

Mile Jurković, dipl. ing.

## PERONI I NADSTREŠNICE U ZAGREB GLAVNOME KOLODVORU

### 1. Uvod

U prvome dijelu ovoga stručnog članka opisana je povijest konstrukcija nadstrešnica glavnoga željezničkog kolodvora u Zagrebu. U drugome dijelu detaljno je opisano sadašnje stanje nadstrešnica uz glavne kolosijeke, a na kraju su izneseni prijedlog i smjernice za njihovo poboljšanje i sanaciju.

### 2. Povijest izgradnje Glavnoga kolodvora i prvih pruga

Prva željeznička pruga u tada malome Zagrebu (prema statističkim podacima, Zagreb je u 1890. imao 40 268 stanovnika) izgrađena je 1862. na trasi od Zidnoga Mosta preko Zagreba do Siska. Na toj je pruzi u Zagrebu najprije izgrađen Južni kolodvor, poslije nazvan kolodvor Sava. Danas se taj kolodvor zove Zagreb Zapadni kolodvor. Već 1870. izgrađena je i pruga Zákány – Zagreb. Na toj pruzi nije bilo kolodvora pa su vlakovi iz Mađarske prema jugu ulazili u Zapadni kolodvor, koji je za njih, u tehnološkome smislu, bio zaglavni, a zatim nastavljali vožnju na jug. Takvo stanje potrajalo je do izgradnje Glavnoga kolodvora i izravnoga kolosiječnog spoja do pruge uz Savsku cestu.

U urbanističkim se planovima lokacija za Glavni kolodvor prvi put spominje u Regulatornoj osnovi grada Zagreba iz 1865. U tome planu ucrtana je trasa buduće pruge Zákány – Zagreb, a na pruzi, na relaciji između današnjega Tomislavova trga i Savske ceste, bio je predviđen prostor za „Novi osrednji kolodvor“. Zanimljivo je to da je neposredno uz taj kolodvor (s njegove južne strane) bila planirana i riječna luka koja bi kanalom bila povezana s

rijekom Savom. O širenju grada južnije od pruge nije bilo ni spomena. U Regulatornoj osnovi iz 1887. prostor za gradnju novoga kolodvora pomaknut je istočnije u odnosu na lokaciju iz 1865., na prostor između današnje Miramarske i Strojarske ceste. Zakonski akt o gradnji Zagreb Državnoga kolodvora, naziv koji je Zagreb Glavni kolodvor nosio sve do 1924., izglasao je Ugarsko-hrvatski sabor 15. siječnja 1890., a 31. ožujka 1890. potvrdio car i kralj Franjo Josip I. Zemljište namijenjeno za izgradnju kolodvora, površine 25 hektara, besplatno je ustupio grad Zagreb, a Mađarske državne željeznice (MÁV) financirale su gradnju. Gradnja zgrade kolodvora trajala je od 1890. do 1892. pod budnim okom arhitekta Ferenca Pfaffa, koji ju je osobno projektirao u neoklasicističkome stilu. Pri konačnome lociranju kolodvora, neposredno prije gradnje, gradsko zastupstvo tražilo je da se zgrada kolodvora postavi u osi zgrade JAZU-a (danas HAZU-a) na Zrinjevcu, kao reprezentativno južno pročelje niza od triju trgova (dio Lenuzzijeve potkove), što je i učinjeno.

Kolodvor je sagrađen kao postaja za putnički i teretni prijevoz, s 12 kolosijeka, ložionicom i remizom za 16 lokomotiva. Godine 1895., neposredno uz kolodvor, s južne strane, izgrađena je Strojarnica državnih željeznica (dnevno tvornica „Janko Gredelj“), a ubrzo i ranžirna skupina kolosijeka koja je nakon izgradnje ranžirne postaje Borongaj pretvorena u tehničku putničku postaju.

Grad se u međuvremenu širio prema zapadu i jugu do željezničkih pruga. Na širenje grada u tome smjeru željeznica je, nedvojbeno, imala pozitivan utjecaj, no uskoro je postalo jasno da će pruge, posebno Glavni kolodvor, zbog svojih

dimenzija, stvarati probleme u prometnome povezivanju grada s prostorima na jugu te probleme budućemu širenju grada u tome smjeru.

Na mogući konflikt između cestovnih komunikacija prema jugu i širenja grada u tome smjeru s jedne strane te pruga i kolodvora s druge strane planeri su reagirali još na početku 20. stoljeća. Prvi su prijedlozi uglavnom bili temeljeni na ideji o pretvaranju kolodvora u zaglavni, no ti prijedlozi nisu mogli biti verificirani zbog protivljenja ondašnje željezničke uprave i ministarstva rata.

