

# PROMETNO VOZLIŠČE REKA – NOVA VRATA EVROPE

## THE TRAFFIC NODE OF RIJEKA – NEW GATE OF EUROPE

**Mario Crnjak, dipl. inž. grad.**

Institut IGH, d. d., Zagreb, Janka Rakuše 1, Republika Hrvatska  
mario.crnjak@igh.hr;

**Pavao Kristek, dipl. inž. grad.**

Institut IGH, d. d., Zagreb, PC Osijek, Drinska 18, Republika Hrvatska  
pavao.kristek@igh.hr

**Strokovni članek**

UDK 656.1/.5:656.61

**Povzetek** | Reško prometno vozlišče je izhodiščna in ciljna točka transverzalnega Vb panevropskega koridorja in pomemben del prihodnjega longitudinalnega evropskega jadransko-jonskega koridorja. Je eno izmed najpomembnejših prometnih vozlišč v Republiki Hrvatski. Načrti za intenzivnejši razvoj luke Reka, ki je generator razvoja Primorsko-goranske županije in bistveni nosilec razvoja skupnega gospodarstva Republike Hrvatske, ter preseljene luke na otoku Krku zahtevajo definiranje novega omrežja temeljne infrastrukture, osnovnega prvega pogoja za kakovostnejšo prometno povezanost in načrtovani gospodarski razvoj.

Ključne besede: kapitalna infrastruktura, koridor Vb (avtocesta, dvotirna proga Reka–Zagreb), novi cestno-železniški most Krk, Luka Krk–Omišalj

**Summary** | The traffic node of Rijeka is the starting and the target point of the transverse pan-European Corridor Vb and an important segment of the future longitudinal European Adriatic-Ionian corridor, as well as one of the most important traffic hubs of Croatia. The plans for a more prominent development of the Port of Rijeka as a generator of the development of Primorsko-goranska County and one of the main carriers of the entire Croatian economy, including the relocation of the port to the Island of Krk require defining a new network of the capital infrastructure as the basic assumption of a better transport connection and planned economic development.

Keywords: capital infrastructure, Corridor Vb (highway, double-track railway line Rijeka–Zagreb), new road-rail bridge Krk, Krk seaport – Omišalj

### 1 • UVOD

Za Reko kot izjemno pomembno in zapleteno prometno vozlišče v kontekstu prihodnjega gospodarskega razvoja širšega območja je izdelana integralna prostorsko-prometna študija, v kateri so zajeti vsi vidiki prometa (pomorski, cestni, železniški, zračni, cevovodni) in razvojno definirani kot enoten prometni sistem v funkciji kakovostnega servisiranja gospodarstva in drugih javnih potreb v medelu intermodalnega prevoza blaga.

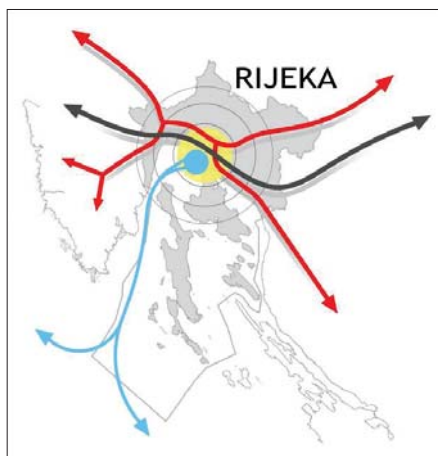
Luka Reka z dolinsko progo, avtocesto do Zagreba, plovno potjo po reki Savi, kanalom Sava–Donava in Luko Vukovar tvori zapleten prometni sistem kot temelj prihodnjega intermodalnega prometa. Ta sistem zagotavlja Republiki Hrvatski novo izjemno pozicijo – »hrvaška nova vrata Evrope« (slika 1). Obstoječe kapacitete prometnega vozlišča Reka (slika 2) niso zadostne, če naj bi to področje sodelovalo pri izpolnitvi ideje odpira-

nja »južnih vrat Evrope«, ki je zelo pomembna za prometni sistem EU.

Jadran (zlasti Reški zaliv, glede na to, da je po globini morja v prednosti pred Tržaškim) je zaliv Sredozemskega morja, ki je najbolj globoko vsekano v evropsko kopno in najkrajša pot, s katero se Evropa povezuje s Sredozemljem in naprej skozi Sueški prekop z Azijo, Avstralijo in tudi Afriko. Luka Reka je najpomembnejše in največje pristanišče v Republiki Hrvatski in njeno ugodno lego glede na srednjo Evropo je smiselno – s povečanjem kapacitet – izkoristiti za nadaljnji razvoj. **Kakovostno cestno in železniško**



Slika 1 • Evropski prometni koridorji (Koridorji so običajno oštevilčeni z arabskimi številkami. Na karti ni vrisan koridor 5a Koper-Divača (opomba ur.))



Slika 2 • Prometno vozlišče Reke

### omrežje sta temeljna prva pogoja za razvoj reškega pristanišča.

Z izdelavo Prostorsko-prometne študije Primorsko-goranske županije in mesta Reke je glede na dosedanje rešitve razvoj prometnega vozlišča Reka definiran z multidiscipli-

narnim pristopom – integralno za vse vidike prometa z ozirom na prostorske vrednote in resurse ter z natančno določenimi cilji. Obstoječi, načrtovani in novo načrtovani elementi posameznih prometnih omrežij se skupaj z vsemi pripadajočimi elementi (cone v funkciji prometa ipd.) povezujejo v združena, natančno določena in povezana prometna omrežja (cestno, železniško, pomorsko, zračno ...) ter tvorijo integralni prometni vozeli, ki vključuje javni in individualni oziroma potniški in tovorni prevoz v funkciji gospodarskega razvoja (zlasti Luke Reka kot osnovnega razvojnega generatorja) v skladu z načeli prostorskega načrtovanja in splošnimi cilji razvoja Primorsko-goranske županije.

