

REKONSTRUKCIJA DIJELA RADNIČKE CESTE U ZAGREBU

Jedan od najvažnijih infrastrukturnih zahvata

PRIPREMIO:
Branko Nadilo

Bila su uglavnom predviđena po dva prometna traka u svakom kolniku, ali se od toga odustalo pa će Radnička imati širinu koridora od 57,5 m i po tri vozna traka u svakom smjeru

Uvodna napomena

U istočnom dijelu Zagreba postupno nastaje široka i prostrana ulica koja će biti glavna prometna poveznica istočnoga dijela Zagreba s ostalim dijelovima Hrvatske, ali i glavni prometni spoj s novom zračnom lukom koja se upravo počinje graditi. Bit će to novo prometno spajanje sjevernog i južnog dijela Zagreba koje izravno ovisi i o mostovima preko rijeke Save i kojih u Zagrebu sasvim sigurno nema dovoljno. Postoje zapravo dvije takve veze (Savska cesta i Avenija Marina Držića) i nekoliko posrednih koje se spajaju na tzv. Most slobode. Stoga će nova suvremena prometnica između zagrebačkog sjevera i juga mnogo značiti za ukupno prometno povezivanje grada Zagreba, ali s obzirom na količinu prometa i na ukupno prometno povezivanje cijele Hrvatske jer dosadašnja zakrčenost uzdužne i poprečne prometne veze Zagreba stvara veliko prometno ograničenje.

Nova će suvremena prometnica mnogo značiti za prometno povezivanje grada Zagreba, ali i cijelu Hrvatsku za koju su zakrčene zagrebačke veze veliko prometno ograničenje

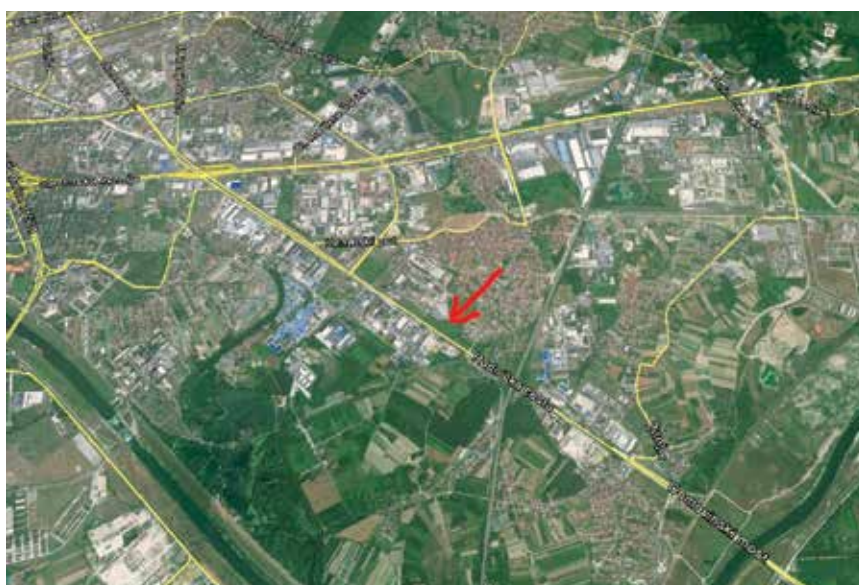
Nastanak i razvoj Radničke ceste

Nastanak Radničke ceste u Zagrebu povezan je sa sustavnom gradnjom kanalizacijske mreže koja se započela graditi 1892., a Radnička cesta je zapravo

nastala gradnjom Glavnoga odvodnog kanala (GOK-a) koji se gradio od 1928. do 1930. GOK započinje ispod željezničke pruge i na početku današnje Avenije Marina Držića, gdje prihvaća i vode reguliranog i natkrivenog potoka Medveščak. U početku je bio planiran do sela Žitnjak da bi još tijekom gradnje bio produžen do utoka u Savu pokraj Ivanje Reke. Prateći tok GOK-a Radnička se cesta protezala gotovo pravolinijski prema jugoistoku, da bi se potom spojila s Heinzelovom ulicom i izvan ondašnjega gradskog prostora napustila trasu GOK-a (koji je na tom prostoru dugo bio otvoreni kanal) te nastavila postojećim smjerom prema Petruševcu, odnosno današnjem Domo-vinskom mostu.

