

Grad bez gužve na cestama za 340 milijuna eura



Za 300 ili najviše 340 milijuna eura Dubrovnik i uža regija od Konavala do mosta preko Rijeke dubrovačke dobili bi podzemno - nadzemnu željezničku povezanost, dok bi za 25 milijuna eura Dubrovčani opet mogli uživati u vožnji tramvajem na užem gradskome području, koji bi dijelom prometovao po trasi nekadašnjeg starog tramvaja.

Prezentacija stručnjaka iz Hrvatske komore inženjera građevinarstva izvrsno je pokazala što se sve danas može izgraditi ili bolje rečeno ugraditi, budući se većina i cestovnog i željezničkog ili tramvajskog prometa odvija pod zemljom, a tuneli su nešto posve uobičajeno. Slike moguće dubrovačke budućnosti s tramvajem bez kontaktnog dijela, s pogonom na baterije ili trećom središnjom tračnicom i prijenosom električne energije stvaranjem elektromagnetskog polja uzbudile su prisutne, osobito činjenica da je čak i tako velika sredstva moguće 'izvući' iz kohezivnih europskih fondova, samo ako imate kvalitetan i cjelovit projekt.

HRVATSKA KOMORA INŽENJERA GRAĐEVINARSTVA

Dr. St. Kr

Tunel SOCATOP na obilaznici Pariza A86 :
geometrija tunela v.promjera 11.24 m. t =42cm
i prometom na 2 kata za osobna vozila i mix-TBS promjera glave 11.82 m

4. Primjeri brzih gradskih cesta i zaštita okoliša

A to je upravo ono što nama nedostaje. Trenutačno stanje s brzim odnosno autocestama i nepostojanje precizno određenog koridora problem je većih razmjera, a govorilo se i o problemima s kojima ćemo se, ako se nepromišljeno nastavi planirati, naći. Osobito bi u tome svemu mogao nastradati sam Dubrovnik. - Je li trasa autoceste Ploče - Dubrovnik definirana ili nije? Pitanje je prolazi li ona generalno kroz Hrvatsku, BiH ili negdje između. Bez toga je teško išta definirati. Idemo li sadašnjim planiranim pravcem, projekcije su da će do 2014. broj vozila koji će u tranzitirati kroz sam Dubrovnik povećati na 20 tisuća automobila na dan, a to je već ionako kritično područje. Treba postići dogovor s BiH i Crnom Gorom, bez dogovora nema rješenja - objasnio je Stjepan Kralj.

Brza cesta Osojnik - Čilipi prioritet je upravo zbog pripremljenosti, no to nije i ključni dio brze ceste. Tomislav Paviša prezentirao je studiju razvoja prometne infrastrukture u podzemno - nadzemnom prometu kroz Grad i širu okolicu napravljenu 70-ih godina, a dorađenu 90-ih. Ona bi vjerojatno i danas mogla zaživjeti, a kao zanimljivosti navest ćemo podzemne pravce s podzemnim garažama pod Montovjernom i pod padinom Srđa s tunelima pod gotovo cijelim Gradom s izlazima na mostu sa zapadne i Dupcu s istočne strane.

Svako rješenje iziskuje golemu financijsku sredstva koja pak ne moramo, kako su nam objasnili, financirati niti sami niti odjednom, gotovo svaki je projekt izveden etapno, pa i uz pomoć sredstava za to predviđenih fondova.

lv/tp



Petak, 12 Ožujak 2010