



Podzemno-nadzemni tračnički sustav

Podzemno-nadzemni tračnički sustav (PNT sustav) je jedan od zanimljivijih prometnih projekata u Zagrebu. Ideja je izgraditi novi sustav javnog prijevoza putnika koji bi imao u potpunosti izoliranu trasu od ostalog prometa, a u centru grada trasa ovog sustava kretala bi se ispod površine zemlje.

Prijedlog Fakulteta prometnih znanosti, koji je i angažiran za studijsku razradu ovog sustava, je da se izgrade 4 trase:

1. Malešnica – Voltino – Centar – Zvonimirova – Maksimir – Dubec
2. Susedsko polje (Jankomir) – Špansko – Rudeš – Centra – Zvonimirova – Borongaj
3. Dolje – Medveščak – Trg bana Jelačića – Glavni kolodvor (Kruge – Bundek – Zaprude – Travno – Dugave) – Avenija V. Holjevca – Sopot – Buzin
4. Prečko – Vrbani – Jarun – Srednjaci – Voltino – Centar – Zvonimirova – Maksimir – Dubec

Postoje četiri predložene varijante PNT sustava (te jedna podvarijanta), koje se međusobno razlikuju po širini kolosijeka i po trasiranju, osobito na liniji sjever – jug. Ovisno o pojedinoj varijanti, trasa prometovanja ovog tračničkog sustava išla bi ispod površine zemlje otprilike od Nove ceste na zapadu do Šubićeve ulice na istoku, te od Degenove ulice na sjeveru (u blizini parka Ribnjak) do naselja Kruge na jugu.

Razmatraju se dvije širine kolosijeka, 1000 mm (kao kod tramvaja ZET-a) i 1435 mm (kao kod Hrvatskih željeznica). U slučaju izgradnje posljednje opcije, postoji mogućnost povezivanja na mrežu HŽ – a. Međutim, ta opcija bi koštala 1,14 milijardi eura, nasuprot 600 milijuna eura kod užeg kolosijeka. Isto tako, na prezentaciji PNT sustava na Tribini Grada Zagreba moglo se čuti da za izgradnju širih tračnica nema opravdanja u prometnoj potražnji jer kapacitet takvog sustava omogućuje prijevoz daleko većeg broja putnika nego je to u Zagrebu potrebno. U zaključku prezentacije napominje se da je potvrđena troškovna i kompatibilna prednost PNT sustava na 1000 mm. Ističe se da je kompletan sustav moguće izgraditi za 4 godine, ali je za potrebne pripreme i izradu dokumentacije potrebno i do 8 godina.

Ako se promotre predložene trase, uočava se da sve tri linije istok – zapad većim dijelom prolaze u blizini željezničke pruge, pa je realno za pretpostaviti da će joj raditi konkurenciju. Isto tako sve tri linije prolaze u potpunosti istom trasom od Selske do Hrambašićeve ulice, linije 1 i 2 od Črnomerca do Hrambašićeve a linije 1 i 4 od Selske ulice pa čak do Dubca. U prezentaciji se nigdje ne spominje predviđen broj putnika koji

bi koristio ovaj sustav, tako da je jako teško na temelju ovih podataka procijeniti kolika bi bila iskoristivost tih triju linija istok – zapad. Kada se uzmu u obzir planovi HŽ – a da sav teretni i tranzitni promet vode obilazno oko Zagreba (što bi povećalo brzinu prigradskih putničkih vlakova i otvorilo prostora za povećanje njihova broja) te da izgrade četverotračnu prugu istok – zapad (sa po dva kolosijeka u svakom smjeru), opravdano se javlja sumnja za potrebu postojanja tri linije PNT sustava istok – zapad.

Također, ako bi se fizički izolirala trasa prometovanja ZET – ovih tramvaja i autobusa, njihov broj i brzina bi se mogao povećati, čime bi se smanjile gužve u njima, a vožnju učinile udobnijom i poželjnijom većem broju ljudi.

Uz takve zahvate u gradsko prigradskom prijevozu putnika HŽ – a (koji su najavljeni) i ZET – a (koji nisu najavljeni), apsolutno je neophodno provesti istraživanje koje bi pokazalo koliko bi putnika u tom slučaju koristilo postojeća sredstva javnog prijevoza, te da li postoji potreba za izgradnju tolikog broja linija PNT sustava.

Ponovno se dešava situacija da se različiti prometni projekti analiziraju neovisno jedan od drugoga. Potrebno je prekinuti takvu praksu i sve planirane projekte dovesti u međusobnu korelaciju kako bi se dobili stvarni podaci o njihovoj opravdanosti.

I sami autori prezentacije napominju da je ovo tek prijedlog kojeg je potrebno razraditi i napraviti nove i detaljnije studije: Idejna rješenja mreža PNT sustava (barem dvije varijante), Studija utjecaja PNT sustava na okoliš, Studija izvodljivosti PNT sustava, Program reorganizacije i sučeljavanja prometa, Imovinsko pravne podloge i postupci...

Na temelju prezentacije od ukupno 25 stranica, teško je donijeti kvalitetno mišljenje o PNT sustavu. Stoga je prioritetno potrebno napraviti Studiju opravdanosti ovakvog projekta, u svjetlu planova razvitka prigradskog željezničkog prometa i potencijala kojeg ima ZET.