Željeznička pruga u središtu grada - neučinkovita prometnica za gradsku četvrt Donji Grad, ali učinkovita za gradsku četvrt Trnje

Mrkoci, Benko

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:148:850545

Rights / Prava: Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economcs & Business Zagreb







IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni/diplomski/specijalistički rad, odnosno doktorski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

18.02.2020, ZAGREB
(mjesto i datum)

(vlastoručni potpis studenta)

Benko Mrkoci

Željeznička pruga u središtu grada - neučinkovita prometnica za gradsku četvrt Donji Grad, ali učinkovita za gradsku četvrt Trnje

Završni rad

Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet – Zagreb

Kolegij: Politička ekonomija

Mentor: Doc. dr. sc. Velibor Mačkić

JMBAG autora: 0067356105

Zagreb, siječan 2020.

Sažetak

U procesu urbanizacije, grad Zagreb kao cjelina bilježi rast ukupnoga broja stanovnika i ukupnoga broja zaposlenih, no taj proces nije ravnomjerno raspoređen na sve njegove dijelove. Željeznička pruga koja prolazi središtem grada, u nastavku definirana kao neučinkovita prometnica, utječe negativno na društveno-ekonomske aktivnosti gradske četvrti Donji Grad, ali učinkovito na g.č.[1] Trnje. Danas ona svojim infrastrukturnim rješenjem potiče prometnu zagušenost, što uzrokuje pad u jednoj, a rast broja stanovika i broja zaposlenih u susjednoj četvrti. Daljnjom urbanizacijom i rastom stupnja motorizacije grada, utjecaj neučinkovite prometnice na neravnomjeran razvoj grada bit će sve izraženiji.

[1] Gradska četvrt

Sadržaj

Stranica

1. Uvod 1

2. Kratki povijesni pregled razvoja željezničke pruge kroz grad 1

3. Neučinkovita prometnica Donjega Grada – prostorno, vremenski i pojmovno 4

4. Utjecaj neučinkovite prometnice na broj stanovnika i broj zaposlenih 5

Pretpostavka 1. *Neučinkovita prometnica utječe na pad broja stalnih stanovnika gradske četvrti Donji Grad, a rast u gradskoj četvrti Trnje*. 6

Pretpostavka 2. *Neučinkovita prometnica utječe na pad broja zaposlenih, prvenstveno u privatnom sektoru gradske četvrti Donji Grad, a rast u gradskoj četvrti Trnje* 7

5. Utjecaj razine informiranosti političkih participanata na odluku političara o smanjenju neučinkovitosti prometnice 8

Pretpostavka 3. *Povećanjem razine informiranosti o visini troškova smanjenja neučinkovitosti prometnice sredstvima gradskoga proračuna među svim građanima, smanjuje se vjerojatnost donošenje odluke političara.* 9

Pretpostavka 4. *Povećanjem razine informiranosti žitelja svih gradskih četvrti grada o visini troškova smanjenja neučinkovitosti prometnice sredstvima državnoga proračuna, povećava se i vjerojatnost donošenje odluke političara*. 10

6. Zaključak 11

Literatura 12

1. Uvod

Ovaj završni rad bavi se problemom neučinkovitosti željezničke pruge koja prolazi središtem grada te donosi zaključak da ona u svom sadašnjem obliku utječe na neravnomjeran razvoj, prije svega graničnih gradskih četvrti, ali i grada u cjelini. Opravdanost zaključka argumentiramo kroz četiri pretpostavke. Prve dvije opisuju utjecaj neučikovite prometnice na broj stanovnika i broj zaposlenika u susjednim gradskim četvrtima. Druge dvije opisuju utjecaj razine informiranosti birača o visini troškova smanjenja neučinkovitosti i izvoru financiranja tih troškova, bilo na razini državnoga ili gradskoga proračuna.

