

STJEPAN KELČEC-SUHOVEC, dipl. inž.
Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša
Zagreb, Avenija Vukovar 45

Prometna infrastruktura
Stručni članak
UDK: 711.4 (497.13 - 25) : 656.21
Primljeno: 09. 11. 1992.
Prihvaćeno: 30. 11. 1992.

ZAGREB GLAVNI KOLODVOR U URBANISTIČKIM PLANOVIMA OD 1865. GODINE DO DANAS

SAŽETAK

U Zagrebu je prva željeznička pruga izgrađena 1862. godine, a Glavni kolodvor 1892. godine. U doba gradnje kolodvor je bio južno od grada, izvan kontinuirano izgrađenoga gradskog prostora. Zbog ubrzanog razvoja grada, čemu je i željeznica nedvojbeno pridonijela, ubrzo su se pojavili konflikti između daljnje kontinuiranog razvoja grada prema jugu i željezničkih pruga, napose Glavnoga kolodvora zbog njegova situativnog položaja, dimenzija i nivelete. U radu je predloženo kakva su rješenja za Glavni kolodvor bila predviđena u urbanističkim planovima u proteklih stotinu godina te što se dešavalo u naravi.

1. UVOD

Davne 1892. godine, u tada malom Zagrebu¹, izgrađena je željeznička postaja Državni kolodvor, kasnije nazvana Glavni kolodvor. Kolodvor je bio smješten u poljima i livadama, južno od tadašnjega grada. Nedugo nakon izgradnje, na prijelazu stoljeća, grad je dosegao crtu pruge i kolodvora i ti objekti, koji su stimulativno djelovali na širenje grada u tom smjeru, počeli su ga sputavati u daljnjem kontinuiranom širenju na jug.

Vodene su žestoke polemike, razmatrana i usvajana razna rješenja tog problema koji je vremenom postajao sve izrazitiji, a kolodvor je do današnjeg dana ostao na istom mjestu. U međuvremenu je dograđivan i proširivan, a kakva mu je sudbina bila namijenjena prema urbanističkim planovima i studijama, tema je ove retrospektive.

Rješenje za Glavni kolodvor uvijek je bilo povezano s rekonstrukcijom željezničkih pruga na širem gradskom prostoru, no ovdje ćemo se posebno zadržati na Glavnom kolodvoru uz neophodne informacije o priključnim prugama.

Želja nam je da se ovom retrospektivom i kritičkim osvrtom pridružimo obilježavanju stote godišnjice izgradnje i funkcioniranja ovoga svakako važnog objekta za grad i željeznicu.

2. RAZDOBLJE DO IZGRADNJE KOLODVORA

Prva željeznička pruga u Zagrebu izgrađena je 1862. godine, na trasi od Zidanog Mosta preko Zagreba do Siska. Na toj je pruzi u Zagrebu izgrađen Južni kolodvor, kasnije

nazvan Kolodvor Sava, a danas Zapadni kolodvor. Već 1870. godine izgrađena je i pruga Žakány - Zagreb. Na toj pruzi nije bilo kolodvora pa su vlakovi iz Mađarske prema jugu ulazili u Zapadni kolodvor, koji je za njih, u tehnološkom smislu, bio zaglavni, a zatim nastavljali vožnju na jug. Takvo stanje potrajalo je do izgradnje Glavnoga kolodvora i izravnoga kolosiječnog spoja do pruge uz Savsku cestu.

