

Luka Rijeka - referentna točka prometnog koridora Podunavlje - Jadran

Vilke, Siniša; Šantić, Livia; Smojver, Željko

Source / Izvornik: **Suvremeni promet : časopis za pitanja teorije i prakse prometa, 2011, 3-4, 219 - 223**

Journal article, Accepted version

Rad u časopisu, Završna verzija rukopisa prihvaćena za objavljivanje (postprint)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:448811>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom](#).

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-05**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of
Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



Mr.sc. Siniša Vilke
Livia šantić, dipl.ing.
Pomorski fakultet u Rijeci
Rijeka
Mr.sc. Željko Smojver
KD Autotrolej d.o.o.
Rijeka

LUKA RIJEKA – REFERENTNA TOČKA PROMETNOG KORIDORA PODUNAVLJE – JADRAN

1. UVOD

Zbog štetnosti cestovnog prometa prometna politika EU sve više nameće upotrebu željeznice i unutarnjih vodnih puteva za promet roba.

Željeznički Paneuropski prometni koridor Vb. Rijeka – Karlovac – Zagreb – Budimpešta transverzalni je pravac koji povezuje srednju Europu sa sjevernim Jadranom i Mediteranom. Za riječku luku od velike je važnosti izgradnja i modernizacija sveukupnog željezničkog prometnog čvora kako bi se preko prometnih čvorišta Ljubljana i Zagreb ostvarila veza luke sa transeuropskim prometnim pravcima. Postojeći željeznički čvor Rijeka zbog nedovoljne propusne moći predstavlja ograničavajući čimbenik razvoja riječke luke i cjelokupnog prometnog pravca. U kontekstu međuzavisnosti luke i željeznice razvoj riječke luke treba sagledavati u sklopu izgradnje nove željezničke pruge visoke učinkovitosti Rijeka–Zagreb.

Osobiti značaj riječnog prometa RH kao dijela europskoga prometnog sustava je u prolasku VII. Dunavskog koridora. Rijeke Dunav, Drava i Sava povezuju Republiku Hrvatsku sa zapadnom, srednjom i istočnom Europom.

Izgradnjom i eksploatacijom višenamjenskog kanala Dunav-Sava ostvarila bi se izravna veza hrvatskih unutarnjih vodnih putova sa europskom mrežom unutarnjih vodnih putova i kanalom Rajna-Majna-Dunav, kao najjeftinijim prometnim pravcem za vanjsko-trgovinsku razmjenu zemalja istočne, srednje i zapadne Europe. Pored toga što bi se omogućilo preusmjeravanje robnih tokova na riječni promet realizacijom navedenog projekta ostvarila bi se i mogućnost razvoja kombiniranog prometa.

2. GEOPROMETNA OBILJEŽJA LUKE RIJEKA

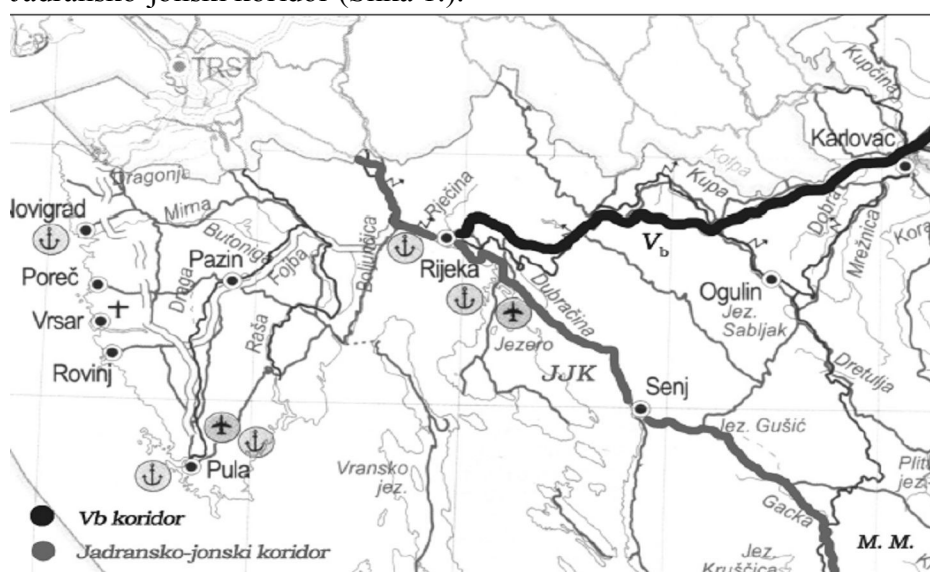
Luka Rijeka nalazi se u sjevernom dijelu Kvarnerskog zaljeva. Ta je lokacija ujedno i najpogodniji izlaz na otvoreno more za Hrvatsku i susjedne zemlje poput Mađarske, Austrije, Češke, Slovačke, zapadni dio Ukrajine, južni dio Poljske i južni dio Njemačke. Raznovrsne djelatnosti luke, koje se odvijaju na njenom prostoru od ukupnih 200 ha, svrstavaju luku Rijeka u višenamjensku luku. Preko dva paneuropska koridora (V. i X.) luka Rijeka postaje integrirani dio Europe.

