

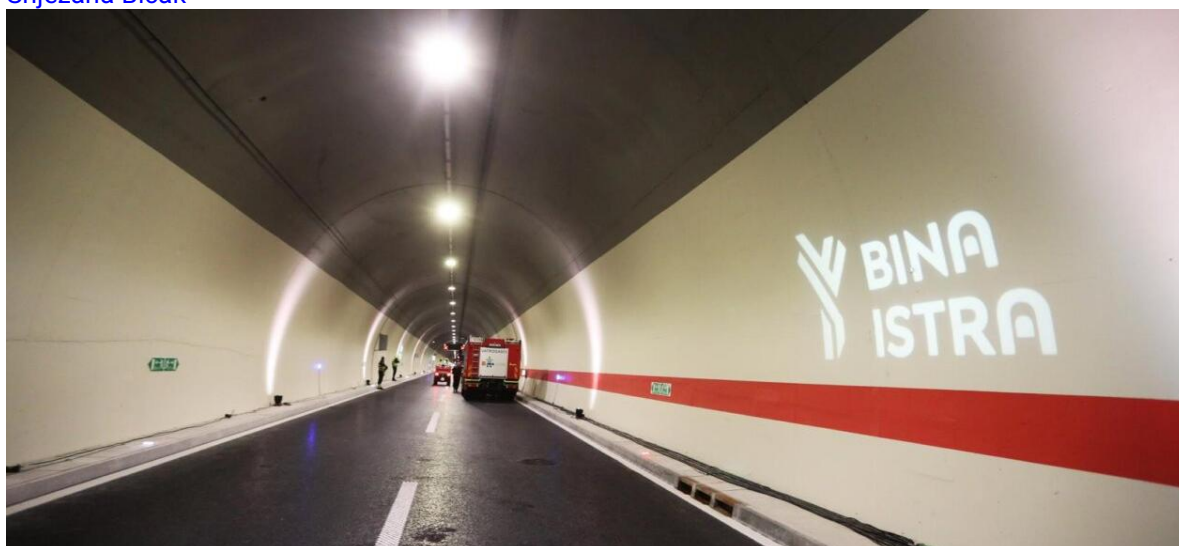
U TUNELU IZVOR PITKE VODE

Tunel Učka bit će najmoderniji u Europi: Od Zagreba do Pule vozit će se dva i pol sata bez zaustavljanja



Autor

[Snježana Bičak](#)



05.03.2025.
u 17:23

Obnova stare cijevi tunela vrijedna je 22 milijuna eura i treba biti gotova do sredine ljeta, kada će obje cijevi kroz Učku biti u funkciji. Stoga 150 radnika Bina Istre radi danonoćno

Fascinantno izgleda utroba cijevi 40 godina starog **tunela Učka** kojim smo se prema Istri vozili sve do lanjskog rujna. Otvorenjem nove, druge cijevi tunela stara je cijev tunela Učka zatvorena početkom listopada i od tada ju je 150 radnika, koliko ih možete zateći u tunelu, doslovno ogolilo. Bina Istra,

koncesionar Istarskog ipsilona i tunela Učka, s građevinskim koncernom, tvrtkom Bouygues te njenim mahom hrvatskim podizvođačima od listopada provodi iznimno opsežne radove kako bi se i 40 godina staru tunnelsku cijev obnovilo u skladu s najnovijom EU direktivom, dakle da zadovoljava najmodernije i najsigurnije standarde.