2. Kratki povijesni pregled razvoja željezničke pruge kroz grad

Povijesni razvoj željeznice na današnjem prostoru Hrvatske određen je nadmetanjem Beča i Pešte oko moguće željezničke pruge na hrvatskom prostoru. Interesi Beča jesu bili magistrala Beč – Trst – Ljubljana, dok je Ugarska s magistralom Budimpešta - Kaniža (Posavina), u potrazi za velikom lukom na moru favorizirala Rijeku. Uslijed borbe dviju većih sila oko prevlasti na njenom području, Hrvatskoj je preostalo manevriranje s ciljem korigiranja trase prema domaćim interesima. To je značilo pod svaku cijenu uključivanje Zagreba u buduću željezničku prugu[2] (Tomašević, 2014: 39). Tako Narodne novine od 26.12.1846. god. pišu:

> *A od kolike bi važnosti bilo ne samo za tergovinu i tergovce, nego osobito za vlastele (zemaljsku gospodu) horvatske i slavonske i za čitavi društveni naš život, kad bi Zagreb sa terstjansko – bečkom željeznicom skopčan bio – to mi se upravo tako suvišno vidi dokazivati, kao da bi dokazivati htjeo, kako je med sladak i sunce svijetlo. Dok toga nebude, dotle mi bogme nestupismo u kolo oriaškimi koraci napredujuće kopno-europejske tergovine; naše obće zemaljsko blagostanje neće moći napredovati, i naša tergovina neće onu zadaću igrati, koju bi inače igrati mogla. Mogli bi mi to možebiti i drugim putem dokučiti, kad bi drugi narodi još spavali, kad bi tergovina nas čekala, i nebi si drugih putevah kerčila; - ali nehasni filozofirati mišu u praznom hambaru. Što neučinimo naskorom, biti će poslije prekasno.*

[2] Prometnica za promet željeznih vozila, a sastoji se od jednog kolosijeka ili više njih

Prijedlog o gradnji pruge kroz Hrvatsku iznio je Andrija Ludovik Adamić, riječki trgovac i patricij, još 1825. godine. Prijedlog je motiviran konkurencijom riječkih i tršćanskih trgovačkih interesa i smanjenjem cijena žita iz plodne unutrašnjosti zemlje kao posljedice smanjenja troškova prijevoza (Tomašević, 2014: 38). Prvi je vlak u današnjoj Hrvatskoj prošao kroz Međimurje 29. listopada 1859. god.[3], kada je na dionici od Čakovca do Kotoribe obavljena pokusna vožnja. Dionica je bila u sklopu pruge Nagykanizsa (Mađarska) – Pragersko (Slovenija).

Grad Zagreb se prvi put susreće s željezničkim prometom krajem 1862. godine, izgradnjom Južnoga kolodvora (današnji Zapadni) i predajom na uporabu pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak, kojom se Zagreb povezuje s Bečom i Trstom. Još prije donošenja prve regulatorne osnove, kolodvor potiče razmišljanja o urbanizaciji područja zapadno od Savske ceste i njegova povezivanja sa središnjim područjem Donjega grada; dakle, pozitivno utječe na prostorni razvoj Zagreba (Knežević, 2003: 157).

Milan Lenuci[4] komentira lokaciju kolodvora godine 1906. ovako:

> *Kada je godine 1860. gradjena do Zagreba prva željeznička pruga od Zidanog mosta prema Sisku po društvu južne željeznice, smještena je željeznička postaja nazapadnom dijelu grada, a sama pruga uzimajući obzir na tadašnje mjestne prilike izvedena je takodjer u zapadnom predjelu u visokom nasipu usporedno s glavnom državnom cestom, naime Savskom cestom prema Savi i preko nje mostom u odredjenom smjeru. – Ta pruga i kolodvor nije priečio u ono doba ni građevni i prometni razvoj glavnoga grada Zagreba, tim manje, što je u visokoj izvedenoj pruzi na glavnim prometnim potezima ostavljeno dovoljno podvoza (Unterfahrten) kojima je bio omogućen saobraćaj izmedju gradskoga prediela s jedne i s druge strane željezničke pruge. – Grad Zagreb njie onda brojio ni 20.000 stanovnika, uslijed slabih prometnih i inih prilika bio je i razvoj grada u ono doba polagan te je uslijed nove prve željeznice počeo naginjati i razvoj grada prema zapadu.*[5]

