

Zoran HEBAR
Irena MATKOVIĆ

Hrvaško železniško omrežje ter urbani razvoj Zagreba in okolice

V prispevku bosta predstavljeni dve temi in dve ravni spremljanja železniškega prometa. Največ pozornosti bo posvečeno temi načrtovanega razvoja železniškega omrežja na Hrvaškem in razpravi o mogočih rešitvah za zagrebško železniško vozlišče. Namen prispevka je prikaz aktualnih razvojnih načrtov izboljšanja železniškega prometa na Hrvaškem in v zagrebški regiji, ob tem bo opozorjeno na

nekatero značilnosti, ki bi jih z vidika prostorskega načrtovanja bilo treba kritično analizirati in morda ponovno proučiti.

Ključne besede: železniška mreža, glavna postaja, trase prog

1 Hrvaško železniško omrežje v aktualnih programih na državni ravni

1.1 Strategija in program prostorskega načrtovanja v Republiki Hrvaški

Še vedno aktualna strategija prostorskega načrtovanja Republike Hrvaške je iz leta 1997, program prostorskega načrtovanja Republike Hrvaške pa iz leta 1999. Dokumenta sta bila leta 2013 spremenjena in dopolnjena, spremembe in dopolnitve pa so bile v glavnem povezane z razvojem infrastrukturnih sistemov.

Tako je bilo že v devetdesetih let prejšnjega stoletja v teh dokumentih navedeno, da hrvaški železniški sistem v primerjavi z Evropo stagnira in da je na samem dnu evropske lestvice, kar je posledica slabe prometne politike nekdanje države. Hrvaški železniški promet, ki je imel pomembno vlogo pri razvoju gospodarstva, ni dosegel pričakovane kvalitativne in kvantitativne ravni. To se kaže v nezadostnem številu vrst in kakovosti storitev, še vedno relativno nizki zmogljivosti na tehnični ravni in pomanjkanju razvoja železniškega omrežja. Hrvaško železniško omrežje je za današnje potrebe zastarelo in tehnološko neprilagojeno.

Strategija iz leta 1997 in program iz leta 1999 izražata potrebo po intenzivnejšem vlaganju v razvoj in ustrežnejših konceptualnih premikih, da bi bil razvoj železniškega prometa na Hrvaškem skladen s splošnim trendom razvoja prometnih sistemov

v prihodnosti, in to na dveh ravneh: na ravni povezovanja z evropskimi železniškimi omrežji in na ravni konsolidacije preostalega železniškega omrežja v državi. Omenjena dokumenta sta predvidela povečanje splošne tehnično-tehnološke ravni, ekonomičnosti, ravni varnosti in koristnosti z ekološkega vidika pri porabi pogonske energije, nadaljevanje modernizacije – rekonstrukcija in popolna prenova obstoječe železniške infrastrukture ter širitev in gradnja novih železniških prog v skladu z gospodarskimi potrebami in mednarodnim prometnim trgov.

V grafičnem delu dokumentov so bili predvideni pomembni novi koridorji prog za visoke hitrosti od Splita do meje s Črno goro, izboljšave v smeri od Madžarske do Reke in meje s Srbijo ter tudi povezave od Reke preko Krapine proti Sloveniji.

V spremenjeni in dopolnjeni strategiji prostorskega načrtovanja Republike Hrvaške iz leta 2013 je poseben poudarek namenjen:

- ovrednotenju alternativnih rešitev za železniški sistem za visoke hitrosti (Zagreb–Novska, Oštarije–Gospić–Knin–Split, Split–Metković–Dubrovnik) in odločanju o fazah izvajanja;
- raziskavam izvedljivosti izgradnje drugega tira obstoječih prog Pulj–Lupoglav in Krapina–Čakovec v smeri Madžarske za dosego kategorije po hitrem postopku;
- vrednotenju alternativnih rešitev za železniške proge za visoke hitrosti (Zagreb–Novska, Oštarije–Gospić–Knin–Split, Split–Metković–Dubrovnik) in odločanju o fazah izvajanja realizacije teh;

Strategija i Program prostornog uređenja Republike Hrvatske

Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja
Zavod za prostorno planiranje

3. Poglavlje:

Infrastrukturni i vodnogospodarski sustavi

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Željeznički promet

Generalna mreža brzih pruga, postojeće pruge I. i II reda



Godina podataka - stanje - planirano (prioriteti):

1998. i 2015.

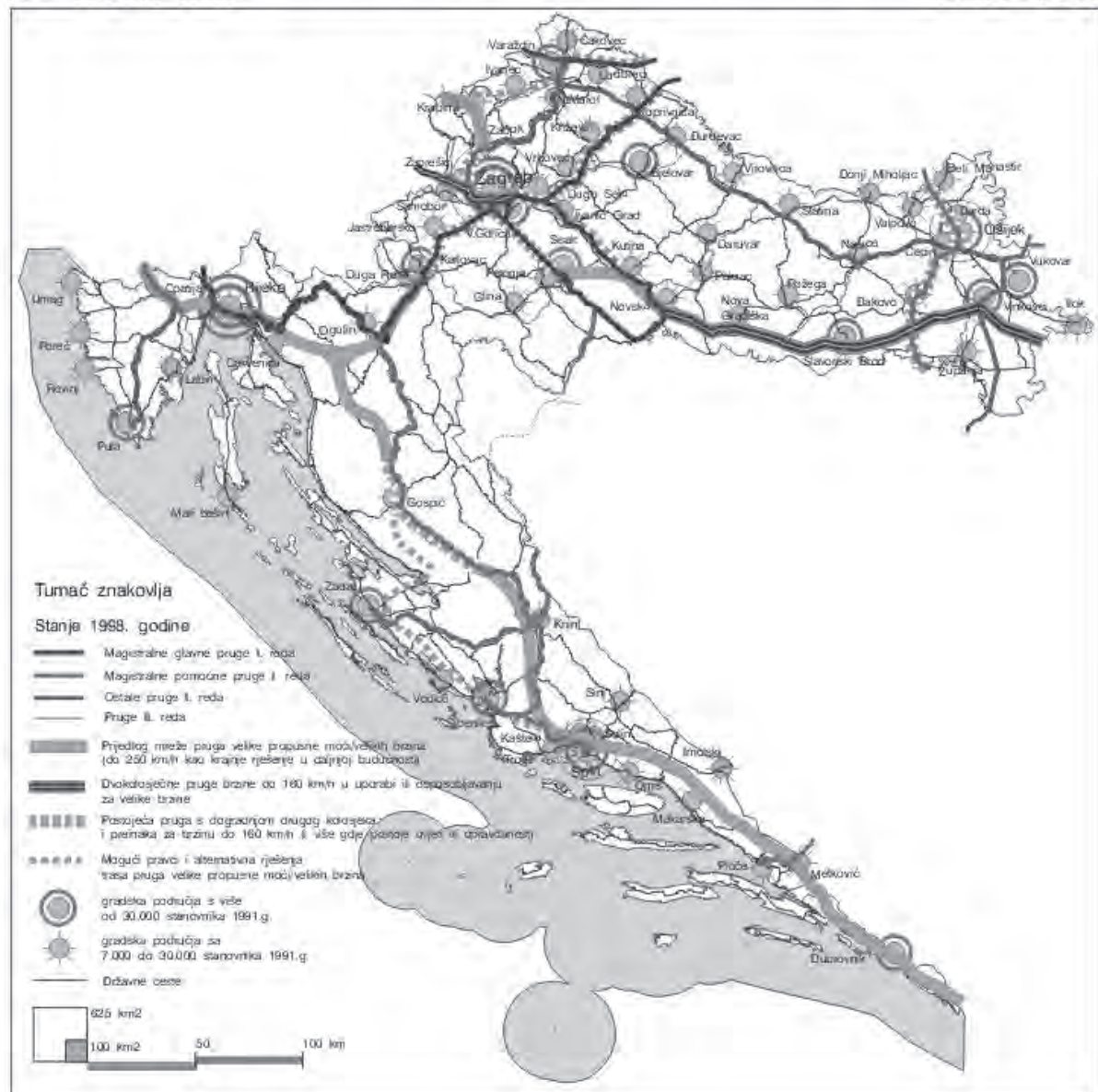
Kartografski prikaz:

