

KAKO SMO SAGR

← Registracija
Check-In
C01 - C15

↑ Odlazak
Departure

← →
↑

BRANKO KINCL

"Konstrukcija krova sastoji se od 102 stupa i 26 tisuća štapova koji su učvršćeni kuglama, a kojih ima 6100"



NAPRAVILI GRAĐEVINSKO I ESTETSKO ČUDO

ADILITUDNA

“Cijela građevina čini se prozirna kao da je od tanke čipke, a ne može je srusiti ni razoran potres od 9 stupnjeva”

Odlazak
Departure

Registracija
Check-In
B01 - B15



**VELIMIR
NEIDHARDT**

“Prenošenje ideje u ambijentu u kojem se isključivo govorilo engleski zahtijevalo je posebnu vještinu”

PIŠE KORANA SUTLIĆ | SNIMKE
GORAN MEHKEK / HANZA MEDIA

Zagreb je ovo zaslužio, zračnu luku po mjeri grada. To je upravo to! – razmišljam dok koračamo prema ulazu u novu međunarodnu zračnu luku koja se gradi u blizini Velike Gorice i koja nosi ime po prvom predsjedniku Republike Franji Tuđmanu. Naprosto vas obuzme veselje kad se nadete pred impresivnom građevinom atraktivne arhitekture, naročito kad se u okruženju ne gradi baš mnogo toga značajnog. Takav osjećaj ponosa može izazvati pogled na novu zračnu luku kojom će od ožujka iduće godine komfort putnika odskočiti milijama iznad postojećeg na neadekvatnom aerodromu Pleso.

POSEBAN PRILAZ Na gradilište nove zračne luke stižemo prošavši pored "stare" zračne luke i vojarni. No kad se novi objekt zgotovi, on će imati vlastiti prostrani cestovni prilaz. Pred nama se nalazi glavni ulaz, impresivno južno pročelje nove zračne luke. Riječ je o više od 350 metara dugačkoj suvremenoj građevini koja je spoj betonskog podnožja – jezgre – u kojem će biti sadržaji terminala, i gornje krovne valovite čipkaste čelične nadogradnje, koja, iako je golema, izgleda nježno. Sve je u srebrnim tonovima, u kombinaciji s bijelom bojom. Neki dijelovi pročelja, kao što je veliki tunel kojim će putnici dolaziti do aviona, izgledaju futuristički. Čitav objekt ima 65.000 četvornih metara, ukupna investicija iznosi 331 milijun eura, od čega su izgradnja i opremanje 243 milijuna, a 88 milijuna ide za održavanje infrastrukture tijekom prvog perioda koncesije. Ispred prostranog ulaza dočekuje nas nekolicina od onih koji su zaslužni za čudo pred nama: David Gabelica, član Uprave Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman i predstavnik investitora, konzorcija koji je na 30 godina preuzeo koncesiju za zračnu luku, te autori prvonagrađenog projekta, ugledni arhitekti Branko Kincl i

Velimir Neidhardt, koji su sve osmislili u suradnji s građevinskim konstruktorom Jurom Radićem. Njihov je zajednički projekt svojevremeno osvojio prvu nagradu na međunarodnom natječaju.

