



MOST KOPNO – PELJEŠAC

Stručna skupina, koju je Vijeće ministara Bosne i Hercegovine zadužilo za procjenu projekta, i službeno se izjasnila protiv gradnje mosta kopno – Pelješac s obrazloženjem da bi most znatno ograničio pravo neškodljivog prolaska u unutarnje morske vode BiH i njezin pristup otvorenomu moru. Na temelju tog mišljenja, 3. travnja, Vijeće ministara BiH nije prihvatilo postojeći projekt, ali je izrazilo spremnost za daljnje pregovore kako bi se postiglo obostrano prihvatljivo rješenje.

Prema hrvatskomu projektu mosta, dimenzije plovnog puta ispod središnjeg raspona mosta širine 150 metara i visine 30 metara omogućuju prolazak brodova *Jadrolinije* i jedrilica čiji je jarbol visine do 30 metara, što, prema mišljenju stručnjaka iz BiH, nije dovoljno s obzirom na to da su u Neumski zaljev već uplovljavali brodovi visine 42 (francuska regata) i 43 (američki razarač) metra. Hrvatski je premijer dr. Ivo Sanader još jednom potvrdio kako je projekt gradnje mosta neupitan, ali uz pronalaženje kompromisnog rješenja jer se, gkede gradnje ovoga mosta pojavljuju dva pravna pitanja – pravo Hrvatske da poveže svoj teritorij i pravo BiH na nesmetani prolazak brodova do Neuma.

Hrvatska stručna skupina već je izradila prijedlog mosta s visinom prolaza od 30 metara, a u tijeku je izrada preklopnog mosta. Pokretni dio mosta mogao bi biti podizni ili okretni, pa bi se most sastojao od dva dulja, fiksna dijela između kojih bi bio treći koji bi se u slučaju potrebe podizao odnosno zaokretao. Ukupna bi cijena u tom slučaju bila viša nego prema postojećem projektu, ali bi taj most mogao biti i znatno niži od 30 metara što bi smanjilo cijenu, ali ne toliko koliko pokretni dio povećava ukupne troškove gradnje. Vlada RH najavljuje kako će izgradnja

mosta s kopna na Pelješac (dužine 2,3 km) trajati samo dvije godine i stajati između 250 i 300 milijuna eura, no neki stručnjaci spominju i veće svote.

Nedavno je predsjednik Hrvatske Stjepan Mesić iznio ideju da se umjesto mosta gradi tunel s dvije cijevi koji bi omogućio nesmetani promet između Dubrovačkog primorja i ostatka Hrvatske, izgradnja kojega bi bila i jeftinije rješenje.



DIONICA JAKUŠEVEC – VELIKA GORICA AUTOCESTE A11

Nakon ponovljenoga javnog natječaja, Hrvatske autoceste (HAC), kao investitor i poslovna udruga koju čine Viadukt, kao vodeći partner, te Hidroelektra niskogradnja, Konstruktor inženjering i Strabag, kao izvođači potpisali su 3. travnja Ugovor o građenju dionice Jakuševac – Velika Gorica, buduće autoceste A11 od Zagreba do Siska. Vrijednost je ugovorenih radova 201,9 milijuna kuna (bez PDV-a), a rok završetka radova na toj dionici je 15. lipnja 2007.

Autocesta Zagreb – Sisak bit će duga 47,5 kilometara, a podijeljena je na tri dionice: Jakuševac – Velika Gorica jug (9,5 km), Velika Gorica jug – Lekenik (20,2 km) i Lekenik – Mošćenica (17,8 km). Programom građenja za razdoblje od 2005. do 2008. obuhvaćeno je građenje dviju dionica do Lekenika, i to dionica Jakuševac – Velika Gorica jug do listopada 2007. i dionica Velika Gorica jug – Lekenik do prosinca 2008. Planirana je vrijednost izgradnje ovih dionica 1,36 milijardi kuna. Na ovoj se autocesti planira izgraditi 17 mostova, 20 nadvožnjaka, 5 vijadukata, 7 podvožnjaka i 17 propusta.



HIDROTEHNIČKI TUNEL KROZ ČIOVO

Najveći objekt u sklopu Ekoprojekta Kaštelanski zaljev - hidrotehnički

tunel kroz Čiovo, dug 2772 metra, bit će probijen do sredine srpnja ove godine.

Ovaj tunel, gradnja kojega iznosi otprilike 60 milijuna kuna, dio je kanalizacijskog sustava Kaštela – Trogir, a probija se ispod brda, sa sjeverne i južne strane Čiova gdje će biti postavljen ispušni otvor. Radovi su započeli u svibnju prošle godine. U dosadašnjim radovima graditeljima su najveće probleme stvarali tvrda stijena i podzemne špilje, a tijekom turističke sezone radilo se smanjenim intenzitetom. Izvoditelj radova je Konstruktor inženjering, uz Brodomerur, HEP – distribuciju i Elektrodalmaciju. Ulazni sjeverni portal tunela je na oko 200 metara južno od samostana Sv. Križa, a izlazni južni u uvali Orlice.



