p><b>5c. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>U Studiji se analizirala dostupnost javnog gradskog prijevoza (Prilog br. 3 Studije), odnosno pješačko-biciklističke komunikacije koje su sadržane u priložima Scenarija 1. i 2.</p>
--	--	---	---

			<p>5d. Neprihvatljivo je ukidanje koridora osnovne ulične mreže GUP-a bez cjelovite prometne studije čitave prometne mreže grada, pogotovo produžene Koturaške ulice koja je nastavak produžene Ivane Brlić Mažuranić, Kranjčevićeve, a njezin nastavak je Radnička cesta. Bilo kakvim aktivnostima na prometnoj mreži ne smijemo dovoditi u pitanje budući razvoj grada (prometnice nisu samo prometni koridori već i koridori ostale infrastrukture koja je u njima planirana).</p>	<p><b>5d. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Primjedba nije osnovana s obzirom da se koridori GUP-a ne ukidaju, već je predložen postupak manje izmjene i dopune GUP-a kako bi se omogućio razvoj promatranog područja u skladu s projektnim zadatkom Studije.</p>
3.	<p>Dragica Barešić, dipl.ing.arh.-ovlašteni arh.- urbanist u ime grupe stručnjaka i stanovnika Trnja KLASA:350-07/18- 001/104 URBROJ: 15-19-22</p>	<p>Cijela Prometna studija s Konačnom ocjenom Povjerenstva</p>	<p>Zavod se o predmetnoj studiji očitovao dopisom (Klasa: 350-01/18-01/16, Urbroj: 251-470-02/1/5-18-3) od 23. svibnja 2018. godine te Zavod za prostorno uređenje ostaje pri utvrđenim stavovima iz očitovanja.</p> <p>1.Nije analiziran scenarij zadržavanja željezničke pruge i Glavnog kolodvora visinski i tlocrtno na postojećoj lokaciji i realizacija prometne mreže u cijelosti prema Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba (Službeni glasnik Grada Zagreba, broj 16/07, 08/09, 07/13, 09/16 i 12/16-pročišćeni tekst), a pogotovo što Plan u odnosu na Prometnu studiju je urbanistički dokument i predstavlja cjelovito usklađeno prostorno rješenje (promet je jedno motrište, prilagodljivo ukupnosti planerskog promišljanja).</p>	<p><b>1. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Drugi scenarij pretpostavlja zadržavanje željezničke pruge i Glavnog kolodvora visinski i tlocrtno na postojećoj lokaciji, što zahtjeva malo „slobodniji“ pristup u rješavanju prometne mreže područja koji pretpostavlja postupak potrebne izmjene Generalnog urbanističkog plana Grada Zagreba (graf. prilozi 5.1, 5.2, i 5.3)</p>

			<p>2. Naglasak Prometne studije je na realizaciji cestovne mreže koja nije planirana GUP-om, a što nije sukladno uspostavljanju ekološke ravnoteže. Razvitak prometne infrastrukture mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja. Planiranje i gradnja transportnih sustava mora se izvesti pažljivo uz poštivanje okoliša, uspostavu smanjenje emisije štetnih plinova (CO<sub>2</sub>) i drugih onečišćavala. Potrebno je preusmjeravati promet sa cestovnog, na energetski učinkovitiji i za okoliš povoljnije oblike prijevoza (nemotoriziran i javni prijevoz).</p>	<p><b>2. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Tvrdnja ne stoji obzirom da Studija obuhvaća, citat iz Studije „Prijedlog rješenja izgradnje cestovne prometne infrastrukture, povezane s planiranom izgradnjom sadržaja u zoni obuhvata, zasnovana su kroz dva scenarija. Prvi scenarij temeljen je na programskim načelima i rezervacijom prostora u Generalnom urbanističkom planu Grada Zagreba odnosno denivelacijom željezničke pruge i Glavnog kolodvora, uz minimalne intervencije u proceduri izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana Grada Zagreba (graf. prilozi 4.1, 4.2, i 4.3)".</p> <p>S obzirom da je u Studiji istaknuto u prognozi buduće prijevozne potražnje citat:  „Pretpostavka je također i značajnije promjena modalne raspodjele u korist javnog gradskog prijevoza i nemotoriziranih načina putovanja, odnosno zbog favoriziranja i poboljšanja uvjeta u odvijanja javnog gradskog prijevoza i destimulativnim strategijama i mjerama u korištenju osobnih vozila. Također se pretpostavlja da će se u posljednjoj dekadi 30-godišnjeg razdoblja izgraditi i uvesti u operativnu upotrebu podzemno-nadzemni tračnički sustav“.</p>
--	--	--	--	--

