

ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA U FUNKCIJI RAZVOJA JADRANSKIH LUKA (JUČER, DANAS, SUTRA)

RAILWAY INFRASTRUCTURE AS A BASIS FOR DEVELOPMENT OF NORTHERN ADRIATIC PORTS (YESTERDAY, TODAY, TOMORROW)

UDK 625.1+656.2+351.812]:627.211/.212(262.3)(497.13)"71"

Pregledni rad
Review

Sažetak

Valorizacija geo-transportnog položaja je u interesu cijele države i cijeloga gospodarstva, prije svega transportnog. Željeznička infrastruktura je važan čimbenik očuvanja okoliša i prostora (pri stalno rastućem cestovnom prometu) te je nezaobilazna za veću valorizaciju luka.

U ovom članku je riječ o nekim aspektima infrastrukturnog razvoja u funkciji razvoja luka.

Summary

The valuation of geo-transport position is of interest for the whole country and its economy. Railway is of utmost importance for valorisation of ports.

The article deals with some aspects of infrastructural development of northern Adriatic ports.

1. Uvod Introduction

Svi se susreću s pitanjem kako financirati projekte na području transportne djelatnosti. Pri tome traže optimalna rješenja, koja moraju biti i troškovno prihvatljiva.

Budući da su projekti, prije svega infrastrukturni, vrlo zahtjevni i dugotrajni, oni su i novčano vrlo "rastrošni". Sve više se rješenja traže u mobilizaciji privatnog kapitala. Privatni kapital u pravilu najlakše ulazi u "tkivo" i najučinkovitiji je. Država će, koliko je to moguće, prenositi projekte na privatni sektor, koji će ih provesti jednako ili čak bolje obzirom na troškove i kvalitetu. Pri tome ne bi smjelo dolaziti do privatizacije profita i socijalizacije gubitaka.

Vrsnoća transporta znači bolje prostorno-transportno uređenje i isto tako manje troškove.

Transportni sustav možemo ocijeniti na osnovi triju temeljnih atributa.

- dostupnost
- mobilnost,
- djelotvornost.

Kakva je i kakva će biti dostupnost, mobilnost i djelotvornost transportnoga sustava u velikoj mjeri ovisi o infrastrukturi.

2. Razvoj infrastrukture Infrastructure development

Razvoj infrastrukture mora slijediti razvoj međunarodne trgovine. Još više, infrastruktura (suprastruktura) i transportni sustav u cjelini može ubrzati međunarodni transport, tako da privuče robne tokove.

Željeznice su u prošlosti obično predstavljale kralježnicu transportnog sustava, ali s vremenom je ta slika izbljedila radi većeg udjela cestovnog prijevoza.

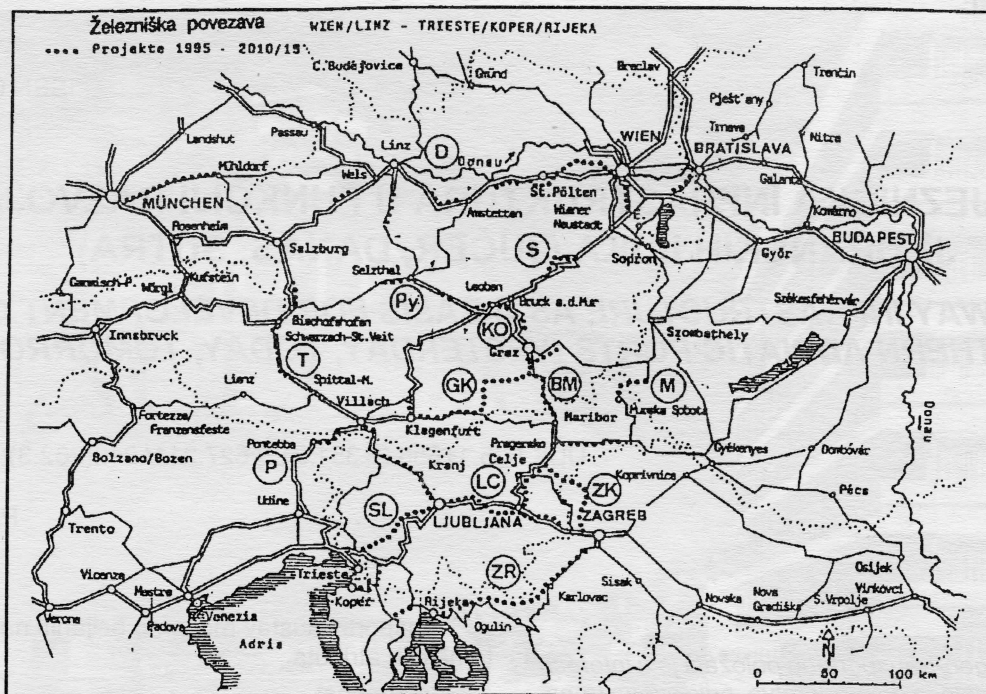
U Europskoj uniji više prevladava mišljenje da u Europi mora nastupiti nova era europskih željeznica. Dosadašnji nacionalni vidici rješavanja transportne infrastrukture i prije svega izgradnja prometnica ne zadovoljavaju Europsku uniju, zato se traže skupne investicije i rješenja na razini Europske unije i šire.

