

HŽ Infrastruktura d.o.o.

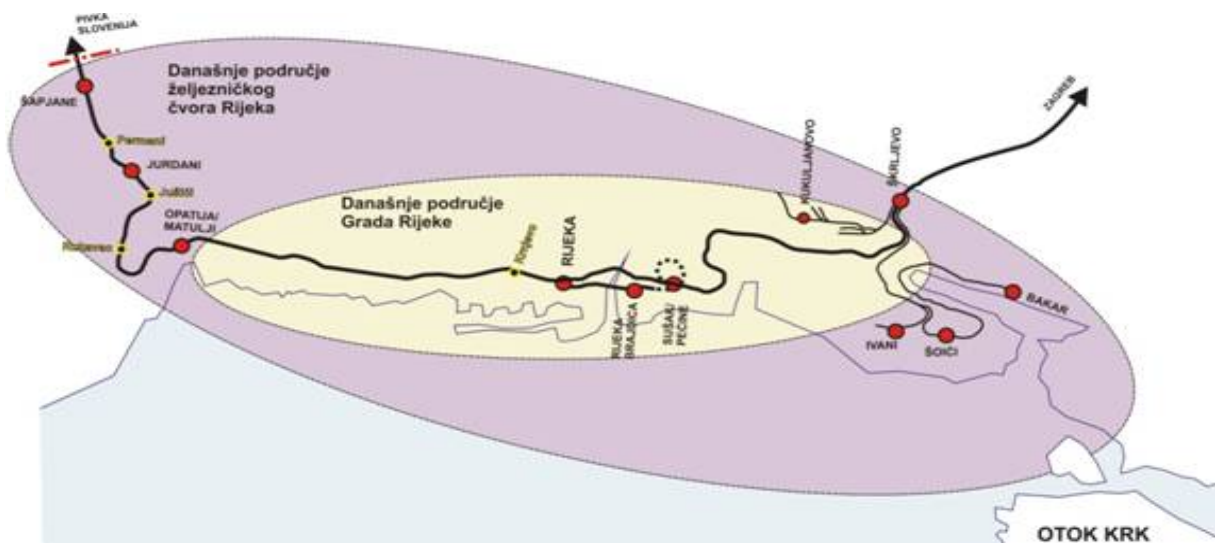
Razvoj i investicijsko planiranje

Mihanovićeva 12, 10 000 Zagreb

Hrvatska

Projekt izgradnje drugog kolosijeka, modernizacija i obnova na pružnoj dionici Škrljevo (uključivo) – Rijeka – Jurdani (uključivo) željezničke pruge M202 Zagreb Gk - Karlovac - Rijeka i pruge M203 Rijeka – Šapjane – Dg te rekonstrukcija kolodvora Šapjane i stajališta Permani i rekonstrukcija SS uređaja na dionici Jurdani-Šapjane

- SAŽETAK -



Siječanj, 2015

1. UVOD

Dionica Škrljevo – Rijeka – Jurdani – Šapjane dio je glavne željezničke pruge za međunarodni promet koja se nalazi na mediteranskom koridoru RH2 (DG – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Šapjane – DG). Poddionica Škrljevo – Rijeka dio je glavne (koridorske) željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M202 Zagreb Gk – Karlovac – Rijeka, a pod dionica Rijeka – Šapjane dio je spojne željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M203 Rijeka – Šapjane – Državna granica – (Ilirska Bistrica).

Predmetna dionica još se i naziva „riječki prometni pravac“ koji Rijeku povezuje s unutrašnjosti Hrvatske i cijelim europskim prometnim sustavom. Osnovica željezničkog čvora je dionica pruge od Škrljeva do Jurdana i na tu dionicu se nadovezuju svi terminali/luke u čvoru i priključne pruge čvora. S obzirom na planirano povećanje kapaciteta u Luci Rijeka, koje će se postići rekonstrukcijom postojećeg kontejnerskog terminala u Brajdici i izgradnjom novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali, javlja se potreba za povećanjem kapaciteta željeznice, a to podrazumijeva rekonstrukciju lučkih kolosijeka uz kontejnerske terminale, rekonstrukciju kolodvora i izgradnju drugog kolosijeka od Škrljeva do Rijeke i od Rijeke do Jurdana.