		<p>3. Prostor se ispresijeca (cjepka) dodatnim longitudinalnim cestovnim poveznicama, te time umanjuje vrijednost i razvoj prostora, a da pri tom nema ni ulaznih podataka o eventualnim planiranim zahvatima u prostoru koji bi to opravdali. Ne sagledavaju se nedostajuće veze „sjever-jug“ i značaj produžene Draškovićeve ulice, a što je direktna posljedica ne imanja prostorne analize (sadržaji-korisnici-gravitacijsko područje).</p> <p>4. Naglasak je na „posebnim uvjetima“ koji se daju tijekom izrade projektne dokumentacije, ali istovremeno ne daju se „posebni uvjeti“ za rješavanja ključnih raskrižja, kontaktnih zona prostora sa širom prostorom grada (npr. raskrižje Strojarske-Avenije Marina Držića-Radnička cesta-Branimirova ulica-Šubićeva ulica kao raskrižje sa kružnim tokom prometa, itd.).</p> <p>5a. Nedostaje Plan organizacije javnog gradskog prometa u funkciji aktivizacije prostora (jedinstven funkcionalni sustav od tramvajskog, željezničkoj i autobusnog prometa) i pješačko-biciklističkih tokova do njih, kao temeljne premise u formiranju održive mobilnosti u gradovima (smanjenje emisije štetnih plinova, smanjenje temperature u gradovima, zelena infrastruktura, povezanost Medvednice i Save kroz „preskočeni dio grada-Trnja“, ...).</p> <p>5b. Povezivanje predmetnog područja s prostorom Donjeg grada treba primarno planirati produženom Draškovićevom ulicom deniveliranom u odnosu na prostor (u -1 etaži - koncepcija „prometa u više razina“ - koncentracijom prometne infrastrukture u podzemnim prostorima ostvaruje se mogućnosti</p>	<p><b>3. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Tvrđnja ne stoji jer očito nije dovoljno pomno proučen sadržaj Studije te projektni zadatak posebice pod točkom 3. i 4.</p> <p><b>4. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Rješavanjem konkretnih kontaktnih točaka – raskrižja rješava se projektanško-tehničkom dokumentacijom od idejnog rješenja pa sve do glavnog projekta, te nisu predmet razmatranja Studije.</p> <p><b>5a. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Studijska razina i projektni zadatak nisu uključivali „Plan organizacije javnog gradskog prijevoza“.</p> <p><b>5b. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Primjedba sadržajno ne spada u projektni zadatak i sadržaj Studije. Naime u Studiji je konstatirano u smjernicama za daljnji razvoj područja da je citat: „Strateškim rješenjem smatramo denivelaciju Glavnog kolodvora u</p>
--	--	---	---

		<p>“čistog i praznog” prostora u parteru prizemlja), planiranom za motorni i pješačko biciklistički promet. Produžena Draškovićeva je poveznica produžene Koturaške i Ulice grada Vukovara (poveznica sa produženom Strojarskom odnosno mostom Bundek). Dodatno, povezivanje predmetnog područja s prostorom Donjeg grada i prostorom južno od zone obuhvata treba planirati produžecima Strojarske ceste, sjeverno prema Branimirovoj ulici i južno prema budućem mostu u osi Ulice SR Njemačke.</p> <p>Potrebno je, rekonstruirati raskrižje Strojarske-Avenije Marina Držića-Radnička cesta-Branimirova ulica-Šubićeve ulice, te planirati realizaciju produžene južne Koturaške ulice u čitavoj dužini (Savska-Kranjčevićeva-produžena Šarengadska)-Strojarska (Avenija Marina Držića)).</p> <p>5c. Neophodno je definirati najbliže točke javnog gradskog prijevoza, te pješačko-biciklističke komunikacije do stanica javnog prijevoza sjeverno i južno od koridora željeznice, te planirati pješačko biciklističku poveznicu Trnjanske sa Petrinjskom (povijesna veza sjevera i juga).</p> <p>5d. Neprihvatljivo je ukidanje koridora osnovne ulične mreže GUP-a bez cjelovite prometne studije čitave prometne mreže grada, pogotovo produžene Koturaške ulice koja je nastavak produžene Ivane Brlić Mažuranić, Kranjčevićeve, a njezin nastavak je Radnička cesta. Bilo kakvim aktivnostima na prometnoj mreži ne smijemo dovoditi u pitanje budućí razvoj grada (prometnice nisu samo prometni koridori već i koridori ostale infrastrukture koja je u njima planirana).</p>	<p>odnosu na sadašnju razinu koja bi trebala ostati slobodna za prometno povezivanje Donjeg grada i razmatranog područja i integraciju u prometni sustav Grada.' .</p> <p>Također napominjemo da je upitno tehničko rješenje, u slučaju zadržavanja postojećeg tlocrtnog i visinskog određenja Glavnog kolodvora, spoja produžetka Draškovićeve ulice u promatrani prostor denivelacijom, obzirom da današnje stanje Draškovićeve ulice sadrži raskrižje tramvajskih kolosijeka Branimirova –Draškovićeve, čime se povećava kompleksnost samog idejnog rješenja.</p> <p><b>5c. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>U Studiji se analizirala dostupnost javnog gradskog prijevoza (Prilog br. 3 Studije), odnosno pješačko-biciklističke komunikacije koje su sadržane u prilogima Scenarija 1. i 2.</p> <p><b>5d. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>S obzirom da se koridori GUP-a ne ukidaju, već je predložen postupak manje izmjene i dopune GUP-a kako bi se omogućio razvoj promatranog područja u skladu s projektnim zadatkom Studije.</p>
--	--	---	---

