

Z A P I S N I K

**sa 24. sjednice Vijeća Gradske četvrti Gornji grad – Medveščak
održane dana 09. svibanj 2023. u dvorani prostorija Mjesnog odbora Gupčeva
zvizda, Ksaver 203 s početkom u 17:00 sati**

Nazočni članovi Vijeća:

1. MILJENKA BULJEVIĆ
2. VEDRAN LOKOŠEK
3. ANA MARIJA TOMAŠKOVIĆ
4. URŠA RAUKAR GAMULIN
5. IGOR PIET REŠETNIK
6. JURAJ ULAGA
7. LUKA BOGDAN
8. LUKA MARINOVIĆ
9. MIREN MILOVIĆ
10. ANICA PETRČIĆ
11. KREŠIMIR MAJHEN
12. TRPIMIR GOLUŽA
13. DIANA PEČKAJ

Odsutni članovi Vijeća:

Branka Zlatkov
Nail Hasanović

Gosti:

MIJO MAJSTOROVIĆ - Gradski ured za obnovu, izgradnju, prostorno uređenje, graditeljstvo,
komunalne poslove i promet
JOSIP GOLUBIĆ - ZET
HELENA HERCEG - ZET
ALEN TURSUNOVIĆ - MOBILITA – EVOLVA, Froudeova ulica 5
IGOR BUKVIĆ – IPZ, Prilaz baruna Filipovića 21

Nazočni djelatnici Gradskog ureda za mjesnu samoupravu, civilnu zaštitu i sigurnost

- Gordana Barač, voditeljica PO
- Višnja Stanušić, stručni referent

Predsjedava M. Buljević, predsjednica Vijeća Gradske četvrti Gornji grad – Medveščak.

Predsjednica konstatira da je nazočno 13 članova Vijeća što znači da Vijeće može pravovaljano donositi odluke, te otvara 23. sjednicu Vijeća Gradske četvrti Gornji grad - Medveščak.

Predsjednica daje na glasanje zapisnik s 23. sjednice VGČ.

DNEVNI RED:

1. Problematika prometa i prometa u mirovanju na području Gradske četvrti Gornji grad - Medveščak
2. Presentacija idejnog rješenja proširenja pješačkih zona
3. Planirani budući radovi ZET-a

Odmah na početku sjednice predsjednica M.Buljević daje riječ predstavnicima ZET-a **Heleni Herceg** koja vijećnike izvještava o planiranim radovima ZET-a (od 25.06. 2023. biti će obustavljen tramvajski promet na tri tjedna od Vlačke do Mihaljevca zbog izmjene opreme u ispravljačkoj stanici Zvijezda; obustava će biti 24 sata, a za putnike će biti uvedena autobusna linija; nakon toga će vjerojatno uslijediti zamjena elektroenergetskih kablova koji idu od ispravljačke stanice, s obzirom na javnu nabavu najvjerojatnije da to neće krenuti do jeseni možda čak i sljedeću godinu; što se tiče Ribnjaka, od Vlačke do Grškovićeve i za drugu dionicu od Jandrićeve do okretišta Mihaljevac je napravljena prometna dokumentacija za potpunu rekonstrukciju tramvajske pruge - sve se uklanja i radi se novo sa zaštitom od buke i vibracije; dozvole su u tijeku, trajanje predviđenih radova 3 do 6 mjeseci u najgorem slučaju do godine dana; sada izlaze na dojavu te pokušavaju riješiti što se može; u Zagrebu ima preko 100 km tramvajske pruge i svjesni su da svakog građanina brine što se dešava ispred njegove kuće; pokušavaju svima biti na raspolaganju).