## 2 • RAZVOJ GOSPODARSTVA

### 2.1 Temeljne značilnosti gospodarstva

Za razvoj gospodarstva Primorsko-goranske županije in mesta Reke je bila ključna ugodna zemljepisno-prometna lega. Pristanišče, ki je v najbolj severnem delu hrvaškega Jadrana in poleg Tržaškega zaliva tudi v najbolj severnem delu Sredozemlja, ima posebno odlično zemljepisno lego na križišču srednjeevropskih in jadransko-sredozemskih poti. Takšna lega je bistveno vplivala na razvoj prometnih tokov in gospodarskih dejavnosti, te pa na globalno namembnost prostora.

Dosedanja izgradnja proizvodnih kapacitet, prometnih objektov in infrastrukture ter naselij je nastala na območju križanja dveh glavnih državnih izhodišč razvoja: srednjeevropske smeri (Reka-Zagreb-Podunavlje) in obalne smeri (Istra-Primorje-Dalmacija).

Visoki stroški industrijskega razvoja, potreba po velikih vlaganjih v infrastrukturo in prometne terminale ter naravnost v industrijski razvoj in urbanizacijo so pripeljali do koncentracije vsebine na zelo ozkem obalnem območju županije. Turizem se je razvijal bolj enakomerno, vendar samo v povezavi z morsko obalo in otoki.

### 2.2 Pomen gospodarstva Primorsko-Goranske županije za gospodarstvu Republike Hrvaške

Po velikosti je Primorsko-goranska županija šesta v državi in zavzema 6,34 odstotka kopenske površine Republike Hrvaške. Gospodarstvo županije aktivno sodeluje pri gospodarskem razvoju Republike Hrvaške in je pomembna komponenta njenega razvoja predvsem zaradi pristanišča in industrijskih dejavnosti, povezanih z njim. Delež bruto domačega proizvoda županije v proizvodni Republike Hrvaške je v osemdesetih letih bil enajst- do dvanajstodstoten, vendar se je med letoma 1990 in 1994 zmanjšal na komaj 8,2 odstotka. Vzroki za to so: zapiranje naftovoda, težave v ladjedelništvu in drugih vejah industrije, drastično zmanjšanje luškega prometa, selitev kapacitet trgovske mornarice v države, kjer je za njih poslovanje mnogo ugodnejše, itd. Višina domačega bruto proizvoda na prebivalca je bila v osemdesetih letih okrog 70 odstotkov večja od povprečja v Republiki Hrvaški, v prvih petih letih tega desetletja pa zaradi vseh omenjenih težav le še 20 odstotkov večja od tega povprečja.

Obstoječe proizvodne kapacitete, ki so se razvile na stiku prometnih smeri, delijo prostor županije na tri temeljne celote:

- **Goransko območje** – s potenciali in kapacitetami lesne industrije in gozdarstva. Kapacitete predelave lesa, v katerih prevladujeta primarna predelava lesa in relativno groba predelava pohištva, niso dovolj prispevale k razvoju tega okolja. Kmetijsko-živilnorska proizvodnja zaradi celotne politike do kmetijstva nima razvojnega pomena, turistično-gostinski resursi pa so v celoti neizkoriščeni.
- **Območje otokov** – z razvitim turizmom in gostinstvom, spremljajočim prometom ter delno kmetijstvom in ribištvom. Zelo dragoceno območje otokov je strateški resurs razvoja turizma. V razvoju gospodarstva otokov je vloga turizma prevladujoča in kazalniki napovedujejo, da bo (ob razširitvi turistične ponudbe z raznovrstnim in inventivnim sklopom storitev in proizvodov) taka tudi ostala. Kmetijske in živilnorske možnosti so zaradi lažjih zaslužkov v turizmu v stanju zapuščenosti in neizkoriščenosti.
- **Obalno območje**, v katero je vključen tudi severni del otoka Krka, z močnim terciarnim sektorjem, še zlasti prometom in turistično-gostinsko dejavnostjo ter tudi industrijo. Ugoden prometni položaj ni dovolj izkoriščen. Zgrajeni luški sistemi zaradi neustrezne

prometne povezanosti in politike nekdanje države ter tudi zaradi lastnih slabosti niso omogočili večjih razvojnih premikov. Industrija je vedno manj učinkovita in tržno vedno manj privlačna. Enostranska struktura industrije je, ko je zašla v težave, neugodno vplivala na celotno aktivnost županije. Poleg predelave nafte sta se med industrijskimi vejami, pomembnimi za državo, ob velikih naporih obdržala ladjedelništvo in z njim povezan kovinskopredelovalni kompleks.

### 2.3 Luka Reka in gospodarske makrocene

Glavni generator razvoja Primorsko-goranske županije in pomemben nosilec razvoja celotnega gospodarstva Republike Hrvaške je Luka Reka. Možnosti in prednosti tega pristanišča v primerjavi s konkurenčnimi severnojadranskima pristaniščema Trst in Koper so pred-

vsem v globini morja. Ugodnejše karakteristike železniškega koridorja Vb glede na Va niso izkoriščene zaradi tehnične in tehnološke zastalosti luških pogonov in nezadostnih vlaganj v železniško infrastrukturo.

Temeljna točka, izhodišče za umestitev novo načrtovane državne kapitalne infrastrukture je nova lokacija kontejnerskega terminala Luke Reka. Prostorske in prometne kapacitete luških območij mesta Reka so namreč nezadostne za prevzem obremenitev, ki naj bi jih povzročila prihodnji in dolgoročni razvoj Luke Reka.

Lokacija terminala na Krku, ki je določena v zasnovi, je s spremljajočo železniško in cestno infrastrukturo povezana z gospodarskima makroconama Miklavje in Kukuljanovo in v nadaljevanju z glavnima prometnima smerema (Zagreb–Budimpešta in Učka–Istra–Slovenija).

### 2.4 Strateški pomen razvoja pomorskega prometa

Razvoj Luke Reka je neposredno in usodno povezan z življenjem mesta Reke, gospodarstvom Primorsko-goranske županije in z razvojem nove hitre transevropske železniške proge. Priložnost za razvoj je nedvomno v vzpostavitvi novega kontejnerskega terminala na Krku s prostorom, ki mora, glede na velikost vlaganj v pristaniško, cestno in železniško infrastrukturo, dolgoročno zagotoviti možnosti širitve. Edina makrolokacija, ki je za takšen terminal glede na prostorske zahteve pristanišča, možnosti organiziranja logističnih vsebin in povezanosti na železniško in cestno infrastrukturalno omrežje ustrežna, je na območju otoka Krk, na lokaciji rta Tenka Punta pri Omišlju.