[3] Matotek, D. (2010) Iz povijesti graditeljstva: Proslava 150 godina željeznice u hrvatskoj, *Građevinar*, Vol. 62, No. 5, 2010, 453 – 460

[4] hrvatski urbanist koji je postavio temelje urbanog razvoja Zagreba u 20. stoljeću

[5] DAZ GPZ GO, 58: GPZ 3.096, 30.1.1906. prigodom političkog ophoda „glede gradnje kolodvora za sastavljanje vlakova“

Obnavljanje prijedloga o povezivanju Zagreba s magistralom Budimpešta – Kaniža, otvorene 1862. godine, potiče političke i privredne institucije glavnoga grada na zalaganje da ta planirana željeznička pruga ipak prođe kroz Zagreb i njegova statusa kao središta hrvatskoga željezničkoga sustava. To im uspijeva (Knežević, 2003: 157). Trasa željezničke pruge Zákány – Zagreb otvorena je u prosincu 1869. godine, dok je mjesto za budući kolodvor utvrđeno između Savske ceste i Petrinjske ulice. Ova pruga utvrđuje prvotnu južnu granicu grada do Save. Milan Lenuci, 1909. kometirao ju ovako:

> *Pruga Budimpešta – Zagreb gradjena je koncem šezdestih godina na kilometar udaljeno od središta grada, gradjena je u nieveau-u cesta, koje je presjekla, ponajglavnije Petrinjsku ulicu i Savsku cestu. Stvorena je prva zapreka razvoju grada prema Savi, gradnja se izvela unatoč prosjedu gr. općine, koja je u tom, već onda nazrijevala štetu i pogibao, koju danas zaista i ćuti.*[6]

U drugoj polovici 19. st., Trgovačko obrtnička komora aktivno zastupa ideju izgradnje središnjeg kolodvora s pripadajućim industrijskim kolosijecima i željezničke strojarske radionice kao ishodište buduće industrijske zone južno od željezničke pruge. Godine 1890. Ministarstvo trgovine odlučuje izgraditi novi kolodvor u Zagrebu (današnji Glavni kolodvor) i strojarnicu. Kolodvor s pratećom infrastrukturom je otvoren 1. srpnja 1892., a veći dio pogona strojarnice počeo je s radom 1894. godine. Opće oduševljenje novim kolodvorom, velikim industrijskim pogonom vezanim uz njega i mogućnostima što ih oni otvaraju za život i napredak grada, ubrzo počinju pratiti izrazi nezadovoljstva zbog problema što ih za lokalni promet stvaraju novi objekti i prostori (Knežević, 2003: 164).

[6] DAZ 58 (kao bilj. 6): GPZ 15.647/IV. 1909.

3. Neučinkovita prometnica Donjega Grada – prostorno, vremenski i pojmovno

Na početku, prometnicu ćemo definirati kao javno dobro financirano sredstvima prikupljenih poreznim davanjima. Učinkovitom prometnicom definiramo onu koja maksimizira društveno-ekonomske koristi za sve građane grada, a minimizira troškove njezine izgradnje i održavanja kako za postojeće tako i za buduće generacije. Uz to, ciljevi učinkovite prometnice jesu i minimalizacija učinaka efekata negativnih eksternalija, poput prometnoga zagušenja što predstavlja situaciju u kojoj uvođenje dodatnoga vozila u prometni tok, povećava vrijeme putovanja ostalih (Thomson,Bull u Bull, 2003: 23).

