



informacijama dajemo poslovno
značenje



[klub izvoznika](#) | [studentski lider klub](#) | [lider invest](#) | [konferencije i edukacije](#)



traži

[biznis i politika](#) | [tvrtke i tržišta](#) | [financije](#) | [kripto](#) | [što i kako](#) | [tehno](#) | [1000 najvećih](#) | [zeleno i digitalno](#) | [život](#) | [e-lider](#) | [podcast](#) | [pretplata](#) | [newsletter](#)

biznis i politika

Skupa cijena urbanog sprawla: Zagreb troši pet puta više na infrastrukturu, a stanovnici periferije plaćaju visoku cijenu života

30. studeni 2024.

aktualno

Hrvatska i Saudijska Arabija potpisale ugovor o
izbjegavanju dvostrukog oporezivanja

Američki LNG bit će manje konkurentan zbog
troškova novih terminala

Na Wall Streetu novi rekordi, europski ulagači
oprezni

Muskovo carstvo u uzletu: SpaceX udvostručuje
svoju vrijednost u samo godinu dana?



Zagreb Medvedgrad foto Shutterstock

Piše: Antonija
Knežević

Prekomjerno širenje gradova prema predgrađima povećava posjedovanje i korištenje automobila po stanovniku za 20 do 50 posto, a upotrebu javnog prijevoza za čak 40 do 80 posto. Gradovi s niskom gustoćom naseljenosti suočavaju se s infrastrukturnim troškovima koji su 50 posto viši u usporedbi s



kompaktnijim urbanim područjima. Primjerice, 'rašireniji' gradovi godišnje koštaju američku ekonomiju više od tisuću milijardi dolara, što iznosi oko tri tisuće dolara po stanovniku. Ovi podaci jasno ukazuju na izravne i neizravne troškove koje uzrokuje nekontrolirano širenje gradova na predgrađa, a ujedno pružaju i objašnjenje za prometne gužve, temu koja se ovih dana tako često provlači kroz medije. Naime, upravo je neplanska urbanizacija jedan od ključnih uzroka povećane ovisnosti o automobilima, a posljedično i zagušenih prometnica.

A upravo ta bolest, **urban sprawla** (engleski naziv za brzo širenje gradova, često karakteriziranih niskom gustoćom naseljenosti i povećanim oslanjanjem na privatne automobile za prijevoz) zahvatila je i glavni grad Hrvatske, koji se već dugi niz godina nekontrolirano širi na predgrađa.

- Zagreb je kroz svoj povijesni razvoj bio gust, srednjoeuropski grad, no posljednjih desetljeća sve više se transformira u model urbanog sprawla. To podrazumijeva širenje na periferiju, stvaranje jednonamjenskih zona za stanovanje, rad i trgovinu, ovisnost o automobilima te povećanu potrošnju energije i vremena u prometu. Rezultat je neodrživa urbana struktura koja uzrokuje financijske i društvene gubitke. Primjerice, prije potresa, Donji grad imao je gustoću od 14 tisuća stanovnika po kilometru

četvornom, dok je ostatak Zagreba imao samo 1.200 stanovnika po kilometru četvornom. Takva disperzija značajno opterećuje gradski proračun jer troškovi razvoja i održavanja infrastrukture rastu s nižom gustoćom naseljenosti – procjenjuje se da Zagreb troši pet puta više nego što bi trošio da je gustoća ujednačena poput one u Donjem gradu. Istodobno, građani na periferiji snose visoke troškove – od potrebe za dva automobila po kućanstvu do gubitka sati u svakodnevnim putovanjima – objašnjava **Marko Dabrović**, arhitekt i suosnivač studija 3LHD.

Velike posljedice

Ekonomske posljedice prevelike disperzije stanovništva prilično su visoke. U SAD-u su tako još 2017. godine izračunali da prometne gužve koštaju državu 305 milijardi dolara, a u Los Angelesu je procijenjeno da prosječan vozač provede više od sto sati u prometnim gužvama. Sam grad to košta više od 19 milijardi dolara, a svakog vozača 2828 dolara. Ovi troškovi uključuju izgubljenu produktivnost, rast troškova prijevoza, goriva te brojne druge. No, u ovu računicu nisu uključene sve bitnije emisije CO₂, kao ni enorman stres izazvan čekanjem u gužvama.