U svim kasnijim planovima zadržan je prolazni tip kolodvora, a rješenje konflikata traženo je u denivelacijama. Od tih planova dijelom je ostvareno podizanje priključnih pruga na visoki nasip i probijanje podvožnjaka te izgradnja željezničkoga vijadukta od Zavrtnice do Borongaja, no u pogledu samoga kolodvora planovi nisu realizirani.

Godine 1907. Gradski građevni ured izradio je Osnovu za budući raspored željezničkih uredaba (Nacrt područja i okolice slobodnoga kraljevskoga glavnoga grada Zagreba, Osnova za budući raspored željezničkih uredaba, Mj. 1 : 25 000, Zagreb, veljača 1907.), prema kojoj bi Glavni kolodvor bio pretvoren u zaglavni pa bi pruga između Miramarske ceste i Zapadnoga kolodvora i pruga uz Savsku cestu bile demontirane. Prema istome rješenju, i Zapadni kolodvor bio bi zaglavnoga tipa, a predložena je gradnja nove zapadne i istočne pruge. Nešto kasnije predočene su ideje o gradnji čeonoga kolodvora: „...kolodvora licem od Umjetničkog paviljona okomito na Savu“ (Gorničić-Brdovački, J. 1952. *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. g.* JAZU, Zagreb. 157.), kojemu bi u prvoj etapi Umjetnički paviljon po-



Slika 1. Kolodvor iz 1910.

Izvor: autor

služio kao prijamna zgrada. Osnovu za raspored željezničkih uredaba iz 1907. prihvatilo je Gradsko poglavarstvo, ali su je odbili ugarske državne željeznice i austrougarsko ministarstvo rata, dok drugi prijedlog nije ni doživio ozbiljnije razmatranje. Nakon Prvog svjetskog rata bilo je prijedloga da se novi kolodvor prolaznoga tipa izgradi na Trnju do rijeke Save, a postojeći s priključnim prugama demontira. Ni ta zamisao, kao ni ona s čeonim kolodvorom do Umjetničkoga paviljona, nije našla odraza u urbanističkim planovima, ali ih je zanimljivo registrirati kao ilustraciju vrlo širokoga raspona prijedloga za rješavanje prostornoga konflikta razvoja grada i položaja Glavnoga kolodvora i priključnih pruga.

U Generalnome regulacijskom planu za grad Zagreb iz 1936. predviđeno je to da umjesto postojećega Glavnoga kolodvora na istoj lokaciji bude izgrađen

novi Centralni putnički kolodvor (uz Centralni kolodvor planom su bile predviđene još dvije veće putničke postaje: Maksimir za istočni dio grada i još jedan pokraj produljene Domobranske ulice za zapadni dio grada, a Zapadni kolodvor je trebalo ukinuti), ali s niveletom približno šest metara iznad postojeće. Predviđeno je bilo da se na istu visinu podigne i pruga na relaciji od Savske ceste do Heinzelove ulice. Takva niveleta pruge i kolodvora planirana je da bi se omogućilo bolje povezivanje sjevernoga dijela grada s područjem Trnja na koje se grad u međuvremenu počeo širiti. Istim je planom bilo predviđeno to da se radionica za popravak lokomotiva i vagona te ložionica premjeste na nove lokacije.

Godine 1953. izrađena je Direktivna regulatorna osnova, no u dijelu koji se odnosio na koncepciju željezničkoga čvorišta nije bila prihvaćena, pa je 1958.

izrađen Predprojekt zagrebačkoga željezničkog čvora koji su verificirale nadležne željezničke i vojne institucije i koji je uključen u Urbanistički program Zagreba iz 1963. Prema tome rješenju, postojeća se pruga na dionici od Svetica do Vrapča trebala podići u odnosu na teren za oko šest metara, s time da bi Glavni kolodvor također bio na objektu, ali premješten oko 700 m istočnije u odnosu na postojeću lokaciju.

U Generalnome urbanističkom planu iz 1971. nije potvrđeno rješenje za Glavni kolodvor iz prethodnoga urbanističkog programa, ali nije ponuđeno ni neko drugačije rješenje, nego je određeno da glavnu putničku prugu kroz grad treba podignuti na gornju razinu na relaciji od Maksimira do Sokolske ulice, a točna lokacija novoga Glavnoga kolodvora trebala je biti određena pri izradbi detaljnoga urbanističkog rješenja gradskoga središta.