IZGRADNJA GARAŽA

Poznato je kako je parkiranje ozbiljan problem većih hrvatskih gradova, tako da je gradnja garaža prijeka potreba. Stoga će građane grada Zagreba razveseliti vijest da će dobiti još jedan prostor za parkiranje. Javna garaža u podrumu bloka stambenih zgrada na Sveticama, nasuprot Kennedyjevu trgu, imat će ukupno 160 parkirnih mjesta, od čega su njih 40-ak kupili stanari. Time će se donekle riješiti problem parkiranja na ovome gradskom području.

No, uskoro bi trebala početi gradnja garaže u Tuškancu za koju je lokacijska dozvola dobivena još u ljeto prošle godine. Grad još pregovara s Cibonom koja je vlasnik zemljišta. Radovi bi mogli započeti već ovog ljeta i trajali bi oko 18 mjeseci. Nova će garaža imati pet etaža i 475 parkirnih mjesta. Kada ta garaža bude dovršena, na Gornjem gradu bit će zabranjeno parkiranje. Tako bi Gornji grad, konačno, uistinu postao pješaka zona: predviđena je i gradnja tunela Grič, koji bi se protezao od Mesničke do Radićeve ulice.

I u Splitu je 7. travnja predstavljen projekt "Javne podzemne garaže".

Arhitekt Jurica Jelavić predstavio je projekt podzemne garaže u Plinarskoj ulici, iza staroga Hajdukova igrališta, čijom gradnjom bi se dobilo 600 novih parkirnih mjesta, dok je Neno Kezić predstavio projekt podzemne garaže na splitskom Pazaru, s ulazom nasuprot Lučkoj kapetaniji gdje bi se dobilo 350 ili 500 parkirnih mjesta, ovisno o broju etaža. Arhitekt Srđan Šegvić predstavio je projekt podzemnih garaža koje bi bile ispod Trga Republike u Splitu, odnosno popularnih Prokurativa, gdje bi bilo mjesta za 210 automobila, a i za dvostruko više, ovisno o eventualnoj upotrebi posebnih željeznih konstrukcija. Predviđa se da bi svi predstavljeni projekti mogli biti završeni za šest mjeseci od dana kad se prikupi sva potrebna dokumentacija.

I TREĆI TRAK AUTOCESTE ZAGREB – KARLOVAC?

Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka i tvrtka Autocesta Rijeka – Zagreb (ARZ) odnedavno razmatraju mogućnost proširenja autoceste Zagreb – Karlovac trećim trakom. Plan je dugoročan i tek je u razmatranju. Gradnja eventualnog proširenja te prometnice mogla bi započeti 2009. jer nije u Programu građenja i održavanja javnih cesta od 2005. do 2008. godine. U tijeku je ispitivanje i izrada studije isplativosti takvog projekta s obzirom na gustoću prometa na toj dionici. Prošle je godine autocestom Zagreb – Karlovac prošlo 9.478.429 vozila.

U VELJAČI IZDANO 1.030 GRAĐEVINSKIH DOZVOLA

U Hrvatskoj je u veljači ove godine izdano 1.030 građevinskih dozvola, što je 4,1 posto više nego u veljači prošle godine, kazuju podaci Državnog zavoda za statistiku.

Za zgrade je izdano 87,1 posto ili 897 građevinskih dozvola, dok je za ostale građevine izdano 12,9 posto ili 133 dozvole. Prema vrsti gradnje, 788 dozvola ili 76,5 posto izdano je za novogradnju, a 242 ili 23,5 posto za rekonstrukciju. U siječnju i velja-

či 2006. ukupno je izdana 1.991 građevinska dozvola, a to je 214 dozvola ili 12 posto više nego u istome razdoblju 2005. U velikom je porastu vrijednost radova predviđenih tim dozvolama. Naime, prema dozvolama izdanim u prva dva mjeseca ove godine predviđena je vrijednost radova u iznosu većem od 4,5 milijardi kuna, što je gotovo dvije milijarde kuna ili 77 posto veća vrijednost radova nego po dozvolama izdanim u prva dva mjeseca prošle godine.

IZMJENE UREDBE O VODNOM DOPRINOSU

Mjesec i pol nakon donošenja Uredbe o vodnom doprinosu, Vlada RH je na zatvorenome dijelu sjednice 22. ožujka ove godine donijela odluku o smanjenju vodnih doprinosa. Izmjenom i dopunom Uredbe, vodni doprinos za gradnju proizvodnih pogona i za gradnju obiteljskih kuća do 400 četvornih metara smanjit će se 50 posto, dok se za sve ostale kategorije građevina, pa i stambene zgrade, smanjuje 30 posto. Niži vodni doprinosi primjenjivat će se samo na nove zahtjeve za izdavanje građevinske dozvole, što znači da će svi koji su u proteklih mjesec i pol dobili obračun vodnog doprinosa to platiti po višim iznosima.

