

PRVI KORAK U REALIZACIJI SPLITSKE GRADSKJE ŽELJEZNICE

Otvoren minimetro u Splitu

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Željeznička pruga koja vodi do središta Splita ukopana je i natkrivena još prije više od četrdeset godina, uoči održavanja Mediteranskih igara 1979., no od tada se koristila slabo ili se uopće nije koristila, otvaranjem linije splitskoga *minimetra* očekuje se kraj nesnosnih prometnih gužvi u ljetnim mjesecima, posebno na prometnicama koje vode prema trajektnoj luci

Uvodne napomene

Zbog stalnog prirasta stanovništva i povećanog broja turista grad pod Marjanom posljednjih je nekoliko godina postao sinonim za prometne gužve i kolaps koji se u središtu grada događa gotovo na dnevnoj bazi. Posebno je složena situacija tijekom ljetne turističke sezone, kada se stvaraju vrlo velike prometne gužve na području autobusnoga kolodvora, glavnoga željezničkoga kolodvora i gradske trajektne luke. Svečanim otvorenjem linije splitskog "minimetra" očekuje se kraj nesnosnih prometnih gužvi u ljetnim mjesecima, posebno na prometnicama koje vode prema trajektnoj luci.

Ostavština Mediteranskih Igara

Split je vjerojatno jedini grad na svijetu koji je gotovo četrdeset godina čekao da

proradi gradska podzemna željeznica i jedini u Hrvatskoj koji ima sagrađen takav važan objekt prometne infrastrukture. Premda se u doba kada je tunel građen za potrebe Mediteranskih igara u Splitu 1979. nazivao manje atraktivnim terminom "ukop pruge", bio je to jedan od najvažnijih infrastrukturnih projekata u gradu koji se tih godina silovito širio, iako se nije moglo ni naslutiti kakva će ga prometna gužva preplaviti u drugome desetljeću novoga milenija. Tadašnji urbanisti i inženjeri – vizionari itekako su razmišljali o budućnosti, no vjerojatno nisu slutili to da će ta budućnost biti tek 2019., kada je najavljeno premještanje željezničkoga i autobusnoga prometa iz gradske luke, koja je većeg dijela godine lako dostupna građanima i putnicima, no u turističkoj sezoni nastaje katastrofalan prometni čep na svim prilazima gradskom središtu. Prije tri desetljeća to nije

bio nikakav problem, no tada je grad Split imao dvadeset puta manje stanovnika, a turista tek nekoliko tisuća.

Dakle, riječ je o 1893 metra dugome željezničkom tunelu koji je na svojemu južnom dijelu nastao natkrivanjem usjeka, a na sjevernome dijelu ukopavanjem pruge. Glavni projektant tunela bio je Igor Krstulović, dipl. ing. građ., iz tvrtke *Konstruktor*. Prva faza izgradnje tunela od Kopilice do zgrade HEP-a u Gundulićevoj ulici bila je završena prije početka Mediteranskih igara 1979. Glavni izvođač radova na tunelu bio je *Pomgrad*, a voditelj gradilišta Čedo Kašić, dipl. ing. građ. Na Turskoj kuli bio je smješten *Pomgradov* pogon u kojemu su se proizvodili armiranobetonski elementi koji su se zatim slagali u tunel. Bio je to početak korištenja prenapregnutih betonskih nosača u našim krajevima.

Uz podzidani ukop, sagrađen još u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije, nalazile su se stare, trošne kuće, bokovi ukupa bili su izloženi vlazi, na mnogim je mjestima u usjek istjecala kanalizacija, a inženjeri su tijekom gradnje morali biti posebno oprezni zbog vojne telekomunikacijske infrastrukture koja je prolazila ispod nekadašnjega Zagrebačkog mosta, a vodila je iz telekomunikacijskog



Otvaranjem prigradske željeznice očekuje se manje prometnih gužvi



Kompozicija vlaka stare splitske željeznice ispred tunela



Detalj s gradilišta željezničkog tunela 1979.

centra u Vukovarskoj ulici, kod Higijenskog zavoda, prema zgradi Banovine. Druga faza ukopa tunela započela je 1983., a dovršena je i puštena u promet već sljedeće godine. Nositelj radova bio je Grad Split, koji je ishodio građevinsku i uporabnu dozvolu na temelju kojih je tunel pušten u rad. Uporabna dozvola za korištenje ukopa pruge od kolodvora Split Predgrađe do kolodvora Split dobivena je 1987. godine.

