



**GRADSKI PROMET** Sve zagušen

# Spajanje želje bi isplativiji

*Najviše bi se trebalo ulagati u laku gradsku željeznicu*

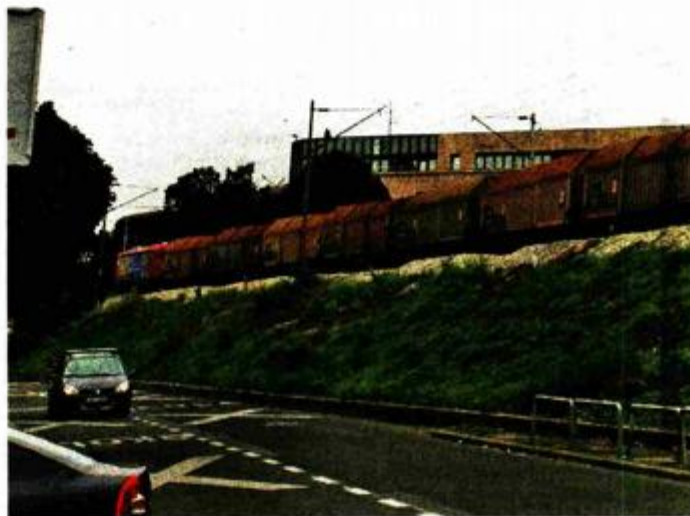
Stjepan BUBALO

Sve zagušenije gradske prometnice, spori javni prijevoz i proračun koji ne dopušta značajnije ulaganje u prometnu infrastrukturu nameću pitanje: Ulaže li gradska vlast pametno novac i postoji li dugoročna prometna studija te što ona predviđa? Iako se posljednjih godina novac ulaže u rješavanje najzagušenijih gradskih čepova, poput gradnje nadvožnjaka i širenja prometnica te obnove javnog gradskog prijevoza, kvalitetno rješenje zahtijeva ulaganje i u gradsku željeznicu koja je još uvijek zapostavljena u rješavanju prometnih problema.

## Jeftinije od metroa

S obzirom na sadašnje stanje ulaganja, položaj i razvoj grada, dekan Prometnog fakulteta Ivan Dadić ističe kako struka smatra da prioritet treba dati ulaganjima u gradsku željeznicu. Naglašava da Zagreb ima fenomenalan položaj, a kako željeznička pruga prolazi gotovo kroz središte grada, važnu ju je početi i koristiti. Trebalo bi maknuti teretne vlakove novom prugom direktno na Ranžirni kolodvor, dok bi sadašnja pruga ostala samo za putnički prijevoz. U današnje vrijeme javni prijevoz u Zagrebu ne može biti djelotvoran bez integriranja željeznice.

Pritom valja naglasiti da gradnja metroa nije potrebna kad se promet za sljedećih 40 godina može bez problema riješiti ulaganjem u željeznicu. To znači da je željeznica jednako djelotvorna kao i metro, ali znatno jeftinija pa je rješenje gradskog javnog prijevoza u



■ *Micanjem teretnih vlakova iz središta grada i gradnjom četvertračne pruge mogao bi se pojačati željeznički promet istok-zapad. Dvotračne bi trebalo sagraditi od centra grada do središta okolnih županija (Siska, Bjelovara, Kutine i Karlovca) te ih spojiti do Hrvatskog zagorja i Međimurja, jer svi ti gradovi i područja ionako gravitiraju prema Zagrebu*

spajanju željeznice, tramvaja i autobusa.

Osim toga, željeznica se, za razliku od metroa, može uklopiti u već postojeću infrastrukturu, tehnički je lakše izvediva, a time i jeftinija. Za metro su pak potrebni

posebni novi tuneli bez doticaja s drugim linijama, remiza i znatno veća ulaganja.