## 3 • PROMETNI SISTEM ŠIRŠEGA OKOLJA MESTA REKE

Na strateškem nivoju prometnega sistema Primorsko-goranske županije je opravljena urbanistična prostorsko-tehnična analiza z naslednjimi ugotovitvami:

- Razvoj prometnega omrežja širšega okolja mesta Reke temelji na konceptu ločevanja tranzitnega potniškega in tovornega prometa od obstoječega lokalnega prometa oziroma mestnega prometnega omrežja.
- Sistem glavnih potniških in tovornih terminalov širšega okolja mesta Reke in primarnih generatorjev tranzitnega prometa se namerava razviti na naslednjih lokacijah:
  - Reški bazen (1. zagrebška obala, 2. reška luka, 3. Brajdica ter 4. glavna železniška in avtobusna postaja v središču mesta),
  - Bakrski bazen (1. severna obala, 2. južna obala) in
  - Krški bazen, nova reška luka Omišalj–Tenka Punta ter letališče Reka na Krku.
- Predlagani sistem linijskih prometnih koridorjev tranzitnega potniškega in tovornega prometa v širšem okolju mesta Reke (cestni, železniški, pomorski in zračni promet) omogoča servisiranje glavnih potniških in tovornih terminalov ter postopno premestitev tovornega dela reškega pristanišča iz reškega bazena na otok Krk. S tem se bo obstoječi prometni sistem mest in naselij razbremenil obremenitev s tranzitnim prometom in bo po njem mogoč bolj racionalen in bolj funkcionalen potek prometa županijskega ter lokalnega in mestnega karakterja.

- Študija predlaga modifikacije obstoječih in načrtovanje novih linijskih cestnih in železniških koridorjev ter terminala potniškega in tovornega prometa, ki so določeni z veljavnim prostorskim načrtom Primorsko-goranske županije.
- Rešitve, ki so predlagane v študiji, so usklajene z omejitvami prostora in pogoji varstva prostora in okolja, kar je eden izmed temeljnih pogojev za realnost njihove realizacije.

### Prioritetni elementi prometnega sistema v funkciji servisiranja Luke Reka na Krku:

- odsek Jadransko-jonske avtoceste (JJAC) M. Svib–Križišće,
- hitra cesta Križišće–Omišalj (luka) z večnamenskim mostom (4-pasovna cesta),
- 2-tirna železniška proga, energetska etaža),
- hitra transevropska železniška proga Krasica–Zagreb–Botovo,
- železniška ranžirna postaja Krasica in
- železniška proga I. reda Krasica–Omišalj.

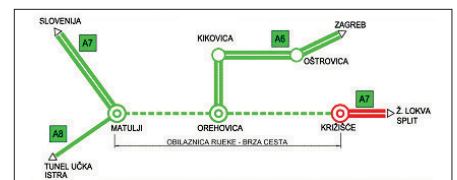
### 3.1 Cestnoprometni sistem

#### 3.1.1 Temelj reškega cestnega vozlišča

S strategijo prometnega razvoja Republike Hrvaške (december 1997) in programom prostorske ureditve Republike Hrvaške (Uradni list 50/99) sta definirana omrežje avtocest in pomen posameznih avtocestnih koridorjev.

Temelj reškega cestnega prometnega vozlišča sestavljajo trije avtocestni koridorji (slika 3):

- avtocesta A6: (Zagreb–) Bosiljevo–Reka,
- avtocesta A7: (Trst/Ljubljana–) Rupa–Reka–Žuta Lokva (A1) in
- avtocesta A8: (Pulj–) Kanfanar–predor Učka–Matulji.



Slika 3 • Shematski prikaz temelja reškega cestnega vozlišča

Tako zasnovano prometno vozlišče ima nekaj pomanjkljivosti:

- Za povezavo avtocestnih koridorjev služi obvoznica okrog Reke: Matulji–Orehovica–Križišće, ki je v koridorju avtoceste A7 in je na območju mesta Reke pravzaprav glavna mestna zbirna cesta, ki je definirana kot hitra cesta in ni vključena v sistem plačevanja cestnine. Avtocesta v koridorju A7 tako ne poteka kontinuirano, saj je obvoznica pravzaprav hitra cesta, ki na večjem delu nima odstavnih pasov, računsko hitrost na njej pa je omejena na 90 km/h (70 km/h).
- Obvoznica okrog Reke poteka čez mesto in ima gosto razporejene priključke, na njej pa se mešajo mestni prometni tokovi z daljinskimi in je izjemno močno prometno obremenjena (povprečni letni dnevni promet v letu 2005 je bil 26.018 vozil).

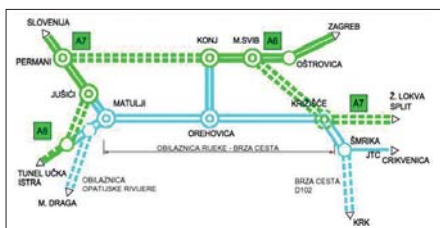
- Kategorizirana kot avtocesta A8 ima cesta Matulji do predora Učka dvopasovni profil in slabe horizontalne elemente (šest polmerov  $R = 250$  m), prostor za dograditev in rekonstrukcijo pa je na nekaterih delih zaseden z zgrajenimi objekti.

### 3.1.2 Razvoj reškega cestnega vozlišča

Študija cestnega prometnega sistema je definirala novo načrtovano omrežje avtocest in hitrih cest, upoštevajoč medsebojno povezovanje cest enake kategorije, način vodenja prometnih tokov glede na cilje potovanja – daljinski (interregionalni), regionalni in lokalni ter njihova medsebojna prepletenost.

Končno omrežje avtocest in hitrih cest sestavlja (slika 4):

- zunanje cestno omrežje (nova koridorja avtocest A7 in A8) in
- notranje cestno omrežje.



