



## ДАВОРИН КОЛИЧ: «ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В ДУБРОВНИК!»

*Главное отраслевое событие года, Международный тоннельный конгресс — 2015, состоится 24–28 мая в хорватском Дубровнике. Там же пройдет и 41-я Генеральная ассамблея Международной ассоциации тоннелестроения и подземного пространства (ITA). Во второй половине марта Россию посетил Даворин Колич, глава Тоннельной ассоциации Хорватии, президент оргкомитета предстоящего форума. Журнал «Подземные горизонты», являющийся единственным русскоязычным медиапартнером конгресса, естественно, не мог не воспользоваться возможностью задать г-ну Количу несколько вопросов.*

**— Какова основная цель вашего визита в Россию? Вы впервые в Москве?**

— Я уже был в Москве пару лет назад, но в качестве туриста. На этот раз меня пригласили принять участие в мероприятиях, посвященных 25-летию Тоннельной ассоциации России. Наша делегация состоит из 4 человек, представляющих Международную тоннельную ассоциацию. В состав этой организации, одним из 12 руководителей которой я являюсь, в настоящее время входят отраслевые объединения из 71 страны.

**— До начала Международного тоннельного конгресса в Дубровнике осталось не так много времени. Как вы в данный момент оцениваете готовность к этому масштабному мероприятию? Что еще предстоит сделать?**

— Каждую пятницу мы подводим итоги работы за неделю. По данным на середину марта свое участие в конгрессе подтвердили уже почти 500 человек. Это довольно хороший показатель, учитывая то, что до начала этого мероприятия осталось еще 2 месяца. Мы уже получили материалы — около 430 докладов. Следует отметить, что в профессиональном сообществе конгресс вызывает повышенный интерес, и, исходя из статистики прошлых лет, мы ожидаем, что большинство участников зарегистрируются в течение последнего месяца. Оргкомитет к этому готов — зарезервировано 2000 гостиничных номеров. Мы воспользовались услугами одной группы отелей (всего их 5), которые расположены друг от друга в 1–2 минутах ходьбы, что очень удобно. Это один из лучших туристических комплексов в Дубровнике.

Беседовала  
Регина ФОМИНА

В рамках конгресса состоится выставка, на которой для экспонентов предусмотрено порядка 140 мест в двух павильонах общей площадью 3500 м<sup>2</sup>. Один из них уже полностью забронирован, но я уверен, что недостатка мест не будет, так как конструкция павильонов позволяет оперативно расширить их площадь.

Помимо пяти конференц-залов, в которых будут проходить заседания форума, нами подготовлены еще несколько помещений вместимостью 50–70 человек для рабочих встреч. Оргкомитет уделит также большое внимание организации питания — составлено интернациональное меню, способное удовлетворить вкусы представителей самых разных стран. Учтены и другие особенности, в частности все желающие смогут воспользоваться комнатами для молитв. И конечно же, по традиции в рамках конгресса будет реализована обширная экскурсионная программа.

**— Чем вы руководствовались при выборе объектов для посещения?**

— В первую очередь акцент сделан на четырех технических экскурсиях, которые позволят познакомиться с уровнем подземного строительства в Хорватии. В частности, все желающие смогут побывать на подземных объектах ГЭС Дубровник I и II. Наверняка вызовет интерес и посещение тоннелей на автомагистрали Загреб — Сплит — Плоче.

Порой участники приезжают вместе с семьей и остаются потом на недельку отдохнуть. Для них мы предлагаем обширную туристическую программу, включающую поездки на острова, морские прогулки на яхте. Надо сказать, что погодные условия в мае уже позволяют вполне комфортно отдохнуть в нашем регионе.