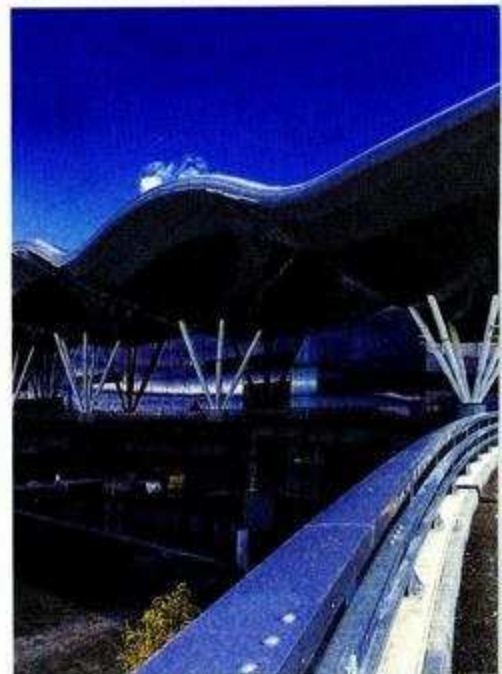
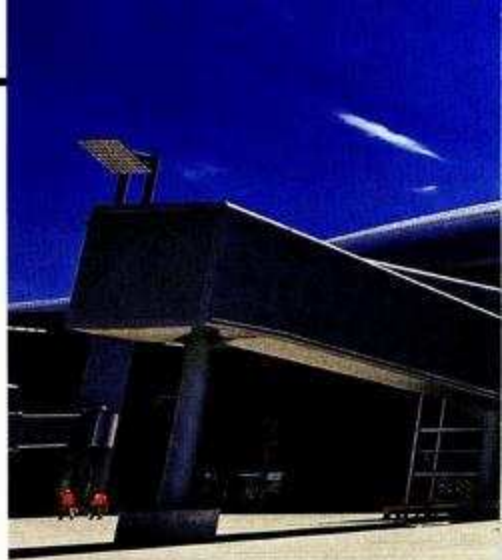
"Ovo je odlazni hol", pokazuje nam arhitekt Branko Kincl. Ispred nas se otvara pogled na golemi prostor. Odmah na početku stoji ovalni infopult, sada još omotan u zaštitnu plastiku. I neke goleme kocke, visoke oko tri metra. "Ovo kaj je belo jesu lokali", govori arhitekt Kincl, po zagrebački, i pokazuje na kocke pa otkriva da su



U golemom odlaznom holu velike bijele kocke, visoke oko tri metra, markiraju mjesto budućih trgovina, koje će biti izvedene od stakla

to zapravo mjesta budućih trgovina koje će biti od stakla. To što tu sad stoji, samo markira prostor za njih... Velika prostorija u kojoj se nalazimo ima sjajni bijeli pod. Napravljen je od keramičkih ploča veličine 120 x 60 centimetara. Saznajemo da je čitava buduća zračna luka prekrivena ovakvim pločama. U tom ulaznom prostoru još nema namještaja, niti oznaka i reklama, pa čitav prednji dio terminala izgleda kao golema bijela dvorana obložena staklenim ploham.

ZAVRŠNI RADOVI Prolazimo dalje kroz buduću carinu i bazu za njenu tehnološku opremu. Lijevo u prizemlju nalazi se velika prostorija s karuselima za prtljagu ukupne duljine 80 metara, sada su ovdje tri karusele koliko će se koristiti u početku, no dio je prazan i ostavljeno je mjesto za dogradnju još dva, prema potrebi. Jedan samostojeći pokazatelj odlaska i dolaska letova već radi. Odavde prema prvom katu vode liftovi, stepenice i eskalator. Zapravo je građevinski skoro sve završeno i teško je na prvu zaključiti što još nedostaje osim opreme i namještaja. Iza dijela za preuzimanje prtljage, također u prizemlju, nalazi se sortirnica prtljage, mjesto samo za zaposlenike zračne luke. Po njoj se veličini također vidi da se očekuje veći broj putnika. Prema kapacitetu, nova je zračna luka radena za pet milijuna putnika, a druga faza gradnje



može se očekivati nakon što se ostvari sedam milijuna.

Pitamo člana Uprave MZLZ-a Davida Gabelicu kakav je osjećaj sad kad je sve pri kraju. "Osjećamo veliko zadovoljstvo. Ideja nove zračne luke datira još je iz 2006. godine, i nakon toliko godina vidjeti da je skoro gotova snažna je emocija, ali prisutan je i osjećaj iscrpljenosti jer su završni radovi zapravo najzahtjevniji", kaže Gabelica.