Slika 4 • Shematski prikaz razvoja reškega cestnega vozlišča

Takšna koncepcija reškega cestnega vozlišča s premikanjem avtocestnih koridorjev A7 in A8 v zaledje in z dokončanjem izgradnje hitrih cest proti Opatijski rivieri in Krku omogoča kakovostno povezanost celotnega območja in njegov neoviran razvoj, še zlasti v pogledu razvoja turizma in Luke Reka z novo lokacijo v Omišlju na otoku Krk (slika 5).

Po izgradnji zunanjega avtocestnega prstana bi obstoječa avtocesta A7 v mestu Reka postala reška obvoznica in bi prevzela vlogo hitre mestne zbirne ceste z možnostjo dograditve priključka Kozala in novo načrtovanih priključkov Lenci in Trinajstiči v funkciji čim boljšega povezovanja z lokalnim cestnim omrežjem vseh mest oziroma občin obalnega območja (Opatija, Volosko, Matulji, Kastav, Reka in Kraljevica).

Najbolj občutljiv del novo načrtovanega prometnega omrežja je del ceste od Matuljev do predora Učka, ki je kategoriziran kot avtocesta A8 (je del koncesijske pogodbe Bina-Istra), ima pa že prej navedene slabosti. V študiji predlagana rešitev, prestavljanje tega dela avtoceste A8 v priključek Jušiči/Jurdani, je v

funkciji integralne rešitve prometnega sistema širšega okolja mesta Reke, ni pa v skladu z obstoječo strategijo prostorske ureditve Republike Hrvaške (1997) ter s prostorsko načrtovano dokumentacijo obravnavanega področja. Vendar če bi avtocesto zgradili na odseku predor Učka–Matulji, bi s tem v celoti onemogočili strateški razvoj širšega okolja cestnega prometnega vozlišča mesta Reke, kar bi zelo hitro povzročilo prometni kolaps oziroma »zadušitev« prometa na delu sedanje avtoceste A7 v mestu Reka in onemogočilo kakršnekoli pozitivne posege v novonastali prometni sistem.

### 3.1.3 Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu

Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu na območju mesta Reka in Primorsko-goranske županije je zasnovan kot javni avtobusni promet, organiziran pa je kot:

- mestni prevoz, ki pokriva teritorialno območje mesta Reke,
- primestni prevoz – kot podsistem županijskega prevoza pokriva širši prostor mesta Reke in okoliških satelitskih občin in mest,
- županijski in medžupanijski prevoz – pokriva območje vseh občin v županiji in preostali prostor Republike Hrvaške.

Na območju županije javni mestni prevoz obstaja v mestu Reka in v precej manjšem obsegu v Opatiji. Od leta 2011 je mestni prevoz tudi v Crikvenici. Razvoj javnega prometa pomeni nadaljevanje modernizacije in uveljavljanje najnovejših tehnologij javnega prevoza ob sofinanciranju mesta Reke.

V naslednji fazi se pričakuje trajnejše izboljšanje razmer v primestnem terminalu Delta s povezovanjem na državno cesto D 404. Treba je zgraditi tudi postajo zahodna Žabica (z garažo), ki bo ob linijskem prevozu namenjena tudi za sprejem turističnih avtobusov. Predvideva se gradbena in prometna ureditev Trga bana Jelačića; preselitev obrata Autotroleja na novo lokacijo med Viškovim in Srdočem.

V zaključku bi bilo treba zgraditi postajo lahkotirnega sistema, kupiti prometna sredstva in vzpostaviti takšno vrsto prevoza. V Matuljih in Sv. Kuzmu je treba zgraditi večja parkirišča, povezana v sistem javnega prevoza, v drugih mestih pa glede na možnosti. Predvideva se izgradnja vzpenjače na Trsat in žičnice na Učko ter, odvisno od potreb, nadaljnja izgradnja manjkajočih cest, ki so povezane s stanovanjsko in preostalo izgradnjo znotraj reškega prstana.

### 3.1.4 Mirujoči promet

Zasnova mirujočega prometa temelji na izgradnji parkirno-garažnih objektov – podzemnih ali nadzemnih, odvisno od možnosti realizacije. Z dosegom pogojev za t.i. sistem Park & Ride (P & R) se bo lahko zmanjšalo število dragih parkirnih mest v središču mesta in ustvarilo razmere za uporabo ojačenega javnega prevoza oziroma modalnega integralnega sistema.

Potencialne lokacije sistema P & R so: Matulji, Jurdani, Vožišće, Preluk, Turanj/Matičić, Kantrida, Srdoči, Lenci, Športni park Rujevica, Hosti, Orehovica, Sv. Kuzam, Krasica-Praputnjak in Martinšćica. Parkirišča na omenjenih lokacijah morajo imeti kapaciteto od 250 do 500 parkirnih mest, če bodo namenjena za posamezno vrsto javnega prometa (samo avtobus), in kapaciteto od 500 do 2000 parkirnih mest, če bodo namenjena za več vrst javnega prometa hkrati (avtobus in lahkotirni sistem skupaj). Takšna parkirišča je treba zgraditi tudi v lokalnih terminalih javnega prometa – Matulji, Kastav, Viškovo, Čavle, Opatija in Kostrena.