**— Г-н Колич, как вы оцениваете уровень развития сферы подземного строительства в вашей стране?**

— Если мы взглянем на отраслевое положение дел не только в Хорватии, но и во всей Южной Европе, то оно, конечно, оставляет желать лучшего. На это есть ряд причин. Если смотреть с исторической точки зрения, то традиционно при подготовке специалистов делается акцент на строительство мостов. В университетах даже нет профессоров, которые бы вели курс тоннелестроения. Поэтому, к примеру, в Австрии, как правило, сооружают горные тоннели, а в Хорватии отдают предпочтение мостам. Другая же причина состоит в том, что тоннели являются довольно дорогостоящими объектами.

Мы стремимся изменить ситуацию, стараемся привлекать СМИ для популяризации



передового зарубежного опыта. Необходима также организация специальных образовательных программ в учебных заведениях. Я, к примеру, читаю лекции по данной тематике, но в австрийском Зальцбурге, а не в Хорватии.

**— Как известно, столица Хорватии Загреб до сих пор не имеет метрополитена. В 2009 году вами был предложен проект сооружения легкого метро. Какова его судьба?**

— Моим первым проектом в этой области была одна из линий метро в Париже. Его успешное завершение позволило мне в дальнейшем выполнить целый ряд подобных заказов по всему миру.

Что же касается загребского метро, то следует отметить, что журналисты весьма неграмотно освещали эту тему. В прессе, в частности, отмечалась невозможность строительства метро в Загребе из-за высокого уровня грунтовых вод. Но они ведь есть в любой стране мира! В Лондоне, например, не побоялись ведь проложить линию метро под Темзой.

Несколько лет назад я написал небольшую брошюру о преимуществах столичного метро, рассмотрел технические стороны этого вопроса. Мои предложения не остались незамеченными — в 2009 году проект принял участие в тендере и одержал в нем победу. На подготовительный процесс было выделено 350 тысяч евро. Однако сейчас из-за различных проблем, в том числе и политических, данный проект приостановлен.

**— Какова потребность в строительстве подземных сооружений в вашей стране?**

— Хотя Хорватия не впечатляет размерами и численностью населения, наша основная проблема — это пространство. Например, в Дубровнике проживает 50 тысяч человек, но летом, в разгар курортного сезона, эта цифра

увеличивается до одного миллиона, причем многие отдыхающие приезжают на своих автомобилях. Возникает острейшая нехватка парковочных мест.

Что же касается Загреба, то улицы этого города, основанного в XVIII веке, изначально были спроектированы узкими. Естественно, они не рассчитаны на нынешнее количество машин, которое при этом постоянно растет. Один из вариантов решения проблемы — строительство подземных паркингов.

Существует также проект подземной гидроэлектростанции Ombla около Дубровника. Однако против его реализации возражают экологи — из-за необходимости затопления подземных пещер, в которых обнаружено множество живых организмов и растений.

**— Какие объекты подземной транспортной инфраструктуры реализуются сейчас в Хорватии?**

— Недавно Хорватия присоединилась к Европейскому союзу, что открывает новые возможности финансирования наших проектов, особенно инфраструктурных. Однако Евросоюз требует от них тщательной подготовки и четкого обоснования их целесообразности. Такая работа уже идет. К примеру, одно из проектных бюро в Дубровнике уже подготовило порядка 10 проектов подземного строительства. Думаю, что рано или поздно мы придем к подземному строительству, так как за такими объектами — будущее.

В этой связи такие мероприятия, как конгресс в Дубровнике, очень полезны для развития подземной отрасли. Это реальная возможность для девелоперов, инвесторов, проектировщиков и строителей найти друг друга для совместной реализации масштабных проектов. Надеюсь, что российские специалисты примут активное участие в конгрессе, а в перспективе его проведение будет доверено и вашей стране.



