

**DRUGI RIJEČKI KOLOSIIJEK ■ PRIPREMA DOKUMENTACIJE TRAJAT ĆE O**

Još se ne zna koji će objekti uz novu prugu biti uklonjeni

Ti će podaci biti dio idejnog i glavnog projekta, čija priprema tek slijedi. Uklanjat će se samo najbliže zgrade, odnosno **one koje se nalaze unutar minimalnog pružnog pojasa u naseljima (oko 6 do 8 metara)**

Darko PAJIĆ

RIJEKA » Realizacija projekta izgradnje drugog željezničkog kolosijeka kroz Rijeku (dionica Škrljevo – Rijeka – Jurdani u dužini od 27,5 kilometara) trebala bi koštati oko 300 milijuna eura od čega je 9 milijuna eura planirano za izradu tehničke dokumentacije i rješavanje imovinsko-pravnih odnosa. Financiranje bi se trebalo osigurati iz europskih fondova u iznosu od maksimalno mogućih 85 posto nepovratnih sredstava. Trenutno je izrađena Studija okvirnih mogućnosti izgradnje drugog kolosijeka i rekonstrukcije željezničke pruge na dionici Škrljevo – Rijeka – Šapjane, te je 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 četiri godine.

Navedene brojke i planovi objavljeni su na portalu Grada Rijeke u sažetku Stu-

dije okvirnih mogućnosti izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Škrljevo – Rijeka – Jurdani. Studiju je izradila HŽ Infrastruktura, a Grad Rijeka i Primorsko-goranska županija sudjeluju u projektnoj dokumentaciji, koja je pratila proces izrade.

Tri tunela

»Drugi riječki kolosijek« dio je međunarodnih i državnih prometnih koridora na riječkom prometnom pravcu, a u Studiji se pojašnjava da je projekt vezan uz planove razvoja luke, poglavito kontejnerskih terminala, kako postojećeg na Brajdici, tako i budućeg kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali, čija je gradnja u tijeku.

– Na dionicu pruge od Škrljeva do Jurdana nadovezuju se svi terminali luke u čvoru i priključne pruge čvora. S obzirom na planirano povećanje kapaciteta u Luci Rijeke, koje će se postići rekonstrukcijom postojećeg kontejnerskog terminala na

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, s 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, navodi se u sažetku Studije, gdje se zatim precizno određuje koliko će biti izgrađeno željezničkih stajališta, kao i koji će biti najvažniji objekti na trasi.

Prije svega je riječ o tri tunela; tunelu Kalvarija, koji se proširuje i produljuje, tunelu Rukavac za koji je predviđena izgradnja nove cijevi uz postojeću i tunelu Baudine za koji je također predviđena izgradnja nove dvokolosiječne tunelske cijevi uz postojeću. Na dionici se nalaze željeznički kolodvori Škrljevo, Sušak-Pećine, Rijeka, Opatija-Matulji, Jurdani i Šapjane, a postojeća stajališta su Krnjevo, Rukavac, Jušići i Permani. Dogradnjom drugog kolosijeka i rekonstrukcijom postojećeg planira se izgradnja još 13 novih stajališta: Sv.

ŽELJEZNIČKA STAJALIŠTA

POSTOJEĆA

Krnjevo, Rukavac, Jušići, Permani

NOVA

Sv. Kuzam, Draga, Vežica, Podvežica, Sušak, Školjić, Zagrad, Mlaka, Kantrida, Zamet, Marčeljeva Draga, Martinkovac, Pavlovac

Kuzam, Draga, Vežica, Podvežica, Sušak, Školjić, Zagrad, Mlaka, Kantrida, Zamet, Marčeljeva Draga, Martinkovac i Pavlovac.

Javno vlasništvo

Iako se u Studiji navodi kako se projektom predviđa uklanjanje zgrada, koje se nalaze neposredno u području zahvata izgradnje drugog kolosijeka, još uvijek nije precizno određeno, koji će objekti biti uklonjeni, niti je naveden njihov broj, jer će ti podaci biti dio idejnog i glavnog projekta, čija priprema tek slijedi.

– Analizom građevina predviđenih za uklanjanje, utvrđeno je da se polovica prikazanih zgrada odnosi na stambene jedinice, a druga polovica su garaže ili

Gradanima nova vrsta prijevoza, luci veći promet

Kako iz svega proizlazi, projekt drugog željezničkog kolosijeka kroz Rijeku trebao bi omogućiti razvoj i povećanje prometa riječke luke, te istovremeno ponuditi novu vrstu prijevoza građanima, koji će na raspolaganju imati brze vlakove i niz povezanih stajališta na području cijelog grada. Preostaje tek vidjeti u kojem će roku projekt biti realiziran, odnosno kada će na terenu početi izgradnja s planiranim trajanjem od četiri godine.



D 2015. DO 2020. GODINE



Gradnja drugog kolosijeka od Škrjjeva do Jurdana trajat će četiri godine

pomoćne dvorišne zgrade. Od ukupnog broja građevina, skoro četvrtina zgrada su javnog vlasništva, odnosno u vlasništvu HŽ Infrastrukture, te su u funkciji upravljanja i održavanja željezničke infrastrukture. Kriterijima za odabir utvrđeno je da se uklanjaju samo najbliže zgrade, odnosno one koje se nalaze unutar minimalnog pružnog

pojasa u naseljenom području (oko 6 metara). S obzirom na osjetljivo gradsko područje i manjak prostora za manevriranje strojeva prilikom izgradnje, uzete su u obzir i građevine izvan minimalnog pružnog pojasa do oko osam metara udaljenosti kao potencijalne građevine za uklanjanje, navodi se u sažetku Studije.