Prema službenim podacima, stupanj motorizacije, prije svega osobnih automobila, u Gradu Zagrebu od 1995. godine u konstantnom je porastu. U prometnoj studiji grada navodi se porast broja osobnih automobila u periodu od 1998. do 2020. godine za 67%, a dok će se uravnotežena podjela putovanja na osobne automobile i javni prijevoz iz 1998. godine, u 2020. promijeniti u odnos 66% napram 34%. Prometnice na prostoru Donjega grada postale su zagušene[7]. Taj prostor je kroz povijest pa do danas u potpunosti izgrađen stambenim objektima privatnog vlasništva i objektima javne namjene, uz koje određena veličina i izrazita gustoća prometnica. Željeznička pruga koja kao fizička prepreka omeđuje prostor prema jugu grada, djeluje kao nepropusna brana odljevu prometa, prvenstveno prema gradskoj četvrti Trnje i drugim južnim dijelovima grada, što stvara prometnu zagušenost. Pored toga, ona fizički ograničava kretanje i mobilnost ljudi između ta dva dijela grada. Posljedice toga jesu negativan utjecaj na društveno-ekonomski razvoj prostora gradske četvrti Donji Grad i neujednačen razvoj grada u cjelini.

Prostorno i fizički, kao neučinkovitu prometnicu grada Zagreba držimo željezničku prugu na potezu od križanja Avenije Marina Držića i ul. Kneza Branimira, pa sve do križanja Savske ceste i Jukićeve ulice. Uz željezničku prugu vežemo i kolosijeke na Glavnome kolodvoru. Sveukupno, ova prometnica zbog svoga načina izgradnje i trenutnog oblik predstavlja fizičku prepreku kretanju ljudi i različitih vrsta motoriziranih prijevoznih sredstava.

[7] Prema prometnoj studiji Grada Zagreba, značajni prometni zastoji javljaju se na raskrižjima u Donjem Gradu, gdje su prometni tokovi veći za 80%, 90% ili 100% od raspoloživog kapaciteta.

Krajem 80-ih godina prošloga stoljeća na prostoru današnje RH započinje proces apsolutne deindustrijalizacije. Njeno je obilježje ne samo pad relativnog udjela industrijske proizvodnje u BDP-u, nego i dugotrajan pad apsolutne vrijednosti industrijske proizvodnje, odnosno nesposobnost restrukturiranja, modernizacije i jačanja konkurentnosti (Družić, Penava i Raguž, 2012: 61).

Prema statistici DZS-a za Grad Zagreb u 2018. god., od ukupno zaposlenih u privatnim oblicima vlasništva svega njih 14% je radilo u djelatnostima prerađivačke industrije. Ako u obzir uzmemo i zaposlene u poduzećima državnog i mješovitog vlasništva, onda broj zaposlenih u prerađivačkoj industriji iznosi 17% od ukupnog broja zaposlenih. Udio prerađivačke industrije u ukupnoj bruto dodanoj vrijednosti[8] grada 2016. god. iznosio je 11%. Deindustrijaliziranom gradu kroz proces urbanizacije raste broj stanovnika i mijenja se njegova socijalno-ekonomska struktura te raste sektor uslužnih djelatnosti i ekonomija temeljena na rentijerstvu.

Uslijed nedostatka temeljnih društvenih i ekonomskih pretpostavki za reindustrijalizaciju grada, za očekivati je daljnji razvoj uslužno-rentijerskoga oblika ekonomije. Željeznička pruga s pratećim kolosijecima, građena u svrhu industrijalizacije grada, danas gotovo u potpunosti gubi svoju prvotnu ulogu te predstavlja prepreku ujednačenom razvoju grada.

Zaključno, pod pojmom neučinkovite prometnice Donjega Grada smatramo željezničku prugu koja prolazi središtem grada i djeluje kao fizička prepreka kretanja motoriziranih vozila prema južnim djelovima grada, što utječe na društveno-ekonomsku razvojnu nejednakost, prvenstveno graničnih gradskih četvrti Donji Grad i Trnje.