U. Raukar Gamulin – postavlja pitanje o mogućnosti proširenja parkirališta na Mihaljevcu, povećanju učestalosti tramvaja kako bi se ljude privolilo da ostavljaju vozila i koriste javni prijevoz te bi se možda tako rasteretio taj pravac ujutro kada su najveće gužve; poznato je da u Zagrebu nedostaju koridori sjever – jug naročito u našoj četvrti, Gradska četvrt ima veliki problem s prometom preko Gornjeg grada, svakako je prevelik broj automobila za taj mali prostor i ljudi voze prevelikom brzinom;

L. Bogdan – ukazuje na veliki problem trešnje pri prolasku tramvaja na Ribnjaku, kao i velike vibracije koje stvaraju autobusi koji idu od Kaptola, prema Grškovićevoj; postoji li nekakav plan za korištenje manjih autobusa a ne zglobnih, na što odgovara **H. Herceg** – upoznata je s problemom, ali i da su zgrade stare i oštećene nakon potresa te se trešnja osjeća jače nego li prije; građani će morati sami uložiti u sanacije zgrada a ZET u tramvajske pruge i to je jedini ispravan put da se riješi problem;

Josip Golubić - izvještava vijećnike da je ZET obnovio vozni park, novi autobusi jesu tiši i da vozače obučavaju i upozoravaju da na nekim rutama moraju voziti smanjenom brzinom;

L.Marinović - postavio je tri pitanja, prvo - problem vezan uz betonske blokove u Vlačkoj, Ilici, od Gundulićeve do Britanskog trga, gdje se vozi autima po betonskim pločama; specifičan problem postoji na samo jednom dijelu Jurišićeve gdje Palmotićeva prelazi, dosta su udarne vibracije oko toga te trebalo bi ići u nivelaciju – može li se to staviti pod prioritete, osobito Vlačku; drugo - od Vlačke do Vončinine, do Draškovićeve nije veliki potez gdje je dozvoljeno voziti po samoj pruži, ima li ZET u svojim razradama te pruge i betonske ploče te razmišlja li o samom opterećenju da današnji automobili teže po 2 tone što predstavlja puno veće opterećenje po samim osovinaama i zbog toga vrlo često te ploče odu; nigdje u gradu nema znaka zabrane za kamione koji su išli na neka gradilišta da se uopće voze po tim betonskim

pločama ; treće - zašto se u centru Grada ne forsiraju što manji autobusi sa frekventnijim linijama a umjesto zglobnih (zglobni su efikasniji na duljim razdaljinama, većim linijama); trebalo bi se razmisliti o izbacivanju zglobnih autobusa u centru Grada;

Helena Herceg odgovara da s obzirom na raspoložive kapacitete autobuse stavljaju u promet, više manjih autobusa nije rješenje; također nije dobro ni stavljati autobuse jedan za drugim jer bi se zagušio sav ostali promet; što se tiče betonskih blokova ZET pokušava kroz dozvole ishoditi da na frekventnim križanjima ipak ide asfalt što se pokazalo trajnije i učinkovitije rješenje; u svezi kamiona i autobusa, autobusi mogu oštetiti ploče no glavni problem predstavljaju kamioni i dizalice koje se koriste kod obnove nakon potresa što je dovelo do oštećenja nekih ploča iako su armirane ni one nisu vječne; znakove ograničenja opterećenja ne postavlja ZET već isključivo Zagrebačke ceste.

T.Goluža – postavlja pitanje da kada ZET planira rekonstrukciju pojedine dionice zašto ne planira na način da odjednom bude sve obuhvatno, na što odgovara **H. Herceg** - radi se o različitim postupcima nabave što znači da jedan proizvođač isporučuje opremu koja ide za ispravljačku stanicu, natječaji krenu istovremeno ali ne završe u isto vrijeme; potpiše se npr. ugovor s izvođačem a ne možete čekati da prođu dvije godine da imate ugovor i sa ovima koji vam trebaju npr. mijenjati kabel, ugovor istekne i kreće se od početka a da ovaj čeka jer je onda ugovor istekao i pada sve u vodu, kreće se od početka; **M. Buljević** - postoji li mogućnost da se promjene rute barem u nekim segmentima postojećih linija kako bi se rasteretila konkretno Grškovićeve ulice; Vijeće je prošle godine donijelo zaključak da se ta ulica asfaltira i zatražilo je mišljenje postoji li mogućnost da neke od linija ne prolaze tim dijelom Grškovićeve već da imaju neku alternativnu rutu; **Helena Herceg** odgovara da ZET pruža uslugu javnog gradskog prijevoza, kojoj je krovna organizacija Grad te voze gdje Grad kaže.