Radnička je u početku (od Držičeve do Vukovarske odnosno na predjelu Za-

vrtnice i tzv. Stare Peščenice) relativno slabije prometna ulica, ali i okosnica novoga poslovnog središta koji nastaje u trokutu što ga omeđuje Ulica grada Vukovara, Držičeva avenija i Radnička cesta. Ulica grada Vukovara u cijelosti siječe Radničku cestu tako da joj je nastavak do Heinzelove ulice gotovo neprepoznatljiv iako je temeljito obnovljen 2012. Tek spojem s Heinzelovom ulicom Radnička cesta preuzima njezinu dosadašnju trasu i proteže se gotovo pravolinijski u smjeru sjeverozapad i jugoistok prema Savi i gradskoj obilaznici. Ključan je događaj za razvitak Radničke ceste u suvremenu gradsku prometnicu bila gradnja Centralnog uređaja za pročišćavanje otpadnih voda Zagreba (CUPOVZ-a). Odmah se znalo da će trebati pronaći način kako otpadne vode iz Novog Zagreba, odnosno desne obale Save usmjeriti na lijevu jer je već prije odlučeno da lokacija CUPOVZ-a bude na lijevoj obali, u predjelu Žitnjak-istok. Na smještaj uređaja utjecala je dakako i činjenica da se na desnoj obali rijeke



Dio Radničke ceste od Slavonske avenije do Save s naznačenim dijelom koja se sada izvodi

nalaze i glavna gradska vodocrpilišta. Cijevi s otpadnom vodom mogu rijeke veličine Save sa širokim plavištem svladati na nekoliko načina – ispod riječnog korita, vođenjem po dnu rijeke ili presvođenjem rijeke i okolnih nasipa. Tunelska inačica zbog skupoće uopće nije razmatrana, a presvođenje je zbog estetskih razloga i blizine grada također odmah odbačeno. Preostalo je vođenje cijevi poprečno preko korita rijeke, vjerojatno na najužemu i najprikladnijemu mjestu.

No tada se u *Hrvatskim vodama*, u dijelu koji je vodio pripreme radove za gradnju CUPOVZ-a, tada jednog od najvećih infrastrukturnih zahvata u ovom dijelu Europe, javila ideja da se otpadne vode s jedne na drugu obalu provedu kroz most koji bi se izgradio na kraju Radničke ceste. Zaključeno je da se neznatnim povećanjem troškova može vrlo dojmljivo i učinkovito riješiti jedan tehnički problem, a da istodobno Zagreb dobije jedan suvremeni most preko Save koji mu ionako nedostaje. Začetnik i najveći zagovornik bio je pokojni mr. sc. Ivan Višić, jedan od glavnih promicatelja gradnje CUPOVZ-a. Čak mu je i nadjenao i ime Domovinski most, vjerujući kako to može na neki način umanjiti moguće prigovore. To se međutim nije dogodilo i njegovu su gradnju pratila brojna osporavanja, kao uostalom i CUPOVZ-a, a glavni je prigovor bio u tome da se gradi prometno bezvrijedan most koji zapravo ništa ne spaja.

Za projektno je rješenje mosta bio raspisan natječaj krajem 1997. na koji je pristiglo sedam idejnih rješenja. Natječaj je zaključen u ožujku 1998., a kao najbolje odabrano je rješenje prednapetoga betonskog mosta s poluovješnim rasponskim sklopom (engl. *extradosed structure*) nad glavnim otvorom preko Save, a projektantice su bile Rajka Veverka, dipl. ing. građ. i mr. sc. Martina Balić iz ondašnjeg Hrvatskog instituta za mostove i konstrukcije (HIMK-a). Dimenzije su novog mosta 860 x 34 m s više raspona (48 m + 6 x 60 m + 72 m + 120 m + 72 m + 2 x 60 m + 48 m). Središnji je dio ovješeno o dva para pilona visine 16,5 m.



Domovinski most preko rijeke Save u Zagrebu

Domovinski se most gradio od 2002. do 2007., ali je za njegovu potpunu prometnu funkciju trebalo temeljito rekonstruirati Radničku cestu

Most se gradio pet godina, od 2002. do 2007., a izvođač je bila nekad ugledna zagrebačka tvrtka *Industogradnja* d.d. Ukupna je cijena iznosila približno 300 milijuna kuna, a svečano je otvaranje u nekoliko navrata otkazivano, navodno zbog neusklađene visine mosta i pristupnih cesta. No za potpunu prometnu funkciju novoga zagrebačkog mosta trebalo je temeljito rekonstruirati usku Radničku cestu s dva kolnika.