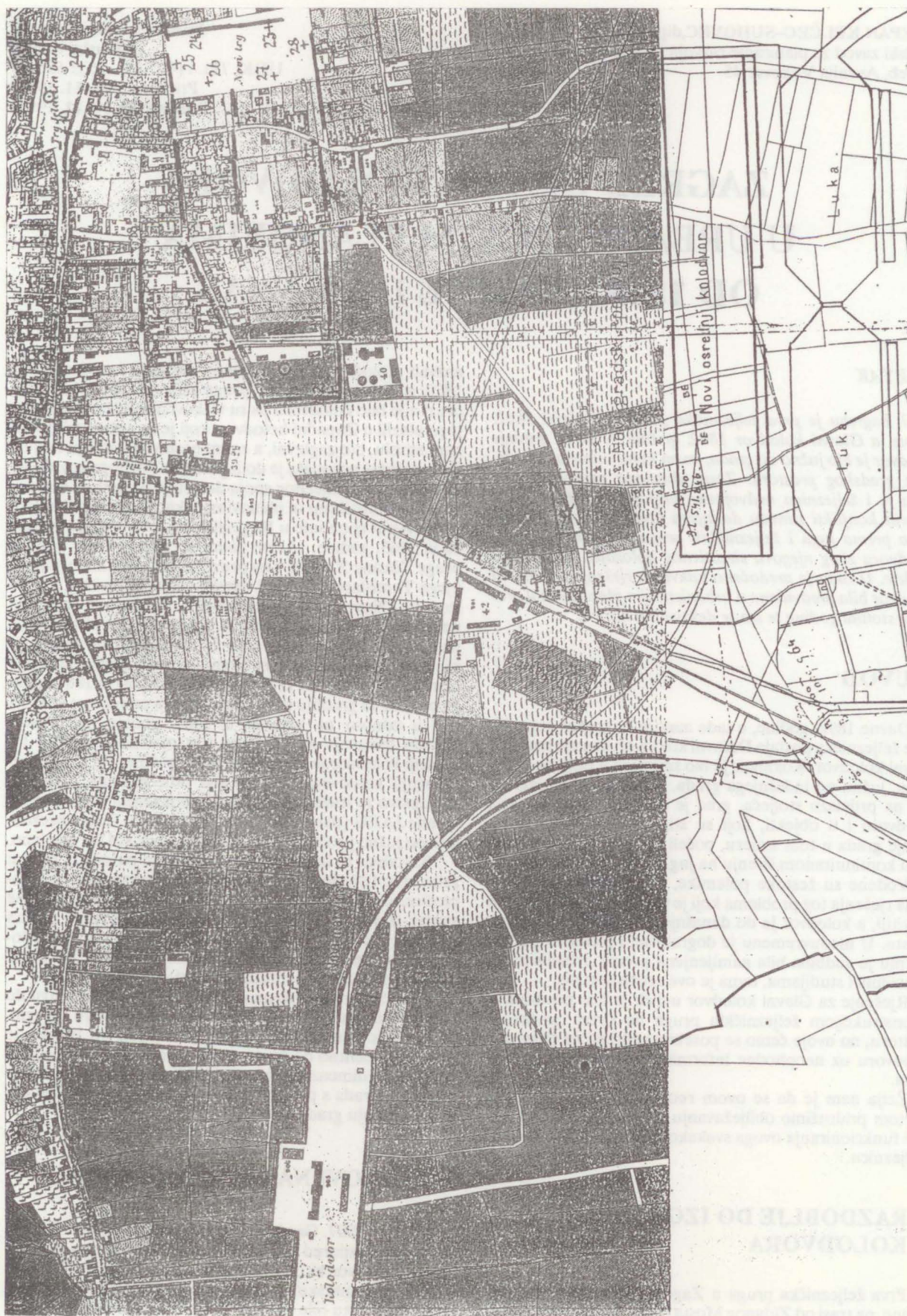
U urbanističkim se planovima lokacija za Glavni kolodvor prvi put spominje u Regulatornoj osnovi grada Zagreba iz 1865. godine. U tom planu ucrtana je trasa buduće pruge Žakány-Zagreb, a na pruzi, na potezu između današnjega Tomislavovog trga i Savske ceste, predviđen je prostor za "Novi osrednji kolodvor". Zanimljivo je da je neposredno uz taj kolodvor (s njegove južne strane) bila planirana i riječna luka koja bi kanalom bila spojena s rijekom Savom. O nekom širenju grada južnije od pruge nije bilo ni spomena. U Regulatornoj osnovi iz 1887. godine prostor za gradnju novoga kolodvora pomaknut je istočnije u odnosu na lokaciju iz 1865. godine, na prostor između današnje Miramarske i Strojarske ceste. Na toj lokaciji kolodvor je i izgrađen 1892. godine. Pri konačnom lociranju kolodvora, neposredno prije gradnje, gradsko zastupstvo je tražilo da se zgrada kolodvora postavi u osi zgrade JAZU (danas HAZU) na Zrinjevcu, kao reprezentativno južno pročelje niza od triju trgova, što je i učinjeno.