Na razini Europske unije postoji više inicijativa za modernizaciju željezničke infrastrukture. Među najvažnije i najkonkretnije inicijative za poboljšanje infrastrukture željeznica, cesta i vodenih puteva spada "Vienna Paper" (programski dokument izgradnje transportne infrastrukture Slovenije, Austrije, Hrvatske, Češke, Mađarske, i Slovačke, Brijuni, 1994).

Veliki dio projekata i studija odnosi se na željezničke veze na području Alpe-Jadran.

U željezničkom prometu taj dokument predviđa kod željeznica izgradnju i modernizaciju pojedinih odsjeka pruga, čvorišta, postaja, izgradnju robnih terminala, elektrifikaciju, uvođenje telekomunikacijskih sustava itd.

*Mr. sci. Igor Trupac,
Fakultet za pomorstvo i promet
Portorož



Slika 1. Prikaz predviđenih projekata (Vienna Paper) u razdoblju 1995-2010/15

Figure 1. The review of the planned projects in the period from 1995-2010/15

Izvor/Origin: Jarowski, Roman - Riessberger, Klaus Die Eisnahverbidung Wien-Graz-Zagreb-Rijeka, *Suvremeni promet*, vol. 15, Zagreb 1995. br. 6 str 306

Uspjeh poslovanja luka jest i bit će ovisan od pretovara, zato sve države tog područja žele privući čim više tereta. Povezivanja među državama, modernizacija i gradnja infrastrukture i funkciji su tih nastojanja. Interesi su pri tom različiti.

3. Interes Austrije *Interest of Austria*

Za razvoj cestovne i željezničke mreže bilo je važno povezivanje Beča (prijestolnice Habsburške Monarhije) i glavne luke Monarhije u Trstu.

Preko Austrije vode odsjeci četiriju osi, koje vode do jadranskih luka:

- os Beč-Tauern (Linz-Salzburg-Beljak-Ljubljana-Koper/Rijeka)
- os Pyhrn (Wels/Linz-Graz-Maribor-Ljubljana/Zagreb)
- Sudbahn-Pontebbana (Wien-Klagenfurt-Beljak-Pontebba-Udine/Trieste)
- "Sudbahn" - južna pruga

"Sudbahn" je bila prva željeznička pruga, koja je povezivala Podunavlje sa Jadranom te ima još danas važan utjecaj na željeznički transport između Austrije i sjeverojadranskih luka. U Austro-Ugarskoj Monarhiji ta je željeznička linija povezivala tadašnja pristaništa u Rijeci, Puli, Kopru i Trstu. Planirana je bila dvotračna pruga, duga 577 km.

Na sljedećoj slici dan je prikaz nastanka željezničke pruge Beč-Trst u razdoblju 1841-1858.

U Austriji su već izradili plan, po kojem će infrastrukturu prenoviti i modernizirati. Učvršćivanje veze jugozapad-sjeveroistok glavni je motiv za studiju o novoj željezničkoj vezi (1991).