Kolodvor se u međuvremenu od objekta na periferiji maloga grada našao u središtu velikoga grada. Sve veći problemi u povezivanju gradskih prostora sjeverno i južno od kolodvora, koji je i dalje bio na istome mjestu i na istoj razini, rezultirali su izgradnjom pješačkoga pothodnika ispod zapadne strane kolodvora (1973.) i uređenjem autobusnoga terminala na južnoj strani pothodnika. Ta je izgradnja bila nagovještaj drugačijega rješavanja problema oko Glavnoga kolodvora.

Namjera o podizanju kolodvora na plus prvu razinu, prisutna u planovima tijekom pola stoljeća, ipak nije ostvarena, ponajprije, čini se, zbog velikih novčanih sredstava potrebnih za takav pothvat koje grad u tu svrhu nije mogao odvojiti, a željeznica za takvu investiciju nije bila motivirana.

U Detaljnome urbanističkom planu središta Zagreba iz 1974. navedeno je to da su za novi kolodvor studirane tri lokacije, i to zapadnije od postojećega kolodvora (kod Botaničkog vrta), istočnije od postojećega (kod Držičeve avenije) i na približno postojećoj lokaciji. Zapadna je lokacija napuštena zbog nedostatnosti površina za potrebe kompleksa novoga kolodvora, a istočna zbog gradskoga okoliša koji nije bio reprezentativan za ulazak putnika u grad s te lokacije pa je zadržana postojeća lokacija uz proširenje prema jugu, uz gradnju nove putničke zgrade na Trnju, ali i zadržavanje postojeće. Ta je lokacija argumentirana već afirmiranim, pogodnim i jednostavnim pristupom središtu Donjega grada preko reprezentativnoga Zrinjevca te najlakšom etapnom gradnjom tijekom koje bi postojeći kolodvor ostao u funkciji. Kolosijeci i peroni novoga kolodvora bili bi na podignutoj ploči, kolosijeci na koti 119,20 m n.m., a peroni na koti 120,20 m n.m. S obzirom na to da su postojeći peroni na koti 116,80 m n.m., novi bi bili za 3,40 m viši, a transversalne prometnice bi se malo ukopale u teren i time bi bio omogućen kontinuitet prometnoga povezivanja

Donjega grada i Trnja. Tvornica „Janko Gredelj“ je preseljena, a bilo je planirano preseljenje i ložionice i objekata tehničke putničke postaje na nove lokacije.

U Urbanističkome rješenju željezničkog čvora grada Zagreba, izrađenom 1982., predviđeno je zadržavanje Glavnoga kolodvora na postojećoj lokaciji, a o niveleti je bilo rečeno to da će s obzirom na realne mogućnosti, kolodvor još dulje razdoblje ostati na razini terena pa se tako planiralo i njegovo uređenje. U nekom kasnijem razdoblju, kada bi bio aktiviran novi kolodvor (urbanističkim rješenjem željezničkoga čvorišta bio je predviđen novi putnički kolodvor u Novom Zagrebu, pokraj tangencijalne autoceste, na kraju Avenije V. Holjevca), moglo bi se pristupiti podizanju nivelete kolodvora na kotu 121,00 m n.m. To rješenje nije verificirano kao plan nego kao studijska podloga za izradu Generalnoga urbanističkog plana 1986.

U Generalnome urbanističkom planu iz 1986. određeno je da željeznička postaja Zagreb Glavni kolodvor ostane na postojećoj lokaciji i na sadašnjoj razini, a s obzirom na to da je u međuvremenu tvornica „Janko Gredelj“ preseljen, trebalo je još preseliti tehničku putničku postaju na druge lokacije. Nakon toga je u HŽ-u bilo izrađeno idejno rješenje za rekonstrukciju Glavnoga kolodvora na postojećoj razini i uz manje proširenje prema zapadu, na područje Martinovke.

U Provedbenome urbanističkom planu za Trg revolucionara (danas Trg Stjepana Radića) iz 1992. predviđena je podkolodvorska etaža kao pješačka veza između Tomislavova trga i Trnja s trgovačkim, ugostiteljskim, obrtničkim i ostalim sadržajima kao i s mogućnošću produljenja planirane tramvajske pruge iz Avenije Hrvatske bratske zajednice do Donjega grada, također u podkolodvorskoj etaži.

