

Metro u metropoli za desetak godina

Prometna špiča u Zagrebu traje skoro cijeli dan, a prometni kolaps svakodnevnice je silka. Umaj mla, autobusi i automobili gmižu. Ispušni plinovi u rogom i širem centru polako i sigurno truju sve po redu. Ijanski europski grad svoje omelne probleme već desetkima rješava pokojim podvojakom, produkciom poneke smvajke linije ili pokojim javm garahom.

Gradsko poglavarstvo svakih tseti-petnaest godina naruči iometnu studiju, pa je spremi-ladica i svi opet voze po stari, u odelovanju bogatije bu-uočnosti. Hoće li tako biti i na-ju najnovije prometne studije, ju je napravila engleska kon-antanska tvrtka MVA - ostaje da i vidi. Ta je najnovija studija portila ono što su naši stručnjaci rđili još prije četvrt stoljeća da ez brzog javnog gradskog pri-voza - podzemnog tramvaja, rze gradske željeznice i me-oe - prometni problem Zagre-a nikada neće biti riješen. Pro-vestni kaos koji imamo danas, aši arhitekt i prometni struč-aci prethodni su još prije čet-ri stoljeća. Da smo barem po-eli tada raditi projekat!

Namre, od vremena kad se onese odluka i kaže gdje brzoi radskoj željeznici i metrou, iora proći barem deset-petna-est godina da se sagradi prva li-ija! Jer toliko traje projektiranje gradnja. Kako to namo već do-ati napraviti, znači da ćemo još irem deset-petnaest godina nai ne samo takav prometni kaos na zagrebačkim ulicama akav je danišnji, nego i puno uno veći, jer će biti još više tuci automobila u gradu, na stari, ali ve zaključenim ulicama. Zbog tuzetno male propusnosti u do-jem dijelu grada, do Glavnog olovoza, snažna je zagadenos- i zraka i buke - koju inače nitko e mjeri.

Što prije početi graditi

- Tramvaj i autobusi neće nodi dugo zadovoljavati potre-e milijunskog grada. Zagrebu eba metro. Metro treba ići u šem gradskom središtu pod zemljom, a preko Save i u pri-gradskim naseljima nad zemljom, jer je tako jeftinije. No, od ivraga je najvažnije informati-avnost i što prije početi graditi, ekao nam je inženjer graditeljs-va Davorin Kolić, koji je to svoje mlajenje iznio i na nedavnom

stručnom simpoziju na Gra-devinskom fakultetu i sada ponovo u toku najnovijih rasprava o pro-metnoj studiji grada Zagreba, koju je izradila engleska konzul-tantska tvrtka MVA, a financirala Svjetska banka. Stranci su, izgleda, odlučili ubrzati rješavanje zagrebačkog prometa.

Premda zagrebačka grado-naočinica Marina Matulović-Dropulić kaže da Zagreb nije dovoljno velik i napučen da bi se danas gradilo metro i da je dovoljna gradska željeznica, koja bi bila djelomično pod-zemna i djelomično nadzemna, to je zapravo manje-više isto rešenje na koje ukazuju i do-maći i strani stručnjaci.

Financiranje gradnje metra i prilagodba prometa brzoi gradskoj podzemno-nadzemnoj željeznici čini se da je glavna prepreka. Međutim, danas takve projekte u svijetu financiraju država, županija i grad, i to prema modernom načinu poslovanja - uključivanjem privatnih poduzeća, koncesijskih dru-štava, bankarskih institucija za obnovu i razvoj (BPRD, EBRD). Gradnjom, upravljanjem i održavanjem takvog velikog in-frastrukturnog objekta otvaraju se dugoročno tisuće radnih mjesta, a građani dobivaju brzi i konforlnji transport, uštedu vre-mena i novca.

U tri faze, podzemno i nadzemno

Zašto Zagrebu treba druga-čiji prometni sustav i što bi naj-prije trebalo napraviti, pitali smo našeg sugovornika Davorina Kolića?

- Prepreke odvijanju zagrebačkog prometa i širenju grada čine glavne barijere, kao što su Medvednica, željeznička pruga, rijeka Sava, ranžirni kolodvor i obilaznica autoceste. Logično je stoga najprije povezati središte grada, tj. Donji grad i Novi Zagreb podzemnom prugom na pravcu od Trga hrvatskih veličana do Trnja, koja se zatim diže nad zemljom i ide mostom preko Save u produžetku Draškovićeve ulice, prema aerodromu i Velikoj Gorici, obrazla-že svoju ideju Davorin Kolić. U drugoj fazi mogla bi se napraviti kružna linija koja dolazi u bli-zi Trga bana Jelčića i spušta se koso prema Trešnjevci, do-điruje Jarun i preko Save dolazi opet nadzemno u Novi Zagreb, zatim se opet preko još jednog savskog mosta kod Ioplane ve-že na Trg hrvatskih veličana.



