

26.4.2013. - Piše Stjepan Brčić, dipl. iur.

Prijedlozi za Grad Zagreb

Ovdje ću dati neke prijedloge za Grad Zagreb. Mislim da mogu koristiti u slijedećim izborima, a odnose se na realne, svakodnevne i bitne čimbenike u funkcioniranju grada. Slično se može primijeniti i u drugim sredinama, posebno u Splitu, Rijeci i drugim većim gradovima. Pri tome polazim od činjenice da za te projekte ne treba izdvajati neka značajnija sredstva, jer Grad ne treba biti glavni i jedini investitor, već dobar organizator.

Na državnom nivou trebamo poći od četiri postulata:

- **energija**
- **hrana**
- **promet i**
- **čistoća**

Ovdje ću se skoncentrirati na grad Zagreb i slijedeće lokalne izbore. Na nivou Grada Zagreba, premda se gore navedeno odnosi i na funkcioniranje glavnoga grada kao središta države, treba istaknuti slijedeće prijedloge koji bi mogli, s izuzetkom 3. točke, biti završeni za četiri do pet godina:

1. **Garaže (najveći problem u gradu jest promet u mirovanju)**
2. **Fasade (lijep grad koji privlači turiste, ali mu nedostaje „šminka“)**
3. **Željeznička pruga (kočnica u povezivanju grada, umjesto žile kucavice postala je**

nepremostiva prepreka)

4. Stadion Maksimir (sporedna stvar oko koje se lome koplja i troši novac)

Ad 1.

Počnimo s izgradnjom garaža, tj. garažnih mjesta za tržište.

To znači: Grad predlaže i daje javne površine, odnosno zemljišta koja su u vlasništvu Grada na kojima bi se, ovisno o urbanističkom planu, mogle izgraditi garaže, bilo nadzemno bilo podzemno (odnosno kombinirano). Na natječaju se nudi nekretnina koja na neki način i dalje ostaje u vlasništvu Grada, građevinska poduzeća daju svoje ponude za izgradnju (koje prati njihova poslovna banka), a naširoko se pozivaju kupci, koji će postati vlasnici garažnih mjesta.

Grad također postaje vlasnik određenog broja garažnih mjesta (jer sudjeluje u izgradnji garaže s vrijednošću zemljišta, te svoj određeni postotak garažnih mjesta dnevno „renta“), a ostala garažna mjesta kupuju zainteresirani, s time da prednost kupnje imaju okolni stanari i vlasnici poslovnih prostora i poduzeća, odnosno zaposlenici. Na taj način bi se trebale izgraditi razne interpolacije, garaže ispod svake javne površine (tržnice, trgovi, pojedine zelene površine i sl.) naravno ako to dopuštaju urbanistički uvjeti i potrebe parkinga. Grad bi u svakom izgrađenom objektu imao određeni postotak garažnih mjesta koji bi koristio za javno parkiranje kao i u dosadašnjim garažama, a svi vlasnici garažnih mjesta plaćali bi neku vrstu mjesečne pričuve Zagrebparkingu koji bi održavao i gospodario garažama.

Uvjeren sam da bi najveći broj vlasnika automobila htio kupiti garažno mjesto, jer bi banke rado kreditirale izgradnju i kupnju garažnih mjesta, budući bi najbolje osiguranje vraćanja kredita bila hipoteka na to isto garažno mjesto.

Na taj način bi se, za vrlo kratko vrijeme, postigli veliki rezultati i to:

potakli bi se građevinski radovi, hrvatski građani bi postali vlasnici garažnih mjesta (a ne samo stanova), Grad bi u nekoliko godina postao vlasnik na tisuće garažnih mjesta koje s vlastitim sredstvima ne može graditi, s pločnika bi se maknuli automobili, više bi se koristio bicikl jer bi bilo puno više biciklističkih staza i pješačkih zona, stanovnici grada bi rado prihvatili izgradnju garaža (jer bi te garaže koristile i njima), Grad bi svakako zaradio na «pričuvi» i najmu garaža i na kraju, ali ne i najmanje važno, Grad bi puno ljepše izgledao, jer bi se po pločnicima šetali ljudi, a ne stajali parkirani automobili.