Kolodvor je sagrađen kao postaja za putnički i teretni promet, s 12 kolosijeka, ložionicom i remizom za 16 lokomotiva. Godine 1895., neposredno uz kolodvor, s južne strane, izgrađena je Strojarnica državnih željeznica (danas tvornica "Janko Gredelj"), a ubrzo i ranžirna skupina kolosijeka koja je nakon izgradnje ranžirne postaje Borongaj pretvorena u tehničku putničku postaju.

Grad se u međuvremenu širio prema zapadu i jugu do željezničkih pruga. Na širenje grada u tom smjeru željeznica je, nedvojbeno, imala pozitivan utjecaj, no uskoro je postalo evidentno da će pruge, a napose Glavni kolodvor, zbog svojih dimenzija, stvarati probleme u prometnom povezivanju grada s prostorima na jugu, kao i probleme budućem širenju grada u tom smjeru.

3. PLANOVIMA NAKON 1892. GODINE

Godine 1907. Gradski građevni ured izradio je Osnovu za budući raspored željezničkih uredaba² prema kojoj bi Glavni kolodvor bio pretvoren u zaglavni tako da bi pruga između Miramarske ceste i Zapadnoga kolodvora i pruga uz Savsku cestu bile demontirane. Prema istom rješenju, i Zapadni bi kolodvor bio zaglavnog tipa, a predložena je



Slika 1. Regulatorna osnova Zagreba iz 1865. godine, detalj

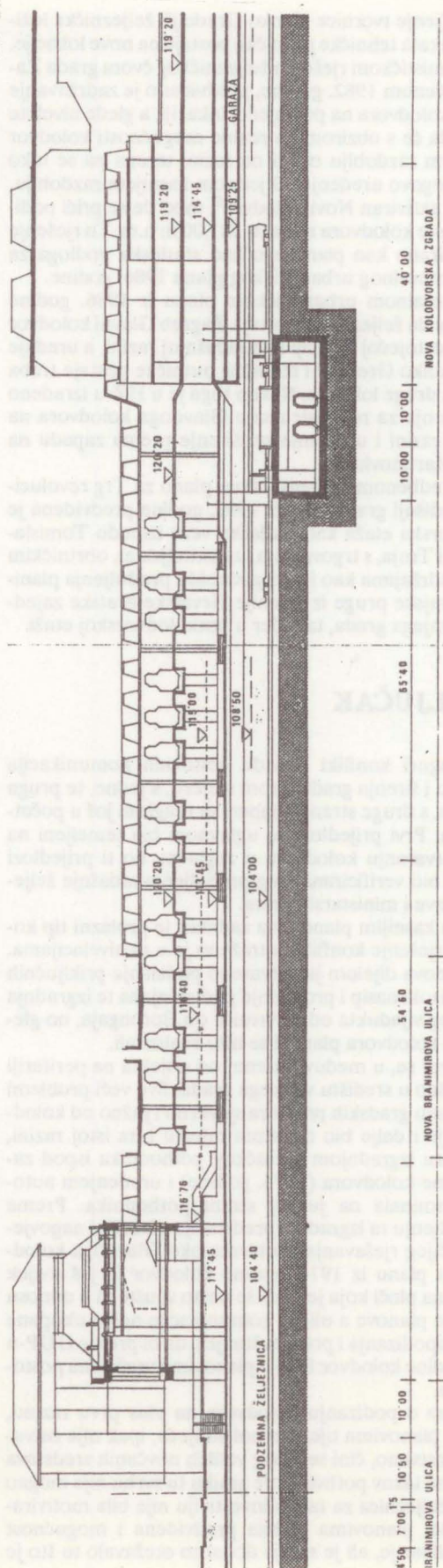
gradnja nove zapadne i istočne pruge. Nešto kasnije predložene su ideje o gradnji čelnog: "...kolodvora licem od Umjetničkog paviljona okomito na Savu"³, kojemu bi u prvoj etapi Umjetnički paviljon poslužio kao prijamna zgrada. Osnovu za raspored željezničkih uredaba iz 1907. godine Gradsko je poglavarstvo prihvatilo, ali su je odbili Ugarske državne željeznice i Austro-ugarsko ministarstvo rata, dok drugi prijedlog nije ni doživio ozbiljnije razmatranje. Nakon prvoga svjetskog rata bilo je prijedloga da se novi kolodvor prolaznog tipa izgradi na Trnju do rijeke Save a postojeći s priključnim prugama demontira. Ni ta zamisao, kao ni ona s čelnim kolodvorom do Umjetničkog paviljona nisu našle odraza u urbanističkim planovima, ali ih je zanimljivo registrirati kao ilustraciju vrlo širokog dijapazona prijedloga za rješenje prostornoga konflikta razvoja grada i položaja Glavnoga kolodvora i priključnih pruga.