4. Utjecaj neučinkovite prometnice na broj stanovnika i broj zaposlenih

Ponuda prometnica u četvrti Donji Grad u kratkom roku je fiksna, pa kao takva sama ne predstavlja neučinkovitu prometnicu nego nepromjenjivu varijablu. Kroz duži period možda su moguća infrastrukturna rješenja koja bi povećala ponudu.

[8] Predstavlja povećanje vrijednosti proizvodnje koja je jednaka razlici bruto vrijednosti proizvodnje (uključuje vrijednost tržišne proizvodnje, proizvodnju za vlastitu konačnu uporabu i ostalu netržišnu proizvodnju) i međufazne proizvodnje, a koja se u procesu primarne raspodjele raspodjeljuje na naknade proizvodnim faktorima - radu i kapitalu.

Pošto je potražnja za prometnicama sve veća uslijed rastuće motoriziranosti grada, željeznička pruga u svojoj određenoj veličini djeluje kao prepreka smanjenju potražnje, ograničavajući odljev vozila prvenstveno prema gradskoj četvrti Trnje. Uz trenutno stanje veće i daljnje rastuće potražnje za prometnicama u odnosu na ponudu, željeznička pruga kao fizička prepreka smanjenju potražnje, predstavlja neučinkovitu prometnicu. Rezultat deficita ponude prometnica jest prometna zagušenost.

Pretpostavka 1. *Neučinkovita prometnica utječe na pad broja stalnih stanovnika gradske četvrti Donji Grad, a rast u gradskoj četvrti Trnje.*

Prema popisima stanovništva iz 2001. i 2011. godine, vidljiv je pad broja stalnih stanovnika Donjega Grada i to s 45.108 na 37.024 građana. U postotku, to smanjenje iznosi za oko 18%. Navedena četvrt se sastoji od trinaest mjesnih odbora, a njih ukupno pet na svojim južnim granicama omeđeni su željezničkom prugom i pripadajućim kolosijecima. Smanjenje broja stanovnika u tih pet mjesnih odbora, iz 2011. u odnosu na 2001. godinu, iznosilo je više od 20%. Kako je prema statistici[9], u periodu od 2012. do 2018. godine, za četvrt Donji Grad vidljiv jasan negativan prirodni prirast, za pretpostaviti je nastavak trenda smanjenja žitelja četvrti. Svakako, razloge tome treba tražiti u rastu cijene prostora za stanovanje zbog utjecaja investicija u kapital namijenjen rentijerstvu te rastu kvalitete života ostalih dijelova grada, ali i utjecaju prometne zagušenosti kao posljedica neučinkovite prometnice. Trend smanjenja stalnih stanovnika četvrti Donjega Grada je nedvojben.

Prethodno pojednostavljeno razmišljanje, također možemo produbiti. Rastuće cijene najma stanovanja u g.č. Donji Grad, dijelu grada u kojimu se obavlja ekonomska aktivnost, zaposlenike prisiljava na preseljenje u dijelove grada gdje je najam niži. Ako ti dijelovi grada nisu javnim prijevozom zadovoljavajuće povezani s njihovim radnim mjestom, građani koriste svoja osobna vozila za dolazak na isto. Danas u većini središnjih dijelova europskih metropola[10] fiksna ponuda prometnica i njihova

[9] Prostorna i statistička analiza – Donji Grad, Zagreb, 2019

[10] Glavni grad zemlje u kojem su koncentrirani ne samo politička vlast i državna uprava već i gospodarska moć. Metropola obično nije toliko važna kao središte industrije koliko kao središte bankarstva, trgovine i prometa. Ona najčešće ima veliko značenje i u znanstvenom, kulturnom i umjetničkom životu

rastuća potražnja uzrokuje svakom novom jedinicom motoriziranog vozila rast prometne zagušenost.

Korak dalje u razmišljanju, možemo pretpostaviti da rast ekonomije rentijerstva, koja utječe na rast cijena najma stanova, u metropolama povećava prometnu zagušenost.