Idejni projekt rekonstrukcije Radničke ceste

Idejni je projekt rekonstrukcije Radničke ceste od Slavonske avenije do Domovinskog mosta izrađen u *Inženjerskom projektnom zavodu (IPZ-u d.d.)* u Zagrebu još 2003., a glavni je projektant bio Dragutin Špoljar, dipl. ing. građ., dakle u doba kad se Domovinski most tek počeo graditi. Projekt je nosio naslov *Infrastrukturna građevina Radničke ceste*,

a osim Domovinskog mosta obuhvaćao je i dio ceste s druge strane, točnije, određene stacionaže križanja s Velikogoričkom ulicom do ispred raskrižja Ulice Petruševac I odnosno raskrižja s budućom Čulinečkom cestom.

U tehničkom opisu stoji da je Radnička cesta prema planskim dokumentima jedna od prometno razvojnih osovina grada Zagreba, a predviđeno je da će oživljavanju njezina velikoga urbanog potencijala posebno pridonijeti već izgrađeni Domovinski most i prijelaz na desnu obalu Save te povezivanje s gradskom obilaznicom. Bila je tada uočljiva i postupna preobrazba negdašnjih industrijskih pogona s obje strane prometnice u raznovrsne poslovne prostore. Međutim, postojeća je gospodarska kriza ubrzala propadanje mnogih poslovnih sadržaja, čemu je vjerojatno pridonijela i činjenica da je Radnička cesta neprimjerenim poprečnim profilom i niveletom bila ograničavajući čimbenik bržega razvoja okolnog prostora. Stoga se pretpostavlja da će brže preuređenje prostora omogućiti kvalitetno uključivanje Radničke ceste u prometni sustav grada. Ipak danas cijeli prostor djeluje dosta zapušteno, čak i derutno, posebno u odnosu na suvremeno uređene i opremljene prostore uz ostale promet-



Radnička cesta u Zagrebu prije rekonstrukcije (prilaz vijaduktu preko željezničke pruge)

nice na ulazu u grad i izlasku iz grada. No kada jednom Radnička cesta bude glavni jugoistočni ulaz u grad i izlaz iz grada te glavna veza s novom zračnom lukom, sve će se to vjerojatno vrlo brzo promijeniti, ako vrijeme brojnih poslovno-trgovačkih sadržaja nije nepovratno prošlo.

U budućnosti će, prema GUP-u, Radnička cesta imati odvojene kolnike s dvokolosiječnom tramvajskom prugom u središnjem razdjelnom pojasu iako se ponegdje spominje i mogućnost lake gradske željeznice. No stajalište je ZET-a bilo da u ovom dijelu razrade projektne dokumentacije nije potrebno predviđati nikakve posebne elemente tramvajske pruge, već samo osigurati

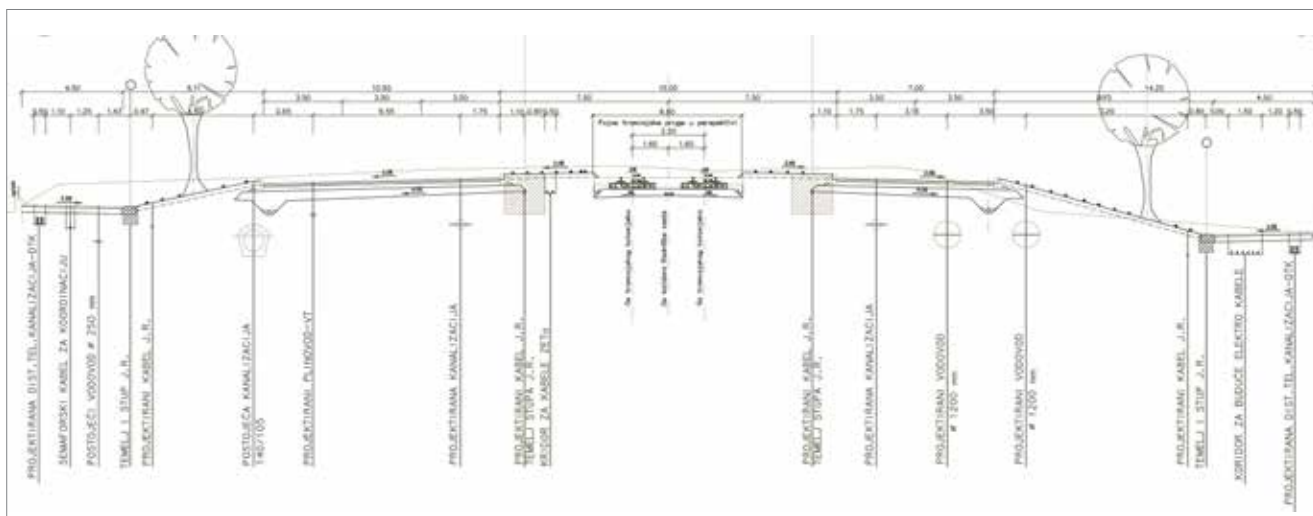
koridor tlocrtno i visinski. Ujedno su za javni prijevoz putnika predviđena autobusna ugibaldišta i peroni.

