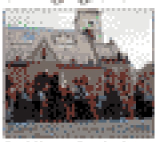
→ UKRATKO

Gradonačelnik Bandić u Berlin, Peking i Šangaj

Za manje od mjesec dana gradonačelnik grada Zagreba Milan Bandić odlazi u inozemstvo. Prvo ga čeka put u Berlin, gdje će se zadržati dva dana, potom, također na dva dana ide u Ljubljanu i u Podgoricu, a na kraju će se zaputiti na drugi kontinent. Nakon gotovo šest godina došao je red da prvi čovjek grada Zagreba posjeti Kinu. U Kinu, gradonačelnik Bandić odlazi u prijateljski i službeni posjet. Posjetit će Peking i Šangaj, koji je Zagrebu grad prijatelj. Odgovarajući na špekulacije kako će izbivati iz Zagreba dva tjedna zbog liječničkih pregleda, gradonačelnik Bandić to opovrgava, tvrdeći da se osjeća bolje nego ikada. SAK

Novo lice Staroga grada



Do 2010. godine, kada posljednji trgova i ulica obnovimo sve prioritetne, Gornji grad će zablistati u svom punom sjaju - rekao je gradonačelnik Bandić prilikom otvaranja obnovljenoga Markovog trga, čija je obnova stajala 14.500.000,00 kuna. Uz temeljne svih instalacija i popločenja Markova trga uređene su i Demetrova, Kamenita i Ulica 29.10.1918.

- Iduće godine uredit ćemo još pet gornjogradskih ulica Visoka, Demetrova, Ćirilometodska, Mletačka, Basaričekova i Brezovačkog, zajedno s Vladom Republike Hrvatske uredit ćemo i Markovu crkvu, koja je zaštitni znak Zagreba i Hrvatske - rekao je gradonačelnik na kraju. AB

Prvi Keglić fest na Črnomercu

Gradskim četvrtima koje obilježavaju svoj dan i priređuju manifestacije ove se godine pridružuje i Črnomerec. Od 25. rujna do 8. listopada održat će se 1. Keglić fest. Upravo će se na ovom gradskom trgu i održati najveći dio programa. Djeca će moći uživati u Zaglandu, osobe treće životne dobi sudjelovati u likovnoj radionici, gađati ukusti [illegible] a tu će biti i prodajni sajam, radionica [illegible], nastup [illegible], a Udruga za prevenciju [illegible] besplatno će [illegible] te upoznati s [illegible] nordijskog hodanja. DKB

EKSKLUZIVNO Završena studija o podzemno-nadzemnom tračničkom sustavu, a stručnjaci potvrđuju:

Zagreb dobiva metro od 500 milijuna

Grad je sklopio ugovore s Ekonomskim, Pravnim, Građevinskim i Prometnim fakultetom te Institutom za promet

Piše: **Dajana Kos Bučar**

Laka gradska željeznica zbog svoje fleksibilnosti proteklih se desetljeća u svijetu najviše širila

Struka će dati odgovor na najzahtjevnije gradske projekte, odgovor je to gradonačelnika Milana Bandića na pitanje kako da se radi o restrukturiranju gradskih poduzeća i gradske uprave, gradnji mostova, rješavanju prometnih problema, pronalasku novog modela stanogradnje ili obračuna s korupcijom. Upravo je zbog toga Grad prošle godine sklopio ugovore s Ekonomskim, Pravnim, Građevinskim i Prometnim fakultetom te Institutom za promet.

