

Promet Inženjeri građevinarstva prozivaju

Novac bi se našao, ali nema političke volje za gradnju metroa u Zagrebu

Davorin Kolić: Treba izgraditi dvije podzemne trase; od 2,5 i 3,3 kilometra, te četiri kilometra pruge do Dugava

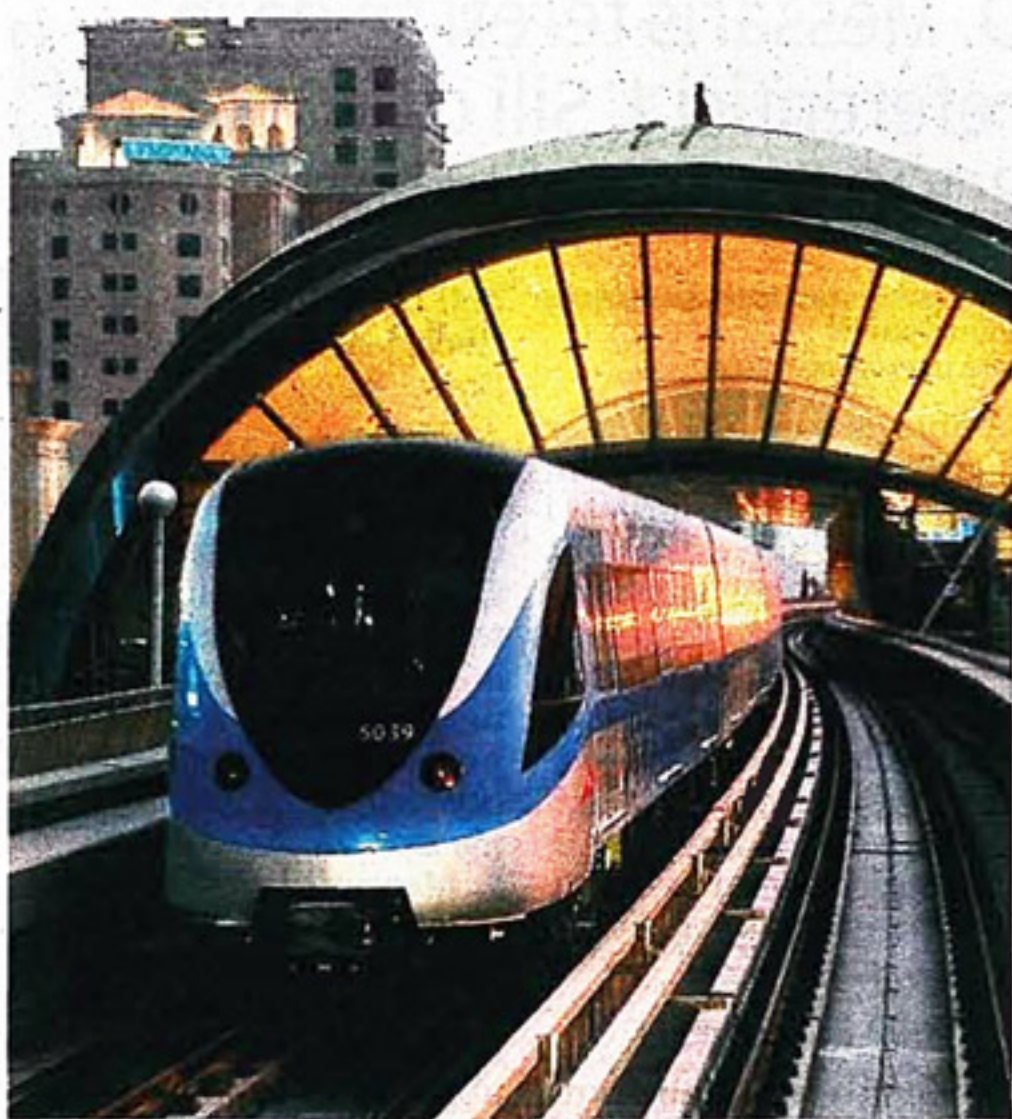
Velinka Knežević/VML
velinka.knezevic@vecernji.net

Nema političke volje koja bi započela gradnju metroa, odnosno lakotračne željeznice u Zagrebu, zaključak je predavanja koje je organizirala Hrvatska komora inženjera građevinarstva. Pokazali su to na primjerima Dublina koji još nema metro, no ima gotov projekt i gradova koji već imaju metro – Kopenhaga, Torina i Toulona – a približno su iste veličine kao Zagreb. Svi su oni našli način financiranja gradnje metroa. Dublin će, primjerice, svoj metro izgraditi javno-privatnim partnerstvom te ga dati u koncesiju na trideset godina. Predstavnici svih gradova sudjelovali su jučer na predavanju. U Zagrebu je cijeli plan izgradnje metroa stao 2007., nakon predstavljanja studije lakotračne željeznice koju je izradio stručnjak Davorin Kolić.

Šest godina pripreme

Prema njegovoj studiji Zagrebu bi promet riješila lakotračna željeznica, što znači da bi dio pruge bio iznad, a dio ispod zemlje (onaj u središtu). Najjeftinija varijanta bila bi oko 650 milijuna, a najskuplja, koja bi imala željeznički sustav, bila bi 1,3 milijarde eura.

– Zagreb se može koristiti postojećom mrežom. Trebaju mu dvije linije i dužina od 30 kilometara tračnica. Preostaje izgraditi podzemnu trasu, i to na liniji istok-zapad od 2,5 kilometara, na sjever-jug 3,3 kilometra te dio linije prema Dugavama od 4 kilometra. Priprema bi



Plan je stao 2007. nakon predstavljanja studije ARHIVA VL

IGH nije predstavio prometnu studiju koju su platili građani

objektivno trajala šest godina – kaže D. Kolić. Vodio je računa da glavni koridori budu na državnom, odnosno gradskom vlasništvu kako bi se pojednostavnila administracija. Tako je 85 posto trasa u njihovu vlasništvu.

– Način financiranja može se naći, samo je potrebna inicijativa. I u drugim se gradovima radi, primjerice, javno-privatnim partnerstvom što je skuplje, ali ne 500 posto kao u Hrvatskoj – kaže taj stručnjak s međunarodnim iskustvom. On

je studiju radio na temelju prometne studije iz 1999. godine, a jučer je na predavanju “isplivalo” da postoji još jedna studija od prošle godine koja nije predstavljena javnosti iako su je financirale Hrvatske ceste, Hrvatske željeznice, Zagreb i Zagrebačka županija.

Treba pitati građane

Izradila ju je skupina fakulteta i instituta, a nositelj studije je građevinska tvrtka IGH. “Petljanje” građevinara u promet i to što je studija zatajena uzburkalo je jučer stručnjake.

– Građani su preko javnih institucija platili studiju i o njoj trebaju raspraviti. Ne investitori, oni imaju privatni interes – kaže Kolić.