Beč - Eistenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Treviso

Studija je pokazala tehničke, ekološke i ekonomske potencijale nove veze:

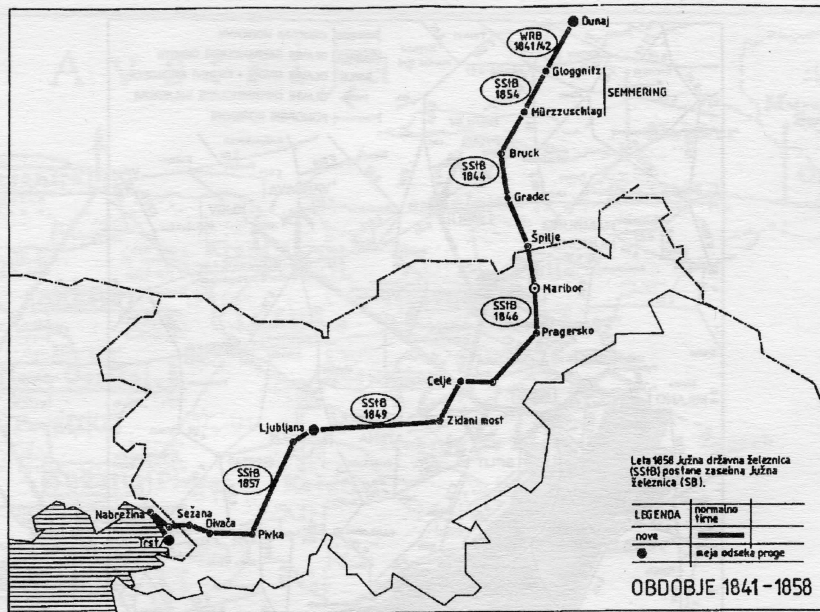
Beč - Jadran/Gornja Italija

Realizacija prvog dijela "Sud - Ost - Spange" (Graz - Klagenfurt, 132 km), predstavljat će priključak na pontebansku prugu. Najviše koristi od poboljšanja dosadašnjeg stanja na talijanskoj strani imati će luka Trst i Venecija.

Pruga je tehnički izvediva i ekološki prihvatljiva tek za promet godine 2010. i u cijelosti poslije 2020. godine. Očekuje se povećanje tereta za cca 50%, a na pojedinim odsjecima za cca 100-150%.

4. Interes Italije *Interest of Italy*

Strateški gospodarski interes Italije je u trgovini sa državama istočne Europe (države u tranziciji), koja je već sada veća od prijašnjih godina te će se još znatnije povećavati. Italija predstavlja najvažnijeg partnera



Slika 2. Prikaz granje pruge Beč-Trst po odsjecima

Figure 2. The review of Vienna-Trieste railway building in segments

Izvor/Origin: Bogić, M.: Tiri in čas, Željezniško gospodarstvo Ljubljana, 1989, str.9

Europske unije s tim državama, odmah iza Njemačke.

Zato je Italija zainteresirana za što bolje veze s tim državama (željezničke, cestovne) u smjeru:

Trst - Ljubljana - Budimpešta

Italija je (kao i Austrija) zainteresirana za vezu:

Trst - Udine - Treviso - Pontebba - Villach - Beč

Alternativa toj pruzi u Sloveniji je smjer Sežana-Ljubljana-Šentilj. Između Udina i Trevisa gradi se dvotračna pruga za brzine 160 km/h.

Pontebbanska željeznica

Željeznička mreža u zaleđu sjevernog Jadrana je razdijeljena na dvije relacije; jedna je "Tauri" i povezuje mjesta Munchen-Villach-Ljubljana, a druga je "Jadran-Beč" (Trst-Udine-Pontebba-Beč). Najbolje rješenje, koje bi omogućavalo prijelaz preko Alpa u smjeru sjever-jug, je u povezivanju dvaju smjerova, pontebbanske i pruge Tauri, koje se susreću u željezničkom čvoristu pred Villachom.