Također, obzirom da pružna dionica od Škrljeva do Jurdana, prolazi kroz uže područje grada Rijeke, omogućeno je uključivanje željeznice u prijevoz gradskih putnika i stvaranje efikasnog i učinkovitog gradskog i prigradskog željezničkog prijevoza, što je još jedan cilj projekta izgradnje drugog kolosijeka i rekonstrukcije postojećeg uz izgradnju novih stajališta.

2. SADRŽAJ PROJEKTA

Na dionici Škrljevo – Rijeka - Jurdani predviđena je izgradnja drugog kolosijeka uz postojeći bez promjene trase te izgradnja novih stajališta za prigradski promet i rekonstrukcija kolodvora. Ukupna duljina pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Šapjane je 40,8 km, od čega je duljina dionice Škrljevo – Rijeka - Jurdani 27,494 km. Radovi na kolosijeku se protežu na duljini 29,02 km, jer se obuhvaća krivina i tunel Baudine ispred kolodvora Škrljevo.

S obzirom na veliku izgrađenost prostora i položaj trase željezničke pruge unutar grada, nije moguće postići nikakva poboljšanja na trasi s obzirom na vodoravnu geometriju (značajnije povećanje polumjera vodoravnih lukova nije moguće) i uzdužni nagib (nema mogućnosti za smanjenje), a mogućnosti produljenja i povećanja broja kolosijeka u kolodvorima izrazito su ograničene. Osim toga, bit će potrebno ispuniti zahtjevne geotehničke uvjete i uvjete zaštite okoliša pri projektiranju i izgradnji drugog kolosijeka, kao i uklapanje u prostor u centru grada s obzirom na rješavanje odnosa s drugim prometnicama, rješavanje pristupa i parkirališnih površina u novim stajalištima, posebice na dionici od mosta Rječina do ulaza u kolodvor Rijeka. Također, riješiti će se određeni broj križanja s državnim, županijskim, lokalnim i nerazvrstanim cestama, denivelacijom ili ukidanjem sa svođenjem odnosno odgovarajućim osiguravanjem prijelaza uređajem.

Na pružnoj dionici Škrlevo – Rijeka – Šapjane nalaze se kolodvori Škrlevo, Sušak-Pećine, Rijeka, Opatija-Matulji, Jurdani i Šapjane, a postojeća stajališta su Krnjevo, Rukavac, Jušići i Permani.

Dogradnjom drugog kolosijeka i rekonstrukcijom postojećeg na dionici Škrlevo – Rijeka – Jurdani, planira se izgradnja još 13 novih stajališta: Sv. Kuzam, Draga, Vežica, Podvežica, Sušak, Školjić, Zagrad, Mlaka, Kantrida, Zamet, Marčeljeva Draga, Martinkovac i Pavlovac.

Projektom su obuhvaćene sve građevine postojeće trase koje se nadograđuju, rekonstruiraju; ili zbog novih uvjeta, stare građevine se uklanjaju i grade nove. Podvožnjaci i nadvožnjaci se većinom uklanjaju i grade se novi objekti.

Predviđene su denivelacije ili ukidanja svođenjem postojećih željezničko- cestovnih i pješačkih prijelaza.

Na dionici Škrlevo – Rijeka – Jurdani nalaze se tri tunela; tunel „Kalvarija“, koji se proširuje i produljuje, tunel Rukavac za koji je predviđena izgradnja nove cijevi uz postojeći i tunel Baudine za koji je također predviđena izgradnja nove dvokolosiječne tunelske cijevi uz postojeći.

3. UKLANJANJE GRAĐEVINA ZA POTREBE IZGRADNJE DRUGOG KOLOSIJEKA

Zbog rekonstrukcije postojeće pruge i kolodvora, te dogradnje drugog kolosijeka uz postojeći, predviđa se uklanjanje zgrada koje se nalaze neposredno u području zahvata izgradnje drugog kolosijeka.