CIJENE NOVIH STANOVA U PORASTU UNATOČ POSOVU SNIŽENJU

Prosječna cijena četvornog metra prodanih novih stanova u Hrvatskoj u 2005. iznosila je 8.912 kuna, što je 0,7 posto manje nego u 2004., ali su na takve statističke podatke utjecale cijene stanova POS-a koji su u 2005. imali znatniji udjel u statistički proučenoj stanogradnji. Čak trećinu novoprodanih stanova činili su stanovi iz Programa društveno poticane stanogradnje u okviru kojega je prosječna cijena četvornoga metra stana bila 6.192 kune, što je znatno spustilo prosječnu cijenu stana.

No, cijene ostalih prodanih novih stanova, izvan POS-a, porasle su

16,7 posto i sada su 10.475 kuna po četvornom metru, čime se nastavlja tendencija povećavanja cijena stambenih kvadrata. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u ukupno 2.145 statistički snimljenih novih prodanih stanova u 2005. stanovi izgrađeni na temelju POS-a imaju udio od 31 posto, dok je u ukupnoj masi prodanih stambenih «kvadrata» njihov udio 36 posto.

A. Vlahović

INTERNATIONAL VELUX AWARD 2006

U petak 10. veljače 2006. zaključene su prijave studenata arhitekture za sudjelovanje na *International VELUX Award 2006. Light of tomorrow*. Ukupno je 2037 studenata iz 92 zemlje prijavilo svoje sudjelovanje, što je prekretnica u ovome natječaju. Prema međunarodnim je pravilima prijava sudjelovanja obvezatna ako se želi poslati rad i tako se natjecati za novčanu nagradu od 30.000 eura. Studentske radove koji stignu prije 5. svibnja 2006. ocjenjivat će internacionalni žiri koji će se sastati u lipnju u Madridu. Žiri će izabrati pobjednika i odrediti broj počasnih priznanja. Imena nagrađenih bit će objavljena na svečanoj dodjeli nagrada u Guggenheim muzeju u Bilbao, u Španjolskoj, 23. listopada 2006.

Dodjela nagrada okuplja pobjednike, njihove profesore mentore, ostale studente, članove žirija, arhitekture i druge predstavnike struke. Do sada je više od 600 studenata iz 75 zemalja iz cijelog svijeta prijavilo svoje sudjelovanje na natječaju. Natječaj je otvoren za sve studente arhitekture, a prijave pokazuju raspon od Kanade do Kine, od Tajlanda do Čilea. Ukupno će biti nagrađeno najviše 20 radova.

International VELUX Award 2006 za studente arhitekture s temom *Light of Tomorrow* želi odati počast dnevnom svjetlu te potaknuti diskusiju o vrijednosti i prednostima arhitekture, koja mu pristupa kao ključnomu i



Kuća arhitekta Glenna Murcutta za bračni par socijalnih radnika u Australiji

primarnomu aspektu u arhitektonskome dizajnu. Prirodno svjetlo uvelike utječe na način na koji se neki prostor iskorištava i na vizualni dojam koji ostavlja. Dnevno svjetlo znatno utječe na zdravlje i dobrobit ljudi koji se tim prostorom koriste. Na natječaju *International VELUX Award 2004*, s temom *Light of to-*

morrow, studenti su imali zadatak obraditi dnevnu svjetlost kao temu u arhitekturi. Drugu nagradu na tome natječaju osvojili su studenti zagrebačkog fakulteta arhitekture Dean Niskota, Hrvoje Župarić i Ivan Starčević.

Predsjednik tadašnjeg žirija australski arhitekt Glenn Murcutt, dobitnik Pritzker nagrade za arhitekturu, gostovao je u Zagrebu 4. travnja. Pod generalnim sponzorstvom tvrtke *VELUX Hrvatska*, gostovanje je organizirala tvrtka *Arhitekst*, izdavač časopisa *Oris*.

Arhitekt Glenn Murcutt je u sklopu svog gostovanja održao predavanje u kinu *Europa* i otvorio izložbu *Walsh house* u *Domu hrvatskih likovnih umjetnika* u Zagrebu.

Arhitekt Glenn Murcutt rođen je u Londonu, ali odrastao u Novoj Gvineji, u okrugu Morobe, u okružju

koje ga je potaklo na vrednovanje jednostavne, primitivne arhitekture. Otac ga je upoznao s filozofijom Henryja Davida Thoreaua koji je vjerovao da se mora živjeti u suglasju sa zakonima prirode. Otac ga je također upoznao s modernom arhitekturom Ludwiga Mies van der Rohea. Rani Murcuttovi radovi snažno se vezuju na postavke Mies van der Rohea. Murcutta je također inspirirala kalifornijska arhitektura Richarda Neutra i Craiga Ellwooda te jasna, jednostavna arhitektura Alvara Aalta. Međutim, Murcuttovi su projekti ubrzo poprimili izraziti australski ton. On odabire materijale koji se lako mogu nabaviti i koji su jeftini: staklo, kamen, opeku, beton i valoviti lim. Svoje projekte radi u suglasju s promjenama svjetla i kretanjem vjetra. U mnoge njegove građevine nije ugrađena klimatizacija.

T. Vrančić