Uvjetovana zemljopisnim i prometni položajem luka Rijeka postaje važno prometno i industrijsko središte, mjesto slivanja morskih i kontinentalnih puteva te glavna tranzitna luka Republike Hrvatske. Iz tog razloga luka Rijeka ima objektivne mogućnosti privlačenja stranog tereta iz zemalja u zaleđu, što je ujedno i temelj njenog budućeg uspješnog razvoja.

Područjem Rijeke prolaze primarni pravci i čvorišta državnog i međunarodnog značenja, a to su [10, 50]:

- dužobalni i morsko otočni koridor koji vezuje zemlje Srednje Europe s južnom Hrvatskom i zemljama jugoistočne Europe,
- poprečni koridor sjever-jug (Podunavlje–Jadran) koji integrira dva longitudinalna koridora: Posavski i Podunavski, i vezuje ih na međunarodne pomorske pravce Jadrana i Sredozemlja,
- prometno čvorište Rijeka koje uz čvorište Zagreb ima primarno značenje u ukupnom prometnom razvoju države i integriranju ukupnog gospodarskog sustava na međunarodno tržište,
- luka Rijeka preko koje se ostvaruju sve vrste tuzemnog i međunarodnog lučkog prometa.

Također, važno je za spomenuti da se na području grada Rijeke, kao središta PGŽ, sijeku dva izuzetno važna prometna koridora: V. europski koridor (ogranak Vb.) i Jadransko-jonski koridor (Slika 1.).



Slika 1. Luka Rijeka – čvorište koridora Vb. i Jadransko- jonskog

Izvor: Marković, I., Muić, M., Vučić, D., : Položaj i perspektive razvoja luke Rijeka, Pomorski zbornik 41, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str.127.

Koridor Vb. povezuje prometne tokove od Budimpešte, koji teku preko Zagreba, prema Rijeci, odnosno Kvarnerskom zaljevu, povezujući Panonsku nizinu i značajna područja istočnog dijela središnje Europe s Rijekom, odnosno sjevernim dijelom Jadranskog mora. Jadransko-jonski koridor povezuje alpske zemlje te Padsku dolinu, odnosno najrazvijeniji dio Italije, primorski dio Slovenije preko Hrvatske, južnih dijelova Bosne i Hercegovine te Crne Gore, Albanije, Grčke, s Makedonijom, Bugarskom i Turskom. [8, 126]

Sjevernojadranski prometni pravac je najkraći, prirodan i najekonomičniji put kojim je Europa povezana sa Sredozemljem, te plovidbom kroz Sueski kanal i s većinom zemlja Azije, Afrike te s Australijom. Taj pravac spaja dva gospodarski nadopunjujuća svijeta: industrijski razvijene zemlje zapadne Europe i azijsko-afričke zemlje u razvoju, među kojima se ističu one sa ogromnim gospodarskim potencijalom, Kina, Japan te Južna Koreja.

Morski putovi koji se nadovezuju na luku Rijeka, a odnose se kako na Mediteran tako i na velika tržišna područja istočno od Sueza, su upravo tim pravcem najkraći i najpovoljniji.

Tablica 1. Pomorska i željeznička udaljenost luke Rijeka u odnosu na svjetske pomorske luke i željeznička čvorišta

Udaljenost na moru (Nm)		Željeznička udaljenost (km)	
LUKA	RIJEKA	PROMETNI ČVOR	RIJEKA
Port Said	1.254	Budapest	589
Bombay	4.315	Bratislava	544
Shangai	8.555	Vienna	572
New York	4.785	Linz	578
Lagos	4.765	Prague	839
B.Aires	6.955	Munchen	578

Izradili autori prema izvješću INTERIM- A key factor for solving the traffic- economic issues of the Republic of Croatia, Zagreb,2007.(Miloš, I., Dujmović, N., Jakopič, M.)