Nadalje, što je vrlo važno, sami stanovnici grada bili bi zainteresirani za ovakvu izgradnju, te ne bi bilo otpora oko prenamjene prostora, jer bi javne površine služile svima.

Kao primjer, zašto ne na potezu Stare Vlaške – Cesarčeve, gdje se sada radi zgrada iza Gradskog podruma, napraviti podzemnu garažu za okolne stanare i tvrtke, kao i ostale zainteresirane (a uvjeren sam da bi svatko htio imati garažno mjesto u centru grada i to bi „masno“ platilo – prema tome Grad ne bi trebao plaćati niti kunu, a dobio bi određeni postotak garažnih mjesta, jer daje svoje zemljište); dakle napraviti podzemnu garažu ispod cijele navedene površine, pretvoriti površinu u pješačku zonu, stvoriti prekrasan trg koji se nastavlja na Trg bana Jelačića i tako uređeni trg imenovati u Trg prvog hrvatskog predsjednika dr. Tuđmana

Ad 2.

Najveći problem s fasadama upravo je u Donjem gradu.

No 90% donjogradskih zgrada ima neiskorištene tavane i podrumne.

Predlažem da Grad bude nositelj posla koji se sastoji u tome da pronalazi investitore i koordinira s vlasnicima zgrada na način da investitor postane vlasnikom tavana ili podruma (koje će urediti za stan, poslovni prostor i sl.) i odmah priđe obnovi fasade, stubišta, dvorišta, instalacija, odnosno onome što je najpotrebnije za pojedinu zgradu.

Na taj način mnogi zainteresirani postali bi vlasnici stanova ili poslovnih prostora u centru grada, a s druge strane bi se obnovile fasade i sve ostalo što je potrebno za pojedinu zgradu, te bi i stanovi u tim zgradama dobili na vrijednosti.

U koordinaciji s izgradnjom garaža, s pločnika se miču automobili, a s novim fasadama u potpunosti se mijenja lice grada, a pri tome grad uopće ne ulaže svoja sredstva.

Važno! U strukturi gradske organizacije ukinuti neke nepotrebne službe, a ustrojiti dva sektora, tijela:

- sektor za odnose sa stanovništvom (koji pomaže, vodi i koordinira izgradnju svake kuće i „uklapa“ ju u vizuru grada)
- sektor za kapitalne projekte (kao prijedlozi pod 3. i 4. i sl.)
- donijeti odluku na nivou grada da svaka zgrada u dogledno vrijeme mora imati uređenu fasadu.

Možda će netko reći da narod nije zainteresiran i da nema novaca. Međutim, štednja građana u bankama svaki mjesec raste. Zašto, a to je novac hrvatskih građana, ne ponuditi oplođivane toga novca, a gradski novac usmjeriti na vodovod, kanalizaciju, vrtiće, škole, uređenje prometnica, gospodarenje otpadom i sl.

Ad 3.

Željeznička pruga dijeli grad više nego što ga dijeli rijeka Sava.

Nedostatak joj je što praktično u potpunosti dijeli grad i onemogućava brzu vezu sjevera i juga.

Taj nedostatak treba pretvoriti u prednost. Pruga presijeca grad cijelom duljinom; uz prugu je gradsko zemljište, ili zemljište Hrvatskih željeznica (duljina pruge cca 20 km, a širina koridora između 100 i 200 m).

Postoji mogućnost da se kvalitetno riješi prometno povezivanje cijelog grada. Predlažem da se koordinirano s Hrvatskim željeznicama priđe vrednovanju nekretnina i u samu buduću prometnicu, ponuda na natječajima (Grad određuje uvjete gradnje i namjenu).