U novije vrijeme urbanističko-arhitektonska studija „Integrirani grad“, vrijedna 550 milijuna eura, koja prema viziji autorskoga tima Fabijanić-Koru-

žnjak-Domić-Pološki-Braun-Knežević predviđa spuštanje željezničke pruge u središtu grada pod zemlju u dužini od sedam kilometara. Time bi se, uvjereni su njezini kreatori, oslobodio prostor za nove javne sadržaje, trgove i parkove, a čime bi se napokon sjedinili sjeverni i južni dio metropole, danas tako neumljivo razdvojeni željezničkom prugom. U slučaju provedbe toga velebnog zahvata zgrada Glavnog kolodvora u Zagrebu zadržala bi dio svoje današnje funkcije, opslužujući pruge koje bi prolazile ispod zemlje. Na neki način ona bi postala nadzemni dio novoga modernog podzemnog kolodvora.

### 3. Realnost današnjega trenutka te prijedlog obnove nadstrešnica i perona u Zagreb Glavnom kolodvoru

Unatoč svim naporima stručnjaka iz prošlosti da se s glavnim zagrebačkim kolodvorom nešto učini, on i dalje odolijeva onakav kakvim ga je načinio Ferenz Pfaff. Osim same transportne funkcije, osobito za putnički i poštanski prijevoz, zgrada Glavnoga kolodvora mnogima je prvi kadar koji ugledaju kada stignu u Zagreb. Naravno, tada je to susret s pozadinskim odnosno operativnim dijelom kolodvora. Ipak, moramo istaknuti činjenicu kako za „ostavljanje prvoga dojma ne postoji druga prilika“! Dobro nam je poznato to kako je prvi dojam počesto upravo općenita slika koju ljudi nose sa sobom svojim kućama te oko te slike grade priče o nekome mjestu.

Izgled zgrade koja je danas duga 186,5 metara nije se znatno mijenjao tijekom stotinjak godina koliko postoji. Rekonstruirana je dva puta, i to prije Univerzijade 1987. te 2006. kada je dobila izgled kakav ima danas. Sa sjeverne strane pravi je biser arhitekture minuloga doba, dok je s južne strane slika podosta tužnija. Naime, tamni i zapušteni peroni kolodvora, posebno njihove istrošene nadstrešnice (uz iznimku one uz glavnu zgradu), zaista

ne ostavljaju dobar dojam, ali što je još važnije, opasne su točke iz nekoliko razloga. Ponajprije zbog velike istrošenosti konstrukcije nadstrešnica postoji potencijalna opasnost od pada dijela armature ili pokrovnih stakala pa i svjetlotehničke i audioopreme. Nadalje,

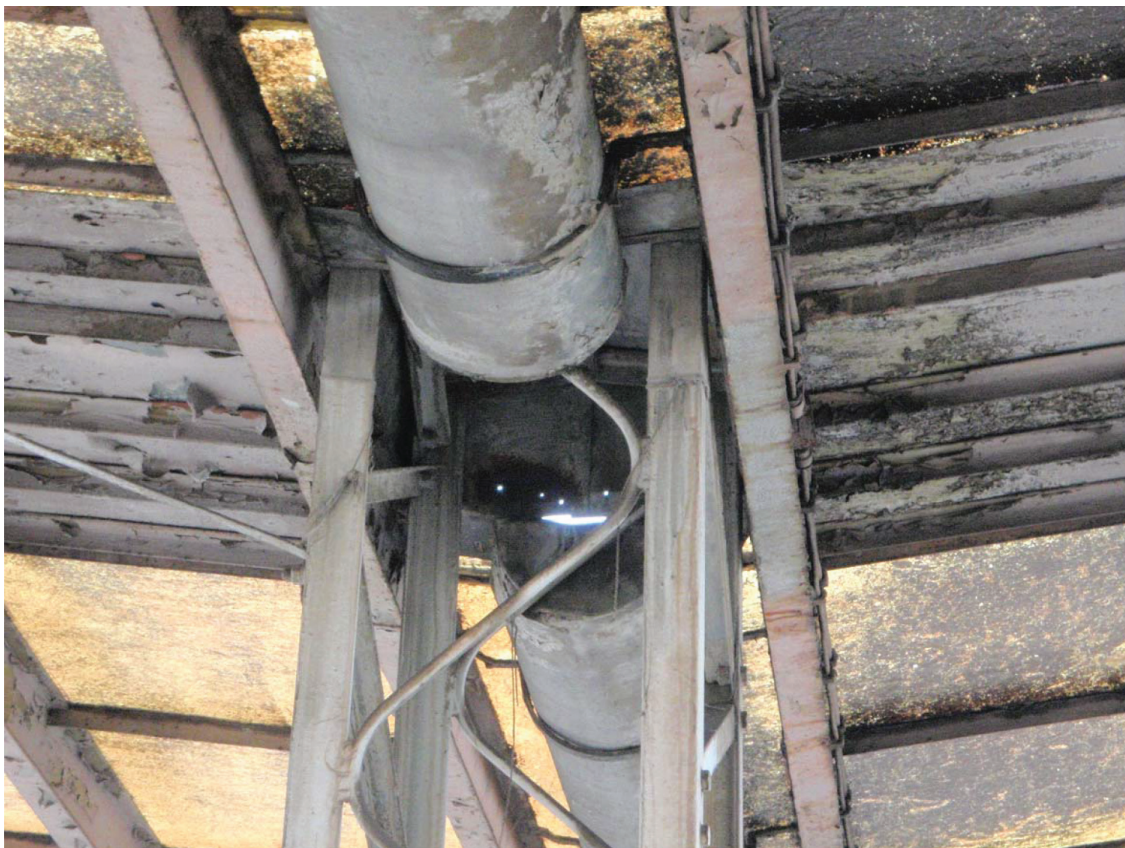
voda koja se tijekom vremenskih nepogoda slijeva prema sredini nadstrešnice trebala bi otjecati kroz oluke u podzemne sabirnike. Danas to nije slučaj jer je veliki dio oluka u cijelosti istrošen, a voda koja uopće dospije do oluka, razlijeva se peronima, zbog čega u slučaju

