

UVOD

S obzirom na činjenicu da se mapa svjetskih prometnih tokova uvelike promijenila posljednjih godina, ne čudi činjenica o ulaganju golemih novčana sredstva u gradnju novih kontinentalnih i međukontinentalnih željeznica, cestovnih prometnica, riječno-kanalskih i pomorskih linija.

Uvode se nove prijevozne tehnologije sa suvremenom mahanizacijom za rukovanje, što se uspješno koristi na već izrađenoj i dobro organiziranoj mreži konteinerskih terminala.

Ono što proizlazi iz svega toga je veliko preusmjeravanje i prelijevanje postojećih prometnih tokova. Hrvatska je europska zemlja koja se nalazi na raskrižju prometnih pravaca od kojih jedan povezuje zapadnu i srednju Europu s jugoistočnom Europom i sa Bliskim istokom, a druga Baltičko more preko Podunavlja s Jadranskim morem. Navedeni transeuropski prometni pravci stvaraju uvijete za prometno vrednovanje Hrvatske.

Činjenica važnost «mosta» na relacijama sjeverozapad-jugoistok i sjever-jug daje Hrvatskoj a ujedno i gradu Zagrebu, kroz koji prolaze ti pravci, posebno prijevozno-prometnu ulogu, ali od nje zahtijeva i visoku kvalitetu koju na tim pravcima moraju imati promet i prometna infrastruktura. Zbog toga osnovni cilj Hrvatske mora biti uočavanje problema koji uzrokuju prometno zaostajanje u tehničkom-tehnološkom i organizacijskom razvitku nasuprot razvijenim zemljama.

ROBNI I PUTNIČKI TOKOVI

Red prioriteta je u glavnom jedina razlika među varijantama prometnih planova tj. stavljanje naglaska na pojedini oblik javnog prijevoza u svakoj od navedenih varijanti, to se prije svega odnosilo na poziciju tramvaja, željeznice i metroa kao osnovnih nosilaca prijevoza u budućem prometnom sustavu.

Prijedlog budućeg prometnog sustava, bazira se na predloženim varijantama. Postojeća željeznička mreža zagrebačkog područja okarakterizirana je jako dobrom lokacijom u odnosu na najbitnije pravce kretanja ljudi.

Gotovo potpuno izdvajanje robnog prometa u gradu Zagrebu iz osnovnog prometnog pravca (istok-zapad) moguće je izgradnjom zapadne zaobilaznice,kojom će se moći kretati sključivo putnički vlakovi. Na cijelom ovom potezu postoji prostor za izgradnju četiri kolosijeka pruge,što u budućnosti omogućuje potpuno odvajanje bliskog od dalekog prometa, što uz modernizaciju signalno-sigurnosnih uređaja, ugradnju automatskog pružnog bloka i kompjutersko vođenje kompozicija omogućuje veliko povećanje kapaciteta ovog prijevoza.

Nužno je uz izgradnju zaobilaznice riješiti i problem križanja u razini nekoliko značajnih cestovnih prometnica s trasom središnje gradske željezničke pruge u zapadnom dijelu, kako bi se ovaj oblik prijevoza uključio u većoj mjeri u prijevoz putnika na zagrebačkom području. Ovaj je problem sada riješen samo u istočnom dijelu grada.

POSTOJEĆA PROMETNA INFRASTRUKTURA

Zemljopisno-prometni položaj Zagreba imao je kroz povijest velik utjecaj na njegov gospodarski i urbanistički razvitak, a njegova položajna vrijednost učinila ga je i sjedištem transeuropskih prometnih pravaca i to koridora V. i X.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE
PREUZETI NA SAJTU. -----**

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com