**The most important sectorial event of the year is the World tunneling Congress 2015, and it will be held on May 24-28 in Dubrovnic, Croatia. The same city will host the 41th General Assembly of the International Tunneling and Underground Space Association (ITA). In the second half of March Davorin Kolich, Head of Tunneling Association of Croatia, President of the Organizing committee of the forthcoming forum visited Russia. "Underground Horizons" which is the only Russian-language media partner of the Congress welcomed the opportunity and asked Mr. Kolich a few questions.**

## DAVORIN KOLICH

# "WELCOME TO DUBROVNIC!"

**— What is the main purpose of your visit to Russia? Is this your first time in Moscow?**

— I was in Moscow a couple of years ago, but as a tourist. This time, I was invited to take part in celebrations of the 25th Anniversary of the Russian Tunneling Association. Our delegation is composed of four members representing the International Tunneling Association. I am one of 12 co-managers of the organization that brings together sectoral associations from 71 countries.

**— There is not too much time left before the start of the International Tunneling Congress in Dubrovnic. How would do you assess the readiness for this major event? What remains to be done?**

— Every Friday we summarize the outcomes of the work conducted during the week. Figures available show that as at the middle of March almost 500 persons have confirmed their participation in the Congress. This is a fairly good indicator, given that there are still 2 months before the start of the event. We have already received about 430 presentations. It should be noted that the Congress is causing an increased interest within the professional community, and the previous years' statistics show that the absolute majority of forum participants will register in the last month before the Congress. The Organizing committee has been prepared for such a course of events, and 2000 hotel rooms have been already booked. We have used the services of one and the same hotel chain; its 5 hotels are comfortably located: at 1–2 minutes walking distance from each other. This is one of the best tourist facilities in Dubrovnic.

Within the network of the events timed to the Congress, an exhibition will take place where about 140 exhibitors will be provided a 3500 m<sup>2</sup>

display space in two pavilions. One of them is already fully booked, but I'm sure there will be no shortage of exhibit spaces, as the design of the pavilions allow to quickly expand the area.

Apart from five conference rooms where the Congress meeting will be held, we have prepared some more rooms with a capacity of 50–70 participants, for work commitments. The Organizing committee also paid great attention to feeding — an international menu that we have developed for this particular occasion, will suit most varied tastes. A number of other aspects were also taken into account, just one example: the conference participants will be offered prayer rooms. And, of course, a long-established tradition of the Congress — a comprehensive tour program — is in place.

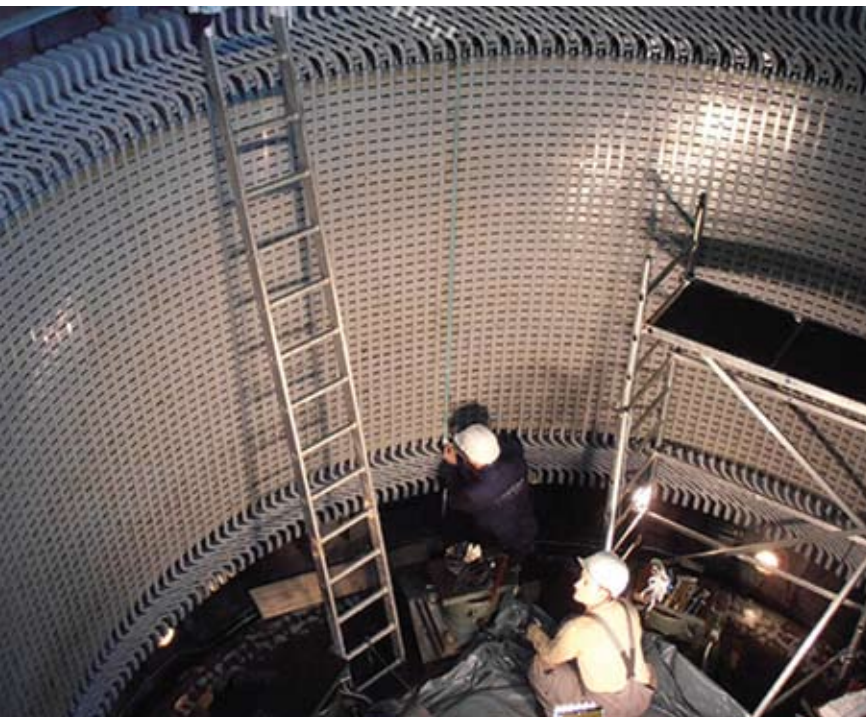
**— What considerations were you guided by when choosing the sites to visit?**