Inače se prema idejnom projektu početak Radničke ceste poklapa sa stacionažom 0+114,71 km u Glavnom projektu rekonstruirane infrastrukturne građevine na raskrižju Radnička – Slavenska koji je u *IPZ*-u izrađen sredinom 2001. Kraj je trase na stacionaži 3+811,058 km gdje se rekonstruirana Radnička spaja na Domovinski most.

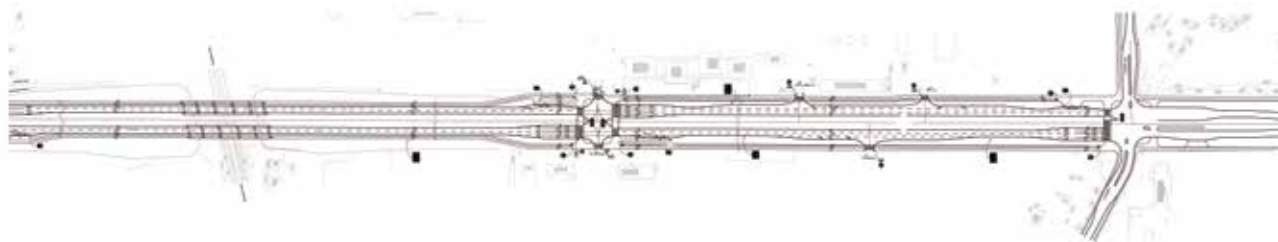
Kako je Radnička cesta predviđena kao glavna gradska prometnica, odnosno prometnica visoke kategorije, bila je od početka predviđana širina koridora od 57,5 m, a bila su ipak mjestimice predviđena i po dva prometna traka u svakom

kolniku, svaki širok 7 m. Zapravo bila su predviđena po dva prometna traka u svakom smjeru, namijenjena prometu motornih vozila svih vrsta, međusobno odvojena srednjim razdjelnim pojasom od 15 m. No od toga se odustalo već pri izvedbi prve faze Radničke ceste (od Slavenske avenije do Kanalskog puta) pa će ta važna prometnica u cijeloj svojoj duljini od 3,811 km imati po tri vozna traka u svakom smjeru.

Idejnim rješenjem te važne gradske prometnice obuhvaćena su i sva raskrižja s poprečnim ulicama (Velikogorička, Pokupska, Kanalski put, Kozari put, Mičevečka i Črnkovečka ulica te Žitnjačka cesta i prilazna cesta za *Kemoboj*, ali i za sve kolne ulaze u postojeće tvrtke s obje strane Radničke ceste. U poprečnom presjeku Radnička je cesta prometnica s dva odvojena kolnika, središnji zelenim pojasom rezerviranim za tramvajsku prugu, ali i s nogostupima i biciklističkim stazama sa svake strane koji su također odvojeni od kolnika zelenim pojasevima i drvoredom. Ukupna je širina nogostupa i biciklističke staze 4,5 m, od čega na biciklističku stazu otpada 2 m. Nogostupi i biciklističke staze su mjestimice denivelirani u odnosu na niveletu kolnika kako bi se uzeli u obzir rubni uvjeti postojeće gradnje, smanjivanje ukupnih zemljanih usjeka i nasipa te izbjegavanje visokih potpornih zidova na rubnim dijelovima građevne čestice. Inače je središnji zeleni pojas na



Tipičan poprečni presjek rekonstruirane Radničke ceste (iz idejnog projekta)



Prikaz dijela nove Radničke ceste i horizontalnom prometnom signalizacijom (iz idejnog projekta)

raskrižjima sužen sa 15 na 12 metara radi izvedbe traka za lijevo skretanje. Trasa je glavne osi položena u četiri pravca s neznatnim međulomovima. Niveleta je pretežno u horizontali s malim nagibima, a izuzeci su dio oko Velikogoričke ceste (nagib -1,4 % i radijus vertikalnog zaobljenja $R = 5000$ m) te prijelaz Radničke ceste preko željezničke pruge (s nagibima 3 % i -3 % te radijusa od $R = 3500$ m). Inače su na mjestu prijelaza željezničke pruge predviđena čak tri nadvožnjaka s rampama – po jedan za svaki kolnik i srednji za buduću tramvajsku prugu.