niskih temperatura zraka predstavlja potencijalnu opasnost za ozbiljne povrede. Ostatak oborina kroz napuknuća pokrovnih stakala pada izravno po peronima, otežavajući komunikaciju putnika i osoblja. Dio opisane situacije vidljiv je na sljedećim slikama.



*Slika 2. Istrošenost sabirnoga oborinskog kanala na nadstrešnici*

Izvor: autor



*Slika 3. Krajnici sabirnih kanala nadstrešnice u cijelosti su istrošeni*

Izvor: autor





**Slike 4. i 5. Pražnjenje oborinskih oluka (na slici 5. vidljivo je da čak i traka uzemljenja prolazi kroz oluk i pod kutom ulazi u peron**

Izvor: autor

Slika 5. upućuje i na zaista veliku i ozbiljnu opasnost u slučaju udara groma. Naime, kada vrlo visok napon prolazi kroz traku uzemljenja, koja je smještena u vlažnome odnosno mokrome oluku od pocinčanoga lima, dolazi do stvaranja vrlo visokih temperatura, što može rezultirati raspadanjem odvodnoga oluka, ali i preskakivanjem munje.

Rasvjeta perona osigurana je uz pomoć vodotijesnih svjetiljaka na bazi fluorescentnih cijevi, no i ta je tehnologija davno dotrajala kao i način na koji je povezana s naponskom mrežom od 220 V, a načelno ne može zadovoljiti prohtjeve prostora te je treba zamijeniti suvremenom LED rasvjetom.

Na slikama 6. i 7. pokazano je to koliko je rasvjeta nadstrešnica Glavnoga kolodvora u Zagrebu dosta zapuštena i žudi za rekonstrukcijom.

Nadstrešnice su izvedene uz primjenu i čeličnih profila, koji su se počeli rabiti

na početku 20. stoljeća. Ta se čelična konstrukcija pokazala kao sjajno rješenje za slične konstrukcije koje se mogu uočiti na peronima Glavnoga kolodvora, međutim, s obzirom na to da se radi o materijalu koji je vrlo podložan koroziji, potrebno ju je redovito i detaljno održavati. Iz fotografija je jasno to koliko je upravo ta komponenta izostala. Vrijeme čini svoje te je sada potrebno izvesti potpunu rekonstrukciju nadstrešnica Glavnoga kolodvora da zbog starosti i dotrajalosti ne bi ugrozile željezničko osoblje i putnike.

Zadnja kategorija koju treba spomenuti, analizirajući nadstrešnice, svakako su krovna stakla, koja su promijenila svoj početni izgled do neprepoznatljivosti. Početno zamišljena kao štitnici ponajprije od oborina, s vremenom su postali i štitnici od svjetla jer su podlegli prljavštini koja se nakupila tijekom silnih godina eksploatacije. Sljedeće slike podrobno dokumentiraju taj zaključak.