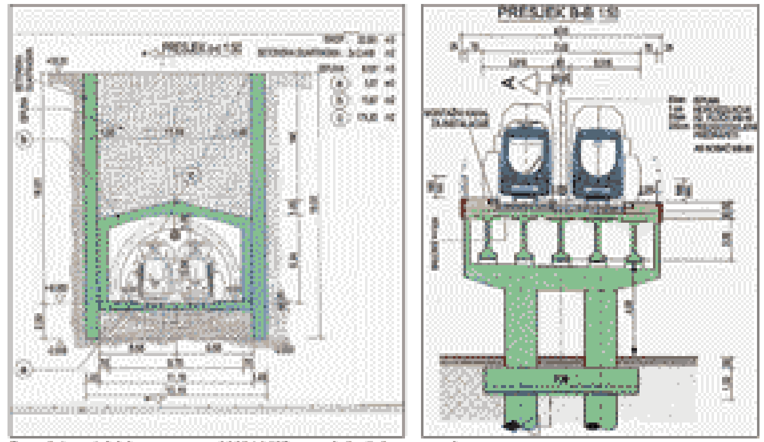
Najbrži u odgovoru čini se da su stručnjaci Fakulteta prometnih znanosti. Oni su jednoglasno odlučili da je najbolje rješenje laka gradska željeznica-LGŽ, poznat u svijetu kao Light Rail Transit-LRT (ili žargonski - laki metro). No, to je tek prva faza. Slijede [illegible] poslovi [illegible] izrade [illegible] idejnog rješenja, detaljnih tehničkih rješenja, [illegible] isplativosti i utjecaja na okoliš, elaborat o premještanju instalacija i odabir modela financiranja. U svijetu se modeli javno-privatnog partnerstva pokazuju vrlo dobrim. Ipak, [illegible] i dobro organiziranu realizaciju projekta, ovakav je zahvat moguće izvesti u roku od četiri godine. Koordinator i voditelj projekta - Programa istraživanja podzemno-nadzemnog tračničkog sustava u gradu Zagrebu dr. sc. Ivan Legac sa dekanom Fakulteta prometnih znanosti i prodekanom istraživanja, suradnika i konzultanata [illegible] detaljno predstaviti rezultate [illegible] rada.

Konsenzus struke i politike

Kad se govori o gradskim prioritetima i projektima, čini se da su i struka i politika oko jedne stvari složni. Promet je problem broj jedan. Potvrdio je to i sam gradonačelnik otvorajući 1. rujna prošle godine Ljubljansku i novi rotor na Savskoj Opatovini uz poruku - ukoliko na red dolazi najvažnija prometna investicija - laka gradska željeznica. U analizama se gradnja klasičnog metroa pokazala preskupom, a Zagreb nema ni toliko korisnika putnika. Nadalje, s razvijenim javnim prijevozom bliježe se ekstremno [illegible].

Planirane trase lakog metroa

Osnovne trase lake gradske željeznice planirane su na pravcima zapad-istok i sjever-jug i to od Španskog i Malešnice te preko središnjeg gradskog prostora do Dubrave i od Dubrave preko središta grada do Novog Zagreba. Pojedini dijelovi postojeće tramvajske mreže bit će uključeni u osnovne trase lake gradske željeznice. U središtu će grada laka gradska željeznica biti vođena podzemno, bez ometanja od drugih oblika prijevoza, a izvan toga prostora trebala bi biti u posebnom tijelu unutar profila ulica uz osiguravanje prednosti na raskrižjima. Cijeli bi projekt gradnje lakog metroa obuhvatio gradnju pet kilometara podzemnih linija, 10,9 km nadzemnih linija u razini zemlje, 4,8 km iznad razine zemlje na vijaduktima i 0,34 km gradskog mosta preko Save.



Poprečni presjek lakog metroa sa 1000 i 1435 mm kolosiječnog razmaka

[illegible] na pojedinim odsječcima tramvajske i autobusne mreže koje se kreću ispod deset kilometara na sat. [illegible] tih malih brzina jest [illegible] vozila individualnog prijevoza te njihovo kretanje po istim trakovima zajedno s vozilima javnog prijevoza, ali i loše stanje pruga na kojima nije dopušteno razviti veće brzine.