Od postojećih komunalnih instalacija koje se zadržavaju valja istaknuti vodovod koji se proteže duž cijele trase na jugozapadnoj strani, a dijelom se zadržavaju kanalizacija te telefonske i elektrotehničke instalacije. Ondašnje otvoreno korito GOK-a ukida se na dionici između Slavonske avenije i Kanalskog puta, a predviđena je i izvedba nove trase zatvorenog korita GOK-a koji prolazi sredinom zelenog pojasa buduće Radničke ceste. Ipak izvedba zatvorenog GOK-a nije bila uključena u projekt rekonstrukcije i dogradnje Radničke ceste već je bila sastavnim dijelom projekta CUPOVZ.

Kolnička je konstrukcija dimenzionirana za teško prometno opterećenje, a odvodnja oborinskih voda s kolnika riješena je standardnim slivnicima s ravnom rešetkom i taložnicom.

Glavni je projekt odvodnje Radničke ceste od Slavonske avenije do Domovinskog mosta izradila tvrtka *IPZ* d.o.o. Trasa je podijeljena u tri etape, od kojih prva ide od početka do križanja s Kozari putom odnosno Bliznečkom ulicom (1+317,89 km), drugu čini potez (1+145,71 km) do nadomak nadvožnja-

ka preko željezničke pruge (2+854,583 km), a treću potez (2+725,83 km) do križanja s Čulinečkom ulicom i Ulicom Petruševac (3+811,058 km). U zoni je obuhvata izveden kolektor (180/180 cm) s jugozapadne strane od Mičevečke ulice do željezničke pruge koji potom prelazi na sjeveroistočnu stranu i prolazi ispod pruge (300/170 cm), a od njega se s južne strane odvaja poseban kolektor (200/160 cm). Na kolektor iz Mičevečke ulice priključuje se poseban kolektor (180/140 cm) i kanal iz Črnkovečke ulice (50/75 cm). Novim se projektnim rješenjem kanala za odvodnju, osim oborinske odvodnje, predviđa i prihvata svih voda s gravitirajućeg područja Radničke ceste odnosno područja Savica – Šanci. Za potrebe ulične odvodnje izvest će se posebni ulični kanali i spojiti s postojećim kanalima, a ulična će kanalska mreža imati u svakom prometnom smjeru po jedan kanal uz planiranu tramvajsku prugu. Ti će kanali prihvaćati vodu iz postojećih kanala koji se presijecaju gradnjom nove Radničke ceste. Kućne se priključke ne planira rekonstruirati, ali je sasvim moguće da tijekom rekonstrukcije dođe do oštećenja pojedinih priključaka koje potom treba sanirati.

Prema Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba, na buduću se Radničku cestu trebaju priključiti posebna ulica koja će spajati Koledovčinu s Vatikanskom ulicom (široka najmanje 40 m), Črnkovečka ulica (široka najmanje 18 m) i Žitnjačka cesta (široka najmanje 26 m). I prije početka rekonstrukcije Radnička cesta je bila jedna od osnovnih prometnica istočnog dijela grada, odnosno uz Ulicu grada Gospića i Koledovčinu glavni prilaz velikoj radnoj zoni u Žitnjaku. Po njoj je tekao pojačan individualni promet različite vrste vozi-

la te javni autobusni putnički prijevoz s prometom pješaka i biciklista. Sve se to odvijalo na dvosmjernom kolniku od približno 7 m, bez riješene površinske odvodnje i bez pločnika, s loše riješenim križanjima i priključcima za okolne radne prostore te neodgovarajućom javnom rasvjetom.

Dosadašnji radovi na rekonstrukciji i dogradnji

Osnovne nam je informacije s projektnom dokumentacijom i fotografijama o cjelokupnoj infrastrukturnoj građevini Radničke ceste od Slavonske avenije do Domovinskog mosta, kao i o etapi koja se sada gradi, pružio Jurica Rosandić, dipl. ing. prom., stručni savjetnik u Gradskom uredu za prostorno uređenje, izgradnju, graditeljstvo, komunalne poslove i promet koji radi u Sektoru za ceste, odnosno u Odjelu za pripremu dokumentacije, izgradnju i rekonstrukciju cesta i objekata javnoga gradskog prometa. Cijela je Radnička cesta podijeljena u četiri odnosno pet etapa. Nakon što je temeljito i u više razina rekonstruirano križanje Slavonske avenije i Radničke ceste (radovi su završeni 2005.), pristupilo se gradnji prve etape od Slavonske avenije do Kanalskog puta, dugoj 1534 m, koja je završena 2007. godine. Uslijedio je određeni zastoj koji je vjerojatno bio uvjetovan krizom i radovi su na drugoj etapi od Koledovčine do željezničke pruge Velika Gorica – Sesvete (dugoj približno 1540 m) započeli 25. travnja 2013. i trebali bi trajati deset mjeseci. Ulica Koledovčina stari je toponim toga područja i nedavno je zamijenio dio negdašnjega Kanalskog puta u nastavku Ulice grada Gospića. Valja reći da je Koledovčina bila šuma u sastavu



Početak radova na drugoj etapi Radničke ceste (svibanj 2013.)