Iako parnih lokomotiva, koje su bile glavni uzrok zatamnjenja stakala, nema već godinama, još uvijek voze dizelske lokomotive, iz čijih se ispuha također taloži prljavština na krovne ploče. Ipak, i ti vučni agregati sve su rjeđi pa se zaista treba upitati to postoji da li ijedan razlog zašto se rekonstrukciji nadstrešnica ne bi pristupilo odmah. Osim toga čini se kao da se u zoni perona zagrebačkoga Glavnog kolodvora potpuno zaboravilo na održavanje, što je dovelo do znatne degradacije prvotno izgrađenih konstrukcija.

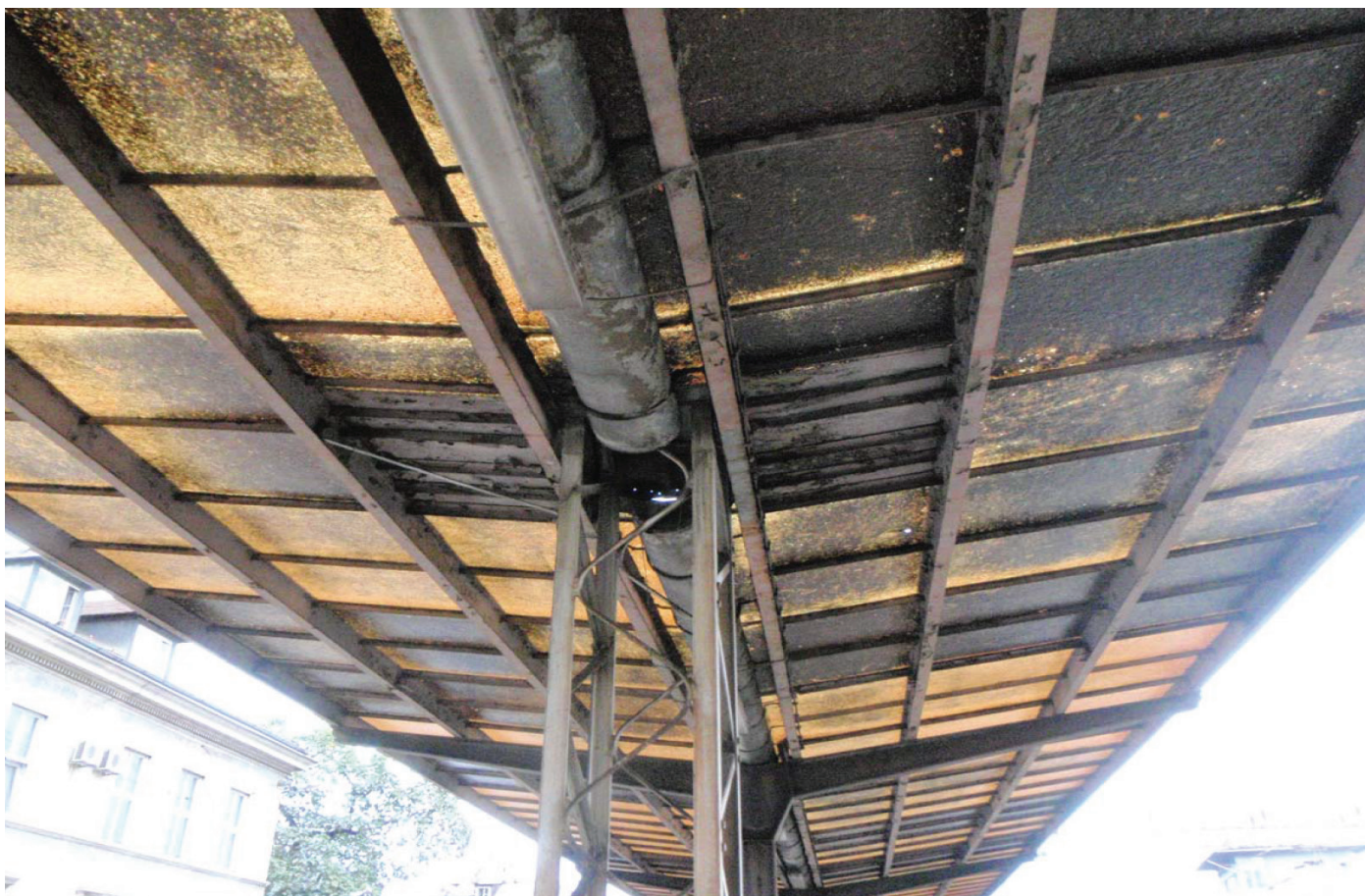
Kako je već rečeno na početku, stanovnici Zagreba dive se sjevernome pročelju velebne zgrade, dok turisti koji stižu u Zagreb prvo susreću dotrajalu čeličnu konstrukciju nadstrešnica perona, koja na sebi nosi gotovo potpuno svjetlonepropusne pokrovne ploče. Gotovo da se osjeti miris truloga metala i zapuštenih pokrovnih ploča, a o svjetlu u večernjim satima da se i ne govori. U