Istraživalo se koje bi širine trebali biti tramvajski kolosijeci lakog metroa. Na osnovi [illegible] prednosti i nedostataka dva tipska kolosijeka od 1000 i 1435 mm te na osnovi kompleksnih konzultacija i analiza mnogobrojnih stručnjaka i institucija potvrđena je superiornost kolosijeka od tisuću milimetara. Prevagu se odnosila na ukupnu cijenu radova, ali i na lakoću izvedljivosti gradnje.

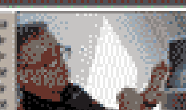
Tako bi u slučaju gradske odluke da kolosijek bude tisuću milimetara građevinski radovi i oprema stajali oko 500 milijuna eura, a vozni park oko [illegible] milijuna eura. Za tračnice širine 1435 mm ta bi svota bila vrtoglavih 1,11 milijarde eura.

Kao podloga za sva ta istraživanja upotrijebljena je već poznata Prometna studija grada Zagreba koja je 1999. godine izradila britanska tvrtka MVA Consultancy, ali i osnovni prostorno-planski dokumenti: Prostorni plan Grada Zagreba i Generalni urbanistički plan.

Javni prijevoz i do 50 posto

- Uz sadašnje mjere prometne politike dugoročno bi se moglo računati na barem 40-tak posto javnog prijevoza, a primjenom radikalnijih mjera ograničenja ili naplate korištenja automobila u središtu grada, vjerojatno bi se moglo očekivati postupno približavanje javnog prijevoza pedesetpostotnom udjelu, što bi predstavljalo idealnu proporciju. Za podlogu je stalni porast stanovnika Zagreba. Prema popisu stanovništva iz 2001. godine ta je brojka bila 779.145 stanovnika. S druge strane tu je i porast broja individualne motorizacije. U prvoj polovici 2005. godine u Zagrebu je registrirano više od 390.000 vozila. Zbog toga ako se ne realiziraju investicijska ulaganja u javni prijevoz prijeti opasnost, da uz nezaustavljiv rast stupnja motorizacije, odnos individualnog i javnog prijevoza bude još znatno nepovoljniji. Što to znači bi povećati broj kritičnih točaka u prometnom sustavu grada - preopterećenih dionica na cestovnoj mreži, preopterećena raskrižja, nedostatak parkirališnih kapaciteta i preopterećene linije javnog gradskog prijevoza - tvrde stručnjaci.

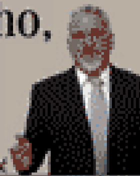
Što je laki metro



- Termini laki metro i laka gradska željeznica (LGŽ) zračno/prema sličnostima prijevoznih predstavlja [illegible] u kojemu [illegible] podzemne željeznice i tramvaja tako da je od njih uzela one karakteristike koje najbolje mogu zadovoljiti potrebe suvremenih gradova koji nisu megapolisi. To je sustav gradskog prijevoza koji se u svijetu najviše širio u proteklim desetljećima zahvaljujući svojoj fleksibilnosti - objašnjava dr. Ivan Legac.

UVODNIK

Novo ruho, novi zamah



Piše: **Zoran Vlašić**

Poznata je uzrečica da ono što nije objavljeno u novinama i ne postoji. I uistinu, mediji su zrcalo života i trebali bi, uz informiranje, odražavati određeni stav i pogled na svijet onoga što obično zovemo javnošću. Dakle, predstavljati i zastupati javnost kao takvu.

Zagrebački komunalni vjesnik, od ovoga broja u novom ruhu i s novom uredničkom koncepcijom, zamišljen je kao medij za uspješan život u gradu Zagrebu. Višedesetljetni opstanak ovoga glasila zahvaljujemo upravo uspješnoj suradnji s Gradom, gradskim službama i građanima, koji očekuju ozbiljnu (komunalnu) informaciju iz gradskih ureda. List je imao svoje uspone i padove, bio je uglavnom skromno opremljen, često su ga doživljavali produženom rukom gradske vlasti itd. Uvijek se postavljalo pitanje - koliko se tu zastupljeni građani, od koji zavise gradske službe žive.