### 3.2 Železniški prometni sistem

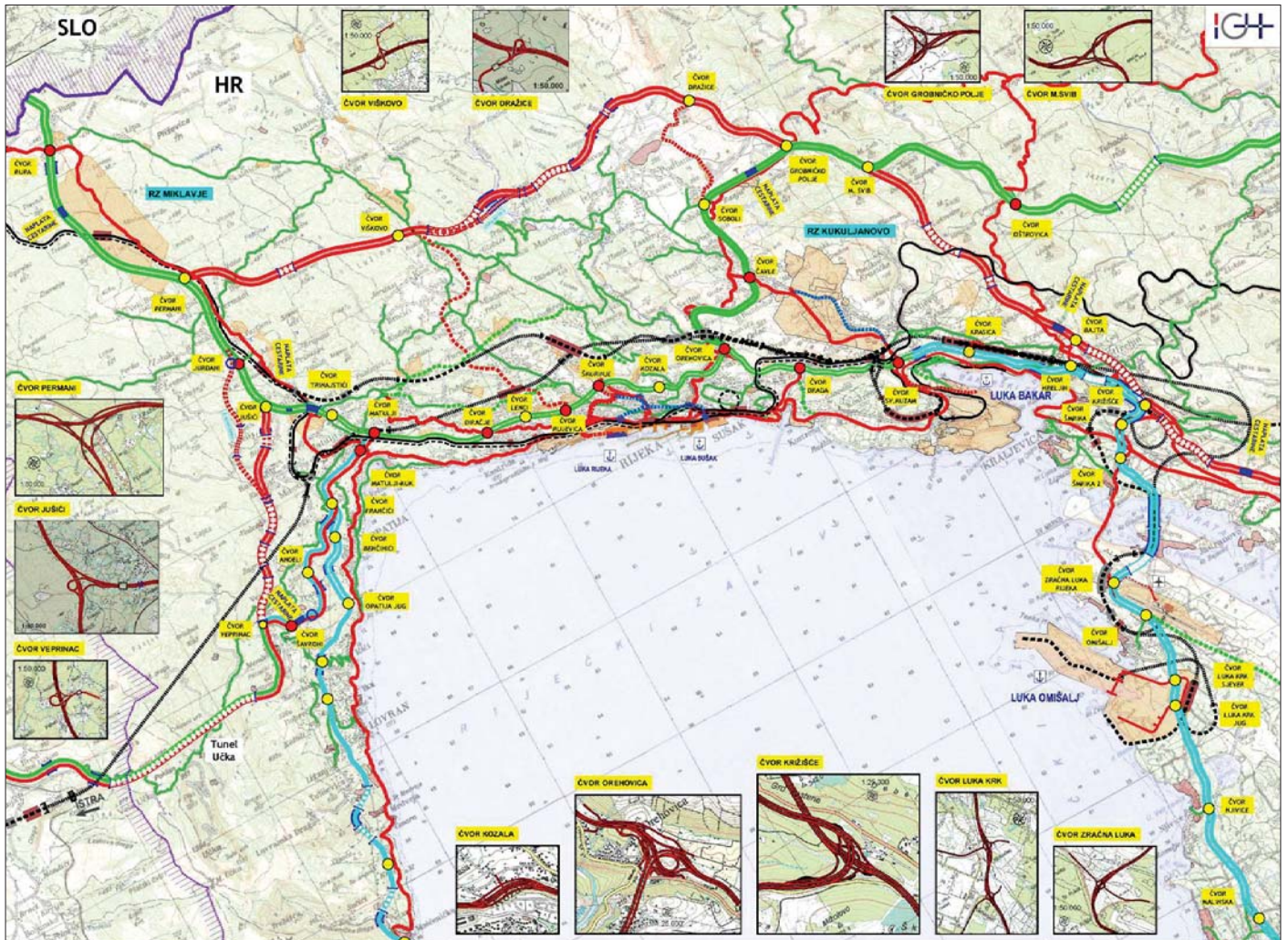
**V skladu z razvojnim načrti Luke Reka in strategijo prometnega razvoja Republike Hrvaške oziroma načrti razvoja mesta Reka in Primorsko-goranske županije modernizacija železniškega prometnega sistema zavzema ključno vlogo pri rekonstrukciji prometnega vozlišča.**

Železniške proge v koridorjih imajo na odsekih, ki potekajo čez nižinska območja, ugodne tehnične karakteristike in je mogoče na njih z nekaterimi rekonstrukcijami doseči zahtevane tehnične elemente, ki so potrebni za mednarodne prometne koridorje. Na tistih delih, ki potekajo čez hribovita območja, proge ni mogoče rekonstruirati in je treba zgraditi nove, na katerih bodo doseženi zahtevani tehnični parametri.

Zaradi zgoraj navedenega izdelana zasnova železniškega prometnega sistema temelji na gradnji novih prog – dolinske proge proti Karlovcu in Zagrebu, centralne postaje Krasica in spoja čez novi kombinirani most Krk proti letališču Reka in Luki Omišalj – in se z novo načrtovano obvoznico Reka na »koti 200 ali 300« priključi v obstoječe omrežje v coni Matulji–Jurdani ter se z železniškim predorom Učka–Čičarija odcepi proti Istri, Kopru in Trstu.

### 3.2.1 Modernizacija reškega železniškega vozlišča

Modernizacija reškega železniškega vozlišča (slika 6) zajema tudi glavne terminale potniškega in tovornega prometa ter železniške proge.



Slika 5 • Končni predlog prometnega sistema širšega okolja mesta Reke

Načrtovana modernizacija se bo predvidoma realizirala etapno. Definirani sta dve glavni skupini potrebnih posegov za modernizaciju železniškega vozišča Reka.

- Modernizacija obstojećih kapacitet železniškega vozišča Reka obsega:
  - rekonstrukciju postaje Reka (potniško in tovorno postajo) in zgraditev tretjega tira na potniški postaji Reka,
  - izgradnjo kontejnerskega terminala na kontaktnem območju med Luko in železnico,
  - rekonstrukciju postaje Reka–Brajdica,
  - prilagoditev tirnih kapacitet v Brajdici zaradi razširitve kontejnerskega terminala in podaljšanje stranskega tira glede na novonastale potrebe;
  - vgraditev signalnovarnostnih in ITS-sistemov za vodenje in kontrolu prometa;
  - druge povezane posege.
- V sklopu izgradnje drugega tira od Šapjan do Škrljeva je predvidena tudi izgradnja

postajališča za mestni in primestni promet na tej relaciji. Za njegovo realizaciju je treba:

- dograditi drugi tir Škrljevo–Reka in Reka–Šapjane,
- rekonstruirati tovorno postajo Reka in jo uskladiti z izgradnjo novega pristaniškega terminala na zagrebški obali (terminal zagrebška obala),
- zgraditi postajališča za mestni in primestni promet ter
- zgraditi naprave za pranje in čiščenje, novo železniško skladišče, dograditi tir.

**Vse to pa s ciljem optimalnega funkcioniranja načrtovanega železniškega prometnega vozišča Reka.**

**3.2.2 Izgradnja novih hitrih prog in logistike**

Načrtovana izgradnja bo sledila po izvedeni modernizaciji, ki je prvi pogoj za izgradnjo novih hitrih prog. Predvidena je etapna reali-

zacija potrebnih posegov na železniškem vozišču Reka, in to v dveh glavnih skupinah.