U Generalnom regulacijskom planu za grad Zagreb iz 1936. godine predviđeno je da umjesto postojećega Glavnoga kolodvora na istoj lokaciji bude izgrađen novi Centralni putnički kolodvor⁴ ali s niveletom približno 6 metara iznad postojeće. Predviđeno je bilo da se na istu visinu podigne i pruga na potezu od Savske ceste do Heinzelove ulice. Takva niveleta pruge i kolodvora planirana je da bi se omogućilo bolje povezivanje sjevernog dijela grada s područjem Trnja na koje se grad u međuvremenu počeo širiti. Istim je planom bilo predviđeno da se radionica za popravak lokomotiva i vagona i ložionica premjeste na nove lokacije.

Godine 1953. izrađena je Direktivna regulatorna osnova, no u dijelu koji se odnosio na koncepciju željezničkog čvora nije prihvaćena, pa je 1958. godine izrađen Pretprojekt zagrebačkoga željezničkog čvora koji su verificirale nadležne željezničke i vojne institucije i uključen je u Urbanistički program Zagreba iz 1963. godine. Prema tom rješenju, postojeća bi se pruga na dionici od Svetica do Vrapča digla u odnosu na teren za oko 6 metara, s tim da bi Glavni kolodvor također bio na objektu ali premješten oko 700 m istočnije u odnosu na postojeću lokaciju.

U Generalnom urbanističkom planu iz 1971. godine nije potvrđeno rješenje za Glavni kolodvor iz prethodnog urbanističkog programa, ali nije ponuđeno niti neko drugačije rješenje, nego je određeno da glavnu putničku prugu kroz grad treba podignuti na gornju razinu na potezu od Maksimira do Sokolske ulice, a da će točna lokacija novoga Glavnoga kolodvora biti određena pri izradbi detaljnog urbanističkog rješenja gradskog središta.

U Detaljnom urbanističkom planu središta Zagreba iz 1974. godine navedeno je da su studirane tri lokacije za novi kolodvor, i to zapadnije od postojećega kolodvora (kod Botaničkog vrta), istočnije od postojećeg (kod Držićeve avenije) i na približno postojećoj lokaciji. Zapadna lokacija je napuštena zbog nedostatnosti površina za potrebe kompleksa novoga kolodvora, istočna zbog nerepresentativnoga gradskog okoliša za ulaz putnika u grad s te lokacije, pa je zadržana postojeća lokacija uz proširenje prema jugu, uz gradnju nove putničke zgrade na Trnju ali i zadržavanje postojeće. Ta lokacija je argumentirana već afirmiranim, pogodnim i jednostavnim pristupom u središte Donjega grada preko reprezentativnog Zrinjevca te najlakšom etapnom gradnjom tijekom koje bi postojeći kolodvor ostao u funkciji. Kolosijeci i peroni novoga kolodvora bili bi na podignutoj ploči, kolosijeci na koti 119,20 m n.m., a peroni na koti 120,20 m n.m. S obzirom na to da su postojeći peroni na koti 116,80 m n.m., novi bi bili za 3,40 m viši a transversalne prometnice bi se nešto ukopale u teren i time bi bio omogućen kontinuitet prometnog povezivanja Donjega grada i Trnja. Također je bilo plani-