Ako porastom zagušenosti, tj. vremena provedenog u prometu, raste trošak za sve njegove sudionike, a i šire u obliku budućega troška sanacije nastaloga zagađenja, onda će ta prometna zagušenost utjecati na povećanje razlike visine bogatstva između onih koji trošak snose isključivo iz dohotka od vlastitoga rada i onih koji ga snose iz dohotka od rentijerstva. Konačno, građaninu koji ne stanuje, ali dohodak ostvaruje isključivo temeljem svoga rada na prostoru g.č. Donji Grad, rast prometne zagušenosti povećava ukupne životne troškove i umanjuje iznos raspoloživog dohotka potrebnoga za stanovanje u neposrednoj blizini radnoga mjesta.

S južne strane željezničke pruge, u gradskoj četvrti Trnje, prema podacima iz 2001. i 2011. godine vidljiv je pad broja stalnih stanovnika za otprilike 7%.[11] Prirodni prirast je također negativan, ali za razliku od onoga u gradskoj četvrti Donji Grad koji je u trendu daljnjeg povećanja razlike između broja novorođenih i umrlih, u gradskoj četvrti Trnje ima tendenciju ulaska u pozitivan trend. Kao argument prognoziranju pozitivnog trenda povećanja broja stalnih stanovnika Trnja, valja imati u vidu činjenicu konstantnog povećanja broja zaposlenih u razdoblju od 2012. do 2016. godine, što je detaljnije opisano u komentaru sljedeće pretpostavke.

Pretpostavka 2. *Neučinkovita prometnica utječe na pad broja zaposlenih, prvenstveno u privatnom sektoru gradske četvrti Donji Grad, a rast u gradskoj četvrti Trnje*

Mišljenje da je prometno zagušenje povezano s rastom zaposlenosti, bilo bi sasvim opravdano. No, u zaključku svoga istraživanja, autor Hymel K. (2008) na primjeru američkih gradova navodi kako povećanje prometnoga zagušenja za 10%, naknadno na dugi rok reducira rast zaposlenosti i do 4%.

S obzirom na službene podatke o kretanju broja zaposlenih u periodu od 2012. do 2018. godine po gradskim četvrtima, vidljiv je trend smanjenja broja zaposlenih u

[11] Prostorna i statistička analiza – Trnje, Zagreb, 2019

jednoj, a povećanje broja zaposlenih u drugoj gradskoj četvrti. Ukupan broj zaposlenih g.č. Donji Grad iz 2018. u odnosu na 2012. godinu manji je za otprilike 7%.

Ako iz podataka izuzmemo zaposlenike javne uprave i obrane, djelatnosti zdravstvene zaštite, socijalne skrbi i obrazovanja, koji čine gotovo polovinu od ukupno zaposlenih u gradskoj četvrti, tada je negativna promjena iz 2018. u odnosu na 2012. godinu kod pet najzastupljenijih djelatnosti privatnog sektora oko 28%. Primjenjujući prethodno navedenu metodologiju, u g.č. Trnje stopa broja zaposlenika u djelatnostima privatnog sektora rasla je za 3% u prethodno navedenom periodu, dok je ukupno relativno povećanje u 2018. u odnosu na 2012. godinu iznosilo 11%. Broj zaposlenih javnih djelatnika čini četvrtinu od ukupnog broja zaposlenih u g.č. Trnje.

Nije isključen i mogući utjecaj neučinkovite prometnice na broj zaposlenih u sektoru javnih usluga na području Donjega Grada. Na primjeru djelatnosti obrazovanja, a uz nastavak trenda pada ukupnog broja stalnih žitelja i broja živorođenih, za očekivati je smanjenje broja zaposlenih. U prilog tomu govori i podatak o smanjenju broja zaposlenih u obrazovanju od gotovo 8% u 2018. u odnosu na 2012. godinu, što u istom periodu godišnje prosječno iznosi -1%. U istom periodu, g.č. Trnje godišnje bilježi prosječan rast broja zaposlenih od 4%. Pored toga, daljnja liberalizacija i deregulacija tržišta navest će pružatelje javnih usluga na poboljšanje kvalitete, s ciljem održavanja konkurentnosti. Smanjenje dostupnosti usluge, kao jedan od važnijih činitelja korisničke percepcije kvalitete usluge, u korelaciji je s rastom prometne zagušenosti.