**Slike 6. i 7. Stanje nadstrešnica**

Izvor: autor





*Slika 8. Stanje krovnih ploča na nadstrešnicama*

Izvor: autor

okolnostima u kojima hrvatsku metropolu posjećuje sve više turista, među kojima je i vrlo velik broj onih koji stižu vlakom, imidž Zagreba treba hitno popraviti, i to na svim planovima, osobito ako takve intervencije ne zahtijevaju visoka novčana ulaganja. Jedan od primjera sigurno je rekonstrukcija dotrajalih i opasnih nadstrešnica perona zagrebačkoga Glavnoga kolodvora.

#### 4. Prijedlog obnove nadstrešnica Zagrebačkoga Glavnoga kolodvora

Kao što je prikazano, postoje vrlo opravdani razlozi obnove nadstrešnica i perona. Obnova nadstrešnica zagrebačkoga Glavnoga kolodvora predstavlja kod projektiranja, a poslije i kod izvođenja, vrlo zahtjevan zadatak

te posebnu pozornost treba posvetiti arhitektonsko-građevinskom i svjetlotekničkom rješenju, uzimajući u obzir izgled postojećih nadstrešnica.

Zato se predlaže sljedeće:

- Nadstrešnica I. perona zadržala bi svoj arhitektonsko-građevinski izgled, ali je potrebno izvesti statičku provjeru postojeće konstrukcije te, ako je to potrebno, pojačati metalne konstrukcije te izvesti novu antikoroziivnu zaštitu i brtvljenje te čišćenje staklenih površina.
- Nadstrešnice II., III., IV. i V. perona potrebno je temeljito rekonstruirati, odnosno prema procjeni stručnjaka izgraditi nove nadstrešnice na temelju dosad izgrađenih nadstrešnica i perona u više kolodvora na mreži HŽ Infrastrukture d.o.o.

#### 5. Zaključak

Za rekonstrukciju energetike i vanjske rasvjete Zagreb Glavnoga kolodvora, kojom bi bila obuhvaćena i peronska rasvjeta, izrađen je glavni projekt i dobivena građevinska dozvola te je izrađen i izvedbeni projekt. Prije rekonstrukcije energetike i vanjske rasvjete neophodna je obnova nadstrešnica i perona. Nije svrsishodno izvesti rekonstrukciju peronske rasvjete novim vrlo kvalitetnim, sofisticiranim, „pametnim“, estetski oblikovanim i na kraju skupim LED rasvjetnim armaturama, a da se ne izvede rekonstrukcija peronskih nadstrešnica i postojećih perona.

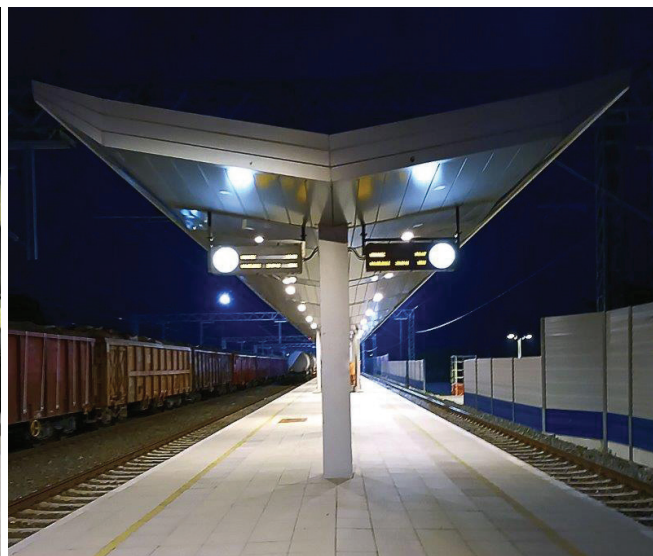
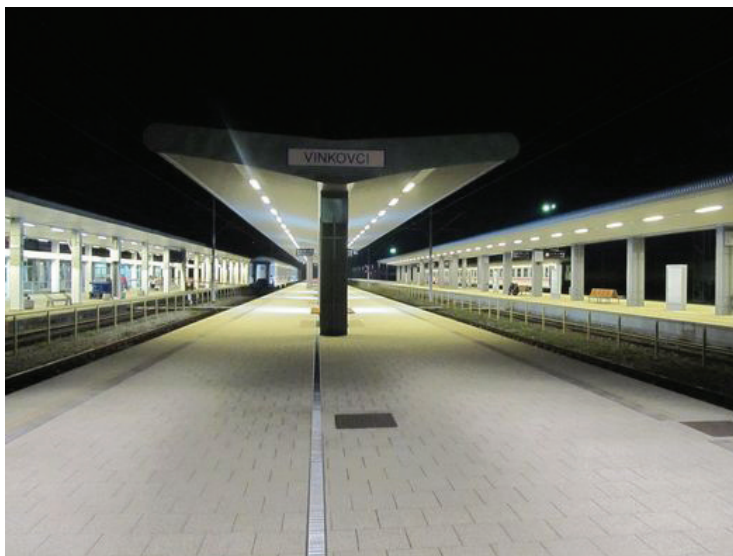
Predlaže se to da se žurno imenuje tim eksperata za pojedina područja iz HŽ Infrastrukture, Gradskog poglavstva – Gradskog zavoda za zaštitu