07

Izvori podataka:

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza - Prijedlog Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske, 1998.
i JP Hrvatske željeznice, 1996.

Zagreb, svibnja 1999.



Slika 1: Strategija in program prostorske ureditve RH (vir: Željeznički promet, 1999)

- raziskovanju izvedljivosti izgradnje drugega tira obstoječih prog Pulj–Lupoglav in Krapina–Čakovec v smeri Madžarske zaradi umestitve proge za visoke hitrosti.

V spremembah in dopolnitvah programa prostorskega načrtovanja Republike Hrvaške iz leta 2013 je opredeljen seznam prednostnih dejavnosti:

- izvedba sanacije obstoječih železniških prog znotraj prednostnega železniškega pasu v okviru programa obnove železniških prog;
- uvajanje novih tehnologij/tehnik kombiniranega prevoza na zgrajenem in rekonstruiranem železniškem omrežju in v obstoječih koridorjih;
- uporaba, kadar je to mogoče, obstoječega železniškega omrežja za mestni in primestni javni prevoz potnikov;
- priprava in začetek del za modernizacijo železniških prog (obnova, rekonstrukcija odprtih prog, železniških postaj in postajališč, vgradnja sodobnih signalnih varnostnih naprav in telekomunikacijskih naprav, elektrifikacija);
- priprava in začetek del za obnovo in izgradnjo drugega tira vzdolž obstoječe proge oziroma na obstoječih železniških progah oziroma gradnja novih dvotirnih železniških prog visokih zmogljivostih na delih hrvaška državna meja–Botovo–Dugo Selo, Hrvatski Leskovac–Horvati–Goljak/Karlovac–Skradnik (Ogulin), Škrlevo–Reka–Šapjane, Zagreb–Sisek, Dugo Selo–Novska in izgradnja novih enotirnih železniških prog za primestni prevoz potnikov na linijah Podsused–Samobor in Sveti Ivan Žabno–Gradec;
- prenova železniške postaje Reka in Reka Brajdica z vzpostavitev kontejnerskega prevoza;
- proučitev možnosti in prostorskih pogojev za preureditev in razširitev obstoječega železniškega omrežja ter izgradnjo novih železniških prog, prenovu in izgradnjo železniških postaj in železniških postajališč, skupnih železniško-avtobusnih postaj v okviru primestnega potniškega prometa, predvsem na železniškem vozlišču, na območju velikih mest in okoliških regionalnih središč na območju Zagreba (izgradnja dvotirne železniške proge za primestni promet Savski Marof–Zagreb–Dugo Selo in Zagreb–zagreško letališče Pleso–Velika Gorica), Reke (izgradnja drugega tira in postajališča za primestni promet), Splita (izgradnja drugega tira in nove železniške proge na odseku Split–Solin–Kaštel Stari–Trogir), Osijeka in Varaždina;
- proučitev možnosti in prostorskih pogojev za obnovo ter razširitev obstoječega železniškega terminala za tovorni promet in izgradnjo logističnih centrov (LC) in kontejnerskega terminala (KT), zlasti na železniških vozliščih v širši okolici večjih mest in mednarodnih letališč na območju Zagreba, Reke, Splita, Osijeka, Vukovarja, Siska, Slavonskega Broda, Splita, Zadra in Ploč;

- raziskovanje prostorskih pogojev in možnosti za obnovo obstoječih in izgradnjo novih železniških prog in določitev mogočih novih železniških prog na odsekih Kupjak–Delnice–Škrlevo, Skradnik–Krasica, Krasica–Omišalj, nove trase obvozne železniške proge v okolici Reke in povezave proti Istri in Sloveniji, nova proga (Skradnik/Drežnica)–Gospić–Perković–Dugopolje–Metković s povezavami proti Zadru, Šibeniku in Splitu, obvozna proga za tovorni promet Zaprešić–Horvati–Rugvica–Brckovljani, nova železniška proga Koprivnica–Kotoriba–hrvaška državna meja, nova železniška proga Virovitica–Barcs in drugo.

1.2 Poročilo o stanju na območju Republike Hrvaške

Splošna ugotovitev poročila o spremljanju stanja v državi, sprejetega leta 2013, je, da je bila v zadnjem desetletju pozornost namenjena razvoju in izgradnji cestnega omrežja, drugi prometni sistemi pa so bili le delno obnovljeni, brez večjih pomembnejših širitiv. V naslednjem desetletnem obdobju je treba v smislu trajnostnega razvoja predvideti ter poskrbeti za razvoj železniškega, zračnega in rečnega prometa.

V poročilu so navedene te značilnosti stanja železniškega omrežja na Hrvaškem:

- zastarelo železniško omrežje z nezadostnimi kapacitetami in opremljenostjo;
- kritični deli odsekov železniških prog (nagib, nosilnost, radij, hitrost, pretočnost) in železniških objektov (terminali, postaje, postaje za razporejanje itd.) na omrežju državnih/evropskih – glavnih prog;
- nezadostno vlaganje v redno vzdrževanje železniške infrastrukture ne zagotavlja celotnega oz. potrebnega standarda storitev/servisiranja uporabnika;
- pomanjkanje popolne dokumentacije za izgradnjo nizko ležeče proge Reka–Zagreb ter podlage za železniško povezavo Istre, pristanišča Ploče in Dubrovnika z obstoječim železniškim omrežjem.