Upravo zbog činjenice da su kompaktniji gradovi prometno i ekonomski učinkovitiji, Dabrović smatra da

bi se politika komunalnih doprinosa u Zagrebu trebala u potpunosti preokrenuti.

- Grad bi trebao uvesti diferencirani sustav komunalnog doprinosa, gdje bi na periferiji doprinos bio značajno viši zbog nedostatka postojeće infrastrukture, dok bi u središtu grada, gdje infrastruktura već postoji, doprinos bio niži. Takav pristup potaknuo bi obnovu i naseljavanje u centru. Prostorni plan treba jasno postaviti granice urbanog razvoja i zaštititi zelene zone. Nužno je ograničiti prenamjenu poljoprivrednih i prirodnih zemljišta u građevinska, kao i spriječiti izgradnju infrastrukture koja potiče suburbanizaciju. Novi shopping centri dostupni isključivo automobilom te jednonamjenske površine trebali bi biti strogo ograničeni u prostornim planovima – ističe Dabrović.



Marko Dabrović  foto

Gradnja trgovačkih centara u rubnim područjima grada svakako je jedan od dodatnih okidača češćeg korištenja automobila.

- Veliki trgovački centri, smješteni na rubnim dijelovima grada, svojom veličinom i konceptom nisu zamišljeni za opskrbu stanovnika pojedinih kvartova, već su osmišljeni tako da privlače posjetitelje iz cijelog grada.

Njihova izgradnja zasigurno je potaknula veću uporabu automobila. Dok je nekad jedan automobil po kućanstvu bio smatran civilizacijskim minimumom, danas to više nije dovoljno, pa mnoge obitelji standardno posjeduju dva automobila. Dodatno, neradna nedjelja vjerojatno je pridonijela povećanoj upotrebi automobila tijekom ostalih dana u tjednu, pojačavajući prometnu opterećenost – objasnio je **Marko Ševrović**, profesor s Prometnog fakulteta u Zagrebu.

No, kako preokrenuti te trendove, kada je **nekontrolirano širenje grada** prema periferiji i zanemarivanje urbanističkih principa, preraslo u urbani karcinom koji nekritički zauzima prostor?

- Potreban je pomak integraciji urbanog planiranja, urbanih politika i ekonomije upravljanja urbanim razvojem. Ne može Grad nijemo i bespomoćno promatrati kako tržište radi svoje, nego treba aktivno djelovati kako bi se tržište usmjeravalo. Generalnim urbanističkim planom definiraju se, najgrublje govoreći, samo namjene površina i osnovni kvantifikacijski pokazatelji poput gustoće i iskorištenosti izgradnje, no potrebno je stvarati ekonomske, pa i društvene preduvjete koje djeluju na poželjne tendencije razvoja. Raznim mehanizmima moguće je ohrabrivati izgradnju u više centralnim zonama. Primjerice, moguće je uvesti stratifikaciju komunalnih doprinosa u ovisnosti o zoni

izgradnje, uvesti modele urbanog pregovaranja i urbanističkih bonusa za izgradnje koje bolje korespondiraju s strategijama poželjnog urbanog razvoja i slično. Dakle, nužno je postaviti jasnu strategiju te urbanu politiku i legislativu koja ju prati. Bez integracije svih tih komponenti i dalje ćemo biti bespomoćni pred urbanom stihijom i nema tog Generalnog urbanističkog plana koji može bitnije promijeniti taj trend – kaže **Maroje Mrduljaš**, arhitekt i predavač na zagrebačkom Arhitektonskom fakultetu

Što napraviti

Jedan od ključnih koraka za zaustavljanje ovog nepovoljnog razvoja svakako je aktivacija brownfield područja u središtima gradova. Njihovo zanemarivanje, među ostalim, značajno je pridonijelo širenju grada prema periferiji. Iz Avison Younga su nedavno izračunali da se samo u širem gradskom centru, na lokacijama u vlasništvu Grada Zagreba, RH ili poduzeća u njihovom vlasništvu, nalazi oko 2,2 milijuna četvornih kvadrata zemljišta koje imaju potencijal izgradnje 32 tisuće stanova. Toliko stanova, inače se u Zagrebu sagradi u devet godina. Izrečeno jezikom kojeg svi razumiju, riječ je o neiskorištenom kapitalu zemljišta vrijednom oko milijardu eura.