Za bolje veze sa zaleđem u Italiji su pristupili modernizaciji pruge Pontebbana, koja povezuje luku Trst s Villachom te s Munchenom. Izgradnja nove ranžirne u Cerviganu je vrlo važna prije svega za potonbbansku prugu, luku Trst i šire područje. Nalazi se uz željezničku prugu Cervigano-Palmanova-Udine (u blizini Pontebbane). Dnevno može primiti i do 4000 vagona.

U Cerviganu nije samo ranžirna postaja nego i kontejnerski terminal, carina, špedicija itd., i zato pored veće sigurnosti i brzine transporta ona ispunjava sve uvjete što ih zahtijevaju moderne tehnologije.

4. Interes Hrvatske Interest of Croatia

Strateški interes Hrvatske je u boljem povezivanju sa zapadnom i središnjom Europom.

S tom namjerom planira se poboljšanje veze:

Rijeka-Zagreb (izgradnja nove dvotračne pruge za brzine 200 km/h skratila bi dosadašnju udaljenost za 78 km).

Zaprešić-Krapina-slovenska granica (predviđena izgradnja novog dvotračnog odsjeka).

Nove predviđene veze poboljšat će željeznički transport na relaciji:

Rijeka - Zagreb - Graz - Wien/Linz - Wels.

Pored drugih prednosti vrijeme transporta bi se skratilo za cca 50%.

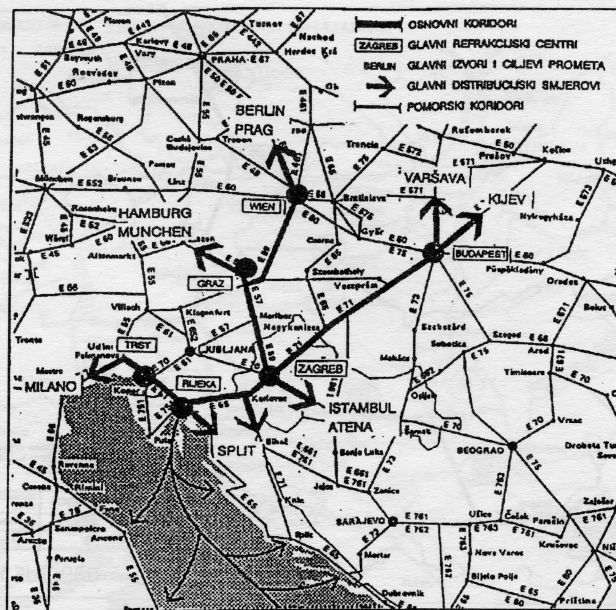
5. Interes Slovenije Interest of Slovenia

Interes Slovenije je nova pruga Murska Sobota-Hodoš (bilateralni sporazum potpisan 1996. godine u Budimpešti) te veće uključivanje i valorizacija postojeće pruge Jesenice-Sežana.

Preko Slovenije prolaze sljedeći europski smjerovi:

- Jesenice-Ljubljana-Rijeka (E-65: Beč-Villach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka)

- Šentilj-Zidani most (E-67: Bruck a.d. Mur-Šentilj-Maribor-Zidani Most)



Slika 3. Glavni transportni koridori, zanimljivi za Hrvatsku

Figure 3. Main transport corridors of interest for Croatia

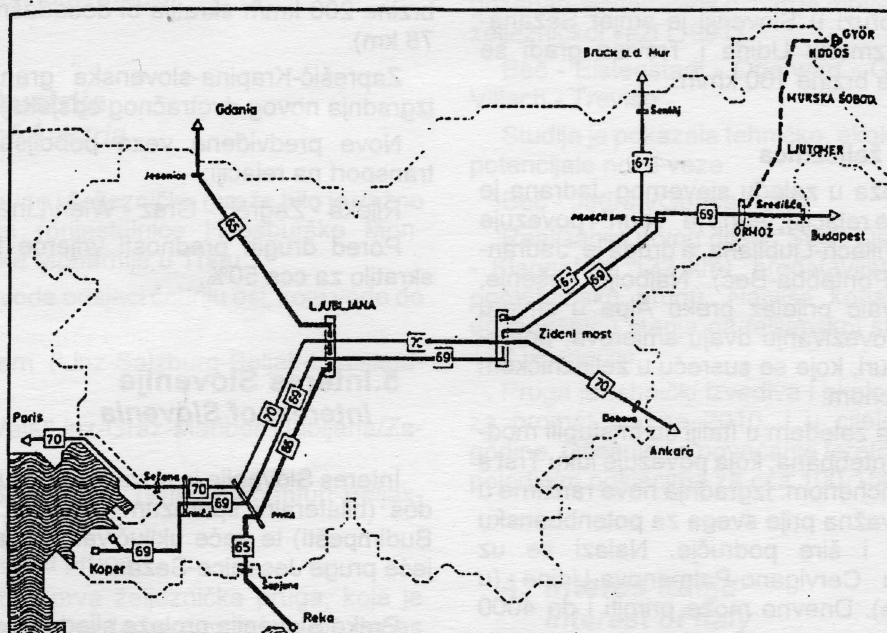
Izvor/Origin: Mlinarić D., Remenar, Ž.: Cestovne veze Hrvatske sa Slovenijom i zapadnom Europom, *Suvremeni promet*, god. 16, Zagreb. 1996, Br. 3-4, str. 212