- Pogoji za gradnjo nove nižinske dvotirne proge Zagreb–Reka in novega mostu ter železniške proge na Krk so:
  - dokončanje izgradnje nove nižinske proge Zagreb–Reka s kapaciteto ca. 50 milijonov ton letno,
  - stikovanje nove proge na proge v železniškem vozišču Reka (izgradnja postaje Krasica, Tijani in razcepa Vrgljevo),
  - izgradnja povezovalne proge do postaje Ivani z zahodne strani (neposredna zveza Ivani–Krasica),
  - dokončanje industrijske postaje Kukuljanovo in industrijskih tirov v prosti coni R-27 Kukuljanovo,
  - izgradnja proste cone in tržnega središča Miklavja na zahodnem delu vozišča,
  - dokončanje postaje Ivani,
  - izgradnja večnamenskega mostu na Krk,



Slika 6 • Integralni shematski prikaz reškega železniškega prometnega vozlišča

- izgradnja proge do Krka, proge na Krku, tovarne in pristaniške postaje na Krku s kontejnerskim terminalom in
  - izgradnja postajališč na progi Krasica–Krk.
2. Zaradi izgradnje nove nižinske proge Zagreb–Reka, omogočanja izrabe celotne kapacitete in delovanja novega pristanišča na Krku je treba zgraditi reško obvozno progo (»kota 200 ali 300«) ter zgraditi železniški predor Učka–Čičarija in novo progo od

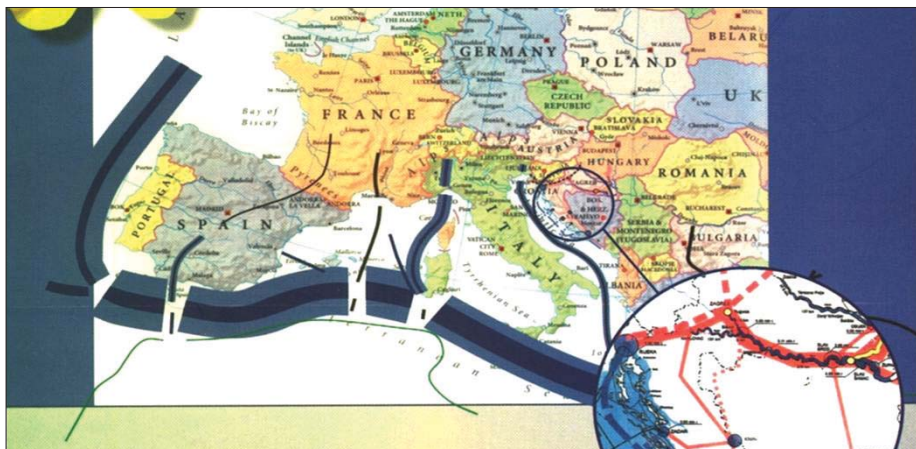
predora do postaje Boru–Lupoglav proti Koprju in Trstu.

Novo načrtovani železniški prometni sistem zagotavlja nemoten pretok blaga na širšem območju, še zlasti pa za Luko Reka na Krku, ki bo glavni generator tovarnega prometa, ter potnikov v daljinskem, javnem mestnem in primestnem prometu (Luka Krk–Omišalj–Reka–Šapjane). Značilna zanj sta velika hitrost in pretočna sposobnost (pogoj je izgrad-

nja dodatnega tira na obstoječi magistralni železniški progi od Šapjana do Škriljeva). Z razvojem javnega prometa se bo povečala funkcionalna vrednost stanovanjskih con v gravitacijskem območju železniških postajališč za mestni in primestni promet.

### 3.3 Pomorski prometni sistem

Temelji pomorskega in luškega prometnega sistema so primarno predstavljeni za Luko Reka kot za največjega generatorja prometa in gospodarskega razvoja. Razvojno (prostorsko, infrastrukturno in gospodarsko) je za Primorsko-goransko županijo pomemben razvoj tovarnega in potniškega pristaniškega prometa v luškem bazenu Reka, luškem bazenu Bakar in novem bazenu Luke Reka na Krku (ob obstoječem terminalu Omišalj). Navedene lokacije so mesta razvoja glavnih terminalov tovarnega, potniškega in pomorskega prometa, ki jih mora spremljati vzporeden razvoj sistema cestnega in železniškega prometa (omrežje terminala in linijskih koridorjev) v skladu s prostorskimi možnostmi lokacij. Dejstvo, da se v blagovni menjavi Evropa–Azija–Avstralija–vzhodna Afrika skozi Sueški prekop letno prepelje okrog 750 milijonov ton blaga, od katerega gre samo 45 milijonov



Slika 7 • Količine prepeljanega tovora na poti Evropa–Sueški prekop–Azija

ton skozi severnojadranska pristanišča Trst, Benetke, Koper in Reka (slika 7), odpira Luki Reka–Krč velike možnosti, še zlasti zaradi velike globine morja oziroma ugreza do 20 m, ki omogoča sprejem največjih kontejnerskih ladij (15.000 kontejnerjev).

Pomembna prednost za Luko Reka in vsa pristanišča severnega Jadrana je tudi podatek, da je plovna pot Suez–Reka za šest dni plovbe krajša od poti Suez–Hamburg (Bremen, Rotterdam ...).