Ulaganje u željeznicu dio je i Gradske prometne studije iz 1999. godine, ali od tada do danas ništa se nije poduzimalo po tom pitanju.





ije ulice i spor javni prijevoz zahtijevaju hitna rješenja radi održavanja kvalitete života

# Željeznice i javnog prijevoza bio projekt od gradnje metroa

ću jer će to ubrzati promet kroz cijeli grad, a postojeća infrastruktura sigurno jamči i isplativost projekta



Ulaganja u tom pravcu bit će neophodna jer će Grad i Hrvatske željeznice morati kad-tad naći model i financiranja i izgradnje infrastrukture brzih gradskih vlakova. Tim više što razvoj i širenje grada to zahtijevaju zbog održavanja postojeće kvalitete života.

Ulaganjem bi se dobila i dodatna korist jer bi se smanjenjem teretnih vlakova iz središta grada i gradnjom četvertračne pruge mogao pojačati željeznički promet istok-zapad. Dvotračne bi trebalo sagraditi od centra grada do središta okolnih žu-

panija (Siska, Bjelovara, Kutina i Karlovca) te ih spojiti do Hrvatskog zagorja i Medimurja, jer svi ti gradovi i područja ionako gravitiraju prema Zagrebu.

Tako bi brzim željeznicama bili i stvarno povezani na najbrži način te bi i dolazak u Zagreb i povratak bili znatno kraći i jeftiniji.

Željeznica bi tako povezala cijeli prostor središnje Hrvatske koji bi funkcionirao kao jedan veliki grad, što bi ga ekonomski svrstalo među najjača gospodarska središta u Europi. Ljudi bi, primjerice, mogli živjeti na selu u

okolici Kutine, doći automobilom do parkirališta kod željezničkog kolodvora, te vlakom doći u središte Zagreba za samo nekoliko minuta.

### Najave parkinga na ulazu u grad neozbiljne

To pak znači da su neozbiljne i nestručne najave o gradnji parkirališta na ulazima u Zagreb, jer nije rješenje da netko iz Siska parkira auto u Novom Zagrebu, nego da vozilom uopće ne dolazi do grada. A rješenje je upravo novi vid javnoga željezničkog prijevoza.

### REMETINEČKI ROTOR

## Rješenje dobro, ali rekonstrukcija nije prioritet

Rješenje za rekonstrukciju remetinečkog rotora nije loše, ali Dadić smatra kako bi taj novac bilo bolje uložiti u drugi projekt. »Rješenje bi preselilo probleme na sljedeća križanja, tako da rekonstrukcija rotora, iako je potrebna, ne bi bila dovoljna. Prioritet bi zapravo bila gradnja zapadnog Jarunskog mosta, u produžetku Petrovaradinske koju bi trebalo i spojiti na obilaznicu«, ističe Dadić. Pritom je između Lučkog, Buzina i Jankomira potrebna gradnja još nekoliko izlaza na



obilaznicu kako bi se rasteretio i remetinečki rotor. U budućnosti će trebati sagraditi i istočni Jarunski most i

most između hipodroma i bivše »Kockice« te jednu cestu uz nasip koja će povezati mostove.

### PRIJEDLOG

#### Četiri trase gradske željeznice

1. Malešnica-Voltino-centar-Zvonimirova-Maksimir-Dubec;
2. Jankomir-Špansko-Rudeš-centar-Zvonimirova-Borongaj;
3. Dolje-Medveščak-Trg bana Jelačića-Glavni kolodvor-Avenija Većeslava Holjevca-Sopot-Buzin;
4. Prečko-Vrbani-Jarun-Srednjaci-Voltino-centar-Zvonimirova-Maksimir-Dubec.

Koridor kroz uži centar, od Nove ceste na zapadu do Šubičeve na istoku te od Degenove na sjeveru pokraj Ribnjaka do Kruga na jugu, prolazio bi podzemno.

### ZAGORJE - ZAGREB

#### Tunelom kroz Medvednicu do Zračne luke

Već postoji i rješenje za spajanje Hrvatskog zagorja i Zagreba brzim željeznicom, a trasa bi išla kroz Medvednicu. Za razliku od tunela za automobile, taj je tunel prihvatljiviji većem broju stručnjaka, građani se manje spore oko njega, ekološki je prihvatljiviji, a sigurno je da bi bio i financijski isplativiji. Pruga koja bi od Stubičkih Toplica ispod Medvednice išla do središta grada i dalje prema Velikoj Gorici i Zračnoj luci riješila bi i pojeftinila dolazak stanovnika Zagorja i velikogoričkoga kraja, a povezala bi i Zračnu luku s centrom grada. Jedno stajalište moglo bi se napraviti i ispod Medvednice te s vertikalnim dizalom povezati sa Slijemenom. Put bi se skratilo i do 15 kilometara.