— First and foremost, we focused on four technical tours that will help our guests gain a comprehensive vision of underground construction in Croatia. Thus, everyone will be able to visit underground facilities of HPP Dubrovnic I and II. For sure it will be of interest to see the tunnels on the highway Zagreb — Split — Ploche.

Sometimes the participants come to us with

Interviewed by  
Regina Fomina





their families, and then stay here for a rest. For this group we offer an extensive tourist program that includes a trip to islands and cruises aboard a yacht. I must say that the weather conditions in May allow for quite comfortable rest in our region.

**— Mr. Kolich, how would you assess the underground construction status in your country?**

— If we look at the state of underground sector not only in Croatia but throughout Southern Europe, then we'll have to recognize that it leaves much to be desired. This happens due to a number of reasons. When viewed from a historical perspective, the training tradition focuses rather on bridges than on tunnels. University students aren't even given the option to study tunnel construction as there are no professors who would teach it. Therefore, in Austria for instance it is typical to construct mined tunnels, and in Croatia the preferred option are bridges. Another reason is that tunnels are relatively expensive facilities.

We intend to change the situation, and try to involve media in promotion of advanced foreign practices. It is also necessary to organize special education programs in vocational training establishments. Just one example: I teach some special courses, but I do it in Austrian Salzburg, not in Croatia.

**— As is known, there is still no subway service in the capital of Croatia, Zagreb. In 2009 you proposed a project of a "light subway". What happened to it?**

— My first project in this area was one of subway lines in Paris. The project was successfully completed, and this provided me with the possibility to undertake a series of similar projects all over the world.

As for Zagreb underground, it should be noted that the media's coverage of that topic was rather incompetent. In particular, the press noted that high groundwater level in Zagreb prevents from subway construction here. But the groundwater is always there, anywhere in the world! In London, for example, they were not afraid of tunneling under the Thames.

Several years ago I wrote a small booklet on strong points of the Moscow metro paying attention to technical aspects of this issue. My proposals have not gone unnoticed, and in 2009 the project went to tender and won it. The government allocated 350 thousand euro for preparatory works. Then due to various reasons, including political ones, this project was suspended.

**— Can you assess the need for the construction of underground facilities in your country?**

— Although Croatia does not impress with its size and population, our main problem is this space. For example, the population in Dubrovnic is about 50 thousand people, but in summer, in the peak holiday months, this figure amounts to one million, and many vacationers come in their cars. Then an acute shortage of parking places emerges.

As for Zagreb, the streets of the town founded in the 18th century were originally

designed narrow. Naturally, they are not able to cope with the current and ever increasing traffic flow. A possible solution to the problem would be construction of underground parking lots.

There is also a project of underground hydroelectric power plant Ombla near Dubrovnic. However, environmentalists argue against it, as in the result of the construction the existing underground caves will be submerged, and these caves appear to be rich with many living beings and plants.

**— Are there any underground transport facilities currently under construction in Croatia?**

— Croatia has recently joined the European Union, and this opens new ways to finance our initiatives, and especially infrastructure projects. However, the EU requires that the projects be carefully prepared and clearly justified. This work is in progress. For example, in one of the design companies in Dubrovnic about 10 underground construction projects were developed. I think that sooner or later the community will fully accept the idea of underground construction, as the future lies with it.

In this connection I'd like to say that such events as the Congress in Dubrovnic are very useful for the underground industry development. This is a real opportunity for developers, investors, designers and builders to find each other and to specify the ways for joint implementation of large-scale projects. I hope that Russian experts will take an active part in the Congress, and that in the outlook your country will be commissioned to host it.