

## Zagrebački 'laki metro' sagradit će se u četiri godine

Cijena sustava bila bi između 600 milijuna i 1,14 milijardi eura, a konačne trase i izgled prometnice na koju će se pričekati još najmanje 12 godina ovisi o usklađivanju s planovima HŽ-a koje tek treba napraviti

S velikim ogradama glede cijene, rokova realizacije, izvodljivosti i usklađivanjem s postojećim željezničkim sustavima, jučer su profesori s Fakulteta prometnih znanosti predstavili program realizacije podzemno-nadzemnog tračničkog (PNT) sustava u Zagrebu, tzv. lakotračne željeznice ili "lakog metroa". FPZ je utvrdio da Zagrebu nije potreban metro koji bi u cijeloj svojoj dužini bio pod zemljom, nego željeznica koja će se samo u središtu grada spuštati pod zemlju, a zatim se izdizati i dopunjavati s postojećim tramvajskim i željezničkim sustavom.

### Četiri varijante

Razrađene su četiri varijante sustava, a najprihvatljivija cijenom i potrebama je ona koja bi stajala 600 milijuna eura, sa širinom kolosijeka od jednog metra, i čije bi četiri osnovne trase bile Malešnica - Dubec, Susedsko polje - Borongaj, Dolje - Buzin i Prečko - Dubec. Najpovoljnija varijanta uključuje i podzemni krak ispod Savske ceste. Cijena uključuje i vozni park, a ako bi se odlučilo za 435 milimetara širi kolosjek, izgradnja bi poskupjela za 540 milijuna eura. Sama gradnja u desetak faza, predvidili su stručnjaci, može biti gotova u četiri godine, ali ako se prije toga obave temeljite pripreme. Pripreme, koje uključuju usklađivanja prometnih rješenja, otkup zemljišta, promjene prostornih planova, izradu projekta i studija, trajale bi i do osam godina, tako da bi za realizaciju projekta Bandićevoj upravi bilo potrebno i tri mandata. "Ovo je tek početni program i zato su procjene što se tiče cijene maksimalno 20 posto točne. Cijena i izgled željeznice zavisi o studiji izvodljivosti, detaljnog istraživanja tla, na koliko razina i kako bi se željeznica organizirala, arhitektonskih projekta i ostalih detaljnih ispitivanja. Smatramo da je projekt podzemno-nadzemnog sustava potreban, ali nikako ga ne treba ad hoc raditi", rekao je, među ostalim, profesor Ivan Legac s FPZ-a na prezentaciji. U ime Grada pročelnik ureda za strategijsko planiranje Slavko Dakić poručio je da su svjesno dali odvojenim institucijama da predlože svoja rješenja prometnih pitanja, ali da ona međusobno nisu usklađena, nego to tek treba učiniti i izabrati najbolja rješenja. Ponajviše će se koplja lomiti na tome kako najbolje uskladiti planove HŽ-a s novim sustavom jer se oni sada ne podudaraju. Primjerice, željeznica prolazi u blizini i paralelno s trasom PNT sustava, a na Glavnom kolodvoru zamišljene su dvije podzemne razine - jedna za PNT, a druga za obični vlak, dok HŽ i Grad planiraju izdići prugu iznad zemlje. Gradonačelnik Milan Bandić poručio je da je prva od četiri kapitalne prometne investicije izdizanje pruge od Savskog Marofa do Dugog Sela, a zatim redom sjeverna obilaznica, laki metro i tek na kraju tunel kroz Medvednicu. Očito iznerviran brojnim kritikama na račun dosad prezentiranih projekta, Bandić je pozvao struku na jedinstvo i konsenzus. Svaki put nakon što dva stručnjaka kažu da je nešto dobro, nađu se dvojica koji to ospore. To su hrvatski posli s kojima nećemo napredovati. Poručujem da je temelj za sva četiri projekta konsenzus struke i komplementarnost sva četiri projekta. Neće se više događati da različiti stručnjaci crpe novac iz grada za studije koje će stajati u ladicama. Zato pozivam struku na dogovor. Tek nakon usklađivanja svih projekta ići ćemo u izmjene GUP-a, zatim rješavanje imovinsko-pravnih poslova i onda možemo pristupiti realizaciji", rekao je Bandić.



### Srednji vijek

Slavko Dakić poručio je da je temelj razvoja Zagreba, ali i rješavanja njegove prometne problematike, regionalna redefinicija glavnog grada. Po njemu je metropola danas zatvorena poput grada srednjeg vijeka, podvajana od Zagrebačke županije i njenih središta. Prosperitet vidi prvenstveno u željezničkom, kvalitetnom povezivanju Zagreba s okolicom. "Zemljišta je sve

manje i sve je skuplje, a to rezultira pritiscima kojima se traže pranamjene zemljišta u građevno", rekao je Dakić. S njim se složio i predsjednik uprave Putničkog prijevoza HŽ-a Marijan Klarić koji je poručio kako je prigradski i gradski prijevoz prioritet njegove kompanije.