3. PROMETNA INFRASTRUKTURA GRAVITACIJSKOG ZALEĐA LUKE RIJEKA

Zadnjih godina u luci Rijeka zabilježen je povoljan rast prometa, no glavnina prijevoza tereta i dalje se obavlja cestom što uvelike poskupljuje troškove transporta. Budući da je cestovni prijevoz jedini izbor dolazi do zakrčenosti na gradskim i lokalnim cestama tj. stvaranja tzv“prometnih čepova“ što nepovoljno utječe na okoliš.

Značajnu ulogu u riječkom cestovnom čvoru imaju dvije prometnice, inače kategorizirane kao ceste od državnog značaja, ali koje imaju vrlo važnu ulogu u odvijanju ukupnog gradskog prometa te u rasterećenju gradskih ulica od teretnog prometa i dijela tranzita. To su ceste D403 i D 404, kao dvije brze spojne ceste koje vode od obilaznice – gradske autoceste – do lučkih bazena.



Slika 2. Kartografski prikaz cesta u zaleđu luke Rijeka

Izvor: Master plan – port of Rijeka, Netherland, 2007., str 23.

Cesta D404 je četvertračna prometnica smjera istok-zapad koja rasterećuje gradske prometnice u neposrednoj blizini kontejnerskog terminala Brajdica.

Državna cesta D403 je prometnica koja povezuje novi lučki bazen izravno s mrežom autocesta nacionalnog i međunarodnog značaja. Značajka ove prometnice je da je ona najvećim dijelom u tunelu (Slika 2.), što je obzirom na veliku izgrađenost

ovog prostora vrlo povoljna situacija, a na ovaj je način u najvećoj mjeri smanjen utjecaj prometa teških teretnih vozila na okoliš.[11, 10]

Željeznica i željeznički kolodvor Rijeka nisu adekvatno opremljeni za prihvatanje tereta, no ulaskom u Europske integracije transport tereta željeznicom postat će primarni način transporta tereta. Željeznička pruga koja prolazi kroz Rijeku je elektrificirana jednotačna pruga smještena u neposrednoj blizini centra grada i lučkog područja (Slika 3.)



Slika 3. Željeznički sustav grada i luke Rijeka

Izvor: Master plan – port of Rijeka, Netherland, 2007., str.24.

Postojeće stanje željeznice je ograničavajući čimbenik konkurentnosti luke Rijeka na svjetskom tržištu lučkih usluga.

4. PROMETNI KORIDOR PODUNAVLJE – JADRAN

Uspostavljanje nove riječno-željezničke veze između Podunavlja i Jadrana odnosno između luka Rijeke i Vukovara sastoji se od izgradnje višenamjenskog kanala Dunav – Sava, uređenja rijeke Save od Slavenskog Šamca do Siska za dostizanje IV. klase plovnosti te izgradnje nove željezničke pruge visoke učinkovitosti Zagreb – Rijeka.

4.1. Višenamjenski kanal Dunav – Sava

Hrvatski unutarnji vodni putovi dio su VII. Dunavskoga koridora. Njihova ukupna duljina, koja obuhvaća i planirani višenamjenski kanal Dunav – Sava, iznosi 805,2 km, od čega je 601,2 km integrirano u mrežu europskih vodnih putova od međunarodnog značaja.



Slika 4. Hrvatski unutarnji vodni putovi

Izvor: www.mmtpr.hr (10.12.2010.)

Premda je rijeka Sava u AGN ugovoru definirana kao međunarodni vodni put IV. klase plovnosti sve do Siska, prema postojećem stanju ti zahtjevi su zadovoljeni nizvodno od Slavenskog Šamca u duljini od 102,9 km te na dionici od Oprisavca do Sl. Broda u duljini od 33 km.[12, 19]

Tablica 1. Vodni putovi Republike Hrvatske uključeni u mrežu europskih vodnih putova

<i>Dionica vodnog puta</i>	<i>Potrebna klasa</i>	<i>Duljina (km)</i>
rijeka Dunav od Batine do Iloka	VI c	137,5
rijeka Drava do Osijeka	IV	22,0
budući višenamjenski kanal Dunav-Sava od Vukovara do Šamca	V b	61,5
Rijeka Sava od Račinovaca do Siska	IV	380,2
<i>Ukupna duljina međunarodnih vodnih putova</i>		601,2

Izvor: European Agreement on Main Inland Waterways of International importance, United Nations Economic Commission for Europe, 1996.