Polaganje kanalizacijskih cijevi (srpanj 2013.)

naselja Donja Lomnica i nekad se, baš kao i Žitnjak i Petruševac, nalazila na desnoj obali Save. Kako je rijeka Sava u tom dijelu često mijenjala tok, tako su i Koledovčina i Žitnjak postali dijelom širega gradskog područja Zagreba. Nije poznato kada se to točno dogodilo, vjerojatno nakon neke veće poplave, ali pouzdano to nije bilo prije 1764. kada je Sabor zbog dotrajalosti zabranio se-svetskom velikašu Petru Sermageu uporabu skele na Koledovčini.

Posebna su etapa rekonstrukcije i dogradnje Radničke ceste tri nadvožnjaka s pristupnim rampama preko željezničke pruge u ukupnoj dužini od približno 500 m

Treću etapu temeljite rekonstrukcije i dogradnje Radničke ceste čine nadvožnjaci s pristupnim rampama preko željezničke pruge u ukupnoj duljini od približno 500 m, a predviđeno vrijeme za njihovu gradnju iznosi otprilike godinu dana. Četvrta je etapa od željezničke pruge do raskrižja s Čulinečkom duga gotovo 600 m, a obuhvaća gradnju prometnice s cjelokupnom infrastrukturom i trajat će približno deset mjeseci. Posebna je etapa, nazovimo je uvjetno peta, križanje Radničke ceste – Čulinečke ceste i Ulice Petruševac I, ukupne duljine 250 m, a obuhvaća temeljitu rekonstrukciju s gradnjom pješačkih pothodnika, dizalima za invalide i gradnju spoja s Domovinskim mostom, a predviđeno je vrijeme gradnje od deset mjeseci. Inženjer Rosandić nas je izvijestio da su na cijeloj trasi uspješno riješeni svi

imovinsko-pravni odnosi. Glavni je projekt etape koja se sada gradi izradio IPZ d.d. iz Zagreba, a glavni je projektant Ninoslav Shejbal, dipl. ing. građ., jer je u međuvremenu inženjer Dragutin Špoljar otišao u mirovinu. Stoga investitor najčešće u vezi s projektnom dokumentacijom surađuje s Ivanom Kovačićem, dipl. ing. građ., koji ima najbolji uvid jer je prije i sada bio zamjenik glavnog projektanta.

Osim projekta cestovne prometnice, izrađen je i cijeli niz drugih povezanih projekata. Već smo spominjali projekt odvodnje koji je izradili IPZ d.o.o., a projekt prilagodbe tramvajske pruge u zoni raskrižja s Ulicom Koledovčina izradilo je Vendiko d.o.o. iz Zagreba, dok je Projekt prilagodbe kontaktne i kableske tramvajske mreže u zoni raskrižja s Ulicom Koledovčina izradio VPS – inženjering



Početak radova na novom kolniku (srpanj 2013.)



Preusmjeravanje prometa s Radničke ceste (kolovoz 2013.)



Radovi u trupu buduće suvremene prometnice



Betoniranje jednog revizijskoga kanalizacijskog okna

d.o.o. iz Zagreba (Rešad Svraka, dipl. ing. el.). Projekt je paravodnih instalacija izradio *Mašinoprojekt* d.o.o. iz Zagreba (Jadranko Sinković, dipl. ing. stroj.), a ista je tvrtka izradila i projekt produkto-voda (ukapljenog naftnog plina, smjese propana i butana). *Telega* d.o.o. iz Sv. Nedelje izradila je projekt rekonstrukcije postojeće i gradnje nove DTK mreže, *Aking* d.o.o. iz Zagreba projekt privremene regulacije prometa (Alojz Kokolek, dipl. ing. građ.), *IPZ-Spleprojekt* d.o.o. iz Zagreba projekt javne rasvjete (Antun Večerić, ing. el.), krajobraznog uređenja Ljerka Pavić, dipl. ing., dok je projekt semaforizacije izradio *IPZ*.