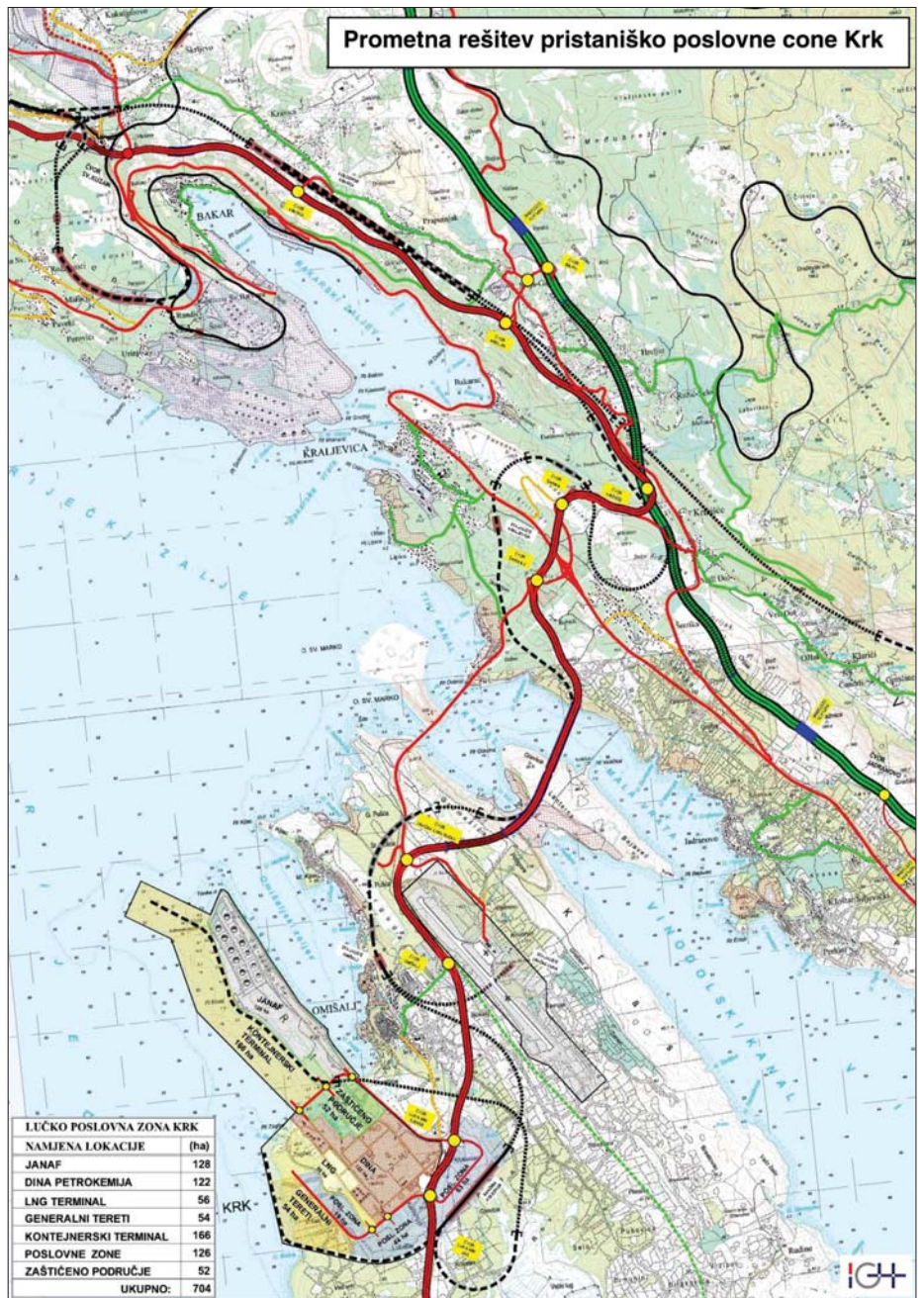
V zasnovo novega pristanišča na otoku Krku pri Omišlju (slika 8) je prostor ob polotoku Tenka Punta, neposredno ob obstoječem terminalu za naftne derivate, vključen kot dodatni prostor za izgradnjo kontejnerskega terminala s kapaciteto nad en milijon TEU (v končnici tudi sedem milijonov TEU), kot prostor za pristaniške vsebine za različne vrste tovarov in kot prostor za razvoj logistične in industrijske cone.

Skupaj z obstoječimi terminali za tekoči tovor in utekočinjene pline ter načrtovanima LNG in terminalom za generalne tovore bo pridobljena enotna prostorska pristaniška celota, ki jo je treba kakovostno povezati s cestno in železniško zvezo na koridor Vb.

Za vse upoštevane potencialne lokacije kontejnerskega terminala je bila analizirana ustrežna cestna in železniška povezanost, ki temelji predvsem na potrebi po izgradnji novega mostu Krk–kopno. Dodatno kakovost posamezne lokacije ponuja tudi neposredna bližina letališča, ki bi lahko bilo v funkciji tovarnega prometa, s čimer bi imeli enoten prometni sistem, ki bi na enem mestu združil pomorsko-luški, cestno-železniški, zračni in cevovodni transport s pripadajočo industrijsko logistično cono.

Ugodna lokacija potniškega pristanišča je obstoječa lokacija v Luki Reka (slika 9), ki je v središču mesta, z glavnimi terminali cestnega in železniškega prevoza (glavna avtobusna in železniška postaja) ter veliko kapaciteto taksipostajališč za potrebe uporabnikov ožjega središča mesta. Prevoz potnikov in vozil poteka s potniškimi ladjami Ro-ro do drugih županijskih središč na Jadranu ter drugih sredozemskih luk (Italija, Grčija ipd.).

Ugodna lokacija trajektnega terminala je ob tovarnem terminalu Ro-ro – pristanišče Goranin. Ker so trajektni terminali neločljiv del sistema državnih cest, ima lokacija načrtovanega generalnega terminala Ro-ro v bazenu Bakar (slika 10) v priključku Sv. Kuzam neposredno priključitev na obstoječo obvoznico okrog Reke.



Slika 8 • Konceptija razvoja Luke Omišalj na otoku Krku



Slika 9 • Reški bazen – centralni del bazena



Slika 10 • Bakarski bazen

### 3.4 Zračni prometni sistem

Analiza obstoječega stanja in razvojnih možnosti do leta 2040 za letališče Reka, letališče Mali Lošinj ter športni letališči Grobnik in Unije je podlaga za izdelavo zasnove infrastrukture za zračni promet. Osnove za analizo so bile: obstoječe stanje, prognoza prometa in določitev kapacitet.

Za otok Rab se preučuje možnost izgradnje letališča Rab, za katerega je treba izdelati študijo upravičenosti izgradnje.

Prognoze prometa potnikov na letališču Reka kažejo, da bi se v naslednjih tridesetih letih po srednji prognozi promet povečal skoraj za 300 odstotkov. Pomembno širjenje letališča se načrtuje s širitvijo osnovne vzletno-pristajalne

steze, zgraditvijo dodatnih vozniških stez (rollways), transportnih poti na letališču (oskrba, avtobus s potniki), širitvijo ploščadi za parkiranja letal ter objektov, prometnic in parkirališč. Prostor okrog letališča omogoča širitev skoraj v vseh smereh ter uvedbo (tovornega) prometa Cargo.