Uz trasu tunela ukopan je i kanalizacijski sustav koji je sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća poslužio kao osnova za gradnju kolektora, koji je splitsko more spasio od fekalnih voda i stvorio preduvjete za turizam kakav danas poznajemo. Drugim riječima, omogućeno je da Split postane jedini grad te veličine na Mediteranu u kojemu se može kupati u čistome moru duž cijele gradske obale. Gradski metro bio je zamišljen kao vizionarski projekt koji bi označio početak provedbe mnogo ambicioznijih planova. Konkretno, radi se o jednoj liniji prigradske željeznice koja bi trebala biti dvokolosečna, elektrificirana i protezati se na relaciji Split – Solin – Kaštela – zračna luka – Trogir. Svakih nekoliko kilometara bilo bi uređeno malo stajalište, a linijom bi prometovali moderni električni vlakovi poput onih u Zagrebu.

Na to koliko je projekt tunela daleko-sežno promišljen pokazuje i činjenica da je to gotovo jedini potez dvokolosečne pruge u krugu nekoliko stotina kilometara. Također, to je jedini željeznički tunel u Hrvatskoj koji ima izgrađeno podzemno stajalište, smješteno ispod Trga Hrvatske bratske zajednice, kod zgrade Suda i MUP-a. Stajalište se sastoji od dvaju perona duljine 100 metara i širine oko pet metara.



Detalj tijekom druge faze gradnje tunela

Kako bi se stajalište osposobilo, potrebno je samo omogućiti pješački prilaz površini. No iskoristivost punog potencijala tog objekta te njegovo stavljanje u funkciju ipak zahtjeva puno više ulaganja. Tunel nema nikakav sustav ventilacije te predstavlja smrtonosnu zamku za svakoga tko se u njemu nađe zajedno s dizelskom lokomotivom. Zato ponajprije treba eliminirati prometovanje dizelskih vlakova, što se jedino može postići skupim projektom elektrifikacije i nabave novih električnih vozila.

Splitska prigradska željeznica i danas je u funkciji te od 2006. malenim dizelskim vlakovima prometuje na relaciji Split – Kaštel Stari. Radi se o ne osobito praktičnome obliku prijevoza kojim se koristi samo manji broj ljudi. Da bi se prigradska željeznica popularizirala, ponajprije treba probiti trasu do Trogira, čime bi se prugom povezoao veći dio splitske konurbacije koju čini oko 300.000 ljudi.

Brza prigradska željeznica

Cestovni je sustav u Splitu svakako najdominantniji zbog svakodnevnih migracija stanovništva. Završavaju se i radovi na dogradnji i proširenju Zračne luke Split, što će značiti i daljnje povećanje broja turista u gradu. Kako bi se ublažio problem velikih prometnih zastoja i



Pogled na novi vlak snimljen na dan otvaranja brze prigradske željeznice

gužvi, osmišljen je projekt oživljavanja spomenutoga splitskog gradskog metra, čiji je cilj povezati zračnu i trajektnu luku, dvije najprometnije luke na istočnoj obali Jadrana, s gotovo devet milijuna putnika na godinu.

Projekt povezivanja brzom prigradskom željeznicom stanovnika Splita, Kaštela i Solina podijeljen je u tri faze. Nakon pripremne faze, koja je obuhvatila uređenje privremenoga autobusnog kolodvora u Kopilici, u prvoj će fazi biti sagrađena nova stajališta Dujmovača, Solin, Širine, Sveti Kajo, Split – Hrvatske bratske zajednice i Rudine. U drugoj fazi planirani su rekonstrukcija kolodvora Split Predgrađe (Kopilica) i kolodvora Split (Istočna obala) te izgradnja nove željezničke pruge do Zračne luke Split.