L. Bogdan, - ukazuje da možda nije najoptimalnija ruta regulacija povodom dan mrtvih ali je puno bolja ruta autobusa od ovih redovnih; može li se napraviti neka mala radna skupina pri Gradskom uredu za obnovu, izgradnju, prostorno uređenje, graditeljstvo, komunalne poslove i promet koja bi se pozabavila da se sa stručnog aspekta promisli da li postoji rješenje?

L. Marinović - građani se dosta žale da u večernjim satima same tramvaje zamjene autobusi, koji su puno bučniji i voze po betonskim blokovima; pitanje je hoće li biti dovoljno tramvaja za noćne linije kada se nabave novi te, da li Vijeću predlažu da zatraže asfaltiranje križanja Grškovićeve – Ribjak odnosno Palmotićeve – Jurišićeva kako ne bi bilo problema s betonskim blokovima;

Helena Herceg - odgovara da rješenje s betonskim pločama nije dobro i Vijeće može predložiti asfaltiranje križanja, a što se tiče obustave i zamjene tramvaja autobusima, to najčešće nije zbog manjka broja tramvaja, već ako se mijenjaju tračnice, zavare ili bilo šta drugo onda se vrši zamjena tramvaja autobusom, kako bi se nesmetano mogli obavljati popravci;

Predsjednica daje riječ predstavniku Gradskog ureda za obnovu, izgradnju, prostorno uređenje, graditeljstvo, komunalne poslove i promet – **Mijo Majstorović** – govori o Studiji izvodljivosti uspostave automatskim upravljanjem prometa generalno za Grad Zagreb; bila je to ideja da se financira iz Ministarstva međutim to stoji već dvije godine na razini Ministarstva, odnosno EU fondova ; raspisan je natječaj Split, Šibenik i Zadar i neke druge gradove trenutno a , za grad Zagreb nije; u konačnici to je politička odluka između Ministarstva, Grada i EU fondova; razlog zašto se ide isključivo na Ministarstvo je vrijednost te Studije od 75 miliona eura i Grad iz vlastitih sredstava ne može financirati Studiju; u RH ne postoji nešto što je vani poznato kao prometna policija i trenutno imamo ovlasti za nepropisno parkiranje i zaustavljanje vozila koje vrši prometno redarstvo; za kamere za nadzor brzine isključivo je zadužen MUP; što se tiče

razgovora o semaforizaciji Belostenčeve i Sinkovićeve, bio je jedan zanimljiv zahtjev za usporavanjem tramvaja na tom dijelu jer prebrzo voze i stvaraju buku; semaforizacija ide najviše na štetu javnog gradskog prijevoza.

L. Bogdan – govori o nužnosti Studije prometa na Gornjem gradu - Medveščak kao i o strukturnom problemu na Gradskoj četvrti tj. prevelikom prometa, točnije govori o par mikro lokacija koje utječu na cijelu Gradsku četvrt a to su: Ribnjak pa skroz do Mihaljevca prelazak preko Gornjeg grada, ulazak na Britanac; zato se traži prometna studija za Gradsku četvrt; da li postoji neki način da se ne čeka tih 75 miliona eura za veliku studiju i da se napravi studija samo za Gornji grad - Medveščak i postoji li iz vaše perspektive neki način da se rasterete ove navedene lokacije;

T. Goluža - postavlja pitanje M. Majstoroviću - jeste li Vi radili tj. Gradski ured prometnu studiju za zatvaranje stare Vlaške prije nego što je zatvorena i pretvorena u pješačku zonu, kako će se to odraziti na promet?

Mijo Majstorović – odgovara kako studije nisu izvedbeni dokumenti već one rješavaju stvari manje - više na idejnoj razini; oni ne rade izvedbene Projekte, odnosno izvedbene Elaborate; Studije kao takve postoji puno u gradu, međutim nisu provedene; za bilo koji poduhvat u Gradu MUP daje suglasnost; postoji prometni elaborat koji je obrađivao staru Vlašku; Gradonačelnik je reagirao po pitanju Ribnjaka i ideja je da se ide na semaforizaciju, pješački prijelaz će biti semaforiziran, ne može potvrditi kada.