## 4 • POGOJI ZA POSPEŠENO REALIZACIJO PROJEKTA

Za možnost pospešene realizacije navedene zasnove je primaren dejavnik njena vključitev v strategijo in program prostorske ureditve ter v ustrezno prostorsko dokumentacijo v čim krajšem času.

Predlagana zasnova razvoja integralnega prometnega sistema (cestni, železniški, pomorski in zračni prometni sistem) je v funkciji razvoja gospodarstva celotne regije, ki temelji na strategiji formiranja gospodarskega težišča tranzitnih gospodarskih tokov

na območju Luke Reka (Omišalj) na Krku. Integralni značaj projekta (državni in županijski interes) zahteva naslednje:

- projekt izgradnje novega pristanišča Omišalj (otok Krk) in projekt izgradnje pripadajočega integralnega prometnega sistema morata biti strukturirana kot enoten projekt državnega pomena za Republiko Hrvaško,
- projekt je treba pripraviti tako, da bo prilagojen za dostop do strukturnih skladov EU in uvrščen v vrsto prioritarnih projektov TEN-T,

- zasnovo je treba predstaviti potencialnim uporabnikom, predvsem logističnim podjetjem in operaterjem v pomorskem in kopenskem prometu, da bi jo lahko vključili v njihovo poslovno strategijo,
- za realizacijo takšne zasnove je predpostavljena potreba po zadovoljitvi interesa lokalnih skupnosti, ki bodo v celoti omogočile njeno realizacijo, in nadaljnega gospodarskega razvoja širšega območja mesta Reka, ki temelji na novi in bolj racionalni prometni infrastrukturi.

## 5 • SKLEP

V članku je posebno poudarjena funkcija reškega prometnega vozlišča, pristanišča Reka ter koridorja Vb v kontekstu prihodnjega pristopa Republike Hrvaške k Evropski uniji. Po tej konceptiji prihodnji scenarij predpostavlja redistribucijo dela prometnih tokov med Daljnim vzhodom ter srednjo in vzhodno Evropo po jadranski prometni smeri v skladu s politiko bolj usklajene in bolj enakomerne obremenitve evropskega prometnega omrežja, tj. odpiranja »južnih vrat Evrope«.

Za realizacijo koncepta gospodarskega razvoja Primorsko-goranske županije ter pomorsko-luškega sistema te županije je bilo treba določiti lokacije, ki bi dolgoročno zadovoljile zahteve po izpolnjevanju prometnih in tehnično-tehnoloških pogojev. Poleg manjših posegov v prostor na obstoječih lokacijah v okolju reškega in bakarskega bazena ter bazena Raša bi izhodišče prihodnjega razvoja pomorsko-luškega sistema Primorsko-goranske županije morala biti izgradnja pristaniško-logističnega središča na otoku Krku ob obstoječem pristaniško-industrijskem kompleksu Omišalj.

Pri valorizaciji posameznih lokacij za razvoj luških terminalov so bile poleg prometno-tehnoloških kriterijev analizirane tudi prostorsko-planske značilnosti posameznih prostorskih celot kot omejevalnih dejavnikov razvoja (obstoječa in načrtovana namembnost površin, sprejemljivost vpliva načrtovanega posega na okolje ter varstvo naravne in kulturne dediščine).

Strateški razvoj Luke Omišalj in prometne infrastrukture državnega interesa bo Republiki Hrvaški omogočil povečanje tranzitnega prometa ob pomembni razbremenitvi mestnega prometnega omrežja Reke (ulice in železniška proga v središču mesta). Izgradnja novega prometnega sistema tranzitnega prometa zunaj ožjega mestnega okolja bo hkrati omogočila hitrejši razvoj novih in obstoječih delovnih con (Kukuljanovo in Miklavje), ki so ob koridorjih navedenega prometnega sistema.

Po drugi strani se bo z etapno preselitvijo reškega pristanišča na Krk in predstavitvijo tranzitnega in predvsem tovornega prometa

iz središča mesta na nove prometne koridorje mestna obala (visokovreden obalni pas) sprostila za javno namembnost – razvoj poslovnih, turističnih in drugih dejavnosti, ki so primerne za funkcijo mestnega središča. Hkrati se bo omogočila uporaba obstoječe železniške proge primarno za potniški promet, s čimer se bo povečala dostopnost mestnega središča in novih delovnih con, ki se bodo razvile na širšem območju mesta Reke.

Za pospešeno realizacijo gospodarskega razvoja Primorsko-goranske županije in mesta Reke je obvezna nujna vključitev obravnavane zasnove v strategijo in program prostorske ureditve in v Prostorski plan Primorsko-goranske županije. Treba jo je strukturirati kot enoten projekt državnega pomena za Republiko Hrvaško in prilagoditi za dostop do strukturnih skladov EU tako, da bi bila uvrščena v vrsto prioritarnih projektov TEN-T.

Sinergija več vrst prometa: pomorski, cestni, železniški, rečni po reki Savi in plovnem kanalu Sava–Donava (INTERMODALNI PROMET BLAGA), odpira Republiki Hrvaški izjemne možnosti prometnega servisiranja srednje in zahodne Evrope.



## 6 • LITERATURA

Prostorsko in prometno integralna študija Primorsko-goranske županije in mesta Reke, Institut IGH, d. d., Zagreb, Reka–Zagreb, marec 2011.

Posebni separati, ki so sestavni del integralne študije:

Študija zračnega prometa Primorsko-goranske županije, Prometna fakulteta, Zagreb, junij 2010.

Študija pomorskega in luškega sistema Primorsko-goranske županije, Pomorska fakulteta na Reki, Reka, februar 2010.

Reški železniški prometni sistem, Železniško projektno društvo, Zagreb, april 2010.

Avtocestno in cestno omrežje, Rijekaprojekt, Rijeka, maj 2010.

Prostorski načrt Primorsko-goranske županije.

Opomba: Prispevek je bil predstavljen na 5. hrvaškem kongresu o cestah, 2011, Cavtat.