Opozoriti je treba, da so vsi obstoječi in načrtovani železniški koridorji že vključeni v prostorsko dokumentacijo na vseh ravneh. Vendar pa izvajanje teh zelo zaostaja, potrebna je nadaljnja revizija dokumentacije prostorskega načrtovanja za gradnjo železniške infrastrukture zaradi potrebe po spoštovanju določb, v tem času sprejetega zakona o varstvu okolja in zakona o varstvu narave, ki se nanašata na postopek ocenjevanja vplivov na okolje in varstvo narave ter tudi na postopek ocene sprejemljivosti za ekološko omrežje.

V naslednjem obdobju so kot najpomembnejše naloge opredeljene:



Slika 2: Poročilo prostorskega stanja RH, Prometna infrastruktura (vir: Železniški promet, 2013)

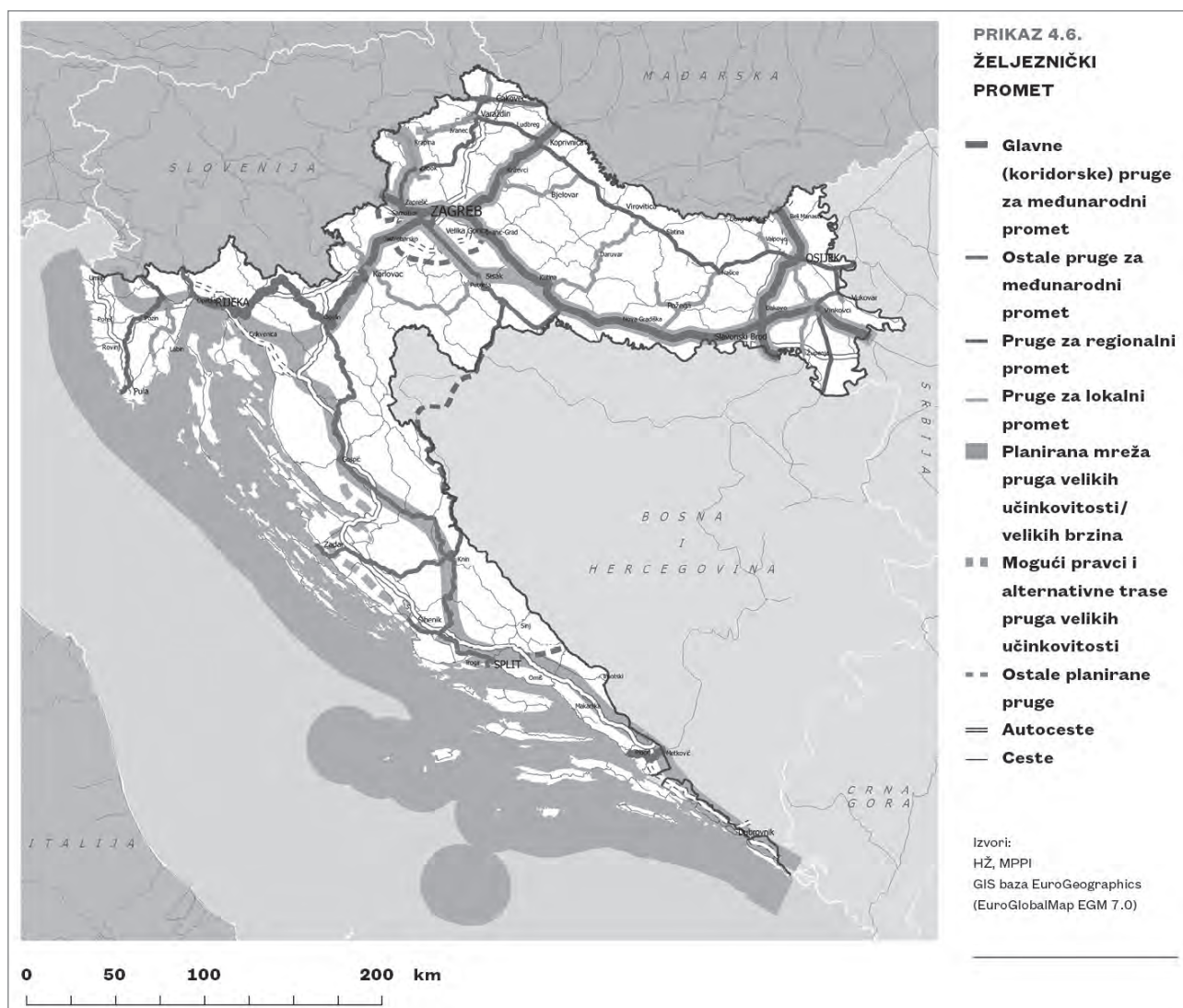
- priprava dokumentacije za gradnjo nizko ležeče proge Reka–Zagreb;
- priprava podlage za železniško povezavo Istre, pristanišča Ploče in Dubrovnika z obstoječim železniškim omrežjem;
- proučitev potrebe po novem železniškem koridorju v obmejnih območjih in območjih posebnega pomena za Republiko Hrvaško;
- izdelava dokumentacije za priključitev drugih prometno izoliranih območij Hrvaške.

Priporočila, ki so sestavni del poročila o prostorskem stanju iz leta 2013 (čeprav so načela, cilji in usmeritve iz strategije iz leta 1997), so v nekaterih delih danes še vedno aktualna – kljub dejstvu in postopkom iz zadnjih 15 let. Strategijo je treba v celoti pregledati in zagotoviti izdelavo nove strategije prostorskega načrtovanja, ki mora biti v prihodnjem obdobju prednostna naloga stroke.

1.3 Predlog strategije prostorskega razvoja v Republici Hrvaški

Izdelava nove strategije se je začela 25. novembra 2013, končana pa naj bi bila sredi leta 2016. Posebna pozornost je namenjena analizi sektorskih razvojnih dokumentov (strategij, programov, načrtov), katerih izvajanje neposredno ali posredno vpliva na prostor, sočasno pa je bil uveden tudi postopek strateške ocene strategije na okolje.

V osnutku strategije je železniški promet naveden kot pomemben dejavnik za gospodarski razvoj Hrvaške, ki vključuje gradnjo, obnovo in posodobitev železniškega prometa, načrtovane do leta 2020 za izvedbo najpotrebnejših smeri in koridorjev v okviru gospodarskih zmožnosti. Ti načrti ter tudi primerna opremljenost železniškega omrežja in objektov ne zahtevajo



Slika 3: Predlog strategije prostorskog razvoja RH (vir: Željeznički promet, 2015)

bistvenega povečanja železniškega koridorja, vendar se s tem ohranjata in ščitita prostor in okolje.