Slika 2. DUP centar Zagreba 1974. godine, poprečni presjek kolodvora u osi Ulice Hrvatske bratske zajednice

rano preseljenje tvornice "Janko Gredelj", željezničke ložnice i objekata tehničke putničke postaje na nove lokacije.

U Urbanističkom rješenju željezničkog čvora grada Zagreba, izrađenom 1982. godine, predviđeno je zadržavanje Glavnoga kolodvora na postojećoj lokaciji, a glede nivelete rečeno je da će s obzirom na realne mogućnosti kolodvor još u duljem razdoblju ostati na razini terena pa se tako planira i njegovo uređenje. U jednom kasnijem razdoblju, kada bude aktiviran Novi kolodvor⁵, moći će se prići podizanju nivelete kolodvora na kotu 121,00 m n.m. To rješenje nije verificirano kao plan nego kao studijska podloga za izradbu Generalnog urbanističkog plana 1986. godine.

U Generalnom urbanističkom planu iz 1986. godine određeno je da željeznička postaja Zagreb Glavni kolodvor ostaje na postojećoj lokaciji i na sadašnjoj razini, a uređaje tvornice "Janko Gredelj" i tehničke putničke postaje treba preseliti na druge lokacije. Nakon toga je u HŽ-u izrađeno idejno rješenje za rekonstrukciju Glavnoga kolodvora na postojećoj razini i uz manje proširenje prema zapadu na područje Martinovke.

U Provedbenom urbanističkom planu za Trg revolucionara - središnji gradski trg iz 1992. godine predviđena je potkolodvorska etaža kao pješačka veza između Tomislavovog trga i Trnja, s trgovačkim, ugostiteljskim, obrtničkim i ostalim sadržajima kao i s mogućnošću produženja planirane tramvajske pruge iz Avenije Hrvatske bratske zajednice do Donjega grada, također u potkolodvorskoj etaži.

4. ZAKLJUČAK

Na mogući konflikt između cestovnih komunikacija prema jugu i širenja grada u tom smjeru, s jedne, te pruga i kolodvora, s druge strane, planeri su reagirali još u početku stoljeća. Prvi prijedlozi su uglavnom bili temeljeni na ideji o pretvaranju kolodvora u zaglavni, no ti prijedlozi nisu mogli biti verificirani zbog protivljenja tadašnje željezničke uprave i ministarstva rata.

U svim kasnijim planovima zadržan je prolazni tip kolodvora, a rješenje konflikata traženo je u denivelacijama. Od tih planova dijelom je ostvareno podizanje priključnih pruga na visoki nasip i probijanje podvožnjaka te izgradnja željezničkog vijadukta od Zavrtnice do Borongaja, no glede samoga kolodvora planovi se nisu realizirali.

Kolodvor se, u međuvremenu, od objekta na periferiji maloga našao u središtu velikoga grada. Sve veći problemi u povezivanju gradskih prostora sjeverno i južno od kolodvora, koji je i dalje bio na istom mjestu i na istoj razini, rezultirali su izgradnjom pješačkog pothodnika ispod zapadne strane kolodvora (1973. godine) i uređenjem autobusnog terminala na južnoj strani pothodnika. Prema našem mišljenju ta izgradnja predstavlja i faktični nagovještaj drugačijeg rješavanja problema oko Glavnoga kolodvora. No u planu iz 1974. godine kolodvor je još uvijek predviđen na ploči koja je doduše nešto spuštена u odnosu na prijašnje planove a ulične komunikacije nešto ukopane (dakle polupodizanje i poluspuštanje), da bi prema GUP-u iz 1986. godine kolodvor bio i u planovima vraćen na postojeću razinu.