- Više je razloga zašto se brownfield u Zagrebu i Hrvatskoj ne transformira, a jedan od njih je što su investicije jednostavnije u građenju na tabula rasa prostorima. Naši developeri uglavnom nisu osobito sofisticirani, a nije niti tržište. Nadalje, to je većini dobro poznato pitanje nerazriješenih vlasničkih odnosa koji godinama i desetljećima opterećuju te prostore ali i druge domene našega društva i tranzicija u tom smislu još nije dovršena. Konačno i posebno važno, nema sistemskog okvira koji bi poticao transformacije brownfielda, nema poticaja, subvencija, olakšica i sličnog, nema niti pomoći u smislu razvoja i dijeljenja ekspertnih znanja koje bi gradovi i država mogli ponuditi. Zapušteni brownfieldi su jasan simptom zapuštene zemlje. Treba napomenuti da su o pojedinim situacijama brownfield zauzele neformalne inicijative ili da se procesi odvijaju organski i spontano, uz određenu podršku gradske uprave i da su upravo to dobi primjeri održivog i socijalno korisnog razvoja – navodi Mrduljaš.

Aktivacija brownfield područja trebala bi biti strateški prioritet jer bi se time smanjio pritisak na periferiju i omogućilo stvaranje novih urbanih sadržaja u gradskim središtima. Ključne točke koje mogu redefinirati Zagreb, kada je riječ o brownfieldu, smatra Dabrović, su Gredelj i Velesajam.

- Zagreb mora hitno pokrenuti revitalizaciju ključnih brownfield lokacija, od kojih su najvažnije Gredelj, kao

prirodno proširenje centra grada, i Velesajam, koji može postati novo urbano središte Novog Zagreba. Grad i država trebaju preuzeti odgovornost za razvoj javne infrastrukture na brownfield lokacijama – prometnica, javnih prostora, mrežne infrastrukture. Privatni sektor bi trebao na sebe preuzeto onu u čemu je uigraniji, gradnju komercijalnih i stambenih objekata. Ova sinergija omogućila bi bržu transformaciju, uz izbjegavanje prevelike fragmentacije koja povećava troškove i usporava procese. Bez jasnih pravnih okvira i administrativne podrške, revitalizacija brownfielda ostat će spor proces. Grad mora ubrzati donošenje urbanističkih planova za ključne lokacije i omogućiti jasne uvjete za investitore – ističe Dabrović te dodaje da revitalizacija Gredelja, zahtijeva suradnju s HŽ-om.

A kao ključne korake za realizaciju tog projekta navodi sužavanje infrastrukturnog koridora u centru grada koji nije u funkciji prometa (zona uz Branimirovu ulicu, izmještanje funkcija poput pranja vagona iz zone Gredelja na manje atraktivne lokacije izvan centra, preusmjeravanje teretnog željezničkog prometa iz centra na obilazne rute radi smanjenja sigurnosnih i ekoloških prijetnji te eventualna denivelaciju željezničke pruge kako bi se stvorile bolje prometne veze sjevera i juga Zagreba koje su ograničene na Držićevu, Miramarsku i Savsku ulicu.

No, upravo su Hrvatske željeznice glavni kamen spoticanja i jedan od ključnih razloga što se revitalizacija Gredelja, ali i rješavanje ključnih prometnih problema u Zagrebu nikako ne rješavaju.

- Grad Zagreb je naprosto talac HŽ-a. Način na koji je HŽ podijeljen na više društava, tek je jedan od problema, jer što god netko pokuša napraviti se zakoči na nekoj razini jer nitko nema zadnju riječ. Tome treba dodati strah od sindikata, arhaični način razmišljanja u HŽ-u. U tehničkom smislu postoje rješenja, no mi i dalje stojimo na mjestu jer bilo koji projekt da se pokrene uporno se politizira ili nailazi na tisuću barikada. Nedovoljno dobro definiran institut izvlaštenja, legalizacija građevina u prometnim koridorima, tek su neki od problema koje treba riješiti na razini države a to je jedino moguće na razini dva, za to područje, ključna ministarstva – prometa i graditeljstva. Bez toga, kao i promatranja Grada Zagreba i Zagrebačke županije kao jedne funkcionalne cjeline, nije moguće imati efikasno riješen promet u Gradu Zagrebu. Stvaranje IPZP-a kao jedinstvenog poduzeća koje je trebalo integrirati organizaciju javnog prijevoza putnika triju županija je bila dobra ideja, no u međuvremenu je zamrla i danas ta tvrtka ima tri zaposlena jer realno bez podrške političkog vrha države i HŽ-a su im ruke vezane – smatra Ševrović.