Opazna je potreba po nadzoru razvoja železniške infrastrukture, da bi bila ta konkurenčna v razmerju do drugih vrst prometa, oziroma potreba po povečanju učinkovitosti in zanesljivosti železniškega prometa. Treba je izboljšati tudi dostopnost tovarnega prometa znotraj Hrvaške, ki je potrebna zaradi prostorske razgibanosti, oziroma razviti sistem trajnostnega tovarnega prometa. Z razvojem in izgradnjo primestne železniške infrastrukture bi zmanjšali pritisk na velika mesta, povečale bi se tudi razvojne možnosti celotnega aglomeracijskega območja.

Med prednostne projekte in naloge spadajo:

- vzpostavitev koridorja železniške povezave Reka–Zagreb;
- vzpostavitev prednostnega načrta modernizacije železniškega omrežja, s katerim bi se postopoma reševala uporaba drugih železniških prog, je posebnega pomena za RH;
- uporaba obstoječe mreže mestnega in primestnega javnega prometa;



Slika 4: Novi vlaki

- reševanje prostorskih težav, ki jih povzročajo trase železniških prog znotraj urbanih aglomeracij.

Iz sheme prikaza železniškega omrežja v predlogu nove strategije je razvidno, da je mreža podobna mreži iz leta 1999, upošteva pa tudi novi obvozni koridor okoli Zagreba. Glede povezav s Slovenijo so ob progi Zagreb–Ljubljana predvidene tudi proge skozi Istro ter spojitve prog v Kopru in Zagorju.



Slika 5: Stanje zagrebškega železniškega vozlišča



Slika 6: Koncept rešitve zagrebškega železniškega vozlišča (vir: HŽ infrastruktura)

2 Značilnosti zagrebškega železniškega vozlišča

Prva železniška proga je bila zgrajena leta 1862 s povezavo Zidani Most–Zagreb (zahodna postaja)–Sisek. Danes železniški sistem poteka tako, da v smeri vzhod–zahod povezuje nekatere posamezne dele mesta in okolice s centrom (Zaprešić, Zagreb

z zahodno železniško postajo, glavno železniško postajo v samem centru Zagreba, Sesevte in Dugo Selo). Proga, ki pelje do Karlovca, je v strnjnem urbanem območju Novega Zagreba, druga, ki vodi proti Sisku, pa poteka skozi industrijska območja. Ranžirna postaja v južnem delu železniške proge povezuje vse proge. V primestnem in mestnem prometu železnica dobro deluje v smeri vzhod–zahod, slabše pa v druge smeri. Središče mesta prečka precejšnje število tranzitnih vlakov.

Z načrti je predvidena gradnja dveh novih prog. Načrtovana je zahodna obvoznica, ki bo potekala vzdolž koridorja obvoznice ob avtocesti in vzdolž protiplovnega kanala Sava–Odra in bo mestno središče razbremenila tranzita tovornega prometa.

V zadnjem času se govori o drugi liniji, ki bi jo bilo treba zgraditi zunaj Zagreba in bi bila prava obvoznica zunaj mesta. V sedanjih dokumentih so razvidni različni pogledi na to, kakšen železniški promet in železniško postajo želita v prihodnosti imeti Zagreb in okolica.

Stalni mednarodni glavni železniški prehod prve kategorije je na progi Zagreb–Zaprešić–Savski Marof–Republika Slovenija (Dobova). Na glavni železniški progi Zagreb–Pragersko in naprej proti Dunaju je predvidena gradnja nove proge na odseku Krapina–Pragersko.

Za tovorni in potniški promet je načrtovana nova proga, tako imenovana zahodna obvoznica zagrebškega železniškega vozlišča, na trasi med Savo in obvoznico avtoceste. Ta se bo od linije proti Reki odcepila pri naselju Blato in v Zaprešiću povezala s progo Zagreb–Savski Marof. Pravkar se je začela gradnja proge Dugo Selo–Križevci v dolžini 40 km, ki bo prva nova proga v zadnjih petdesetih letih in bo del povezave z Madžarsko.

Veliko let se že razpravlja o tem, kako železnico bolje vključiti v življenje v Zagrebu. Cilj je, da bi našli rešitev za njeno uporabo v mestnem in primestnem prevozu potnikov, vendar pa ni soglasja o tem, kako to storiti. V predlogu iz leta 2015 so za mestni in primestni železniški promet določeni:

- (a) izgradnja novih in obnova obstoječih železniških postaj (kampus Borongaj, Sava sever, Trnsko, Savski Gaj, Podbrežje, Vukovarska, Studentski centar, TOZ ...);
- (b) racionalizacija obstoječega železniškega koridorja (funkcionalna in prostorska);
- (c) izgradnja javnega parkirišča (garaže) na mestih, kjer se pričakuje večji pretok potnikov, zagotovo na območju železniške postaje (gradnja postaj bi morala z gradbenega vidika slediti gradnji potrebnih GPM, skladnih z gravitacijskim območjem);
- (d) treba je oživiti zahodno železniško postajo v centru, tako da bo sprejemala potnike mestne železnice in študentske vlake;
- (e) del železniške proge ob nasipu je treba prestaviti na stebre (Šarengradaska, Jagićeva, Runjaninova, Savski gaj),
- (f) na območju Zagreba je treba tramvajski in železniški promet urediti v funkcionalen sistem z zavarovano železniško kompozicijo in pogostimi krožnimi vožnjami;
- (g) zgraditev nove južne dvotirne obvozne proge Zaprešić–Horvati–Turopolje–Rugvica–Dugo Selo z novo

ranžirno postajo v Turopolju do leta 2018; z izgradnjo nove južne zagrebške železniške obvoznice in nove ranžirne postaje bi center Zagreba razbremenili tovornega prometa, obstoječ dvotirni železniški koridor, ki poteka skozi center Zagreba, pa bi se prekvalificiral za mestni in primestni železniški promet.

V predlogu je tudi zapisano, da poteka linija obstoječe železniške proge od zahodne železniške postaje do Kennedyjevega trga (Borongaj) mimo hiš, šol, kulturnih in športnih centrov ter knjižnice, in tu jo je treba preoblikovati tako, da ne bo več fizična ovira, temveč glavni integracijski element prometnega sistema mesta. Določeno je tudi, da je treba zagotoviti ustrezno število PM na krajih sublimacije pretoka železniškega in osebnega prometa, s čimer bi se še dodatno razbremenilo prometno omrežje centra mesta, kar bi omogočalo večjo učinkovitost in stroškovno učinkovitost železniškega sistema.