Slika 9. Postojeća nadstrešnica I. perona Zagreb Glavnog kolodvora

Izvor: autor



Slike 10. i 11. Primjeri perona i nadstrešnica

Izvor: autor

spomenika kulture i prirode te iskusnih projektanata koji će detaljno sagledati problematiku i predložiti primjeren način obnove nadstrešnica i perona.

Sve što je izneseno u ovome zaključku polazne su osnove za daljnja razmatranja, elaboriranja, izradu tehničke dokumentacije i što žurniju realizaciju obnove nadstrešnica i perona u Zagreb Glavnome kolodvoru.

## Literatura:

- [1] V. Šegrec. 1976. Povijesni pregled razvoja te koncepcija rješenja zagrebačkog željezničkog čvorišta. *Željeznica u teoriji i praksi*. 5–6.
- [2] Mile Jurković. Glavni projekt rekonstrukcije energetike i vanjske rasvjete na Zagreb Glavnom kolodvoru.

## UDK BROJ: 625.1+693

Adresa autora:  
Mile Jurković, dipl. ing.  
ALTPRO  
e-pošta: m.jurkovic@altpro.hr

## SAŽETAK

## PERONI I NADSTREŠNICE U ZAGREB GLAVNOME KOLODVORU

U ovome članku autor je opisao povijesni razvoj izgradnje glavnoga željezničkog kolodvora u Zagrebu kao i nastanak prve pruge, ali i sadašnje stanje. Ponajprije su izneseni prijedlozi sanacije nadstrešnica na peronima I., II., III. i IV. kolosijeka u Zagreb Glavnome kolodvoru.

Izneseno je nekoliko bitnih razloga za neophodnu sanaciju perona i nadstrešnica:

- prometno-sigurnosni razlozi
- naponski sigurnosni razlozi
- gromobranska zaštita
- ekonomsko-turistički razlozi
- preporuke Gradskog zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirode za obnovu nadstrešnica.

Može se zaključiti to da na temelju navedenoga autor opravdano predlaže obnovu nadstrešnica uz kompletnu intervenciju baziranu na kvalitetnoj projektnoj dokumentaciji.

**Ključne riječi:** povijest, peroni, nadstrešnice, obnova, kulturna zaštita

**Kategorizacija:** stručni rad

## SUMMARY

## PLATFORMS AND CANOPIES IN ZAGREB MAIN RAILWAY STATION

In this article, the author covers both the history of Zagreb Main Railway Station construction, as well as the first railway lines, and the reality of the present moment. The author primarily suggests the rehabilitation and repair of canopies on the platforms I, II, III and IV located in the Zagreb Main Station.

There are few solid facts and reasons for the necessity of platforms and canopies rehabilitation:

- traffic-safety reasons
- power safety reasons
- lightning protection
- economic-tourist reasons
- recommendation for the renovation of the canopies obtained from the City Institute for the Protection of Cultural and Natural Monuments

It can be assessed that with such reasons and facts, the author justifiably suggests the renovation of canopies on which the complete intervention can be based on quality project documentation.

**Key words:** history, platforms, canopies, renovation, cultural protection

**Categorization:** professional paper