L. Marinović - postavlja pitanje vezano uz Čistoću odnosno sakupljanje otpada u jutarnjim satima tijekom radnog dana u ulici Medveščak kada su najveće gužve; da li Gradski ured daje odobrenja Čistoći kada im je odobreno ulaziti u ulice koje su I reda; drugo pitanje što se može učiniti oko „ležećih policajaca“ u Domjanićevoj ulici i Medveščaku (kao je Vijeće zatražilo);

Mijo Majstorović – odgovara da njihov ured ne daje odobrenja Čistoći već da oni sami imaju svoj plan prikupljanja otpada; što se tiče „ležećih policajaca“ mišljenja je da MUP neće dati suglasnost za iste; **Igor Bukvić** – nastavlja se na odgovor M. Majstorovića te govori kako Pravilnik o prometu ne dopušta ležeće policajce na linijama javnog gradskog prijevoza, iako se to krši u praksi.

Alen Tursunović – obrazlaže tematiku prometnih elaborata koji se tiču mjesnih odbora u Gradu Zagrebu; iste su izrađivali samo za neke kvartove u Gradu Zagrebu; njima je obvezujuće sastajati se sa Gradskom četvrti, slušati prijedloge i usvojiti one koji su po pravilima, propisima i zakonima; tu se rade brojanja, analize i na temelju tih analiza i istraživanja daju se rješenja za poboljšanje prometa u granicama konkretnog mjesnog odbora.

Igor Bukvić se nadovezuje na A. Tursunovića te ukazuje kako je problematično na našoj Gradskoj četvrti što su svi mjesni odbori pravac sjever – jug. **Mijo Majstorović** - godišnjim proračunom predviđa se određeni dio novaca, mjesnih odbora u Gradu Zagrebu ima 217 a gradski ured godišnje ih može obraditi 30 do 40, što znači da im je samo za jedan krug potrebno pet ili šest godina; **M. Buljević** pita tko određuje mjesni odbor kao prioritet na što odgovara

Mijo Majstorović - Odjeli dostavljaju prioritete svom nadležnom Sektoru, a Sektor dostavlja pročelniku, pročelnik dostavlja gradonačelniku koji u 11. mjesecu određuje proračun; bilo koja studija i elaborat je nešto ciljano, ne rade se više sveobuhvatne studije jer to onda više nije studija nego strategijski dokument; Gradonačelnik je dao odobrenje i trenutno se ide u Plan održive mobilnosti i taj plan će biti prezentiran kroz svako VGČ gdje će izvođači doći i prezentirati to; napominje da se radi o strateškom dokumentu koji ne rješava konkretno neki problem u nekoj gradskoj četvrti, već daje smjernice da se na osnovu njih riješi problem;

Alen Tursunović - Planovi urbane mobilnosti imaju za cilj smanjiti korištenje što više osobnih automobila a da se uvede alternativni gradski prijevoz.

Mijo Majstorović – osvrće se kako je najveći problem prikupljanje podataka kuda se vozila kreću; Grad trenutno postavlja kamere koje čitaju tablice vozila, i na osnovu tih podataka ured pokušava stvoriti sliku gdje se vozilo kreće; na razini Grada postoji takvih oko 70-tak kamera koje to rade i dok se ne postavi veći dio nećemo znati gdje tko ide; pokušat će obuhvatiti zonu od tri raskrižja a preduvjet za to je što je krenula zamjena jedne zone semaforских uređaja na području GČ Donji grad; problem je što je tom zonom u Donjem gradu upravljala semaforска jedinica iz 1978. koja drži sve zelene valove na području Donjeg grada i ne može se zamijeniti jedan ili dva semafora već svi – njih 47 komada; ako ovo prođe to će biti najveći zahvat ikad napravljen, nikad nisu došli do broja 20 a sad idu sa 47;

Igor Bukvić - govori kako je IPZ radio studije prije 3 godine i to promet u mirovanju; govori da unutar Gradske četvrti Gornji grad – Medveščak ima četiri garaže i rubnih šest, Donji grad. tada važeći GUP išao je na to da se pokuša smanji motorni promet u centru grada pa je propisao da se za svaku stambenu jedinicu mora imati jedno parkirno mjesto, ne jedan i pol ili dva s čime se možda još navukao promet nego je i ovo malo ograničio da se poveća broj garažnih mjesta; GUP je također zabranio izradu podzemnih garaža unutar cijele zone .