- Kotoriba-Koper (E-69: Budimpešta-Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Koper)

- Trst-Zagreb (E-70: Milano-Trst-Sežana-Ljubljana-Dobrova-Zagreb)

Na slici 4. su prikazani dijelovi međunarodnih željezničkih E pruga u Sloveniji (i predviđena nova direktna željeznička pruga s Mađarskom).

Nova željeznička pruga između Slovenije i Mađarske predstavlja važnu vezu između središnje Europe i sjeverojadranskih luka. Po nekim predviđanjima po toj bi pruzi godine 2025. prevezli cca 6,6 milijuna tona robe (MEĐUNARODNI SEMINAR O KRETSKOM PROMETNOM KORIDORU, BR. V, LJUBLJANA, 1994).



Slika 4. Međunarodne željezničke E pruge u Sloveniji

Figure 4. International E-railways in Slovenia

Izvor/Origin: Žerak Ljubo: Ponovna željeznička povezanost Slovenije s Mađarskom, *1 SLOVENSKI KONGRES O CESTAH IN PROMETU*, Portorož, 1994, str. 65



Slika 5. Željeznička veza Luke Koper s Austrijom

Figure 5. Railway link of the Port of Koper with Austria

Izvor/Origin: Slovenske željeznice

Mogućnost veće valorizacije luke Koper vidi se i u oživljavanju Soškog koridora, koji znači najkraću i najkonkurentniju postojeću vezu koparske luke sa Austrijom i drugim srednjoeuropskim državama.

Izgradnjom druge pruge od Kopra do Prešnice te daljnjom modernizacijom Soškog koridora luka Koper bi u budućnosti bila kvalitetno povezana sa srednjoeuropskim državama a posebno sa Austrijom i Bavarskom.

6. Zaključak Conclusion

Veći transport i time bolja iskorištenost kapaciteta luka i željeznice su i bit će u budućnosti ovisni prije svega od povećanog tranzita.

Za akviziciju novih tereta nije dovoljna samo modernizacija luka i dizanje kvaliteta usluga, potrebna je i kvalitetnija povezanost sa zaleđem.

Na drugoj strani količina tereta i iskorištenost luka (i željeznica) jest i bit će ovisna od gospodarskog razvoja

država, strategije razvoja država i strateškog povezivanja među državama.

Literatura References

- [1] Jaworski, Roman - Riessberger, Klaus, Die Eisenhverbandung Wien-Graz-Zagreb-Rijeka, *Suvremeni promet*, vol 15, Zagreb 1995, Br. 6
- [2] Papacostas, S.C.: OVERVIEW OF MAJOR TRANSPORTATION SYSTEM, Hobburger and Kell, New York, 1988.
- [3] Požar Danilo: Teorija in praksa (transporta in) logistike, Založba Obzorja, Maribor, 1985.
- [4] Zelenika Ratko, Jakomin Livij: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.
- [5] Žerak Ljubo: Ponovna željeznička povezanost Slovenije s Mađarskom, 2. SLOVENSKI KONGRES O CESTAH IN PROMETU, Portorož, 1994.

Rukopis primljen: 16.6.1997.