4.	Ivan Horvat KLASA:350-07/18-001/104 URBROJ: 15-19-23	Cijela Prometna studija s Konačnom ocjenom Povjerenstva	<p>1. Nije analiziran scenarij zadržavanja željezničke pruge i Glavnog kolodvora visinski i tločno na postojećoj lokaciji i realizacija prometne mreže u cijelosti prema Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba (Službeni glasnik Grada Zagreba, broj 16/07, 08/09, 07/13, 09/16 i 12/16-pročišćeni tekst), a pogotovo što Plan u odnosu na Prometnu studiju je urbanistički dokument i predstavlja cjelovito usklađeno prostorno rješenje (promet je jedno motrište, prilagodljivo ukupnosti planerskog promišljanja).</p> <p>2. Naglasak Prometne studije je na realizaciji cestovne mreže koja nije planirana GUP-om. Razvitak prometne infrastrukture mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja. Potrebno je preusmjeravati promet sa cestovnog, na energetski učinkovitije i za okoliš povoljnije oblike prijevoza (nemotoriziran i javni prijevoz).</p>	<p><b>1. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Drugi scenarij pretpostavlja zadržavanje željezničke pruge i Glavnog kolodvora visinski i tločno na postojećoj lokaciji, što zahtjeva malo „slobodniji“ pristup u rješavanju prometne mreže područja koji pretpostavlja postupak potrebne izmjene Generalnog urbanističkog plana Grada Zagreba (graf. prilozi 5.1, 5.2, i 5.3)</p> <p><b>2. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Tvrdnja ne stoji obzirom da Studija obuhvaća, citat iz Studije „Prijedlog rješenja izgradnje cestovne prometne infrastrukture, povezane s planiranom izgradnjom sadržaja u zoni obuhvata, zasnovana su kroz dva scenarija. Prvi scenarij temeljen je na programskim načelima i rezervacijom prostora u Generalnom urbanističkom planu Grada Zagreba odnosno denivelacijom željezničke pruge i Glavnog kolodvora, uz minimalne intervencije u proceduri izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana Grada Zagreba (graf. prilozi 4.1, 4.2, i 4.3)“</p>
----	--	---	---	--

		<p>3. Prostor se ispresijeca (cjepka) dodatnim longitudinalnim cestovnim poveznicama, te time umanjuje vrijednost i razvoj prostora, a da pri tom nema ni ulaznih podataka o eventualnim planiranim zahvatima u prostoru koji bi to opravdali. Ne sagledavaju se nedostajuće veze „sjever-jug“ i značaj produžene Draškovićeve ulice, a što je direktna posljedica ne imanja prostorne analize (sadržaji-korisnici-gravitacijsko područje).</p> <p>4. Studija nije analizirala prostor Glavnog kolodvora niti je prepoznala prostor za razvoj sustava JGP neposredno uz njegov južni rub. Predmetna Studija ne može biti osnova za izmjene prostorno planske dokumentacije, jer još nije izrađena Studija zagrebačkog željezničkog čvora koja će tek dati ulazne podatke za predmetnu analizu, čime se dolazi u koliziju sa člankom 6. Odluke o izradi izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana grada Zagreba ("Službeni glasnik Grada Zagreba", broj 15/15 i 12/16), na koji se pozivate u Obrazloženju razloga i ciljeva koji se žele postići donošenjem akta, a kojim je za jedan od glavnih ciljeva određeno očuvanje i unapređenje mreže prometnih, infrastrukturnih i energetskih koridora u svrhu osiguranja kvalitetnog i sigurnog odvijanja kako postojećeg tako i planiranog prometa.</p>	<p><b>3. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Tvrdnja ne stoji jer očito nije dovoljno pomno proučen sadržaj Studije te projektni zadatak posebice pod točkom 3. i 4.</p> <p><b>4. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>U Studiji se analizirala dostupnost javnog gradskog prijevoza (Prilog br. 3 Studije), odnosno pješačko-biciklističke komunikacije koje su sadržane u prilogima Scenarija 1. i 2., a 2. scenarij pretpostavlja zadržavanje željezničke pruge i Glavnog kolodvora visinski i tlocrtno na postojećoj lokaciji.</p> <p>Studijska dokumentacija modernizacije i razvoja željezničkog čvora Zagreb je u izradi te je HŽ infrastruktura d.o.o. dostavila svoje očitovanje kako se Prometna studija područja omeđenog željezničkom prugom, Avenijom Marina Držića, Ulicom grada Vukovara i Savskom cestom prihvaća kao jedna od podloga za izradu Studijske dokumentacije modernizacije i razvoja željezničkog čvora Zagreb.</p>
--	--	--	--