Svaki medij, osobito u vrijeme političkih previranja i pojave sve više konkurentskih listova mora proći svoju evoluciju kako bi i nadalje ispunjavao svoju zadaću. Zadaća našeg uredništva jest pratiti gradske projekte, izgradnju, urbanistička rješenja, promet, javne financije, zdrav život, analitički prenositi važne odluke Poglavarstva i Skupštine, obavještavati o komunalnim akcijama, pomoći građanima u traženju svojih prava itd. Stoga danas, nakon uspješnih godina Komunalnog vjesnika - idemo korak dalje. Stvaramo medij koji će s jedne strane biti ozbiljno, vjerodostojno, informativno glasilo za svakog Zagrepčanina, a s druge strane željno i ubrađače biti novinski servis za sve relevantne informacije koje proizlaze iz gradskih ureda, ustanova i tvrtki. I to, bez utjecaja političkih struja i klanova, uvažavajući samo rezultate rada.

List će uvijek nastojati slijediti duh i tradicije pravih Zagrepčana, ali i doseljenika koji ovaj grad vole i smatraju ga svojim te ne smijemo dopustiti isključivost bilo koga. U svemu tome, kako prema gradu tako ćemo gajiti pozitivan i čvrst stav prema državi i nacionalnim interesima.

OSVRT

Hoćemo Kvatrić, nećemo kolaps!

Piše: **Jozo Renić**

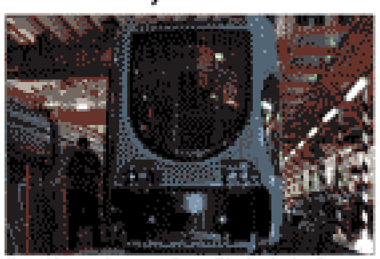
Gradsko prometovanje određeno je problem broj jedan u našemu gradu. Automobilski čvori i jetimi [illegible] se dobrim naplaćuju – svako [illegible] pred semaforom kao što se nekoć stajalo u redu kako bi se ugrabilo teško nabavljivu životnu namirnicu. Uzdamo se samo u to čudo, koja bi nas, kako je najavljeno, uskoro mogla ubrzati kada se upjati u velika raskršća.

Pa, računala će nam teško dati malo više civilizacijskog ritma, kulture na cesti, tolerancije, strpljenja zbog [illegible] radova na ključnim prometnicama...

Ovih dana bez svoje [illegible] zbog toga što su sad [illegible] Kvatrićevo [illegible] [illegible]

115. GODINA ZET-a u znaku isporuke tramvaja

Hrvatski tramvaj za izvoz



Hrvatski tramvaj na europskom tržištu konkurira cijenom

Uoči svečanog puštanja u promet 25. niskopodnog tramvaja od ukupno 70 naručenih, najave potpisivanja ugovora za nabavkom još toliko vozila i međunarodnih poslovnih ugovora prvi kojim se našao domaći konzorcij CROTRAM, obilježena je ovih dana 115. godišnjica organiziranog prijevoza putnika u Zagrebu.

Tramvaje - deset zatvorenih i šest otvorenih kola koje je od 5. rujna 1891. vuklo 52 konja prugom od osam kilometara, 1910. godine zamijenili su električni. Danas u voznom parku ZET-a ima 26 niskopodnih tramvaja i 169 autobusa te 265 starijih tramvaja i 128 autobusa.