Prema njegovim riječima u Zagrebu se promet naprosto događao. Kapitalne investicije su se radile mimo svih planova. Grad se širio kako je određenim interesnim skupinama, odnosno građevinskom lobiju to odgovaralo, pa je tako GUP često bio mrtvo slovo na papiru.

- Rezultat takvo širenja grada su kvartovi bez vrtića, škola i druge potrebne infrastrukture. I gužve u prometu kakve imamo danas – zaključuje Ševrović.



Marko Ševrović  foto

I dok se Zagreb nekontrolirano širio na rubna područja, zbog čega su se morale graditi nove ceste, vrtići i škole, u isto vrijeme centar Grada pomalo odumire. Neke škole zbog nedostatka djece jedva uspijevaju popuniti razrede, a liječnici u centru nemaju dovoljan broj pacijenata. A dodatni čavao u lijes centru grada donio je zagrebački potres.

- Centar Zagreba nikada nije završio svoju modernizaciju. Potres je samo naglasio dugogodišnje probleme centra grada. Politički diskontinuiteti onemogućili su sustavan razvoj Donjeg grada, gdje su i dalje prisutni elementi niskog urbanog tkiva, formirani prije potresa 1880. godine. Modernizacija centra stoga

treba uključivati ne samo obnovu zgrada, već i razvoj urbanog okruženja prilagođenog suvremenim potrebama stanovnika. Potrebno je obnoviti i aktivirati blokovska dvorišta kao zelene oaze za stanare, u središta blokova podzemno spremiti automobile s ulica. Treba povećati ozelenjene pješačke zone, smanjiti buku i zagađenje. Uz postojeće obrazovne, kulturne i društvene sadržaje lakše će se privući obitelji i mlade u centar. Treba prepoznati niže i neprikladne zgrade niže od dva kata i omogućiti zamjensku izgradnju viših, gušće naseljenih zgrada koje će bolje iskoristiti postojeću infrastrukturu. Time bi se povećao broj stanovnika u centru, a grad bi postao ekonomski i socijalno održiv. Javnu upravu, trenutačno smještenu u neadekvatnim i raštrkanim zgradama, treba premjestiti u suvremene, održive građevine u blizini centra grada. Slično tome, fakultete i škole treba pozicionirati bliže centralnim zonama, poput područja Gredelja. Studenti, uz umirovljenike, predstavljaju ključnu demografsku skupinu koja doprinosi živosti i dinamici javnih prostora – naveo je Dabrović kojim potezima bi se mogao ponovno oživjeti centar grada.

Preokretanje dosadašnjih negativnih trendova i nekontroliranog širenja grada u konačnici bi donijelo cijeli niz ekonomskih koristi. Na tu temu napravljene su broje studije koje nedvojbeno pokazuju da 'prerašireni' gradovi na javnu infrastrukturu i njezino održavanje

troše čak 50 posto više nego gradovi s 'pametnijim' urbanim planiranjem. Tako je primjerice izvješće koje je objavio Smart Growth America, u kojem je istraženo 17 studija scenarija kompaktog i rasprostranjenog razvoja, pokazalo da zgusnutiji, kompaktniji grad troši 38 posto manje na izgradnju cesta, kanalizacije i vodovoda, 10 posto manje na troškove odvoza smeća, a zanimljiv je i podatak da kompaktna izgradnja gradova u prosjeku donosi 10 puta (ne posto) više poreznih prihoda po jutru, od one 'raširene'.

Doduše, SAD i Kanada imaju puno dramatičniji kontekst po pitanju urbanog raspršenja, no, objašnjava Mrduljaš, problem je što trendove investicija na periferiji i redistribucije stanovništva i aktivnosti ne prati i razvoj infrastrukture, što je u nekim situacijama čak i nemoguće.

- Recentno se pisalo o Svetoj Klari, a sličan primjer je i Trešnjevka, gdje jednostavno nije moguće proširiti ulicu, razviti javni prostor, osigurati parking, o uvođenju prirode da i ne govorimo. Radi se o zgradama s građevinskim dozvolama i nije jasno kojom se logikom u suburbanom tkivu koje uglavnom podnosi samo obiteljsku izgradnju dozvoljava povećanje gustoće i izgradnja višestambenih zgrada. Kako je moguće da Generalni urbanistički plan i uopće urbanističke procedure u Hrvatskoj dozvoljavaju takve situacije? - pita se Mrduljaš.