			<p>5. Povezivanje predmetnog područja s prostorom Donjeg grada treba primarno planirati produženom Draškovićevom ulicom, deniveliranom u odnosu na prostor (parter prostora oslobođen cestovnog prometa i namijenjen nemotoriziranom prometu). Produžena Draškovićeva je poveznica produžene Koturaške i Ulice grada Vukovara (poveznica sa produženom Strojarskom odnosno mostom Bundek). Dodatno, povezivanje predmetnog područja s prostorom Donjeg grada i prostorom južno od zone obuhvata treba planirati produžecima Strojarske ceste, sjeverno prema Branimirovoj ulici i južno prema budućem mostu u osi Ulice SR Njemačke.</p> <p>6. Nedostaje.</p> <p>7. Potrebno je, rekonstruirati raskrižje Strojarske-Avenije Marina Držića-Radnička cesta-Branimirova ulica-Šubićeva ulica, te planirati realizaciju produžene južne Koturaške ulice u čitavoj dužini (Savska-Kranjčevićeva-produžena Šarengradska)-Strojarska (Avenija Marina Držića)).</p>	<p><b>5. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Primjedba sadržajno ne spada u projektni zadatak i sadržaj Studije. Naime u Studiji je konstatirano u smjernicama za daljnji razvoj područja da je citat: „Strateškim rješenjem smatramo denivelaciju Glavnog kolodvora u odnosu na sadašnju razinu koja bi trebala ostati slobodna za prometno povezivanje Donjeg grada i razmatranog područja i integraciju u prometni sustav Grada.' . Također napominjemo da je upitno tehničko rješenje, u slučaju zadržavanja postojećeg tlocrtnog i visinskog određenja Glavnog kolodvora, spoja produžetka Draškovićeve ulice u promatrani prostor denivelacijom, obzirom da današnje stanje Draškovićeve ulice sadrži raskrižje tramvajskih kolosijeka Branimirova –Draškovićeva, čime se povećava kompleksnost samog idejnog rješenja.</p> <p><b>6. Nedostaje.</b></p> <p><b>7. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>Rješavanjem konkretnih kontaktnih točaka – raskrižja rješava se projektanstko-tehničkom dokumentacijom od idejnog rješenja pa sve do glavnog projekta, te nisu predmet razmatranja Studije.</p>
--	--	--	--	--

			<p>8. Neophodno je definirati najbliže točke javnog gradskog prijevoza, te pješačko-biciklističke komunikacije do stanica javnog prijevoza sjeverno i južno o koridora željeznice, te planirati pješačko biciklističku poveznicu Trnjanske sa Petrinjskom (povijesna veza sjevera i juga).</p> <p>9. Neprihvatljivo je ukidanje koridora osnovne ulične mreže GUP-a bez cjelovite prometne studije čitave prometne mreže grada, pogotovo produžene Koturaške ulice koja je nastavak produžene Ivane Brlić Mažuranić, Kranjčevićeve, a njezin nastavak je Radnička cesta.</p> <p>10. Bilo kakvim aktivnostima na prometnoj mreži ne smijemo dovoditi u pitanje budući razvoj grada (prometnice nisu samo prometni koridori već i koridori ostale infrastrukture koja je u njima planirana).</p>	<p><b>8. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>U Studiji se analizirala dostupnost javnog gradskog prijevoza (Prilog br. 3 Studije), odnosno pješačko-biciklističke komunikacije koje su sadržane u prilogima Scenarija 1. i 2.</p> <p><b>9. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>S obzirom da se koridori GUP-a ne ukidaju, već je predložen postupak manje izmjene i dopune GUP-a kako bi se omogućio razvoj promatranog područja u skladu s projektnim zadatkom Studije.</p> <p><b>10. Primjedba je neosnovana.</b></p> <p>S obzirom da se koridori GUP-a ne ukidaju, već je predložen postupak manje izmjene i dopune GUP-a kako bi se omogućio razvoj promatranog područja u skladu s projektnim zadatkom Studije.</p>
--	--	--	--	--