Prometni značaj višenamjenskog kanala Dunav-Sava izuzetno je velik s obzirom da će povezivati VII. Dunavski i X. Paneuropski prometni koridor. Stvaranje mreže hrvatskih unutarnjih vodnih puteva i njihovo povezivanje sa Dunavom i nadalje sa kanalom Rajna–Majna–Dunav od naročito je gospodarskog značaja s obzirom da se na taj način ostvaruje komunikacija sa značajnim gospodarskim i prometnim središtima Srednje Europe. Eksploatacijom kanala Dunav-Sava stvorit će se uvjeti za preseljenje određenih prometnih tokova na riječni promet, što bi nadalje moglo dovesti do sveukupnog gospodarskog razvoja Hrvatske.[3, 597]

Kanal počinje u Vukovaru (1334+700 Dunava), završava sedam kilometara uzvodno od Slavenskog Šamca (310+750 Save), dok njegova ukupna duljina iznosi 61,4 km. Trasa kanala većim dijelom prati postojeće vodotoke ili njihove doline, a najvećim dijelom prolazi kroz nizinsko poljoprivredno zemljište (63%), potom kroz šumsko zemljište (20%) te kroz građevinsko zemljište (17%).[12, 38]

Prema sadašnjim razvojnim projektima višenamjenskog kanala Dunav-Sava predlaže se koncept izgradnje iz smjera rijeke Save.[12, 49] Koncept razvitka sustava obuhvaća četiri etape izgradnje a plan izgradnje predviđa realizaciju projekta u razdoblju od 12 do 20 godina, s time da se uz zadovoljenje optimalnih uvjeta preklapanja pojedinih etapa izgradnja može dovršiti u periodu od 10 godina.

4.2. Željeznička pruga visoke učinkovitosti Rijeka–Zagreb

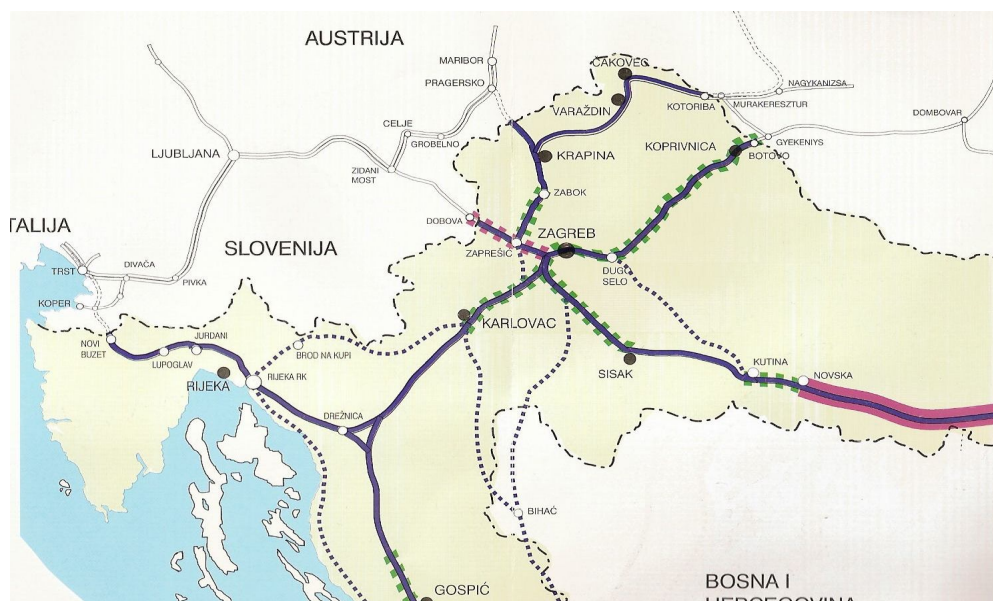
Nova pruga visoke učinkovitosti Rijeka–Zagreb bila bi suvremena dvokolosiječna nizinska željeznička pruga za mješoviti prijevoz. Pruga će se nalaziti na nižim kotama, s manjim otporima i većim radijusima.

Tehnički elementi trase dimenzionirani su prema procjenjenoj projektnoj brzini vlakova. Predviđa se da će teretni vlakovi voziti između 100 i 120 km/h, a putnički između 160 i 200 km/h.