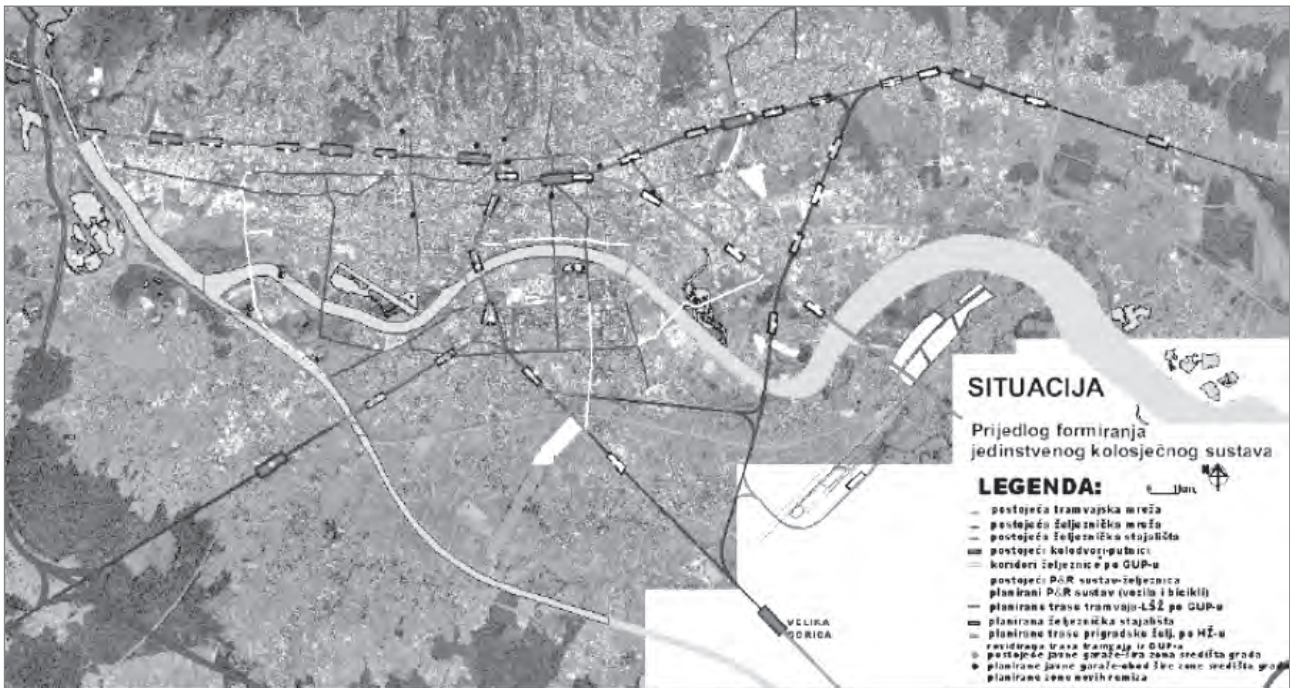
2.1 Zagrebška železniška postaja

V 20. stoletju je bila načrtovana izgradnja nove železniške postaje v južnem delu Zagreba, vendar je bil ta načrt opuščeno. Glede na to, da največji del proge v Zagrebu poteka čez nasipe, bi bilo te smiselno nadomestiti z viadukti. Tako bi se razbremenil cestni promet, prostor pod viadukti pa bi se lahko izkoristil za ureditev novih ulic ali druge namene. Tako bi dosegli boljšo pretočnost, posebno v centru mesta, v smeri sever–jug. Glavna železniška postaja naj bi se prenovila ali premestila proti vzhodu, bližje avtobusni postaji, ki je oddaljena le nekaj sto metrov.

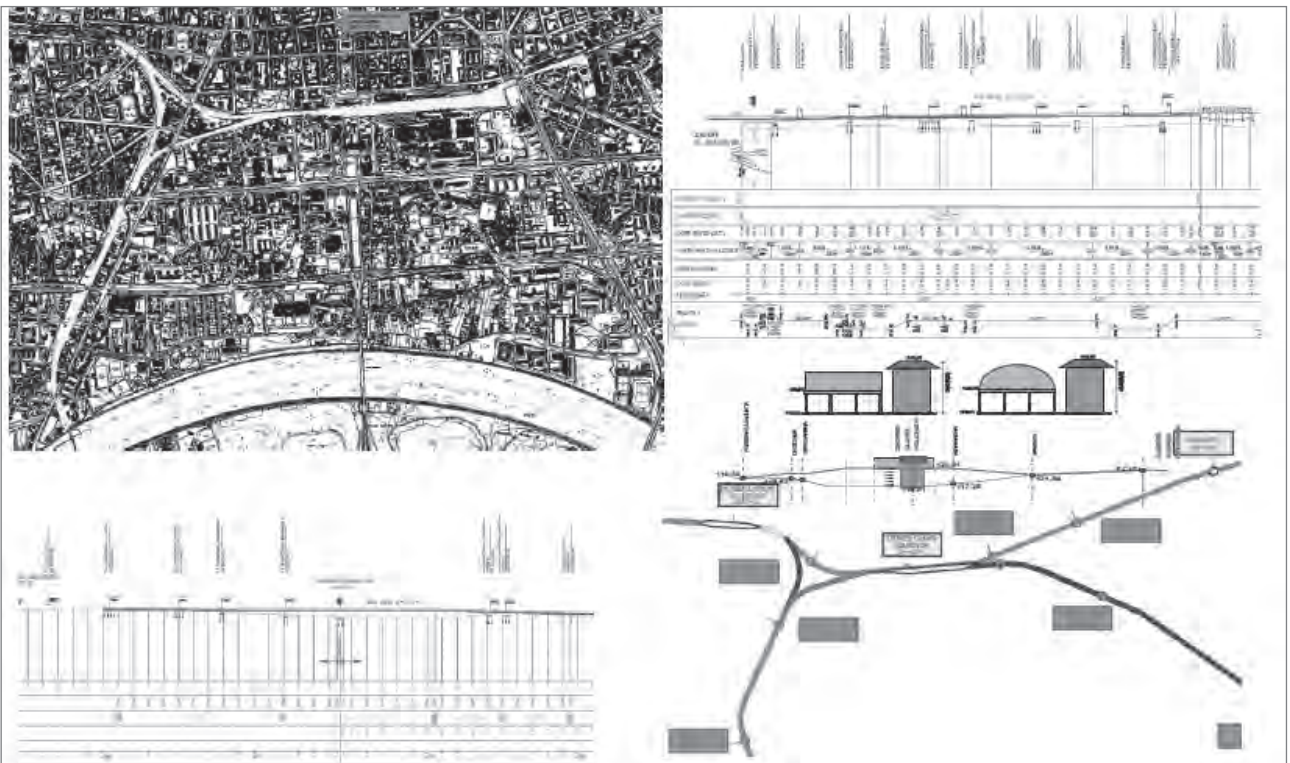
Po eni različici bi proge, ki potekajo po cestišču, ostale na dosedanji ravni, s tem da si se razširil prostor za vstop potnikov ter povečal obstoječi podvoz s trgovskim centrom in garažo ob hotelu Esplanade, ki je bil zgrajen sočasno z železniško postajo za sprejem potnikov Orient Expressa. Druga različica vključuje možnost dviga proge, ki poteka skozi center, na viadukt, prostor za perone pa bi bil nekoliko višje glede na sedanje stanje. V zadnjem času so bili narejeni različni predlogi za izgradnjo podzemne železnice skozi center po rešitvah, kot jih poznajo nekatera evropska mesta. Rešitev z dvigom proge in glavne železniške postaje omogoča pretočnost pod viaduktom. Linija v smeri sever–jug že desetletje velja za eno od največjih zagrebških težav.