U tunelu je izvor pitke vode

– Riječ je o velikoj investiciji, koja bi trebala završiti sredinom ljeta, kada će putnici moći koristiti obje cijevi tunela. Obnova više od pet kilometara duge cijevi stoji 22 milijuna eura, a 150 radnika radi u tri smjene, danonoćno, kako bi sve bilo gotovo na vrijeme. Najzahtjevniji je posao gradnja podnožnog svoda u zoni SOS 7, koji nije bio izveden pri gradnji stare cijevi jer tada u Jugoslaviji propisi to nisu zahtijevali. U sklopu tih radova u dijelu tunela iskopali smo oko tri metra ispod sloja po kojem se prometuje kako bismo napravili najkvalitetniju podlogu u tunelu, kakvu nova cijev tunela, naravno, ima. Radimo i rekonstrukciju cijelog sustava odvodnje u tunelu da bismo imali najmoderniji sustav i kako otpadne vode u slučaju čišćenja tunela ili nekih nezgoda ne bi zagađivale okoliš, koji štitimo budući da se u tunelu nalazi kaverna s izvorom pitke vode kojom se napaja cijela Liburnija. I do sada je postojao sustav odvodnje, ali sada je riječ o puno modernijem i kompletnijem sustavu koji sprečava da se zapaljiva tekućina, a onda i vatra, razlijevaju tunelom – kazao nam je **Dario Silić**, generalni direktor Bina Istre. S njim i tehničkim direktorom **Christianom Santalezom** te nizom inženjera obišli smo to zahtjevno gradilište, najveće na području Istre, koje ne miruje ni noću. Na terenu smo se uvjerali da ekipe radnika rade na cijeloj dužini, više poslova odjednom, kako bi ispoštovali rokove.

Koliko je projekt velik, govori i to što će stara cijev dobiti i novi kolnik, bit će rekonstruirane i vodovodne cijevi, tunel će dobiti novu prometnu signalizaciju i opremu, modernu LED rasvjetu, nadogradit će se sustav vatrodjave te ventilacijski sustav, modernizirati radiosustav, bit će postavljen novi sustav ozvučenja, poboljšanja će doživjeti i sustav zaštite od požara, a na koncu će cijeli tunel Učka, i Zrinščak I. i Zrinščak II., biti oličen i izgledat će poput nove cijevi tunela.

Napravljena je, doznali smo na terenu i vidjeli, i nova kontrolna soba s trenutačno najmodernijim nadzornim sustavom u Europi, koji je povezan sa svim službama. O sigurnosti vozača u tunelu brine se 20 vatrogasaca, koji u slučaju nezgode do lokacije mogu doći u samo pet minuta, dok se za to vrijeme iz nadzorne sobe pokreću sustavi koji pomažu u zaštiti života.

Glavnim projektom rekonstrukcije definirano je da uređaji i dijelovi opreme koja se ugrađuje u sklopu radova rekonstrukcije moraju biti u skladu sa zahtjevima EU direktive 2004/54/EC o minimalnim uvjetima sigurnosti za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži, hrvatskog Pravilnika o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele, te austrijskih smjernica RVS za projektiranje i konstrukciju tunela, a svojstva ugrađenih materijala moraju se dokazati prema važećoj regulativi i normativi koja regulira područje osiguravanja kvalitete.

– U samom tunelu nalazi se izvorište pitke vode, pa se u zoni zaštite izvorišta tunela Učka radovi izvode tako da se neposredna zona kaptaže/zahvaćanja pitke vode osigura od negativnih utjecaja s gradilišta tijekom cijelog vremena izvođenja, s provedbom redovitih uzorkovanja vode. Inače, u tunelu je nekoliko kaverni, a najveća je ona u kojoj je izvor pitke vode – kazao nam je C. Santaleza.

Radnici imaju zadatak i sanirati te spriječiti buduće deformacije kolnika, koje se javljaju u jednoj zoni tunela. Riječ je o prirodnom geološkom materijalu tzv. flišu koji u kontaktu s vlagom ili vodom povećava obujam i time uzrokuje izdizanje kolnika. Taj izazov, kazali su nam inženjeri, riješit će se gradnjom armiranobetonskog tzv. podnožnog svoda. Novi sustav odvodnje projektiran je tako da u slučaju požara spriječi širenje vatre te zapaljivih i otrovnih tekućina unutar i između cijevi tunela. Kako će se kroz staru cijev nakon rekonstrukcije prometovati jednosmjerno na dva vozna traka, sukladno pravilima struke korigirat će se poprečni nagib ceste iz dvostrešnog u jednostrešni nagib potpunom rekonstrukcijom kolničke konstrukcije i asfalta.

– Također se planira postavljanje nove signalizacije i opreme tako da obje cijevi budu harmonizirane i nadzirane iz novog zajedničkog kontrolnog centra. Uz godišnje ulaganje od 6 milijuna eura u redovno i izvanredno održavanje Istarskog ipsilona, cijela ova investicija obnove postojeće cijevi

iznosit će više od 21 milijun eura, što je osigurala Bina Istra – kazao nam je Darko Silić, generalni direktor Bina Istre.