Duljina postojeće željezničke pruge Botovo–Zagreb–Rijeka na području Hrvatske iznosi 328,7 km. Izgradnjom nove nizinske pruge, duljina na dionici Zagreb–Rijeka se skraćuje za 57 km. Također, na sjevernoj dionici V.b koridora između Dugog Sela i Botova predviđa se dodatno skraćivanje trase za približno 1 km.

Prema projektu izgradnje željezničke pruge visoke učinkovitosti, njena trasa se proteže od Zagreba preko Jastrebarskog do Karlovca, a potom prolazi pokraj Duge Rese i Ogulina do Josipdola. Nakon toga sijedi najzahtjevniji dio pruge, od Josipdola do Novog Vinodolskog preko Velike Kapele. Na toj dionici planira se izgradnja tri velika tunela ukupne duljine 33 kilometara.[5]

Realizacija projekta predviđa daljnje kretanje trase pokraj Crikvenice i Kraljevice, te potom preko Bakra do Rijeke. Predviđa se da bi zbog skraćivanja trase i primjene većih brzina putovanje novom prugom od Zagreba do Rijeke trajalo približno jedan sat, a prijevoz tereta iz riječke luke do Budimpešte pet sati.



Slika 5. Prijedlog mreže pruga Hrvatskih željeznica 2020. godine (s naglaskom na pruge koridora Vb.)

Izvor: Strategija prometnog razvitka RH, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 1999., str. 42.

Izgradnjom nove pruge rješava se željeznička veza prema Dalmaciji budući da se na Kapeli ispred Gospića, u kontekstu razmatranja mreže brzih pruga predviđa odvojak prema Dalmaciji. Procjenjuje se da će teretni promet na novoj pruzi obuhvaćati 80% a putnički 20% od ukupne količine prometa. Kapacitet nove pruge iznositi će približno 32 milijuna tona tereta godišnje.[4]

4.3. Utjecaj prometnog koridora Podunavlje – Jadran na razvoj luke Rijeka

Prometni koridor Podunavlje – Jadran kao kombinirani riječno-željeznički pravac koji povezuje riječku luku sa lukom Vukovar, ukupne duljine 566,9 km, obuhvaća:

- kanal Dunav-Sava od Vukovara do Šamca, duljine 61,4 km,
- vodni put rijeke Save IV. klase plovnosti, duljine 345,5 km,
- nizinsku željezničku prugu Zagreb-Rijeka, duljine 160 km.

Navedeni koridor povezivao bi VII. Dunavski koridor, X. Paneuropski koridor te ogranak Vb. Paneuropskog prometnog koridora.

Izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih željezničkih kapaciteta treba pratiti razvoj riječke luke. Upravo je željeznica tijekom osamdesetih i devedesetih godina prošlog stoljeća bila ograničavajući čimbenik razvoja riječkog prometnog čvora i luke Rijeka kao njegove krajnje točke. Stoga je za potpunu valorizaciju kombiniranog

prometnog pravca Podunavlje – Jadran nužno izvršiti dodatne zahvate u željezničkoj prometnoj infrastrukturi. U prvom redu to se odnosi na izgradnju drugog kolosijeka između Zagreba i Siska, te rekonstrukciju zagrebačkog i riječkog željezničkog čvorišta.

Riječka luka postala bi referentna točka koridora, povezujući Sjeverni Jadran sa europskom mrežom unutarnjih vodnih putova.

5. ZAKLJUČAK

Izgradnjom nove nizinske željezničke pruge Rijeka – Zagreb, višenamjenskog kanala Dunav – Sava i uređenjem vodnog puta rijeke Save za dostizanje IV. klase plovnosti stvorio bi se riječno-željeznički prometni put koji bi ojačao poziciju riječke luke kao krajnje i referentne točke prometnog koridora Podunavlje – Jadran. S obzirom da je taj koridor poveznica srednjoeuropskih zemalja s Jadranom i Mediteranom njegova implementacija od neprocjenjenog je značaja za prometni sustav Republike Hrvatske i njegovo uključivanje u europske integracije.