Še posebej zanimivi so predlogi, da bi se v centru mesta zgradila podzemna železniška proga (nekateri predlogi predvidevajo etažo –1, drugi –2), saj bi se na območju, na katerem zdaj potekajo železniške proge, pridobile površine za parke ali druge namene.

Ti predlogi predvidevajo velike finančne stroške, ki trenutno še niso izračunani, prav tako obstajajo tudi tehnične ovire za



Slika 7: Predlog rešitve iz leta 2015 (vir: zavod za prostorsko urejanje mesta Zagreb)



Slika 8: Predlog rešitve z dvignjeno platformo železniške postaje (vir: HŽ infrastruktura)

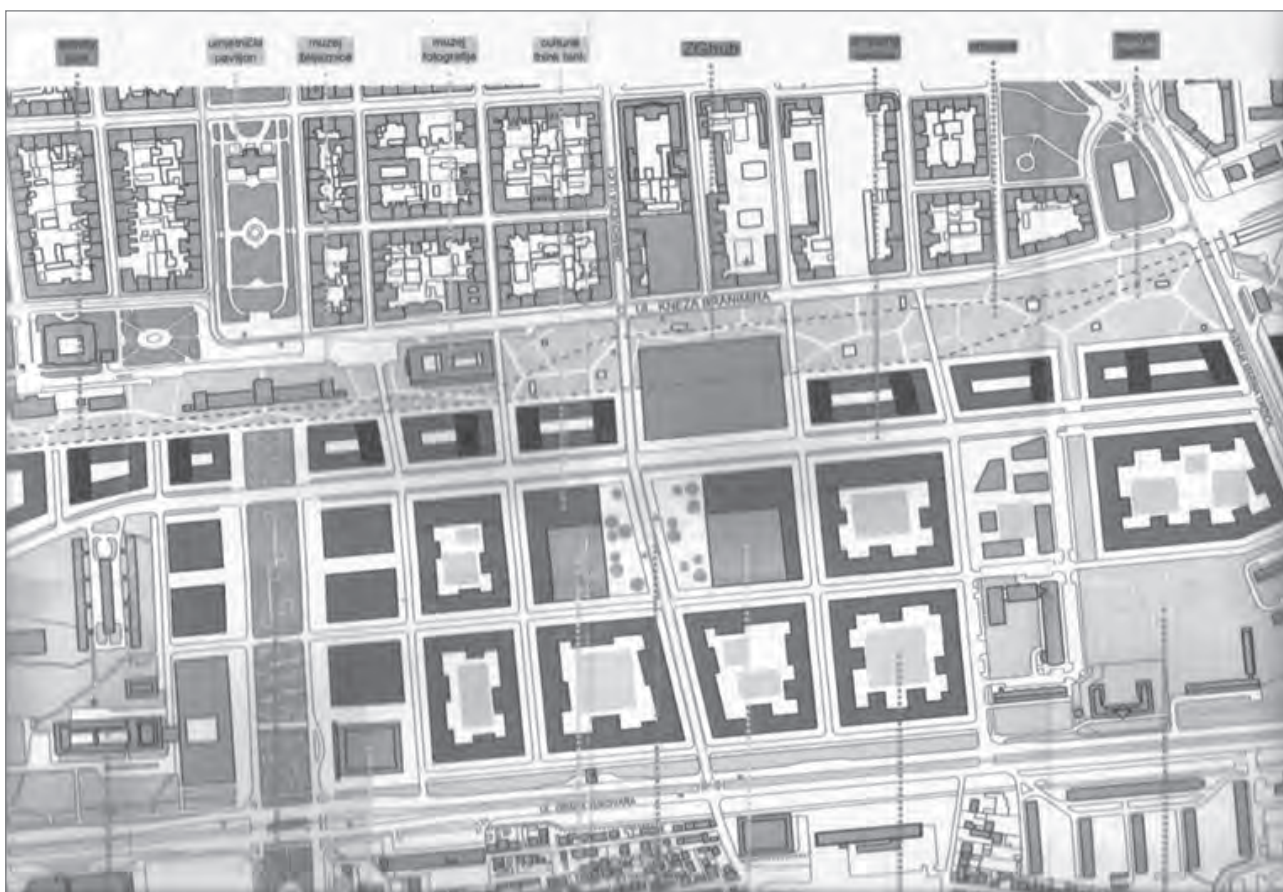
radi relativno visokih podzemnih voda v Zagrebu. Posebej je problematično dejstvo, da bi bili nagibi prog veliki (do 2,5 %), zaradi česar bi bilo treba vlake z nasipov in viaduktov spustiti pod zemljo. Skupna dolžina podzemne trase bi znašala 7,5 km v smeri zahod–vzhod in 2,5 km v smeri sever–jug.

Predlogi lokacij glavne železniške postaje se v vsaki od predlaganih podzemnih različic razlikujejo, prav vsi pa se zavzemajo za izgradnjo nove železniške postaje.