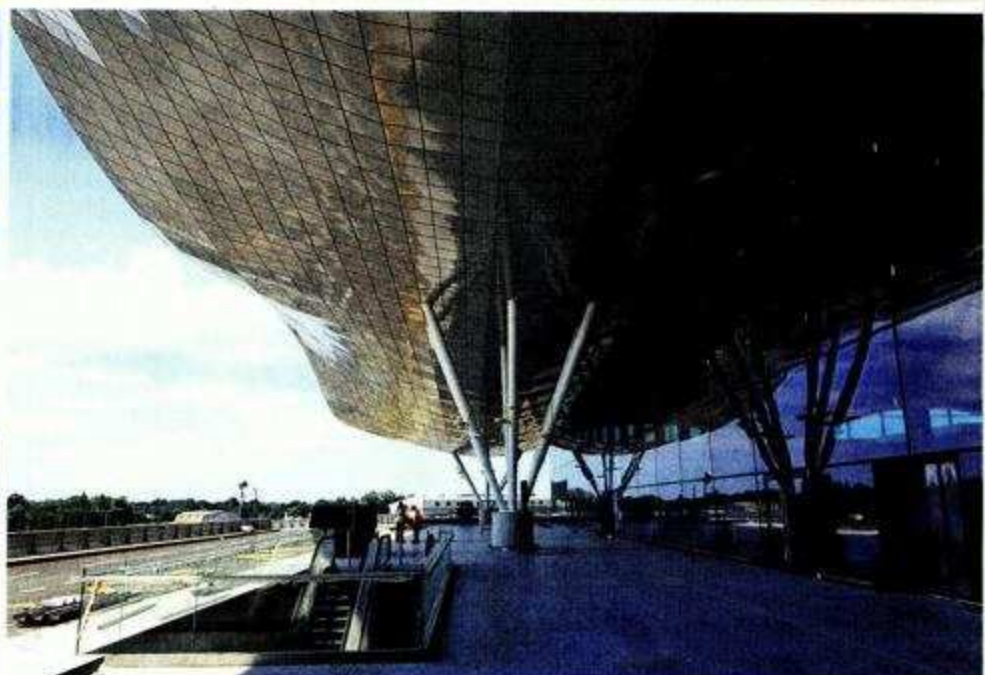
Kad bi morao podvući crtu, najteži dio tijekom čitavog procesa možda je, kaže Gabelica, ipak bio proces sklapanja koncesije.

"Sklapate brak s državom na 30 godina i od vas se traži da vidite što će biti u budućnosti. Bouygues ima dosta iskustva u Hrvatskoj, i to nam je pomoglo. Investitori često misle da će ih dočekati s crvenim tepihom i razočaraju se, ali morate ići korak dalje i vidjeti kako i vi možete pomoći, a ne samo da država sve riješi. Projekti su uvijek teški na svoj način. Treba dvije, tri godine za razvoj koncesije i zabluda je da se sve može složiti u šest mjeseci", objašnjava Gabelica.

Smatra da se Hrvatska u posljednje vrijeme u administrativnom pogledu ipak

DAVID GABELICA
Član Uprave Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman predstavnik je konzorcija koji je na 30 godina preuzeo koncesiju





**UOČI
ZAVRŠETKA**
Veličanstveni
ulazni dio
(gore) s
pristupnom
cestom,
pultovi za
check-in
(lijevo i lijevo
dolje), karuseli
za prtljagu
(dolje), info
pult (dolje
desno) i klupe
na prilazu
aerodromu
(desno)



SIVIKROV
Terminal je pokriven
sivim limenim
pokrovom koji ima
otvorene svjetlarnike



...na najviše da
će terminal izazvati
pozitivan privredni
zamah grada

ŠTO NAKON OTVARANJA

Uz novi terminal uskoro će niknuti i tzv. airport city, a od Zagreba će se izgraditi tramvajska linija

Generator neslućenog razvoja, što će postati novi terminal, vezan je ponajprije uz Veliku Goricu. Može se, prema sadašnjim najavama, očekivati da će ubrzo uz zračnu luku proći i tramvajska linija od Zagreba, kao i da će se u blizini terminala sagraditi atraktivan hotel. Uz to očekuje se da će se prekoputa terminala uz hotel s vremenom razviti *airport city* s nizom poslovnih sadržaja. Grad Velika Gorica prvi put je dobio dio koncesijske naknade, iako im avioni lete iznad glave već pola stoljeća. Taj će se novac uložiti u razvoj grada. Veliki su planovi i za povezanost zračne luke s Velikom Goricom i Zagrebom.