5. Utjecaj razine informiranosti političkih participanata na odluku političara o smanjenju neučinkovitosti prometnice

Prema stručnoj raspravi o denivelaciji željezničkih pruga u središnjem gradskom prostoru održanoj 2017. godine, procijenjeni troškovi rekonstrukcije postojećega stanja i smanjenja njezine neučikovitosti iznosili bi preko pola milijarde eura. S obzirom na visinu troška i mogućem izvoru finaciranja od strane gradskoga ili državnoga proračuna, razina informiranosti birača o istom utječe na odluke političara. U ovom slučaju političara promatramo kao oportunistu s ciljem reizbora koji će poštivati želje onih birača čiji je stupanj političke participacije visok.

Osim naknade za rad u obliku plaće, on donošenjem odluka ne stječe nikakvu drugu materijalnu korist.

Sadržaj ukupne količine informacija jednak je za sve birače koji politički participiraju, ali njihova razina informiranosti nije jednaka zbog troška pristupa informacijama koji nije za sve jednak. S obzirom na informiranost, birači donose odluku kojom će makismizirati svoju korist.

Pretpostavka 3. *Povećanjem razine informiranosti o visini troškova smanjenja neučinkovitosti prometnice sredstvima gradskoga proračuna među svim građanima, smanjuje se vjerojatnost donošenje odluke političara.*

Odnos razine informiranosti između stalnih stanovnika, zaposlenika javnih ustanova i privatnih subjekata Donjega Grada te žitelja ostalih gradskih četvrti grada, utječe na odluku političara o smanjenju učinka neučnikovite prometnice. Niža informiranost ostalih žitelja o trošku smanjenja neučinkovitosti od donjogradskih stanovnika, utjecat će pozitivno na odluku. Uz pretpostavku daljnje urbanizacije grada, najviše koristi od rješenja problema imali bi birači čije se društvene i ekonomske aktivnosti odvijaju u neposrednoj blizini prometnice, a najmanje koristi oni u gradskim četvrtima na rubnim dijelovima grada. Što su životne aktivnosti udaljenije od neučinkovite prometnice, to korisnost birača od smanjenja neučinkovitosti iste opada. Odluka političara bila bi otežana ukoliko je razina informiranosti birača od male korisnosti viša od razine donjogradskih birača. Ukoliko bi danas postojala volja političara No, za pozitivan utjecaj na buduću političku odluku o smanjenju neučinkovitosti prometnice, a uz daljnji trend promjene socijalno-ekonomskih silnica između gradskih četvrti, nejednakost razine informiranosti o trošku među političkim participantima bit će nužna.

Spomenio da i ukoliko su izvori financiranja isključivo sredstva stanovnika određenog grada, za očekivati je da će isti htjeti da je trošak investiranja utoliko manji što je manji gradski porezni prihod. U slučaju naše neučinkovite prometnice, to bi utjecalo negativno na odluku političara.

Pretpostavka 4. *Povećanjem razine informiranosti žitelja svih gradskih četvrti grada o visini troškova smanjenja neučinkovitosti prometnice sredstvima državnoga proračuna, povećava se i vjerojatnost donošenje odluke političara.*

U primjeru kada državna potrošnja u potpunosti financira gradski infrastrukturni projekt, za očekivati je neefikasnost investicije ukoliko su lokalni korisnici i akteri oko projekta bolje informirani od ostatka države. Naime, u ovome slučaju željeznica je vlasništvo državnoga poduzeća, ali posljedice njezinih negativnih eksternalija snose prvenstveno žitelji grada, ponajviše gradske četvrti Donji Grad. Za sklonost političara odluci o smanjenju neučinkovitosti, rast udjela troškova financiranog sredstvima prikupljenim državnim porezima mora biti praćen proporcionalnim smanjenjem informiranosti obveznika državnih poreza. Drugim riječima, žitelji grada će biti to skloniji politički participirati i podržati odluku političara ukoliko će njihova informiranost o financiranju troška državnim proračunom biti veća (Glaser i Ponzetto, 2017: 18).