Gradilište prati i jaka nadzorna služba, a glavni je nadzorni inženjer Davor Plenković, dipl. ing. građ. iz *Eko-plana* d.o.o. Iz *Eko-plana* u nadzoru su još Silviya Madžarac, dipl. ing. građ. i Maja Janjiš, dipl. ing. građ., dok geodetski nadzor obavlja *Geodetika* d.o.o. (Srećko Cokarić, dipl. ing. geod.), elektroinstalaterski nadzor *Laureus projekt* d.o.o. (Miroslav Peh, dipl. ing. el.) i nadzor strojarskih instalacija *MHM-projekt* (Dubravko Vlahović, dipl. ing. stroj), svi iz Zagreba. Nadzor premještanja tramvajske pruge obavlja Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu (prof. dr. sc. Stjepan Lakušić i Ivo Haladin, dipl. ing. građ.).

Svi su izvođači iz Zagreba, a glavni je izvođač *Switelsky* B.m.b.H. – Podružnica Zagreb koji izvodi cestovnu prometnicu. Od ostalih valja spomenuti izvođača kanalizacije *GIP Pionir*, izvođača

tramvajske pruge *Georad* d.o.o., parovoda i produkto-voda *Vodotehnika* d.o.o., javne rasvjete *Montel* d.o.o., a signalizacije tvrtku *Signalizacija* d.o.o. U gradilište su također uključena brojna nadležna poduzeća i službe, poput HEP *Toplinarstva*, *Vodoopskrbe i odvodnje*, *Ina* d.d., *ZET*-a i *Gradske plinare Zagreb*.

Druženje s inženjerom Juricom Rosandićem zaključili smo informacijama kako je glavni problem na gradilištu što se radovi obavljaju pod punih prometnim opterećenjem pa su bili prisiljeni promet preusmjeriti okolnim ulicama. Moguća su i određena iznenađenja s instalacijama kojih nema ni u kakvim podlogama kao što je to bio slučaj u prvoj etapi. Procijenjena je vrijednost svih radova druge etape 75 milijuna kuna.

Posjet gradilištu

Posjet smo gradilištu započeli sudjelovanjem u zajedničkom koordinacijskom sastanku svih sudionika u građenju koji je vodio mr. sc. Đorđe Pavlica, voditelj projekta i savjetnih gradonačelnika. Naime Grad Zagreb odnosno Gradski ured za prostorno uređenje, izgradnju grada, graditeljstvo, komunalne poslove i promet odlučio se da sa svim izvođačima zaključi posebne ugovore umjesto da ugovor zaključi samo s glavnim izvođačem. Ipak je unaprijed odlučeno da izvođač cestovne prometnice bude glavni izvođač. Veliki se investitori često odlučuju na takav korak jer je ustanovljeno da im je to jeftinije, ali to od stručnih službi investitora traži



Revizijsko okno u trupu buduće prometnice



Pogled na gradilište na križanju Radničke i Koledovčine



U buduću se prometnicu već ugrađuju i betonski rubnjaci

znatno veći angažman i stalnu međusobnu koordinaciju radova svih sudionika. Na sastanku smo bili ugodno iznenađeni preciznošću i kratkoćom uputa i informacija u brojnim detaljima toga složenoga gradilišta. Očito je da svi sudionici u građenju dobro znaju svoju ulogu i mjesto u građenju tako da nema nikakvih sporova niti zabuna. To posebno ističemo zato što smo ponekad bili nazočni sličnim sastancima na nekim drugim gradilištima koji su se znali beskrajno oduljiti raspravama o raznovrsnim, nerijetko i nevažnim pojedinostima.

Sa svim su izvođačima zaključeni posebni ugovori, a veliki se investitori često odlučuju na takav korak jer im je to navodno znatno jeftinije

Nakon sastanka obišli smo cjelokupno gradilište. U ovoj se fazi (rujan 2013.) radovi izvede na novom istočnom kolniku koji je ponešto ukopan u odnosu na prijašnji. Kada tu svi radovi budu završeni i ugrađena cjelokupna infrastruktura, obavit će se osnovno asfaltiranje prije završnog sloja i sav će se promet preusmjeriti na novoizgrađeni kolnik. Potom će uslijediti rekonstrukcija cjelokupne trase sadašnje Radničke ceste i nakon što sve bude završeno i ugrađena horizontalna i vertikalna si-

gnalizacija bit će cijela trasa druge etape puštena u promet.

Dok smo obilazili gradilište i usput fotografirali, stigli smo i do raskrižja s Ulicom Koledovčina gdje se u cijelosti premješta tramvajska pruga i radi novo okretište zapadno od Radničke ceste. Uostalom na tom je dijelu i posve prekinut tramvajski promet koji je preusmjeren na autobuse.