“U planu je šinsko vozilo na relaciji Zagreb – Zračna luka Franjo Tuđman – Velika Gorica. Vjerojatno tramvaj. Postoji slobodna trasa, na potezu Radnička – Domovinski most – Kosnica – prilazna cesta terminal – stadion Radnik u Gorici kao remiza. Bit će to zajednički projekt Grada Zagreba, Velike Gorice i države”, najavljuje Dražen Barišić, gradonačelnik Velike Gorice. Također, u Velikoj Gorici računaju da će oko pet posto turista koji će se zadržavati više od deset sati u zračnoj luci koristiti

sadržaje koji će se nalaziti na deset do 15 minuta udaljenosti od terminala. Velika Gorica je grad koji već dugo živi sa zrakoplovima. Velik broj Velikogoričana radi u zračnoj luci, a uskoro će ih još više. “Razvoj zračne luke će širiti svoj utjecaj na naše stanovništvo i gospodarstvo. Podržat ćemo ga i pratećom industrijom – Zrakoplovno-tehničkim zavodom, srednjom školom u kojoj se školuju zrakoplovni kadrovi te našim veleučilištem, ali i svim drugim ekonomskim granama. Nedavno smo napravili povelju prijateljstva između Grada Velike Gorice i tvrtki te ustanova koje djeluju na području zrakoplovstva. Velika Gorica je grad zrakoplovstva i kod nas se sve stalno vrti oko zrakoplovne industrije”, kaže Dražen Barišić.



NOVA LINIJA
Tramvaj za
Pleso imat će
trasu: Rad-
nička cesta
– Domovinski
most – Kos-
nica – prilazna
cesta terminal
– stadion
Radnika

dosta poboljšala, odnosno da je pojednostavila neke postupke. U tom smislu ističe suradnju s Gradom Velika Gorica koji im je, primjerice, brzo izdao neke dodatne građevinske dozvole.

ETAPE GRADNJE Građevinske radove na novoj zračnoj luci izvodi tvrtka Bouygues Bâtiment International, dok su kao podizvođači bile angažirane domaće tvrtke Via-duct, Kamgrad, Zagreb Montaža, SBS te KFK tehnika. Štoviše, zapravo su sve radile domaće tvrtke, a “know how” je ono što je najviše donio Bouygues.

“Njihova je organizacija drugačija od naše, projekt je izvedbeno podijeljen u više dijelova, svaki dio ima svoju ekipu u produkciji, sve je kontrolirano vremenski i troškovno i organizacijski sve štima u minutu, tako da su neki dijelovi zgrade završeni i prije rokova. A sve s našim majstorima”, govori akademik Neidhardt.

Nastavljamo obilazak. Dolazimo do ulazno-izlaznih gateova. Tri su internacionalna gatea i pet domaćih. Arhitekt Neidhardt dalje nam spominje kako ova građevina sadrži razne izlaze za sigurnost u slučaju požara. Zgrada ima najvišu klasu negorivosti. “To kao prvo!” naglašava arhitekt Kincl. Također, građevina je otporna na potres, do devet stupnjeva. Prije gradnje objekta provedene su razne studije, među ostalim i bomb blast study, koja između ostalog podrazumijeva da kvaliteta stakla mora biti takva da u slučaju eksplozije puknuće nikoga ne ozlijedi.

Stižemo na prvu etažu zračne luke. Izgleda spektakularno! Iznad nas je krovna konstrukcija nalik trokutastoj mreži, kao divovska čipka. “Konstrukcija se sastoji od 102 stupa i 26 tisuća štapova koji su različite dužine i debljine i učvršćeni su kuglama kojih ima 6100”, opisuju Branko Kincl.

Pokrivena je sivim limenim pokrovom koji ima otvorene svjetlarnike. U originalnom projektu iza “čipke” je trebalo biti



staklo, pa bi se dobilo gotovo prozirno pročelje i krovšte, no od toga je koncesionar odustao zbog visokih troškova izvedbe, čak pet puta viših. No u razini očiju odnosno nešto više od visine čovjeka iza čipke je ostalo staklo, te se putnicima prema Zagrebu pruža vizura sve do Katedrale i Medvednice.

Primjećujemo na čeličnim bijelim nosivim stupovima nalik na agavu simpatičnu rasvjetu sa žutim "spiralama". Izgledaju kao goleme slušalice za glazbu.