Željezničku prugu treba ukopati cijelom duljinom. Prodajom nekretnina financirati izgradnju pruge pod zemljom (naravno da samo to neće biti dovoljno). Kroz grad (ispod zemlje) prolazila bi željeznica za promet putnika (državni i inozemni promet) i gradska željeznica.

Izgradnjom nizinske pruge (mađarska granica – Zagreb – Rijeka), robni promet bi se odvijao u blizini Ranžirnog kolodvora ili negdje blizu zaobilaznice).

Na površini (iznad željezničke pruge) bi se izgradila suvremena gradska prometnica, koja bi mogla postati glavna gradska avenija na koju bi se vezale ulice prema sjeveru i jugu, te bi time postala spojnica, a ne kao do sada - razdjelnica grada.

Uvjeren sam da bi se značajan dio sredstava mogao namaknuti i iz europskih fondova, posebno što bi se radilo o rješavanju željezničkog prometa kroz grad. Znam da je ovaj projekt značajan, i mnogi bi rekli da nije vrijeme za to, no klasičnim financiranjem na dosadašnji način kako radi Grad, to se ne može ostvariti. No, u najtežim vremenima započinjani su i dovršavani najznačajniji pothvati.

Naravno, ovaj projekt je dugoročan i nije ga lako izgraditi, no ne bismo trebali odustati od njega.

Ad 4.

Izgradnja maksimirskog stadiona nije neka potreba, no grad veličine Zagreba, a još k tome glavni grad, mora imati moderan stadion.

No predlažem da se izgradi dobar stadion, arena, a da Grad ne utroši niti jednu kunu.

Kada je građen bivši stadion u Maksimiru tramvajska pruga je vozila samo do Maksimira. U II. svjetskom ratu tramvajska pruga je produljena do Dubrave. Nakon osamostaljenja Hrvatske tramvaj je stigao u Dubec. Dakle, stadion u Maksimiru nalazi se u širem centru grada. Kada se održavaju imalo značajnije utakmice taj dio grada (Zvonimirova i Maksimirska ulica, praktično izlaz prema istoku) totalno je blokiran. Nemoguće je organizirati neku značajniju utakmicu, a da se može jamčiti sigurnost. Sada je nemoguće na toj lokaciji izgraditi parkiralište i neometani gradski prijevoz.

Još je gora situacija sa Zagrebovim stadionom u Kranjčevićevoj ulici.

Zbog toga predlažem:

- Cjelokupan kompleks maksimirskog stadiona ponuditi kao zabavni park (naša djeca putuju u Gardenland, Prater i sl. Zašto ne bi turisti, stranci, a i djeca iz cijele Hrvatske dolazili u Maksimir – tu je i ZOO, blizu je Kraš – grad čokolade i sl.). Uvjeren sam da bi se našli investitori, jer bi zabavni park mogao raditi cijelu godinu.
- Stadion u Kranjčevićevoj ulici također ponuditi za izgradnju poslovno-trgovačko-stambenog ili drugog kompleksa.
- S tako dobivenim sredstvima napraviti na rubu grada, uz prometnice, moderan, suvremen i funkcionalan stadion, pravu nogometnu arenu.
- Dinamo i Zagreb, kao i ostali zagrebački prvoligaši, mogli bi prvenstvene utakmice igrati na zajedničkom novoizgrađenom stadionu (kao što rade klubovi u Muenchenu, Milanu...), a svaki klub bi imao svoj pomoćni teren za pripreme.
- Na taj način „nikle“ bi potpuno funkcionalne, skladne i lijepo uređene tri urbane cjeline u gradu, a da Grad ne ulaže vlastita sredstva.

Prednost gore navedenih prijedloga je u tome što se ti projekti mogu odmah početi realizirati, ne treba ulagati neka posebna sredstva, a njihovom izgradnjom potiče se zaposlenost i investiranje, koje dovodi do daljnjeg gospodarskog zamaha.

S poštovanjem,

Stjepan Brčić, odvjetnik

{fcomments id=207}