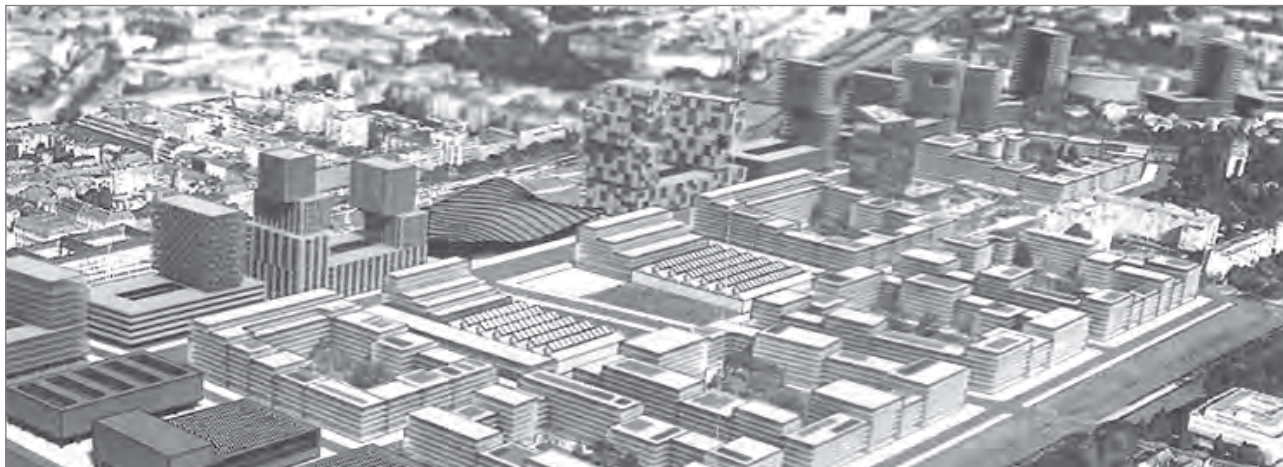
V vseh razpravah in polemikah ima poseben pomen dejstvo, da so pravzaprav na istem prostoru, na katerem je železniška



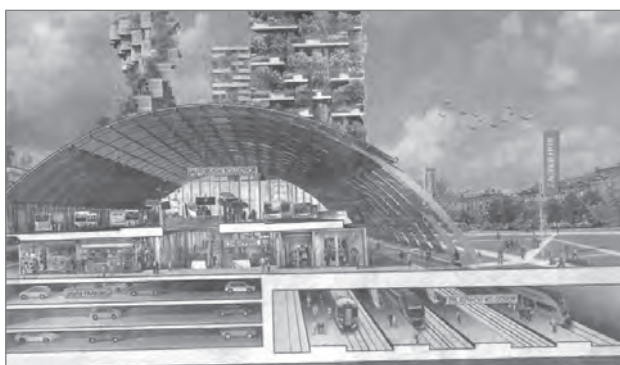
Slika 9: Predlog rešitve odseka pri zahodni železniški postaji s podzemno progo (vir: zagrebska fakulteta za arhitekturo)



Slika 10: Predlog družbe CIE iz leta 2016 – urbanistična rešitev



Slika 11: Predlog družbe CIE iz leta 2016 (prerez in prostorska zasnova okolice)



Slika 12: CIE – podzemna železniška postaja in nadzemna avtobusna postaja

postaja, tudi proge in objekti HŽ, v katerih poteka servisiranje, vzdrževanje, čiščenje in sestavljanje železniških kompozicij. Na tem prostoru je tudi velik proizvodni kompleks nekdanje tovarne Gredelj, kjer so izdelovali vagoni. Vse skupaj je umeščeno v najožjem središču Zagreba, danes pa so zgradbe zapuščene in pomenijo velik potencial za prihodnji razvoj mesta.

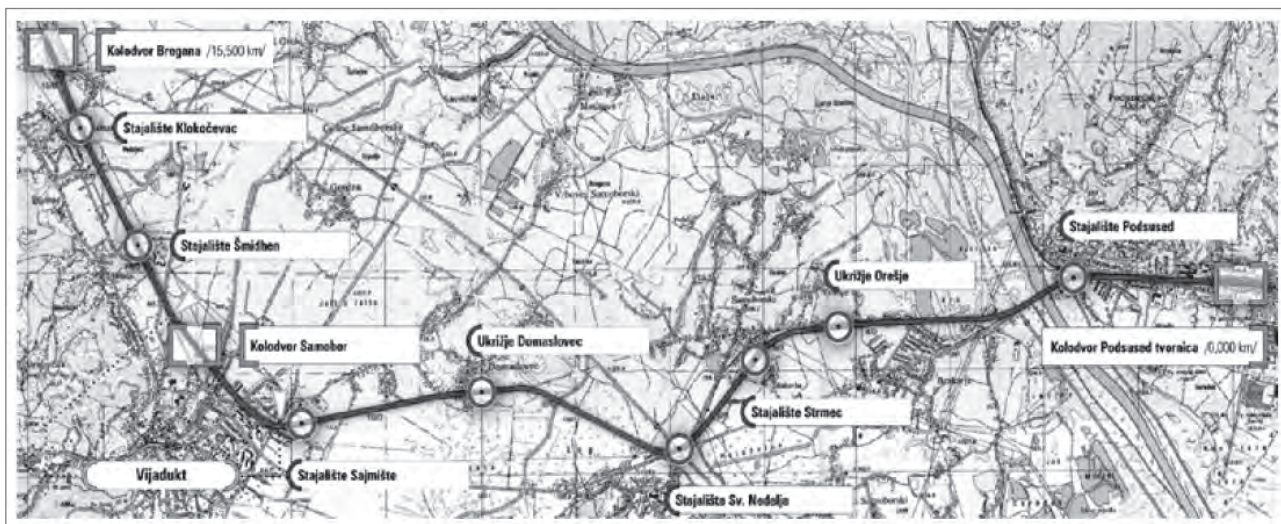
Za zavarovanje obvoznih prog in uporabo današnjih povezav preko ranžirne postaje na jugu bi bilo smiselno razmisliti o prihodnjem urbanistično-prometnem konceptu:

- ves daljniski promet je treba preusmeriti na obvozne proge,
- za potniški promet je treba zgraditi dve glavni železniški postaji – zahodno in vzhodno; zahodna postaja bi bila na lokaciji obstoječe postaje, na Trgu dr. Franje Tuđmana, kar bi trgu dalo poseben pomen, vzhodna pa bi bila ob avtobusni postaji;
- za prehod potnikov bi bilo treba predvideti »monorail« ali drugo vozilo, ki bi nad tlemi v kratkem času povežalo vse pomembnejše točke v centru mesta.

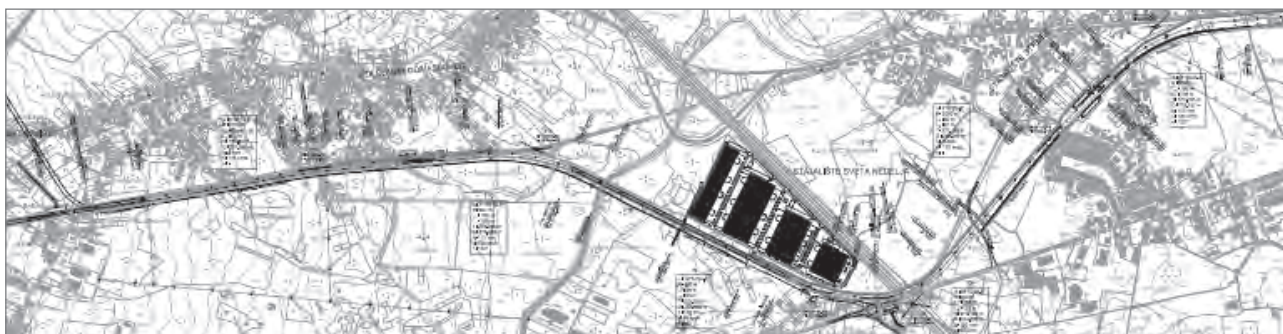
V tem primeru bi lahko sedanja glavna železniška postaja obdržala prometno funkcijo, ni pa to obvezno. Prostor, na katerem so danes proge, delavnice in druga poslopja HŽ, bi lahko namenili prijaznejši urbanistični ureditvi, kot so parki, poslovni, turistični in drugi objekti.