Mijo Majstorović - realno, ono što Grad može napraviti da je prihvatljivo i provedivo je da će se promijeniti parking politika iz zone naplate parkinga u Gradu; onaj tko ima I zonu može parkirati bilo gdje u gradu ili II zonu koja pokriva enormno veliko područje; mišljenja je da će Grad ići u tom smjeru i da će se optimizirati zone i ako se taj dio dogodi to će više utjecati na promet u Gradu nego da se napravi 10 infrastrukturnih zahvata;

Igor Bukvić – nastavlja da ako ZET pojača linije jednostavno će trebati manje garaža, odnosno parkirnih mjesta; pregledali su i provezli se kroz cijelu Gradsku četvrt, snimili su situaciju i konstatirali stanje parkinga (Gradska četvrtima 3 parkirne zone i unutar tih zona je stvar manje - više uredna, međutim konstatirano je kako na četiri petine kvarta gledajući tlocrtno 20% parking mjesta je propisno parkirano sve ostalo je bilo nepropisno tj. 80% je nepropisno parkirano; **U. Raukar Gamulin** – upozorava da je na Mesničkoj ulici oznaka ograničenja brzine na 30 postavljena na samom početku ulice kad se skreće iz Ilice, to predstavlja problem jer ga nitko ne vidi s obzirom da gleda pješački prijelaz; pitanje je može li se tamo postaviti svijetleći znak koji upozorava koliko voziš preko dozvoljene brzine; Vijeće je zaključkom zatražilo postavljanje znaka ograničenje brzine 30 iza Streljačke ulice kao i postavljanje kamera koje odmah po registraciji vozila pišu kaznu; **Mijo Majstorović** – odgovara da ne bi trebao biti problem postavljanja svijetlećeg znaka koji upozorava na brzinu.

L. Bogdan - govori da je problem što se zadnjih 30 godina značajno smanjio broj parkirnih mjesta konkretno na području MO „August Cesarec“; Europski trg je pretvoren u trg te je s time nestalo 100 parkirnih mjesta, u Staroj Vlačkoj bilo je 30 parkirnih mjesta koja su također nestala kao i mjesta na parkiralištu tvornice Astra na Novoj Vesi - oko 200 parkirnih mjesta; konačni rezultat je da na 1500 stanovnika na području mjesnog odbora ima samo 52 parkirna mjesta; pitanje je da li vi kao stručnjaci koji se bavite time vidite neko rješenje koje se može napraviti i drugo pitanje odnosi se na blokova za parkiranje, napravite nešto za strogi centar Grada gdje bi se mogli parkirati stanovnici iz strogog centra; također pitanje može li se što napraviti kada se zatvaraju parkirališta zbog privremene regulacije prometa tj. da li se može napraviti nekakav sustav da Grad Zagreb ili vi kao ured kad se zatvore određena parkirna mjesta da se to javi mjesnom odboru pa da znamo šta je regulirano a šta nije kako bi znali gdje komunalni redari mogu pisati kazne a gdje ne;

Mijo Majstorović - odgovara da ide promjena zakona prometne policije te navodi kako u gradu Beču ako živite u centru grada i ako prodate svoj automobil više ne možete dobiti parkirnu kartu; **L. Marinović** - postavlja pitanje u svezi povlaštenih parkirnih karata.

Mijo Majstorović - odgovara kako je najbolje pričekati novu prometnu politiku po pitanju parkiranja; **L. Bogdan** - potrebno je razmisliti o tome da se uvede parkiranje od 0 do 24 sata.

Sjednica dovršena u 19:40 sati

Zapisnik sastavila: Gordana Barač

KLASA: 024-08/23-002/134

URBROJ: 251-13-11-7/001-23-4

Zagreb, 9. svibanj 2023.

Predsjednica
Vijeća Gradske četvrti
Gornji grad – Medveščak



Miljenka Buljević