Najprije treba povezati središte grada, tj. Donji grad i Novi Zagreb podzemnom prugom na pravcu od Trga hrvatskih veličana do Trnja, koja se zatim diže nad zemljom i ide mostom preko Save u produžetku Draškovićeve ulice, prema aerodromu i Velikoj Gorici (prva faza)

● Od vremena kad se donese odluka i kaže »da« brzoj gradskoj željeznici ili metrou, mora proći barem deset-petnaest godina da se sagradi prva linija! Kako to nismo već dosad napravili, znači da ćemo još toliko ako ne i duže imati prometni kaos na zagrebačkim ulicama veći i od današnjeg

Piše Mirjana Sosić
Snimio Andrej Kreutz

I konačno, treći stupanj pre-vidna podzemno povezivanje pri-gradskih naselja na tangenti Istok-zapad, na pravcu Makal-mirska-lica. Poslije toga bi se nadzemna željeznica širila na ona mjesta gdje će se u budućnosti razviti nova naselja.

Ukratko, središte Zagreba i Donji grad treba postati pešačk-a zona bez automobila, samo za tramvajski i autobusni pro-met, kako bi se sačuvala ta ljep-a kulturno povijesna arhitek-tonska cjelina.

Metar tunela - 35.000 DEM!

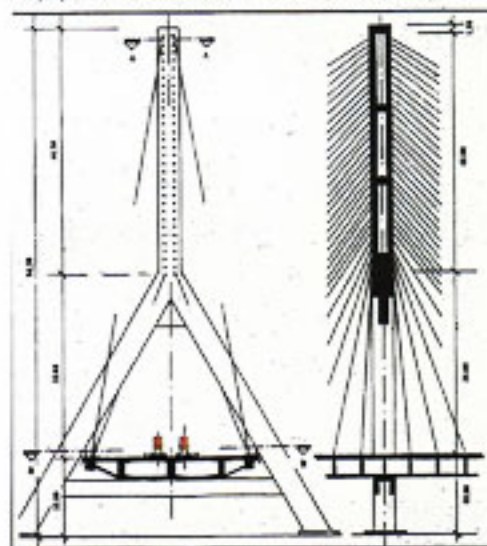
- Podzemnu željeznicu sa-gradili su i mnogi manji europski gradovi nego što je Zagreb, kao npr. Oslo, Lausanne, Lille. Razvoj prometnog sustava ispuštanjem pojedinih tramvajskih linija pod zemlju odavno su počeli i napravili gradovi kao što je Budim-pešta (prije stotinu godina), Bruksel, Berlin. A teškoće s prela-skom rijeka i podzemnim vodama imaju gotovo svi gradovi, jer su se svi gradovi i počeli razvijati uz rijeke, kao npr. Lon-don, Pariz, Frankfurt, Prag, Beč, i da američke i ne spominjemo i zagrebački prostor ispod Me-dvednice sastoji se u podzemju od šljunčanih i glinenih naslaga u koje treba zpusiti podzemnu željeznicu. Tehnika gradnje s najsuvevremenim strojevima dan-as može sve. Dakako da su ra-dovi pod zemljom najskupiji, a u zagrebačkom slučaju, prema proračunu, jedan metar tunela sa stanicama stajao bi oko 35.000 DEM, obradilo je in-ženjer Kolić. Vilenarnepni most preko Save jedan od trih predvi-đen je urbanističkim planom Za-

Mr. sc. DAVORIN KOLIĆ, INŽENJER GRADEVINARSTVA Otac gradi mostove, sin tunele



Davorin Kolić: Metro treba ići u uštem gradskom središtu pod zemljom, a preko Save i u prigradskim naseljima nad zemljom

Tehničke i gospodarstvene čimbenika prihvatljivosti pod-zemne željeznice grada Za-greba inženjer građevinarstva mr. sc. Davorin Kolić (podzemni dijelovi studije) i Vjekoslav Kolić (Draškovićeve most preko Save), sin i otac, napravili su zajedno s nekoliko drugih stručnjaka kojima je to posao i profesionalna preokupacija. Iskustvo u građenju mostova i tunela Davorin Kolić ima u broj-nim zemljama Europe i svijeta, a sada, među ostalim, radi na projektima podzemnih želje-znica u Münchenu, Budimpe-šti, Parizu, Singapuru, New Del-hiju i Washingtonu, kao konzultant i odgovorni projektant u austrijskoj tvrtki D2 Consult iz Linza.



Novi most preko Save u produžetku Draškovićeve

Zg **ZAGREB-INVEST**
Zagreb, Lastovska 2a/II. (Savica)
Poduzeće za projektiranje i izgradnju
tel. (01)611-89-23, 611-89-24, 611-89-25

PROJEKTIRA, GRADI I PRODAJE:
stanove u OPATJI, strogo središte grada,
50 m od hotela "Imperijal" u zoni parkova:

- stanovi potpuno završeni i USELJIVI
- vila klasičnog načina gradnje
- izbor materijala i vrhunska izvedba
- jednosobni i dvosobni stanovi
- prvoklasna oprema s klimatizacijom i centralnim grijanjem
- ograđeno parkiralište na vlastitoj parceli.

Obavijest o prodaji
kompleksa ZAGREB-INVEST ZAGREB, LASTOVSKA 2A/II
Gradnja završena. Raspusti: HR-011 611-89-23/24/25