

dr. sc. Saša Hirnig, prof. v.š., dipl. ing. prom.,
dekan Veleučilišta u Rijeci

MODERNIZACIJA ŽELJEZNIČKOG ČVORIŠTA RIJEKA



U ime Veleučilišta u Rijeci mogu izraziti veliko zadovoljstvo time što smo u suradnji s Hrvatskim društvom željezničkih inženjera organizirali stručni skup pod nazivom „Modernizacija željezničkog čvorišta Rijeka“. Cilj skupa bio je predstaviti ključne infrastrukturne projekte modernizacije željezničkog čvorišta Rijeka te implikacije koje će ti projekti imati na razvoj Luke Rijeka i integriranoga prijevoza na riječkome području.

Željeznica društvu pruža ključne usluge, a očekuje se da će činiti prometnu kralježnicu održivoga gospodarstva. Bijela knjiga o jedinstvenome europskom prometnom području poziva da se do 2050. željeznicom prevozi više od 50 posto putnika i roba na udaljenostima većima od 300 km. Osim toga utvrđena je ključna uloga željeznice u porastu udjela prijevoza putnika sustavima integriranoga putničkog prijevoza u gradovima i prigradskim zonama. Također, strateški dokumenti RH pozivaju na uspostavu održivosti i učinkovitosti, što nameće izuzetnu važnost željeznice u razvoju prometnog sektora naše zemlje. Međutim, kada je riječ o

ispunjenju te uloge u riječkome željezničkom čvorištu, to sigurno nije i neće biti moguće bez znatne modernizacije cjelokupnoga željezničkog sustava.

Prilikom razvoja i unaprjeđenja željezničkih usluga neophodna je dobra suradnja s drugim pružateljima usluga u teretnome i putničkome prijevozu, odnosno dobra povezanost željeznice s javnoga gradskog prijevoza, odnosno željeznice s lukama i drugim središtima teretnog prijevoza, pri čemu se ostvaruju uzajamne koristi. Navedeno je posebno vidljivo upravo na primjeru grada Rijeka odnosno Luke Rijeka koja posljednjih godina sve teže održava korak s drugim sjevernojadranskim lukama. Naime, procvat luke uslijedio je nakon izgradnje za ono vrijeme suvremene željezničke infrastrukture. Nažalost, dugogodišnje neulaganje u željezničku infrastrukturu rezultiralo je stanjem u kojemu oprema više priliči željezničkome muzeju negoli zahtjevima suvremenoga željezničkog prometa. To se ponajprije odnosi na dio kolodvora riječkoga željezničkog čvorišta i na prugu prema Šapjanama s osiguranjem mehaničkim odnosno elektromehaničkim signalno-sigurnosnim uređajima, dok je situacija na riječkoj pruzi ipak znatno bolja. U takvim okolnostima ne čude (pre)spori rast opsega prometa riječke luke ni količine prevezene željeznicom koje zaostaju za razinama ostvarenim 80-ih godina prošloga stoljeća. Prema tome moramo se suočiti s činjenicom da ovdje, gdje je nekoć postojala jaka i dobro iskorištena željeznička mreža, imamo sustav koji treba hitno modernizirati ma koliko to financijski ili na drugi način bilo zahtjevno. Uzimajući u obzir snažan gospodarski rast srednje i jugoistočne Europe te činjenicu da se ostale sjevernojadranske luke približavaju svojem maksimalnome kapacitetu, izvjesno je očekivanje znatnog porasta opsega kontejnerskog prijevoza u Luci Rijeka. Ako se tome pridoda izgradnja kontejnerskog terminala *Zagreb Deep Sea*, radi se o prilici koja se ne smije propustiti. U takvim okolnostima željeznica mora postati pouzdan partner luci jer temeljiti te planove samo na cestovnoj infrastrukturi nije ni opravdano ni moguće.

Planovi i projekti modernizacije željezničkog čvorišta predstavljeni na skupu „Modernizacija željezničkog čvorišta Rijeka“ daju vjeru i nadu u ponovni uzlet luke, željezničkog sustava i gospodarstva cijele regije. S druge strane, logičan, potreban i opravdan sljedeći korak jest iskorištavanje postojeće, a u budućnosti modernizirane željeznič-

ke infrastrukture odnosno dvokolosiječne pruge za razvoj integriranoga javnog prijevoza putnika. Kvalitetna integracija željezničkog prijevoza s postojećim sustavom javnog prijevoza u Gradu Rijeci i na gravitirajućemu području umanjit će negativne učinke cestovnog prometa, omogućujući građanima kvalitetniji život, a gospodarstvu veću poslovnost i konkurentnost. Međutim i u ovome slučaju potrebno je promišljeno planiranje. Dok se u teretnome prijevozu, ako se moderniziraju kapaciteti, može očekivati znatno povećanje opsega prometa već zbog očekivanog povećanja potražnje, to u putničkome prijevozu ne mora biti slučaj. Ne smije se zanemariti to da je razvoj sadašnjega i budućega kontejnerskog terminala praćen i projektom izgradnje cesta visoke učinkovitosti koje omogućuju, zbog lokacije terminala, i vrlo brz dolazak u samo središte grada Rijeke. Da bi u takvim okolnostima željeznička usluga bila konkurentna, mora biti vrlo kvalitetna, integracija znatno šira od tarifne unije, a sve bi trebala pratiti i parkirna politika grada. Dodatni su problem karakteristike područja koja su pokrivena uslugom gradsko-prigradskoga željezničkog prije-

voza. Naime, morska obala s brdovitim zaleđem uvjetovala je u gradskome području vrlo visoku stambenu gustoću koja u gravitacijskim zonama pojedinih stajališta osigurava broj stanovnika koji gotovo opravdava uvođenje metroa, a u prigradskim zonama vrlo mali broj stanovnika, ponekad i ispod praga opravdanosti prometovanja tračničkog sustava. U svakome slučaju, pored zahtjevnosti projekta modernizacije željezničke infrastrukture, veliki zahtjevi bit će postavljeni i pred tehnologe i organizatore prijevoza. U tome smislu vjerujem da će i Veleučilište u Rijeci dati svoj doprinos kroz kadrove koji su obrazovani ili će biti obrazovani u našoj instituciji.

Naime, na Veleučilištu u Rijeci se pored studija poduzetništva, informatike, telematike, cestovnog prometa, sigurnosti, mediteranske poljoprivrede, vinarstava i agroturizma već više od desetljeća izvode preddiplomski i diplomski studiji željezničkog prometa na kojima je obrazovano oko 150 inženjera odnosno diplomiranih inženjera željezničkog prometa.

PODUPIRUĆE ČLANICE HDŽI-a



KONČAR

SIEMENS

ERICSSON 
Ericsson Nikola Tesla

ELEKTROKEM

KING ICT
INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGIES

THALES

getzner 
engineering a quiet future

kapsch 



Plasser & Theurer

TEO - Belišće d.o.o.
TVORNICA ELEKTRO OPREME

RADIONICA ŽELJEZNIČKIH VOZILA - ČAKOVEC