Novi metro prolazi željezničkim tunelom dugim nepuna dva kilometra, koji osim izlaza na sjevernoj i južnoj strani nema stajališta. Za potrebe gradskog prijevoza na relaciji Split Kopilica – Split Gradska luka HŽ Infrastruktura d.o.o. obnovila je kolosijek u kolodvoru Split Kopilica te je izrađena projektna dokumentacija za uređenje željezničkog dijela kolodvora, dok će se radovi na uređenju kolodvora izvoditi u dvije faze. Prvom fazom radova uređen je bočni peron uz prvi kolosijek, ugrađena je vanjska rasvjeta bočnog perona te su uređeni pješački pristupi i

okoliš. Tijekom druge faze uredit će se otočni peron između drugog i trećeg kolosijeka te ugraditi vanjska rasvjeta.

Za potrebe povezivanja zračne i trajektne luke željeznicom trenutno je u izradi studija izvodljivosti, nakon čega će se nastaviti s daljnjim aktivnostima potrebnima za provedbu tog projekta. Prema dobivenim rezultatima studije izvodljivosti dopuniti će se projektni zadatak, kako bi se započelo s aktivnostima provođenja javnog natječaja za izradu projektna dokumentacije za izgradnju novih stajališta na postojećoj pruzi kako bi se unaprijedio prigradski prijevoz.

Prva vožnja gradsko-prigradskim vlakom

Prvi gradsko-prigradski vlak na relaciji Split Predgrađe (Kopilica) – Split (gradska luka) pokrenut je 10. lipnja 2019. U promotivnoj vožnji sudjelovali su gradonačelnik Andro Krstulović Opara, zamjenik gradonačelnika Nino Vela, župan splitsko-dalmatinski Blaženko Boban, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukič, član Uprave HŽ Infrastrukture Darko Barišić, predsjednik HGK – Županijske komore Split Joze Tomaš, koordinatorka projekta i potpredsjednica Hrvatske gospodarske komore Mirjana Čagalj te predstavnici udruženja turističkih agencija, gradski vijećnici i ostali uzvanici.

Gradonačelnik Krstulović Opara rekao je kako je cilj projekta povezivanje zračne i trajektne luke, dviju najprometnijih luka na istočnoj obali Jadrana s gotovo devet milijuna putnika. Kada se tome pridodaju četiri grada koje povezuje željeznica, onda je posve jasno da taj projekt Grad ne bi mogao započeti bez HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Infrastrukture te splitskih gradskih tvrtki *Promet* i *Split – parking*. Krstulović Opara dodao je da je to samo prvi korak nečega što će se ostvariti u godinama pred nama, a radi kvalitetnijeg života njegovih sugrađana. Grad je svjestan svakodnevnog velikog opsega prometa između Splita i obližnjih gradova i izvan turističke sezone. Radi rasterećenja prometa u središtu Splita. Grad poduzima čitav niz mjera poput nabave no-



Prikaz postojeće i produžene trase prigradske željeznice u Splitu na zemljovidu

vih gradskih autobusa, pripreme sustava gradskih, električnih bicikala te reforme gradskoga parkirališnog sustava. Prilikom svečanog otvorenja minimetroa Krstulović Opara dodao je da su promjene u rasterećenju gradskog prometa u tijeku. Nastavkom suradnje HŽ Putničkog prijevoza i autobusnog prijevoznika *Promet Split* u razvoju integriranog prijevoza građani Splita i turisti moći će putovati jednom kartom koju će koristiti u željezničkome prijevozu na relaciji Split Kopilica – Split Gradska luka te u autobusnom prijevozu *Prometa d.o.o. Split* u 1. zoni gradskoga prijevoza. Cijena karte iznosi 11 kuna, a karta vrijedi 75 minuta od trenutka poništavanja. Gradski vlakovi na relaciji Split Kopilica – Split Gradska luka vozit će, za sada, u prosjeku svake 24 minute, a vožnja vlakom traje četiri minute.

Istom kartom gradsku željeznicu moći će koristiti i svi oni koji su kartu za autobus kupili i u ostalim zonama gradskoga autobusnog prijevoza. Također, planira se uvođenje linije *Prometa d.o.o. Split* na relaciji Zračna luka – Kaštel Stari i zajedničke karte *Promet d.o.o.* – HŽPP za relaciju Zračna luka – Kaštel Stari – kolodvor Split Kopilica – Gradska luka. Novi vlakovi na relaciji Split Kopilica – Split Gradska luka uvedeni su na temelju Sporazuma o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju željezničkog prometa i unaprjeđenju integriranog prijevoza putnika na području Grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije od 30. travnja 2018. te Zaključka Vlade Republike Hrvatske od 4. svibnja 2018. kojim se podupire provedba projekta povezivanja brzom prigradskom željeznicom Gradske luke Split (Istočna obala) i Zračne luke Split te izgradnje intermodalnog čvorišta novoga glavnog kolodvora Split (Kopilica).