"Zovemo ih naušnice", kaže arhitekt Neidhardt. Takva je rasvjeta i ispred zgrade, a daje čitavom kompleksu mladalački štih. Na prvom će etaži biti i velika zona duty free dućana. Gotovo pola građevine namijenjeno je za komercijalne sadržaje.

OBLIK KROKODILA Uskoro izlazimo na drugu stranu, na pistu. Zgrada ima osam aviomostova, to jest izlaza/ulaza za iskrcaj iz zrakoplova odnosno ukrcaj, šest za međunarodni i dva za domaći promet. S te strane, i s udaljenosti, zgrada nalikuje na srebrnog krokodila. Ako se pak gleda iz još veće daljine, njezin valovit krov koji izviruje iz zelenila podsjeća na zagorske brege. Arhitekta Kincla, koji je formalno glavni projektant terminala (ali su sva tri autora jednako zaslužna), i Neidhardta pitamo što je iz njihove perspektive u čitavom procesu bilo najteže.

"Najteže je inzistirati da autorska ideja prođe kroz čitav sustav i da se dovede na nivo koji ste željeli", kaže akademik Kincl. Neidhardt na to dodaje: "Prenošenje ideje u ambijentu u kojem se isključivo govori engleski, a da bi autorsko djelo svi sudionici razumjeli, zahtijeva posebnu vještinu."

O projektu novog terminala razgovarali smo i s Jurom Radićem, bivšim ministrom graditeljstva, profesorom na građevini i nekoć direktorom IGH.

"Riječ je prvi put kod nas, a rijetko je i u svijetu, o simbiozi konstruktorskog i arhitektonskog posla. Od prve crte do same ideje smo surađivali, brusili smo svaki detalj, kroz sate i sate rasprave i timski rad. A to je i tajna čudesne konstrukcije koju smo dobili, svaki oblik se paralelno arhitektonski i konstruktorski proračunavao. U sredini zgrade je, što se ne vidi, velika čvrsta betonska



Prema Zagrebu, tj. prema sjeveru, iza metalne čipke postavljeno je staklo te se putnicima otkriva veličanstven pogled prema Katedrali i Medvednici

jezgra, veličine jednog i pol stadiona, koja je povezana strukturom koja gore stoji zaobljena, kao tepih koji lebdi", opisao je Jure Radić.

U graditeljstvu su, dodaje Radić, četiri osnove. Zadovoljiti funkciju, postojanost odnosno sigurnost, ekonomski parametri i ljepota. Smatra da je njihovo djelo ispunilo osnove i više od toga.

Uz spomenute sadržaje nova zračna luka imat će i prostor za prihvat i oprema-

nje zrakoplova, parkiralište, a u planu je da uskoro dobije i hotel u neposrednoj blizini. Također, i dalje će se koristiti i postojeća "stara" zračna luka gdje će, primjerice, slijetati i polijetati manji zrakoplovi koji se ne mogu spojiti na aviomostove.

Neki će možda zamjeriti da je nova zračna luka mogla biti još veća. Doista, postoje masivnije suvremene zračne luke, no zapravo je očito da je ova nova baš po mjeri Zagreba. Uostalom u projektu je planirana kao znatno dulja i veća, i lako je moguće da će s godinama dobiti nadogradnje, bočne produžetke, kako je izvorno i zamišljeno.

"Sad nam slijedi komercijalni dio. Dobili smo lijepu igračku u ruke, kojom sad moramo rukovoditi. Čekaju nas intenzivni treninzi prije otvorenja. Planiramo rast prometa od 20 posto, šest posto godišnje u tri godine. Važno je da Zagreb dobije ne samo lijepu zgradu nego i putnike, kojima ćemo ponuditi kvalitetnu uslugu. Trenutačno se u špiči sezone nema gdje sjesti dok se čeka. To neće ni blizu više biti tako, sasvim će drukčija priča uskoro dočekati naše putnike..." zaključuje David Gabelica.



AUTORI PROJEKTA
Branko Kincl
i Velimir
Neidhardt
autori su prvo-
nagrađenog
projekta po
kojem se gradi
novi terminal
na Plesu