

DRUŠTVENE VIJESTI

ODRŽAN 8. DAN OTVORENIH VRATA DRUŠTVA GRAĐEVINSKIH INŽENJERA ZAGREB

Investicije u željeznički sektor: je li Hrvatska na pravome putu?

Na osmome Danu otvorenih vrata Društva građevinskih inženjera Zagreb stručnjaci su raspravljali o aktualnome stanju i budućnosti hrvatske željezničke infrastrukture. Istaknuli su ključne izazove kao što su manjak projekata, nerealni rokovi te potreba za strateškim planiranjem.

Dana 20. rujna 2024. u zgradi Hrvatskoga inženjerskog saveza održan je osmi Dan otvorenih vrata DGIZ-a, a ulaz je bio slobodan za sve zainteresirane. Na početku sudionicima se obratio Zdravko Jurčec, predsjednik Društva građevinskih inženjera Zagreb, koji je objasnio kako je glavna tema ovogodišnjeg događanja bila usmjerena na razmatranje aktualnog stanja hrvatske željezničke infrastrukture. Predavanja o stanju željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj održali su Tomislav Mihotić, državni tajnik pri Mini-

starstvu mora, prometa i infrastrukture, prof. dr. sc. Stjepan Lakušić, rektor Sveučilišta u Zagrebu, Marko Car, dipl. ing. građ., nekadašnji član Uprave *HŽ Infrastrukture*, i Danijel Bicak, mag. ing. aedif., voditelj projekata u *HŽ Infrastrukturi*.

Hrvatska je pokrenula novi investicijski ciklus u željezničku infrastrukturu, koja je, nažalost, desetljećima bila zanemarena. Stručnjaci procjenjuju da su glavni razlozi zahtjevi projekata koje tvrtke ne mogu realizirati, premalo spremnih projekata, kašnjenje u projektiranju i nepostoja-

nje tehničkih uvjeta. Osim toga tijekom posljednje globalne recesije došlo je do preslagivanja hrvatskoga građevinskog sektora, a mnoge velike domaće tvrtke nestale su s tržišta. Četiri zanimljiva predavanja pružila su jezgrovit, sveobuhvatan, ali realan prikaz sadašnjeg stanja željezničke infrastrukture i njezina prometa, potreba za prometnom povezanošću i prijedloga razrade i izgradnje buduće željezničke infrastrukture radi rješavanja prometnih kolapsa u budućnosti.

Tomislav Mihotić, državni tajnik pri Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, predstavio je glavne infrastrukturne projekte u Republici Hrvatskoj. Istaknuo je ključne projekte cestovne infrastrukture koji su velikim dijelom dovršeni ili se trenutno grade. Iščekuju se, napomenuo je, nove dionice Multimodalne platforme aglomeracije Split, a govorio je i o prometnim vezama s južnom Dalmacijom, ponajprije pristupnim cestama Pelješkom mostu te nastavku izgradnje nove prometne veze prema Dubrovniku. Uoči završetka radova na mostu Gradiška i priključenja na autocestu A3 te otvaranja autoceste koja će povezati Zagreb i Sisak te izgradnje Jadransko-jonskoga koridora, gdje se trenutno radi na dionici autoceste između Križišća i Žute Lokve, ukupna vrijednost značajnijih projekata iznosi 3,825 milijardi eura. Mihotić je upozorio na to da se s jednakim intenzitetom ne radi na obnovi hrvatske željezničke infrastrukture. Naime, od ukupno 2617 kilometara željezničke mreže u Hrvatskoj, samo je 38 posto elektrificirano, dok dvokolosiječne pruge čine tek 11 posto, no Hrvatsku u idućem periodu očekuje znatno poboljšanje željezničke infrastrukture. Trenutno se projektira ukupno 466 kilometara pruga, što je investicija od 4,471 milijun eura. Uskoro počinju radovi na dodatnih 57 kilometara pruge, vrijedni 550 milijuna eura, dok su



Zdravko Jurčec, predsjednik Društva građevinskih inženjera Zagreb

DRUŠTVENE VIJESTI

radovi na 277 kilometara, procijenjeni na 1,135 milijuna eura, u tijeku.