Uz jednosmjerno reguliranje cestovnog prometa u gradskoj luci i uvođenje novih autobusnih i željezničkih linija, čime će se povećati protočnost i skratiti čekanja, cilj je projekta jačanje javnoga gradskog prijevoza, pružanje kvalitetne intermodalne usluge i prometno rasterećenje grada Splita.

Umjesto zaključka

Povezivanjem Splita i susjednih gradova Trogira, Solina i Omiša gradskom željeznicom moguće je postići ekonomski, ali i ekološki cilj preusmjerenja sve većeg broja putnika kao jedne od važnijih smjernica koje je postavila Europska unija. Ti se projekti, barem djelomično, ako ne i bespovratno, mogu sufinancirati iz EU-ovih fondova regionalnog razvoja i kohezijskih fondova. Nažalost, problem je ponajviše to što se, barem do sada, u Hrvatskoj nikako nije uspijevalo pronaći dovoljno volje i vizije da se iskoriste takve mogućnosti pa se treba nadati da će se u budućnosti nešto promijeniti po tome pitanju.

Jedan od važnih čimbenika pri izgradnji tog projekta jest već dovršeni tunel kroz samo središte grada (splitski minimetro) na relaciji od Kopilice do trajektne luke te podzemne postaje na Trgu Hrvatske bratske zajednice. Od Dujmovače do Kopilice potrebno je izgraditi drugu cijev ili proširiti već postojeći tunel. Ostatak je trase relativno lako dovesti u stanje potrebno za provedbu prve faze, elektrifikaciju i izgradnju stajališta. Jedini dio koji treba izgraditi iz početka jest spoj od sadašnjeg stajališta u Kaštel Starom preko Kaštel Novog, Zračne luke i Trogira do Segeta Donjeg. Na toj prvoj liniji splitski bi metro prolazio područjem koje ima više od 250.000 stanovnika, zračnu i trajek-

tnu luku te najvažnije industrijske i poslovne sadržaje četiriju gradova. Boljim povezivanjem splitske luke sa zračnom lukom i izgradnjom privezišta za megakruzere Split bi mogao postati i njihova ukrajno-iskrcajna luka.

Druga faza povezala bi u sustav i najveće sportske objekte i prometnu infrastrukturu. Treća faza dovela bi još najmanje stotinu tisuća stalnih stanovnika kao potencijalne korisnike, a imala bi vrlo pozitivan utjecaj i na turistički razvoj obalnoga područja širega gradskog područja. Samim time i isplativost projekta vjerojatno nije upitna, osobito kada se u obzir uzmu poticaji koje EU daje za izgradnju moderne i učinkovite željezničke mreže, jer je željeznica neusporedivo ekološki povoljnija od drugih rješenja za masovni prijevoz putnika. Pozitivan utjecaj na kvalitetu života i ekonomsku ekspanziju gradova koji su implementirali slična rješenja moguće je vidjeti na brojnim primjerima u Europi i širom svijeta kao što su Bilbao, Atena i ostali gradovi koji su uveli slične sustave lake gradske željeznice. Minimetro prvi je korak u oživljavanju splitske verzije takvoga vizionarskog projekta, a sada ostaje za vidjeti kako će se on razvijati u budućnosti.

Literatura

- https://hr.wikipedia.org/wiki/Splitska_gradska_%C5%BEeljeznica
- Ahac, M., Lakušić, S., Ivančev, M., Čudina, A.: Idejno rješenje željezničke pruge Split–Trogir. *Željeznice*, 16 (2017) 2, pp. 7-15.
- <https://www.ekovjesnik.hr/clanak/1856/split-je-dobio-mini-metro>

Fotografije

Foto Arhiv Ive Šatara, Vojko Bašić/ Hanza media