Namjera o podizanju kolodvora na plus prvu razinu, prisutna u planovima tijekom pol stoljeća, ipak nije ostvarena, prvenstveno, čini se, zbog velikih novčanih sredstava potrebnih za takav pothvat koje grad u tu svrhu nije mogao odvojiti a željeznica za takvu investiciju nije bila motivirana. Doduše, planovima je bila predviđena i mogućnost etapne realizacije, ali je stanje dodatno otežavalo to što je

prethodno trebalo preseliti uređaje tvornice "Janko Gredelj" i tehničku putničku postaju koji su kolosiječnim vezama spojeni na kolodvor. Neki početni pomaci glede preseljenja su i učinjeni, ali na tome je i ostalo.

Da su planovi o podizanju kolodvora na ploču ostvareni, uz dubioznost estetskog učinka takvog objekta u središtu grada, to bi nedvojbeno imalo pozitivne učinke glede kontinuiteta povezivanja ulične mreže i javnog prijevoza između Donjega grada i Trnja, no, što se pješaka tiče, mišljenja smo da razlika u pješačenju ispod kolodvorske ploče širine oko 150 m i kroz pothodnik slične duljine više ovisi o uspješnosti uređenja samog prolaza nego o razini na kojoj se odvija.

Poseban problem, s urbanističkog stajališta, objekti su tehničke putničke postaje i tvornice "Janko Gredelj" koje treba što prije dislocirati neovisno o Glavnom kolodvoru.

U očekivanju gradnje kolodvora na podignutoj razini, odgađana je već davno potrebna rekonstrukcija i modernizacija postojećega kolodvora. Planom razvoja HŽ-a za razdoblje 1991-1995. predviđena je modernizacija Glavnoga kolodvora. Ratna razaranja su tu modernizaciju odgodila, ali nadamo se ne za dugo.

SUMMARY

ZAGREB CENTRAL STATION IN URBAN DEVELOPMENT PLANS FROM THE YEAR 1865 TO THE PRESENT

The first railway line was introduced in Zagreb in 1862, while the Central Station was built in 1892. At the time of its construction the station was located to the south of the town outside the built-up urban area. For reasons of accelerated development of the urban area, undoubtedly supported by the railways as well, further continuing urban spread to the south and railway lines soon reached the point of confrontation, in particular the Central Station buildings and facilities for their location, size and level. The paper deals with different designs of the Central Station as anticipated in the urban area development plans over the period of past hundred years and the actual situation reported in practice.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Prema statističkim podacima Zagreb je 1890. godine imao 40 268 stanovnika.
2. Nacrt područja i okolice slobodnoga kraljevskoga glavnoga grada Zagreba, Osnova za budući raspored željezničkih uređaja, Mj. 1 : 25 000, Zagreb, veljača 1907.
3. J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI: Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918.g., Zagreb, JAZU, 1952, 157.
4. Uz Centralni kolodvor planom su predviđene još dvije veće putničke postaje: Maksimir za istočni dio grada i još jedan pokraj produžene Domobranske ulice za zapadni dio grada, a Zapadni kolodvor se ukida.
5. Urbanističkim rješenjem željezničkog čvora bio je predviđen Novi putnički kolodvor u Novom Zagrebu pokraj tangencijalne autoceste, na kraju Avenije V. Holjevca.

LITERATURA

- [1] V. ŠEGRC: Povijesni pregled razvoja te koncepcija rješenja zagrebačkog željezničkog čvorišta. Željeznica u teoriji i praksi, 1976, 5-6.
- [2] Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša. Zagreb, dokumentacija.
- [3] Muzej grada Zagreba, dokumentacija.
- [4] Historijski arhiv Zagreb, dokumentacija.