Naknadno smo razgovarali i s Borisom Freslom, struč. spec. ing. aedif., glavnim inženjerom gradilišta iz tvrtke *Swietelsky* B.m.b.H. Od njega smo doznali da su radovi koje obavlja njegova tvrtka ugovoreni na 27,6 milijuna kuna (bez PDV-a), a

da su s pravim radovima krenuli 1. srpnja 2013. jer svi radovi s izvođačima nisu bili ugovoreni.

U nastavku nam je govorio o drugim sudionicima u građenju s kojima se, osim tjednih koordinacija, svakodnevno dogovaraju na gradilištu o redosljedu radova. Na gradilištu je svakodnevno nazočno sedamdesetak radnika, a vjerojatno isto toliko imaju i ostali sudionici u građenju. Radi se praktički na cijeloj trasi neprekidno od 7 do 17 sati, a daleko je najveći problem obavljanje radova uz neprekinuti promet. Stoga su morali sav promet, uključujući i javni, preusmjeriti Mičevečkom i



Radovi na premještanju tramvajske pruge na križanju s Ulicom Koledovčina



Gradnja kanala i ugradnja kanalizacije uz rub prometnice

Črnoečkom ulicom pa je sada ipak nešto malo lakše. Svakako je najsoženija situacija na križanju s Koledovčinom gdje se premješta tramvajska pruga,

ali sve ipak nekako ide jer se istodobno gradi usporedna cesta. Namjeravaju do kraja listopada sav promet usmjeriti na drugu stranu.

S ispunjavanjem ugovorenog roka od 10 mjeseci vjerojatno neće biti nikakvih problema, ali to dakako ovisi o predstojećoj zimi i vremenskim ograničenjima građenja

Što se tiče ugovorenog roka od deset mjeseci, vjeruje da s tim neće biti nikakvih problema, ali to dakako ovisi o predstojećoj zimi i mogućnostima građenja. Ima dojam da za uvjete građenja investitor pokazuje dosta razumijevanja, pa ako se radovi zbog uvjeta nešto i produže, vjerojatno neće biti posebnih problema. Uostalom prvotni je planirani rok za izvođenje radova ionako bio planiran za godinu dana.

Inženjer Boris Fresl inače je osobno vrlo zadovoljan suradnjom s investitorom, nadzorom, projektantima i ostalim sudionicima u građenju. Očito je da svi obavljaju svoj posao onako kako je ugovoreno. Ujedno smo



Najsoženije je situacija na križanju Radničke i Kolodevčine

doznali da su *Hrvatske ceste* d.o.o. (izvođači su bili *Viadukt* d.d. i *Swietelsky* B.m.b.H.) u cijelosti završile dionicu ceste od Velike Kosnice do Velike Gorice (državna cesta D31) tako da će završetkom Radničke ceste u cijelosti biti ostvarena nova prometna veza s novom zračnom lukom i Velikom Goricom.

Umjesto zaključka

Rekonstrukcija, zapravo gradnja, nove Radničke ceste do Domovinskog mosta nesumnjivo je jedna od najvećih i najvažnijih investicija grada Zagreba. Dinamika će nastavka radova sasvim sigurno ovisiti o raspoloživom novcu iako je već najavljeno da bi svi radovi trebali biti završeni do kraja 2014. To

tehnički i nije neizvedivo jer se radi o manjim dionicama koje se mogu graditi neovisno jedna o drugoj.

Najavljuje se i da će se vrlo brzo početi graditi i tramvajska pruga koja bi započinjala na Kvaternikovu trgu i završavala pokraj nove zgrade zagrebačke zračne luke

Štoviše najavljuje se i da će se vrlo brzo početi graditi i tramvajska pruga koja bi započinjala na Kvaternikovu trgu i završavala pokraj nove zgrade zagrebačke zračne luke. Navodno je u nekim javnim istupima gradonačelnik Milan Bandić obećao da će to biti

u cijelosti obavljeno do kraja njegova sadašnjeg mandata. Zagreb bi se tako priključio mnogim europskim metropolama kojima je dobra prometna povezanost sa zračnom lukom jedan od najvažnijih prometnih prioriteta, pa se do njih odmah grade linije podzemne željeznice.

Treba vjerovati da će gradnja nove i najsuvremenije prometnice potaknuti i gradnju novih poslovnih zgrada uz njezine rubove. Sadašnji glavni jugoistočni ulaz u grad Zagreb nažalost ne djeluje nimalo reprezentativno.

*Slike i crteži:
arhivi investitora, projektanata
i izvođača te B. N.*