Pojedinci s višim stupnjem obrazovanja, višim dohotkom i respektabilnijim zanimanjima pokazuju viši stupanj političke participacije (Vebra, Nie u Pap, 2019: 69). Kao argument tome, uzeti ćemo primjer odnosa broja biračke konvencionalne političke participacije i postotka visokoobrazovanih u šest gradskih četvrti prema podacima iz drugoga kruga izbora za gradonačelnika grada Zagreba u 2017. godini. U prvoj gupi se nalaze donjogradska, gornjogradska i gradska četvrt Trnje. U drugoj grupi se nalaze gradske četvrti Novi Zagreb – zapad, Sesvete i Dubrava – donja. Četvrti iz prve grupe imaju naviši udio birača koji su glasali od svih ostalih četvrti grada, s udjelom od oko 45%. Prosječni udio visokoobrazovanih u tim trima četvrtma iznosi također 45%. U drugoj grupi udio birača koji su glasali iznosi 38% te one predstavljaju četvrti s najnižim konvencionalnom političkom participacijom u gradu. Prosječan postotak visokoobrazovanih, za sve tri zajedno, iznosi 18%. Prema tome, uz daljnji trend pada broja visokoobrazovanih u donjogradskoj četvrti, za očekivati je i pad razine informiranost.

6. Zaključak

Argumentiranjem prvih dviju pretpostavki o utjecaju željezničke pruge na društveno-ekonomske pokazatelje razvoja gradskih četvrti, zaključujemo da ista djeluje neučinkovito na jednu, a učinkovito na drugu. Neučinkovito djeluje na g.č. Donji Grad, a učinkovito na g.č. Trnje. Trećom pretpostavkom i njezinom argumentacijom zaključujemo, da će u budućnosti izostati odluka političara o smanjenju neučinkovitosti željezničke pruge zbog rasta razine informiranosti među građanima svih gradskih četvrti čija bi korisnost od rješavanja problema bila niža od one donjogradskih žitelja. Zadnja pretpostavka i njezin argument upućuju na zaključak da će padom razine visokoobrazovanih donjogradskih birača, a čija bi korist od smanjenja neučinkovitosti prometnice bila najveća, izostati zadovoljavajuća podrška političaru zbog čega on neće donjeti odluku. Konačno, daljnjom urbanizacijom grad i odgađanjem smanjivanja neučinkovitosti prometnice, razvojna nejednakost između donjogradske i gradske četvrti Trnje će se produbljivati.

Literatura

Bull, A. (2003) Traffic congestion: The problem and how to deal with it, *Cuadernos de la CEPAL,* No. 87, 2003, 13 – 187

Družić, I., Penava, M., Raguž, I. (2012) Strukturni učinci deindustrijalizacije, *Zbornik radova znanstvenog skupa: Razvojna strategija malog nacionalnog gospodarstva u globaliziranom svijetu*, Vol. 1, 2012, 43 - 63

Glaser, E., Ponzetto, G. (2017) The Political Economy of Transportation Investment, *Economics of Transportation*, Vol. 13 (2018), 4-26

Hymel, K. (2008) Does traffic congestion reduce employment growth?, *Journal of Urban Economics* 65 (2009) 127–135

Knežević, S.: Zagreb u središtu, Barbat, Zagreb, 2003.

Pap, A. (2019) Utjecajni čimbenici na političku participaciju građana u funkciji unapređenja političkog marketinga, doktorski rad, Ekonomski fakultet, Zagreb

Tomašević, N. (2014) Polemika o željezničkom pitanju do 1862. godine u Pozoru i Narodnim novinama, *Povijest u nastavi*, Vol.12, No. 23 (1), 2014, 35 – 54