Kriteriji za odabir su bili da se uklanjaju samo najbliže zgrade, odnosno one koje se nalaze unutar minimalnog pružnog pojasa u naseljenom području (cca 6m). Također su, s obzirom na osjetljivo gradsko područje i manjak prostora za manevriranje strojeva prilikom izgradnje, uzimane u obzir i građevine izvan minimalnog pružnog pojasa do cca 8m kao potencijalne građevine za uklanjanje.

Za sve ostale zgrade u daljnjoj dokumentaciji će se naći prikladna rješenja zaštite s potpunim zidovima i/ili drugim zaštitnim građevinama. Dio zgrada predviđenih za rušenje su i one u funkciji željezničke infrastrukture.

Analizom građevina predviđenih za uklanjanje, utvrđeno je da polovica prikazanih zgrada su stambene jedinice, a druga polovica su garaže ili pomoćne dvorišne zgrade. Također, od ukupnog broja građevina, skoro četvrtina zgrada su javnog vlasništva, odnosno u vlasništvu HŽ Infrastrukture d.o.o., odnosno u funkciji upravljanja i održavanja željezničke infrastrukture.

Treba napomenuti da je pregled zgrada predviđenih za uklanjanje napravljen na temelju raspoloživog studijskog tehničkog rješenja izgradnje drugog kolosijeka i rekonstrukcije kolodvora, a da će se u narednoj fazi projekta izraditi tehnička rješenja na razini idejnog i glavnog projekta, kojima će se točno definirati broj građevina.

4. DINAMIKA PRIPREME I PROVEDBE PROJEKTA

Trenutno je izrađena Studija okvirnih mogućnosti izgradnje 2. kolosijeka i rekonstrukcije željezničke pruge na dionici Škrlevo – Rijeka – Šapjane i izrađen projektni zadatak za izradu Idejnog i Glavnog projekta.

Izrada projektne dokumentacije te ishođenje svih dozvola planirano je u razdoblju od **2015. godine do 2020. godine**, nakon čega su planirani radovi u trajanju 4 godine.

5. ZAKLJUČAK

Rezultati Prethodne studije izvodljivosti daju opravdanost izgradnje drugog kolosijeka, odnosno pretvaranja jednokolosiječne pruge u dvokolosiječnu na dionici Škrljevo – Rijeka – Jurdani čime se najbolje odgovara potrebama luke u riječkom, sušačkom i bakarskom lučkom bazenu u teretnom prometu i istovremeno potrebama grada Rijeka, odnosno gradskom i prigradskom putničkom prijevozu.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 300 mil. eura od čega je 9 mil. eura planirano za izradu tehničke dokumentacije i rješavanje imovinsko-pravnih odnosa. Financijska sredstva osigurat će se putem instrumenta za sufinanciranje prometnih koridora u iznosu 85 % nepovratnih sredstava.

Ciljeve ovog Projekta možemo podijeliti u slijedeće kategorije:

❖ TEHNIČKI:

- povećanje propusne moći pruge
- modernizacija postojećeg kolosijeka
- izgradnja drugog kolosijeka uz postojeći bez promjene trase
- izgradnja novih stajališta za prigradski promet
- rekonstrukcije kolodvora uz produljenja i povećanja broja kolosijeka

❖ VREMENSKI:

- projektiranje i izvođenje radova u što kraćem roku

❖ EKONOMSKI:

- povećanje teretnog i putničkog željezničkog prometa
- stvaranje prigradskog putničkog prometa

❖ DRUŠTVENO-POLITIČKI:

- povećanje sigurnosti željezničkog prometa
- povećanje razine usluge prijevoza
- smanjenje buke kroz grad
- denivelacije pješačkih i željezničkih prijelaza
- podizanje razine kvalitete života u gradskom i prigradskom području
- povećanje brzine prometne komunikacije