Prof. dr. sc. Stjepan Lakušić održao je predavanje o važnosti prometne željezničke infrastrukture kao segmenta prostornog razvoja Republike Hrvatske. Predavanje je započeo raspravom o tome jesu li tijekom razvoja željezničke mreže u Hrvatskoj napravljene pogreške te kada su se one dogodile, što je možda doprinijelo sporome napretku željezničke infrastrukture. Projekt tih natječaja zahtijevao je referencije u omjeru 1 : 1 s predviđenom vrijednosti investicije. Zbog tako postavljenih uvjeta nijedna hrvatska tvrtka specijalizirana za projektiranje željeznica nije mogla sama ispuniti te zahtjeve, već je bila prisiljena pronaći međunarodnog partnera, objasnio je rektor Lakušić za časopis *Željeznice 21* prije više od deset godina. I dalje ostaje pri toj tvrdnji, smatrajući da je upravo taj problem jedan od ključnih čimbenika koji usporavaju modernizaciju željezničke mreže u Hrvatskoj. Među preostalim potencijalnim problemima Lakušić je istaknuo nedostatak spremnih projekata u željezničkome sektoru, nerealne rokove za projektiranje, nepostojanje standardiziranih općih tehničkih uvjeta, izostanak sankcija za neodgovoran rad i niz drugih razloga. Željeznica zahtijeva specifična znanja koja se stječu godinama, a kao rješenje predložio je uspostavu krovnog konzultantskog tijela. Rektor Lakušić zaključio je svoje predavanje postavljajući nekoliko ključnih pitanja koja bi trebala potaknuti ozbiljno promišljanje o stanju i budućnosti željezničke infrastrukture u Hrvatskoj. Prvo je pitao zašto do sada nije osnovana posebna agencija koja bi preuzela odgovornost za vođenje velikih investicijskih projekata, s obzirom na složenost i dugoročnu važnost modernizacije željeznice. Također se osvrnuo na prisutnost domaćih građevinskih tvrtki u tome sektoru pita-

jući se koja hrvatska građevinska tvrtka s najmanje 500 zaposlenih danas aktivno sudjeluje u modernizaciji željezničke infrastrukture. Uz to postavio je pitanje koliko domaćih tvrtki trenutačno uopće ima kapacitet za takve projekte. Jedno od najvažnijih pitanja koje je postavio odnosi se na propuštene prilike: bi li određene tvrtke nestale s tržišta da se s infrastrukturnim projektima krenulo prije pet do osam godina. Istaknuo je da Hrvatskoj nedostaje realna strategija za razvoj građevinskog sektora, s posebnim težištem na željeznici, te da tu strategiju trebaju izraditi hrvatski stručnjaci.



Prof.dr.sc. Stjepan Lakušić, rektor Sveučilišta u Zagrebu

U sljedećemu predavanju "Prsten oko grada Zagreba" Marko Car istaknuo je ključne promjene potrebne za provedbu projekta koji predviđa redefiniranje željezničkog čvorišta u Zagrebu. Detaljno je objasnio koje bi sve željezničke dionice bile obuhvaćene novim konceptom. Zadnje predavanje održao je Danijel Bicač, koji je predstavio željezničke investicijske projekte koji se sufinanciraju bespovratnim sredstvima iz fondova Europske unije. Po završetku programa uslijedili su konstruktivna rasprava i prigodni domjenak.

Stručni obilazak gradilišta željezničkoga kolodvora u Ljubljani

Sljedećeg dana u jutarnjim satima bili su organizirani stručni izlet u Ljubljanu te druženje članova Društva građevinskih inženjera i tehničara (DGIZ) s njihovim gostima. Cilj putovanja bio je stručno upoznavanje s projektom rekonstrukcije željezničkoga kolodvora u Ljubljani i obilazak radova koji se trenutačno izvode.

Uz stručno vodstvo domaćina sudionici su dočekani u željezničkome kolodvoru u Ljubljani. Uputili su se na gradilište kako bi dobili detaljne informacije o projektu. Projektantica Špela Štern, predstavnik investitora *DRI-a* Tomaž Majhen te Andrej Kralj iz tvrtke-izvođača radova *CGP Novo mesto* upoznali su sudionike s fazama i segmentima gradnje.

