

Za tramvaj treba 25 milijuna eura i pameti u gradskoj upravi

ivo · 12.03.2010. 14:40 · Pročitano 753 puta · Komentiran 15 puta

[Facebook](#) · [Twitter](#) · [Email](#) · [Print](#)



Fotograf: zeljeznice.net

Za građane koji se s čežnjom sjećaju slavnog dubrovačkog žutog tramvaja stiže, uvjetno rečeno, dobra vijest – Europska Unija potiče i financira povratak tračničke prometne sustave. Vijest je uvjetno rečeno dobra jer postoji velika prepreka u tome da Dubrovnik uopće dođe u priliku aplicirati projekt ponovnog uvođenja tramvajskog gradskog prometa, a to je sposobnost gradske uprave da izradi kvalitetan prijedlog. Tračničko povezivanje gradskih naselja ali i Dubrovnik sa Zračnom lukom u Čilipima, najzanimljivija su izlaganja iznesena na Okruglom stolu pod nazivom „Razvoj prometne infrastrukture Dubrovnika“, u organizaciji Hrvatske komore inženjera građevinarstva.

Stjepan Lakušić s Građevinskog fakulteta u Zagrebu prije osam godina dobio je upit o mogućnostima povratka tramvaja na naše ulice, a prije dvije godine gradska uprava je osnovala i povjerenstvo koje je trebalo pripremiti teren za takav poduhvat kojim bi se povezao Kantafig s Pilama, ali i s plažom Copacabana. Na današnjem okruglom stolu prvi put su iznesene konkretne procjene vrijednosti jednoga takvoga projekta. Radi se o iznosu od 25 milijuna eura, temeljenom na zagrebačkom primjeru. Primjerice, tramvajsko vozilo košta 1,6 milijuna eura. Kako bi se osiguralo dovoljno linija, potrebno je osam do deset tramvaja. Kako to izgleda, zorno je pokazano na primjerima Nice i Bordeauxa koji su, uz financijsku pomoć Europske Unije, koja podržava revitalizaciju tramvajskog prometa, kupili i tramvaje bez kontaktnog vodiča. Slično se planira i u Dubaju. Posebno važno za Dubrovnik je i francusko rješenje za gradove s velikim nagibima, a to je tramvaj s gumenim kotačima kakve imaju Venecija i Padova. Struka koja je sudjelovala u raspravi podržava tračnički prijevoz, posebno dokazan u drugim povijesnim gradovima, kao najbolje rješenje s obzirom na pitanje očuvanja okoliša.

Kako smo prije dvije godine podsjetili, novinar Suad Ahmetović u Dubrovačkom vjesniku je 1970. godine, kada je tramvaj ukinut, napisao: „Na mnogim mjestima "škljocaju" fotoaparati i zuje filmske kamere; netko će jednom iz obiteljskog albuma izvući poštuljelu fotografiju i objasnjavati svojim sugovornicima kako su se nekad davno, sve do 1970. godine, dubrovačkim ulicama vukle nekakve dotrajale žute kutije. Tko zna kakvim li će se vozilima ljudi prevoziti za dvadeset, trideset ili šezdeset godina“. Izlagači na današnjem skupu podsjetili su na tu naslovnicu Dubrovačkog iz 2008.

Lakušić, ali i građevinski stručnjak Davorin Kolić, prezentirali su ideje izgradnje pruge Dubrovnik -Cavtat-Zračna luka u Čilipima. Dok Lakušić predlaže vlak dužine 75 metara, kakvoga Končar prodaje za 5 milijuna eura, Kolić je prezentirao ideju pruge s četiri tunela. Najduži, 3000 metara, tunel je Gruž-Ploče, potom bi trebao 2600 metara dug tunel Orsula Čibača te su predložena dva manja tunela do 250 do 500 metara po sredini trase.

- Tuneli se danas grade teleskopskim strojevima koji nemaju utjecaja na površini. Dnevno rade čak 100 metara tunela – rekao je Kolić.

Procjenjuje kako bi takav projekt ukupno mogao koštati 300 do 340 milijuna eura, bazirano na svjetskim normativima. Vrlo

zanimljiv podatak iznio je i omissav Paviša, a to je da Dubrovnik, zanvajući geološkim uvjetima, ima mogućnost jetine gradnje pod zemljom. Ideja prometnica i garaža pod zemljom desetljećima opstaje, ali ostaje neostvorena (ako isključimo garažu na Ilijinoj glavici). Paviša kaže kako su Dubrovčani uvijek pokazivali averziju prema podzemnoj gradnji. Branka Martinović Vuković iz Društva arhitekata Dubrovnik misli kako se tu ne radi o averziji, nego o 'dalmatinskoj inertnosti', dok Davorin Kolić smatra da je ta inertnost zajednička svim postkomunističkim zemljama. Više puta je istaknuto kako je podzemna gradnja realnost i potreba.

- U budućnosti, gradske uprave moraju biti aktivnije – zaključio je Kolić govoreći o načinima 'izvlačenja' novca iz europskih fondova.

Primjerice, postoji europski projekt Civitas koji do 2012. nudi značajna sredstva za kvalitetna rješenja u gradskom prometu promovirajući održive, čiste i energetske učinkovite načine odvijanja prometa. U projektima sudjeluju s čak 18 do 20 milijuna eura, dok ostatak ostaje na gradovima i drugim izvorima financiranja. Zagreb je među gradovima koji su u tom programu.

Na današnjem skupu se moglo čuti kako još uvijek nije definirana trasa autoceste Zagreb-Split-Dubrovnik, kako prijedlog brze ceste Osojnik-Čilipi, kojom bi tranzitni promet išao nad zemljom poviše grada, nije dobro rješenje, a čula se i kritika političarima kojih danas nije bilo na skupu (tek njihovi činovnici).

- Projekte određuje politika, umjesto struke. Pa čemu trošiti novce za projekte s pogrešnom premisom? – postavljeno je pitanje.

Arhitekti i građevinski inženjeri prigovaraju kako nisu uključeni u postupak izrade prostornoplane dokumentacije Županije ili Grada te prometne studije Dubrovnika. Pravo na sugestiju i primjedbu imaju tek na prethodnoj ili javnoj raspravi kada je dokument već u podmakloj fazi i, u pravilu, politika tada nije raspoložena prihvatiti stručno mišljenje.

S. Rudinović