### TRAMVAJI

#### Ukopavanje pruge također rješenje

Osim ulaganja u željeznice, Ivan Dadić ističe kako je potrebno ulaganje i u ostali javni prijevoz. Tako smatra da bi se dio tramvajskih pruga također mogao spustiti ispod zemlje gdje bi se mogao brže kretati, a iznad bi ostao prostor za automobilski promet koji bi bio znatno protočniji. Predlaže najprije da se ukopa tramvajska pruga od maksimirskog stadiona do Trga Franje Tuđmana jer je to jedna od najprometnijih trasa.

### PROJEKT

#### Prva gradska autocesta i obilaznica

Za ubrzanje prometa potrebno bi bilo ubrzati i Ljubljansku, Zagrebačku i Slavonsku aveniju. Širenjem Zagrebačke avenije, gradnjom nadvožnjaka na Heinzelovoj i Slavonskoj pokraj Sopnice projekt napreduje, ali potrebno je izdici još neka križanja kako bi to postala prva gradska autocesta. Potrebna je i gradnja takozvane sjeverne obilaznice, koja je dio gradskih planova, ali Dadić smatra da nije potrebna gradnja prave obilaznice, već kako bi bila dobra i jedna brza prometnica koja bi povezala sva podslijemenska naselja.



### OBILAZNICA

#### Potrebno još nekoliko pristupnih čvorova

Drugi naglasak, prema mišljenju prometnog stručnjaka Ivana Dadića, grad bi trebao staviti na gradnju čvorova, odnosno izlaznih i ulaznih križanja na autocestu, odnosno zagrebačku obilaznicu. »U europskim gradovima, koji nam mogu biti primjer rješavanja prometnih problema, autocesta je udaljena svega nekoliko kilometara od centra grada, odnosno prvi prsten brzih cesta nalazi se u samom užem centru. Također, važni su čvorovi koji se kod njih nalaze na svakih dva do tri kilometara, dok je u Zagrebu ta udaljenost i do 12 kilometara«, istaknuo je Dadić. Dodao je kako bi Zagrebu trebalo još nekoliko novih čvorova kako bi se obilaznica koristila što više jer bi se tako mnoga vozila maknula s gradskih ulica.

### ANKETA

**MARIJA TIRELI:** Željeznica ili metro u svim su europskim gradovima osnovica gradskog prijevoza pa smatram da se jednako tako treba urediti i zagrebački promet. Kad bi vlakovi bili brzi, polazili svakih nekoliko minuta i kad bi se razvilo još linija, dobar dio građana bi ih i koristio.



**MARIJA ROČKO:** Trebalo bi, za početak, fizički odvojiti tramvajski promet od ceste gdje je god moguće. Kao drugo, policija bi trebala stajati na svim problematičnim raskrižjima u vrijeme najgušćeg prometa jer vozači ne poštuju prednost i ulaze u raskrižje iako ne mogu proći zbog kolone.



**MARIO SLIŠKOVIĆ:** Razumijem da Grad nema dovoljno novca da se preko noći napravi metro, ali umjesto da su ulagali u nove tramvaje, mislim da su trebali produžiti tramvajске linije. Nadam se da će krenuti u proizvodnju i nekakvih vlakova koji bi vozili po gradu kao metro.



**JOSIP DRAGOVIĆ:** Mislim da bi ZET-ovi autobusi trebali biti pouzdaniji i dolaziti točnije na određite jer se nekad zna dogoditi da voze izvan voznog reda. Na nekim lokacijama trebali bi povećati i broj autobusa i na sve načine ubrzati javni prijevoz jer se njime vozi i najveći broj putnika.

