

MOGUĆA RJEŠENJA PROMETNIH PROBLEMA U GRADOVIMA

Gotovo je u svim središtima hrvatskih gradova promet veliki problem U Zagrebu se za približno 5000 parkirnih mjesta u središtu grada svakoga dana «bore» brojni automobili, kako smo pisali u Građevinaru 11/2006. Nova su rješenja prometnih problema u urbanim sredinama pronalazak većeg broja mjesta za parkiranje, novi sustavi javnoga prometa ili zabrane prometa u središtima gradova.

U Zagrebu je održan stručni seminar *Transportni infrastrukturni objekti u urbanim sredinama* na kojem su ugledni europski stručnjaci predstavili neke kapitalne projekte kojima su gradovi poput Linza, Beča, Salzburga, Hong Konga ili Pariza riješili ili namjeravaju riješiti svoje prometne probleme. Riječ je o velikim projektima poput izgradnje podzemnih garaža i parkirališta, prigradske željeznice, novih mostova u urbanim sredinama, gradskih obilaznica i lakih gradskih željeznica/metroa. Realizaciju sličnih projekata u Zagrebu posljednjih je godina najavilo i Gradsko poglavarstvo Zagreba.

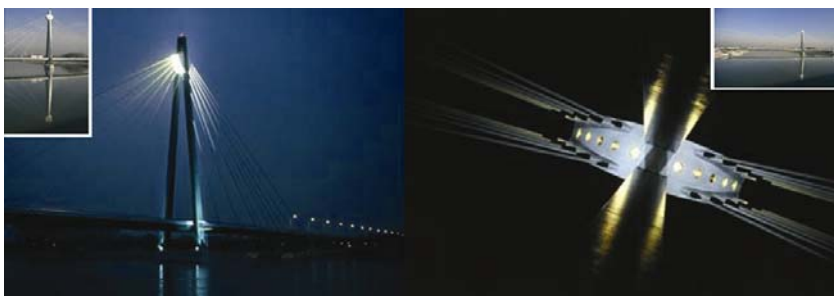


Postaja podzemne željeznice u Salzburgu

Andreas Leitner iz Salzburga predstavio je projekt gradnje javnih garaža i prigradske željeznice u Salzburgu.

Grad Salzburg sa samo 150.000 stanovnika ima 8 javnih garaža s ukupno 3400 parkirališnih mjesta. Iskustvo Salzburga pokazuje da je za ot-

platu jedne garaže, u slučaju financiranja gradnje klasičnim komercijalnim zajmom, potrebno vrijeme eksploatacije od 30 godina.



Kompjuterska simulacija budućih pješačkih mostova u Beču

Grad Salzburg upustio se i u projekt ekstenzije prigradske željeznice čija prva faza uključuje izgradnju 800 metara novih pruga (otprilike 85 milijuna eura) od Glavnog kolodvora do Mirabella, dok je u drugoj fazi izgrađeno 2.200 metara pruge od Mirabella do Nonntala (215 milijuna eura). Obje su dionice podzemne. Iz iskustva Salzburga puno bi mogao naučiti i grad Zagreb koji namjerava denivelirati željezničku prugu u smjeru istok – zapad (najvažnija dionica od Zapadnog kolodvora do Heinzelove duga je oko 3 km), s tim da će zagrebačka pruga biti podignuta na vijadukte. No valja postaviti pitanje ne bi li bilo bolje prugu staviti pod zemlju! Cijena gradnje 3 km u Zagrebu sigurno bi bila 25-30 posto niža nego u Salzburgu, a njezinim spuštanjem pod zemlju nestala bi ova umjetna barijera koja i danas dijeli grad na područja sjeverno i južno od pruge. Dipl. ing. Gerald Foller iz Beča predstavio je projekt gradnje gradskih cestovnih i pješačkih mostova u Beču kojih je i dosada bilo mnogo. Grad Beč, koji ima jednu od najboljih mreža gradskog prometa, javnog i individualnog, u Europi, a možda i u svijetu, trebao bi služiti kao referen-

tna točka u planiranju budućih javnih infrastrukturnih projekata u Zagrebu. Zagreb je najavio gradnju novih mostova na Jarunu i Bundeku

koji bi se, prema najavi iz gradskog poglavarstva, trebali početi graditi sljedeće godine. Za most Jarun već je raspisan natječaj. Gradit će se prema projektu prof. Jure Radića, a natječaj za projekt mosta Bundek bit će uskoro raspisan.

Dipl. ing. Robert Haid iz Ureda za strateško planiranje Gradskog poglavarstva Linza govorio je o strateškom razvoju prometne infrastrukture na primjeru zapadne obilaznice Linza koja će znatno rasteretiti grad. Gradnja obilaznice kompleksan je i skup zahvat koji uključuje niz većih objekata, poput tunela, vijadukata, mostova i petlja.

Četvrtu prezentaciju na temu *Brze linije javnog gradskog prijevoza* održao je Davorin Kolić, voditelj seminara i jedan od autora projekta zagrebačke lake željeznice. Kolić je razjasnio dileme oko nazivlja pojedinih tračničkih sustava – metro/subway/U-Bahn/S-Bahn/light rail/tramvaj te što podrazumijeva svaki od njih i po čemu se razlikuju. Zatim se osvrnuo na projekte gradnje nekoliko linija metroa i brze željeznice u Parizu, javni prometni sustav Hong Konga koji se sastoji od metroa, lake željeznice, željeznice, tramvajs-



Most Donaubrücke u Linzu

kog i autobusnog prometa i vrlo zanimljivih cestovnih tunela na relaciji otok Hong Kong i poluotok Kowloon.

Pokazan je i *metro* sustav Madrida čija je gradnja počela 1920., a koji je danas jedan od najdužih u svijetu i ima 227 km i 235 postaja (Madrid danas ima oko 3,2 milijuna stanovnika). Uz kraći osvrt na gradnju lake željeznice u Seattleu, završni dio predavanja posvećen je projektu Mini-U-Bahna u Linzu. Grad Linz, iako puno manji od Zagreba, odlučio je

dio javnog prijevoza preseliti pod zemlju, što je realizirano projektom Nahverkehrs-drehscheibe. Nekoliko kilometara tramvajske pruge u središtu grada spušteno je pod zemlju, čime je centar grada znatno rasterećen.

Davorin Kolić je predavanje zaključio tvrdnjom da su podzemno-nadzemni sustavi tipa *metro*-laka

željeznica u posljednjih 15 godina uobičajeni u gradskim sredinama od 200.000 do 5.000.000 stanovnika.

Hoće li grad Zagreb koji se guši u prometnim problemima smći hrabrosti za radikalne zahvate poput izgradnje nekoliko novih mostova, lake gradske željeznice ili denivelacije i ozbiljnije nadogradnje željezničke prigradske mreže, tek ćemo vidjeti. Nažalost, moramo ustanoviti



Stanica St. Lazare podzemne željeznice u Parizu

činjenicu da nakon prošlogodišnjeg predavljanja idejnog projekta zagrebačke lake željeznice nije učinjeno ništa.

T. V.

Izvor: www.okoZagreba.hr