LITERATURA

1. European Agreement on Main Inland Waterways of International importance, United Nations Economic Commission for Europe, 1996.
2. Dundović, Č.; Vilke, S.; Šantić, L.: Značenje željezničke pruge visokeučinkovitosti Zagreb – Rijeka za razvoj riječke luke, Pomorstvo - Journal of Maritime Studies, god. 24., br.2, Rijeka, 2010., str. 589-607.
3. Dundović, Č.; Vilke, S.: Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav – Sava u funkciji prometne integracije Podunavlja i Jadrana, Pomorstvo – Journal of Maritime Studies, god.23, br. 2, Rijeka, 2009., str. 165-188.
4. <http://www.mmpr.hr> (10.12.2010.)
5. Idejni projekt željezničke pruge DG – Botovo – Zagreb – Rijeka, (Pregledna situacija po varijantama, uzdužni profil, opis po varijantama i dionicama), IGH d.d., Zagreb, 2008.
6. INTERIM - A key factor for solving the traffic - economic issues of the Republic of Croatia, Zagreb,2007.
7. Luka Rijeka, Master plan, Rotterdam Maritime Group, 2007.
8. Marković, I., Muić, M., Vučić, D., : Položaj i perspektive razvoja luke Rijeka, Pomorski zbornik 41, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str.123-133.
9. Modernizacija i izgradnja željezničke pruge državna granica – Botovo – Zagreb – Rijeka – Studija opravdanosti, HŽ Infrastruktura, IGH d.d., Željezničko projektno društvo d.d., Zagreb, 2009.
10. Prostorni plan Primorsko-goranske županije, Županijski zavod za razvoj, prostorno uređenje i zaštitu okoliša, Rijeka, 2000.
11. Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem Direkcija za urbanizam i ekologiju PGŽ-a, Rijeka, 2007.
12. Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (2009. – 2016. godine), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2008.
13. Studija etapnog razvoja Višenamjenskog kanala Dunav-Sava, Vodoprivredno-projektne biro d.d., Zagreb, 2006.
14. Strategija prometnog razvitka RH, Zagreb, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 1999.

Mr.sc. Siniša Vilke
Livia šantić, dipl.ing.
Mr.sc. Željko Smojver

LUKA RIJEKA – REFERENTNA TOČKA PROMETNOG KORIDORA PODUNAVLJE – JADRAN

Sažetak

Jedan od glavnih ciljeva europske prometne politike, čije glavno načelo obuhvaća uspostavljanje ravnoteže između različitih prometnih grana kao ključnog čimbenika strategije održivog prometnog razvitka, je uspostavljanje konkurentnosti željeznice i unutarnje plovidbe na transportnom tržištu, naročito u odnosu na sve jači cestovni prijevoz.

Cilj ovog rada je istaknuti značaj prometnog koridora Podunavlje – Jadran za razvoj luke Rijeka. Uspostava koridora obuhvaća izgradnju nove željezničke pruge visoke učinkovitosti Zagreb-Rijeka, izgradnju višenamjenskog kanala Dunav - Sava i uređenje vodnog puta rijeke Save za dostizanje IV. klase plovnosti. Ovakvim prometnim povezivanjem realizirao bi se riječno – željeznički prometni pravac između luka Vukovar i Rijeke te bi se ostvarila poveznica VII. Dunavskog prometnog koridora, X. i Vb. Paneuropskog prometnog koridora. Dovođenjem tih projekata riječka luka postala bi referentna čvorišna točka između podunavskih i mediteranskih zemalja što bi znatno utjecalo na njen daljnji razvoj.

Ključne riječi: prometni koridor Podunavlje-Jadran, riječka luka, željeznička pruga visoke učinkovitosti Zagreb – Rijeka, Višenamjenski kanal Dunav-Sava.

PORT OF RIJEKA – THE REFERENCE POINT OF THE DANUBE BASIN – ADRIATIC SEA TRANSPORT CORRIDOR

Abstract

One of the basic objective of the European port policy, which basic principle consist of establishing the balance between different transport modes as the essential element of the sustainable transport development strategy, is to establish the railway and inland waterway transport market competitiveness especially in relation to roadway transport.

The aim of this paper is to indicate the importance of the Danube basin – Adriatic Sea transport corridor on the development of the port of Rijeka. The corridor establishment consist of the construction of both new high-efficiency railway line Zagreb – Rijeka and the Danube – Sava Multipurpose Canal, together with the project of Sava waterway regulation. By these transport connections, the railway-waterway transport route between the ports of Vukovar and Rijeka will be established, connecting the Danube Corridor VII, the Pan-European Corridor X and Corridor V, branch B of the Pan-European Transport Corridor. By these projects the port of Rijeka will become the reference hub point of the Danube basin and Mediterranean countries which would significantly affect on its future development.

Key words: the Danube basin – Adriatic Sea transport corridor, the port of Rijeka, the high-efficiency railway Zagreb – Rijeka, the Danube – Sava Multipurpose Canal.