

HINA, 9.01.2007

Metro - investicijski pothvat desetljeća



Izgradnja zagrebačkog metroa koštala bi od 600 milijuna do 1,14 milijarde eura, ovisno za koju se varijantu gradska uprava na kraju odluči. 'To su projekti za nekoliko mandata', kaže Bandić.

"Ono što je za Hrvatsku autocesta Zagreb-Split, to je za Zagreb izgradnja podzemno-nadzemnog tračničkog sustava", rekao je zagrebački gradonačelnik **Milan Bandić** na predstavljanju programa realizacije podzemno-nadzemnog tračničkog sustava, što ga je izradio Fakultet prometnih znanosti.

Voditelj projekta **Ivan Legac** je naglasio da su stručnjaci FPZ-a izradili program koji će biti jedina alternativa automobilskom prometu.

Podsjetio je na četiri osnovne trase prema važećem Generalnom urbanističkom planu Zagreba za PNT sustav: Malešnica-Dubec, Jankomir-Borongaj, Dolje-Buzin i Prečko-Dubec te naveo da su predložili i nove trase i mreže PNT sustava.

Riječ je o četiri nove varijante trasa i mreža PNT sustava: po važećem GUP-u V0 uz manje korekcije i poboljšanja te V1 sa znatnijom izmjenom trase sjever-jug i novom podzemnom trasom uzduž Savske, zatim varijanta V2 s kolosijekom 1435 mm i mogućnošću povezivanja na mrežu HŽ-a i varijanta V3 s izrazitijim slijeđenjem (podzemno) koridora postojeće tramvajske mreže i mogućnošću povezivanja na mrežu HŽ-a.

Financiranje je moguće po modelu zajmova ili javno privatnog partnerstva, a troškovi bi iznosili od 600 milijuna eura do milijarde i 140 milijuna eura za izgradnju i vozni park s kolosijekom od 1000, odnosno 1435 milimetara.

U raspravi je upozoreno da nema korelacije tog programa s cjelokupnim gradskim prometom i istaknuto da bi predloženi program trebao biti dio šireg sustava javnog prijevoza kao i da je potrebna suradnja s HŽ-om jer bi se u protivnom moglo desiti da neke linije budu blizu željezničkog sustava što nije dobro.

Član uprave HŽ-a **Marijan Klarić** smatra da je potrebna regionalna redefinicija Zagreba i bolje povezivanje s okolicom. Poznato je da se od Karlovca do Zagreba dođe za 45 minuta, a poslije treba još toliko do centra.

Klasični ili laki metro?

Predstavljeni su i tehnički pokazatelji klasičnog i lakog metroa.

Klasični metro imao bi od 15.000 do 70.000 putnika na sat u jednom smjeru, brzinu od 35 do 45 kilometara na sat i međustanični razmak od 800 do 1200 metara

Laki metro imao bi od 5000 do 24.000 putnika, 25 do 35 kilometara na sat i međustanični razmak od 600 do 750 metara.

Klasični metro ima 36 europskih gradova, a laki metro njih 170.

Zato su posebno korisnim ocijenjena tzv. "park and ride" mjesta gdje bi svi koji dolaze iz okolice mogli ostaviti automobil i ukrcati se u brži javni prijevoz do centra.

"Mnoge prometne studije do sada su završavale neuspješno, ali to sada neće biti slučaj", rekao je Bandić i zatražio konsenzus struke oko sadržaja sva četiri projekta.

"Kad se dogovorimo, idemo u realizaciju. Sve su to projekti za nekoliko mandata, no nadam se da ćemo u ovome započeti bar jedan", dodao je navodeći kako će najprije uslijediti izmjena prostorno-planske dokumentacije, a potom rješavanje imovinsko-pravnih odnosa i gradnja.

HINA
09.01.2007.