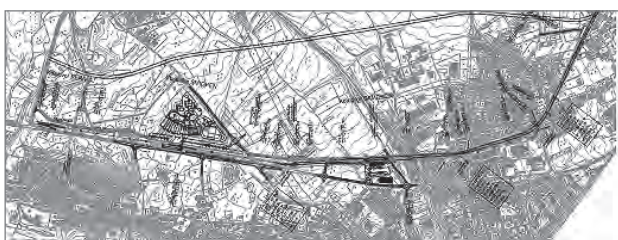
Slika 13: Predlog izgradnje dveh železniških postaj (vir: Zoran Hebar)



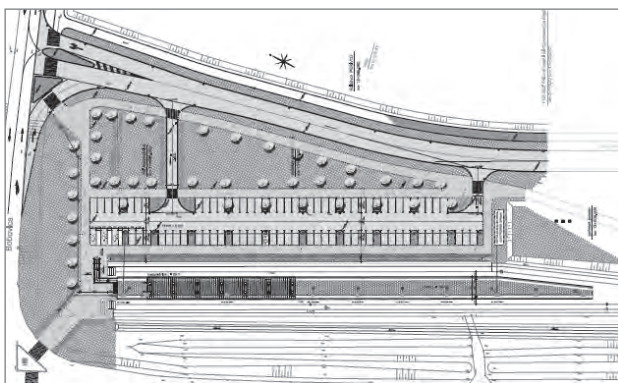
Slika 14: Trasa proge Samobor–Bregana



Slika 15: Trasa proge Samobor–Bregana, delno skozi Sveto Nedeljo



Slika 16: Trasa proge Samobor–Bregana, delno skozi Samobor



Slika 17: Konec proge – postaja Perivoj

V vsakem primeru bi bilo treba objektivno ovrednotiti vse možnosti, predvsem s finančnega vidika. Pomembno bi bilo poiskati optimalno rešitev, tudi s pomočjo mednarodnega anketnega vprašalnika, s katerim bi analizirali najboljše rešitve in izbrali koncept, ki bi ga sčasoma začeli izvajati.

3 Proga Zagreb–Samobor–Bregana

Leta 1901 je bila zgrajena ozkotirna železniška proga od Bregane do centra Zagreba. Samoborčani so železniško povezavo uporabljali za lažjo dostavo svojih proizvodov v Zagreb, Zagrebčanom pa je ta služila za izlete v lep Samobor. Proga je bila skoraj vse 20. stoletje svojevrstna turistična zanimivost. Leta 1979 je prešla v last zagrebškega električnega tramvaja (ZET), ki pa jo je zaradi nerentabilnosti ukinil in potnike preusmeril na avtobusni promet. Danes ZET ni več koncesionar, Sveta Nedelja in Samobor sta samostojni mesti v zagrebški županiji, vendar proge ni več.

V načrtu je predvidena gradnja nove običajne proge z dolžino okoli 16 km, ki bi se priključila na obstoječo progo v Podšusedu. Ko je načrtovanje napredovalo, so tudi zahteve postajale vse radikalnejše. S projektom za gradbeno dovoljenje



Slika 18: Del najstarejšega »samoborčeka« je ohranjen na otroškem igrišču v Samoborju



Slika 19: Deli najstarejšega ohranjenega samoborčeka na igrišču v Samoborju

je predvidena gradnja novega mostu preko Save, proga naj bi omogočala hitrost 120 km/uro, načrtuje se tudi denivelacija vseh cestnih prehodov. Vprašljiv je rezultat načrtovanja dolgih viaduktov v Sveti Nedelji in Samoborju ter tudi odnos do pokrajine, kulturnih in zgodovinskih vrednot, posebno v Samoborju. Financiranje preveč ambicioznega in predragega projekta iz evropskih sredstev ni sprejemljivo.

Pred tridesetimi letu (leta 1988) je bila narejena študija stroškovne učinkovitosti (tedanja JAZU), ki je upoštevala prometne potrebe za tedanji Remontni zavod v Sloveniji, v Bregani. Zavoda ni več, povezave z železniškim omrežjem v Sloveniji se ne omenjajo več, tudi številčnost prebivalstva (okoli 50.000) ne upravičuje velike naložbe.

Zato predlagamo pregled projekta ter upoštevanje racionalnih in izvedljivih možnosti:

- če želimo v tem prostoru povezati železniško omrežje Hrvaške in Slovenije, potem je to smiselno, vendar je treba preveriti ustreznost kategorij;
- če se železniška proga načrtuje samo kot povezava med Samoborjem in Zagrebom, je mogoča obnova ozkotirne proge in povezave s hitrim tramvajem ali vlakom s poudarkom na tradiciji »samoborčeka« kot blagovne znamke ter v povezavi s kulturno, turistično in gostinsko ponudbo kraja;

- možnost je tudi izgradnja proge normalnih dimenzij, vendar najnižje kategorije, brez deniveliranja proge in ceste.

.....
Zoran Hebar, d. i. a.
Urbanistički zavod grada Zagreba, Hrvatska
E-pošta: zoran.hebar@gmail.com

Mag. Irena Matković, d. i. a.
Državni zavod za prostorni razvoj, Hrvatska
E-pošta: irena.matkovic@mgipu.hr

Viri in literatura

Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske, 1997.

Program prostornog zređenja Republike Hrvatske, Državni zavod za prostorno uređenje, 1999, 2013.

Izješće o stanju u prostoru Republike Hrvatske, Državni zavod za prostorno uređenje, 2013.

Nacrt Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske, Državni zavod za prostorno uređenje, 2015.

Koncept razvoja prometa u Gradu Zagrebu, Zavod za prostorno uređenje grada Zagreba, 2010, 2015.

Varijante rješenja željezničkog čvora i Glavnog kolodvora Zagreb, HŽ Infrastruktura, 2013.

Prijedlog rješenja željezničke pruge u središtu Zagreba, Arhitektonski fakultet i Građevinski institut, 2013.

Prijedlog zagrebačkog kolodvora i prostora Gredelja, CIE, 2016.

Glavni projekt željezničke pruge Zagreb–Samobor, Granova, 2012–2014.