Osim ekonomskih posljedica, većih troškova komunalne infrastrukture i njezinog održavanja, ovakav razvoj ima i izravan utjecaj na obitelji. Zbog ovisnosti o automobilima, duljih dnevnih migracija i manje dostupnih javnih usluga, troškovi života su znatno veći na obodnim dijelovima grada.

- To dovodi do smanjenja kvalitete života i vremena za obitelj, čime se dodatno narušava socijalna kohezija. Gradovi u Americi, Kanadi i Australiji su već prije 20 godina počeli urbane transformacije koje se već dale odlične rezultate. Na Danima Orisa, australski arhitekt i urbanist Rob Adams predstavio je rezultate transformacije Melbournea, koja je centar grada pretvorila u živahnu pješačku zonu s bogatim sadržajima. Obnova javnih prostora privukla je investicije, povećala vrijednost nekretnina i potaknula ekonomski rast. Razvoj javnog prijevoza i biciklističke infrastrukture smanjio je promet i zagađenje, dok su novi javni prostori doprinijeli društvenoj koheziji. Melbourneov uspjeh inspiracija je za Zagreb u stvaranju održivog i konkurentnog urbanog okruženja – zaključio je Dabrović.

Recepti za stvaranje održivijih gradova, ugodnijih za život već su odavno poznati. Umjesto daljnje horizontalne ekspanzije, razvoj Zagreba trebao bi se usmjeriti prema revitalizaciji zapuštenih područja, poticanju kompaktnih urbanih zona i ulaganju u javni

prijevoz. Aktiviranje postojeće željezničke pruge kao urbanog metroa, širenje tramvajske mreže, park and ride sustavi, mjere su koje bi uz promišljenije planiranje grada, u konačnici smanjile troškove infrastrukture i njezinog održavanja te pridonijele većoj kvaliteti života njezinih stanovnika. No, ako se takav pristup ne primjeni, i Zagreb se nastavi kao do sada nekontrolirano širiti, nikakva ulaganja u prometnu infrastrukturu neće biti dovoljna da se postigne održivi i efikasan transport.

Ovaj je članak objavljen uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije iz Programa poticanja novinske izvrsnosti.

#ZAGREB #GRAD ZAGREB #DONJI GRAD

#MARKO DABROVIĆ #PROMETNE GUŽVE

#MARKO ŠEVROVIĆ #MAROJE MRDULJAŠ

moglo bi vam biti zanimljivo

Mislav Žagar kreće u utrku za zagrebačkog gradonačelnika

Novi ugovori Ericssona Nikole Tesle vrijedni više od 7 milijuna eura

Prodaja Name: Bila je simbol grada i sinonim za domaću proizvodnju

UGP: Zagrebački GUP-a je udar na pristupačno stanovanje i građevinsku industriju

VIŠE S WEBA



BRŽE, VIŠE, OTPgo! – Novi, digitalni svijet OTP banke, olimpijski snažan

Oglas



Ogromna NATO utvrda mogla bi niknuti nedaleko Hrvatske: Čut ćemo ratne bubnjeve ako krene



Proizvođač od vlasnika otkupljuje model ovog auta: Može se zapaliti



Ruski špijuni među nama posve su nevidljivi, čekaju znak: 'Podcijenili smo ih'



Zašto ručno čistiti pećnicu, fuge i pločice? Ova četka će to učiniti 50% brže od vas [AKCIJA]

Oglas



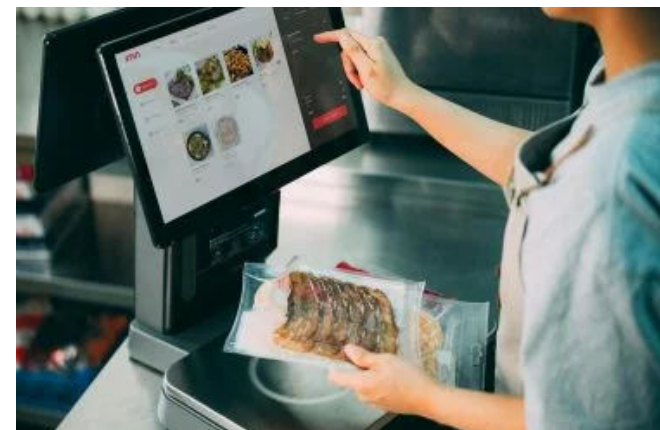
Srbi kupuju oružje kao da je sutra rat: Hrvati nisu svjesni što se događa u našim redovima