Nakon više od dva desetljeća konačno se ostvaruju ambiciozni planovi za uređenje prostora željezničkoga i autobusnoga kolodvora u glavnome gradu Republike Slovenije. Širi prostor autobusnog i željezničkog kolodvora dobit će potpuno novi izgled, nove zelene površine te nove i sigurnije prometne površine. Projekt je u potpunosti usklađen sa smjernicama održivog razvoja urbane mobilnosti, sva proširenja i nova uređenja prometnica predviđena su isključivo za javni putnički promet (nisu proširene ceste za osobne automobile), a projektirane su na način da autobusi iz do središta grada idite najkraćim i najbržim putem do obilaznice. Plan uređenja prostora također stavlja u prvi plan bicikliste i pješake za koje su predviđene nove površine koje će osigurati veću sigurnost svih sudionika u prometu.

Početak 2024. počeli su izgradnja produženoga željezničkog nadvožnjaka preko Dunajske ceste te radovi na željezničkoj infrastrukturi u sklopu projekta Putničkog centra Ljubljana (PCL). Na nedavnome javnom natječaju izabran je

DRUŠTVENE VIJESTI



Članovi DGIZ-a na gradilištu u Ljubljani

konzorcij tvrtki koji će graditi moderni željeznički kolodvor.

Država i mađarski investitori konačno su započeli gradnju u sklopu projekta Turističkog središta Ljubljane, o kojemu se razgovaralo više od dvadeset godina. Vrijednost tog projekta procjenjuje se na približno milijardu eura. Podsjetimo, općina je 2002. raspisala međunarodni natječaj za cijelo područje PCL-a, no investitori su dolazili i odlazili, plan se mijenjao, a gradnja napredovala.

U PCL-u sudjeluju tri investitora koja će obnoviti i dograditi prostor željezničkoga i autobusnoga kolodvora. Direkcija za infrastrukturu (DRSI) zadužena je za dogradnju željezničkoga kolodvora i infrastrukture, dok su *Slovenske železnice* odgovorne za izgradnju autobusnoga kolodvora s poslovnim prostorom i garažom na Vilharjevoj cesti. U projektu sudjeluje i privatna tvrtka *Mendota Invest*, koja će graditi trgovački centar, poslovni toranj, hotel i 187 stanova.

U kolovozu 2024. DRSI odabrao je arhitektonsko rješenje centra za upravljanje željezničkim prometom u blizini Masarykove i Metelkove ulice. Nova zgrada gradit će se prema nacrtima arhitektonskog biroa *Sono arhitekti* iz Ajdusa.

Nakon pregovora koji su trajali od ožujka

2024., konačno je izabran izvođač radova za dogradnju glavnoga željezničkog kolodvora. Posao je dobio konzorcij predvođen tvrtkom *SŽ - Željezniško gradbeno podjetje*, uz *Kolektor Igin*, *CGP* iz Novog Sada i *GH Holding*. DRSI je ugovorio konačnu cijenu od 199,9 milijuna eura (243,9 milijuna s PDV-om). Graditelji će obnoviti pružnu i peronsku infrastrukturu te izgraditi novi nadvožnjak s kolodvorskom dvoranom, dizalima, pokretnim stubama i trakovima za brži prolazak.

U kolodvorskom vestibulu bit će prostori za prodaju karata, čekaonica i sanitarni

čvor, a planirani su i obnova podvožnjaka s proširenjem za bicikliste te izgradnja dizala za pristup peronima. Radovi će trajati dva mjeseca kraće nego što je to prvotno bilo planirano te se njihov završetak očekuje do rujna 2025.

Slovenske železnice također su zadužene za izgradnju novoga autobusnog kolodvora s poslovnim prostorom i podzemnom garažom.

Krajem prosinca 2024. očekuje se raspisivanje javnog ugovora za izvođača, koji bi trebao biti izabran do kraja ožujka 2025., a kopanje građevne jame trebalo bi započeti u travnju 2025. Investicija u sjeverni terminal procjenjuje se na 75 milijuna eura, a u južni terminal na devet milijuna eura, dok će ukupna ulaganja u autobusni kolodvor iznositi oko 84 milijuna eura.

Nakon obilaska gradilišta željezničkoga kolodvora, članovi DGIZ-a obišli su cestovni podvožnjak na Dunajskoj ulici i geotehničke građevne jame pored kolosijeka. Nakon ručka druženje je nastavljeno laganom šetnjom kroz središte grada, a putovanje je završilo povratkom vlakom u Zagreb u kasnim poslijepodnevni satima.

Fotografije i vizualizacije:
DGIZ, Bevk Perović Arhitekti



Vizualizacija novog autobusnog kolodvora (izvor: Bevk Perović arhitekti)