CROTRAM se obvezao ZET-u do srpnja 2007. godine isporučiti 70 tramvaja. Prvo predstavljanje bit će na sastanku direktora svih europskih prometnih poduzeća koji će se održati u Beogradu polovinom ovog mjeseca. Zainteresiranih već ima, a ovaj hrvatski proizvod zadata bi, prema ocjeni [illegible] tvrtki okupljenih u konzorciju, trebao biti konkurentan cijenom. Stoji oko 2,5 milijuna eura. DKB

Besplatan prijevoz za 200.000 Zagrepčana

Učenik Karlo Pašalić, studentica Maja Krajačić i umirovljenik Miljenko Krajačić prve su osobe koje su dobile besplatne godišnje pokaze ZET-a. Prvi put u povijesti Grada Zagreba pravo na besplatan javni gradski prijevoz imaju učenici, redoviti studenti i umirovljenici stariji od 65 godina čija mirovina ne prelazi 1.500 kuna. Pored njih besplatno će se voziti i nezaposleni prijavljeni na zagrebačkom Zavodu za zapošljavanje, invalidi te oni koji su dali krv više od 50 puta. Besplatno se neće voziti izvanredni studenti, jer kako kaže gradonačelnik, ni studiranje rad, a ne nerad.

- Dosad smo teško živio sa mirovinom kojoj je ostalo i svoje djece. Mirovina od 1.192 kune, prenula je za život – kaže umirovljenik Miljenko Krajačić.

- Besplatni pokaz dobro će nam doći – uzvratili su studentica Maja i učenik Karlo jer će više novaca ostati za džeparac. Novac od pokaza sada ćemo drukčije potrošiti. Mora se priznati da godišnje 800 kuna za đački i umirovljenički pokaz, koliko se izdvajalo, nije malo. Novi prijevozne iskaznice ZET-HŽ i to umirovljenički godišnje iskaznice, đačke i studentske, od 1. rujna bit će besplatne za prigradski promet. Od 1. listopada besplatno će se voziti učenici i redoviti studenti koji žive u Zaprešiću. Oni učenici koji stanuju u Zaprešiću, a pohađaju školu u Zagrebu, platit će desetinu iznosa mjesečnog pokaza nego dosad. SAK

TELEKOMUNIKACIJE Tatjana Holjevac sređuje stanje oko DTK-a

Iskorijeniti upade u tunele DTK

Tatjana Holjevac, predsjednica Gradske skupštine

Rješavanje vlasništva i upravljanja distribucijskom telekomunikacijskom kanalizacijom (DTK) kao preduvjeta progresa Zagreba za predsjednicu Gradske skupštine Tatjanu Holjevac najvažniji je projekt. Upravo je s njim i započela svoj radni mandat i pozvala novinare da s njom polemiziraju o toj temi. Prije gradskih odnosa u Zagrebu su bili i predstavnici najvećih hrvatskih gradova i sugovarači o konačnom rješenju "slučaja DTK". Njihov je stav jednoglasan - vlasnik DTK-a moraju biti jedinice lokalne samouprave.

Upravo bi one omogućile operaterima koji djeluju na njihovu području ravnopravnost u davanju usluga kao i neovlaštene upade u podzemne tunele. S druge strane operatori bi onda mogli u budućnosti snižiti i cijene svojih usluga.

Prema pojašnjenju predsjednice Skupštine i ostvarenju tvrtke Digitalni grad dogodilo se upravo radi sređivanja stanja na tom području, razvoja zagrebačkog gospodarstva i kvalitete življenja građana. Podršku modela koji predlaže Tatjana Holjevac 14. rujna dali su i operateri koji su se odazvali na stručnu raspravu organiziranu u Gradskoj skupštini. Tatjana Holjevac jedino strahuje da bi Vlada mogla pripomoći da DTK na kraju ipak pripadne monopolistu T-HT-u. U tom bi slučaju, kako kaže, pokrenula pitanje ustavnosti takve odluke i interesnog predloška da Zagreb krene u gradnju vlastite gradske mreže DTK i optike. Regulirala bi se i plaćanje postavljanja optičkih kabela zajedno s ostalom komunalnom infrastrukturom još za vrijeme gradnje pojedinog objekta i izbjegla višestruka prekopavanja.

Inače Zagreb ima 20.000 šahtova za DTK, prosječna im je udaljenost 80 metara i kroz njih prolazi preko tri tisuće kilometara trase. DKB