Umrla je bivša olimpijska pobjednica (55): Oduševila je u Splitu, zbog sepse ostala bez noge



Sanja Musić Milanović u rijetkom javnom istupu: 'Moram zahvaliti novinarima'



Bivša zaposlenica trgovačkog lanca otkriva sve gadosti: 'Strogo su nam zabranili jedan uređaj'

info

Za tjedan dana
kreće velika
turneja Kamiona
Djeda Mraza –
dočekajte ga u...



Spoj građanskog
šarma i urbane
sadašnjosti u srcu
Zagreba

Iskusni stručnjaci
Macan i Palić
pokrenuli
jedinstven
edukativni...

Hrvatima su
najbitnije
besplatna
dostava i niske
cijene proizvoda

JYSK nagradio
zaposlenike
trgovina u
Hrvatskoj: Više od
1.200 000 eura...

Održiva rješenja
za ravne krovove



Premium je nova
pokretačka snaga
hrvatskog
turizma

Tjedan otvorenih
vrata Hrvatskog
zavoda za norme

svezadom24

...staro i zagoreno posuđe kod
...? Iskoristite NOVU CIJENU i
...dobavite ovu vrhunsku tavu



39,99 €
79,98 €

[/rhunska 8u1 tava za kuhanje](#)

PREUZMITE POPUST

Hrkanje i buđenje se s bolovima?
Ovaj jastuk od memorijske pjene
pomogao je mnogima

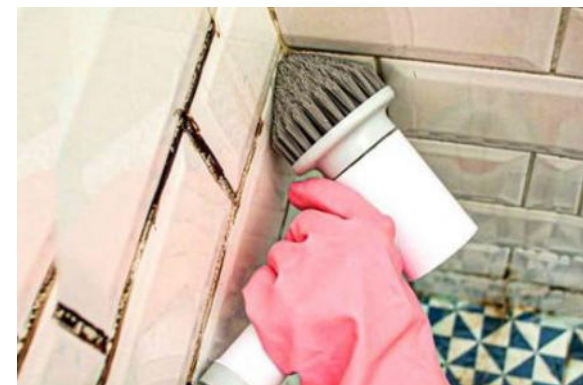


39,84 €
69,90 €

[Anatomski jastuk za spavanje](#)

PREUZMITE POPUST

Kako lakše i brže čistiti kupaonu,
pećnicu, pločice...? Ovaj uređaj je
hit!



35,95 €
71,90 €

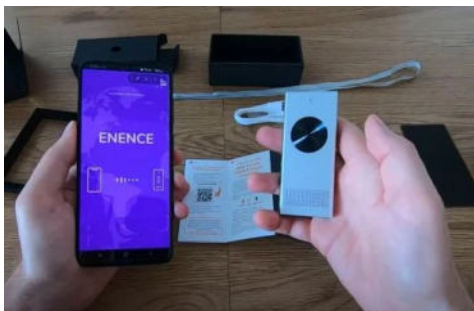
[Synoshi četka za čišćenje](#)

PREUZMITE POPUST

Prob



PREPORUČENI SADRŽAJ



Nemate vremena učiti strane jezike, a volite putovati? Isprobajte ovaj HIT uređaj za instant-prevođenje

Oglas



Žene u biznisu: Hrvatski BDP bi od 2030. mogao porasti za pet posto kad bi žene bile zastupljenije na višim pozicijama



Zašto se hrvatske tvrtke ne odlučuju na IPO i tko su potencijalni kandidati



Cijena bitcoina prvi put u povijesti dosegla sto tisuća dolara



Tvrtke i karijere: Smjene u kompanijama Pivčevih, novi direktori u Erste Card Clubu i HEP – ODS-u...



Europo, sama si na svijetu, uozbilji se!

biznis i politika	tvrtke i tržišta	financije	kripto	što i kako	težno	1000 najvećih	zeleno i digitalno	život	e-lider	podcast
pretplati se	prijava na newsletter	o nama	impressum	oglašavanje	kontakt	opći uvjeti korištenja	politika privatnosti i kolačića	tocno.hr		

Copyright © Lider Media - Najbolji Portal za Poduzetnike - Lider Media 2024. **LIDER**

