

Dr. VESNA CEROVAC
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb, Vukelićeva 4

Prometna politika
Pregledni članak
UDK: 656.03(262.3)(282.243.7)
Primljeno: 20.06.1991.
Prihvaćeno: 23.03.1992.

POVEZIVANJE PODUNAVSKOGA PLOVNOG SUSTAVA S JADRANOM

SAŽETAK

Da bismo se uključili u međunarodnu podjelu rada, neophodno je povezivanje podunavskoga plovnog sustava s Jadranskim morem. Jadranski prometni pravac izložen je jakoj međunarodnoj konkurenciji, a ako se ne osiguraju pogodnosti i kvaliteta usluge, neće se moći privući promet Srednje Europe. S obzirom na gradnju kanala Rajna-Majna-Dunav, nalazimo se u velikom zaostatku, jer još nije počela realizacija zahvata neophodnih za povezivanje podunavskoga plovnog sustava s Jadranom.

UVOD

Ideja o povezivanju dunavskoga plovnog sustava s Jadranom veoma je stara. Prvi planovi o plovnosti Kupe, pa čak i za vodeni put do Rijeke, postojali su već u XVII. stoljeću. Tijekom vremena ova se ideja stalno pojavljuje ponovno u programima i raspravama zainteresiranih zemalja. Posebno često bila je razmatrana gradnja kanala Vukovar-Šamac kao ključnog objekta koji skraćuje vezu iz Podunavlja k Jadranu za 417 km.

Dunav, iako najdulja europska plovna rijeka, koja povezuje istočnu i zapadnu Europu i prolazi kroz osam zemalja, siromašna je prometom. U odnosu na Rajnu, koja predstavlja produžetak pomorskoga plovnog puta i omogućuje prodor golemih količina robe u unutrašnjost europskoga kopna, predstavlja plovidbeni put internog europskog značenja koji služi razmjeni među podunavskim zemljama, a minimalno se koristi u prometu Europe s prekomorskim zemljama.

Glavni dio masovnih tereta prevozi se danas morem (jeftini pomorski transport, povećana nosivost brodova), pa je jedina mogućnost povećavanja opsega prometa na rijekama – uključivanje u svjetski (interkontinentalni) promet sirovina uz pretpostavku da predstavljaju produžetak pomorskoga plovnog puta.

Posebno s gledišta srednjeg Podunavlja, Dunav za taj promet nije pogodan, jer je njegovo ušće periferno položeno u odnosu na glavne svjetske plovne putove, i zato što je put do njegova ušća predugačak u odnosu na mnogo kraće željezničke i cestovne udaljenosti od luka drugih europskih mora. To pokazuje usporedba udaljenosti u tablici 1 (u kilometrima).

Situacija se neće poboljšati ni puštanjem u promet kanala Rajna-Majna-Dunav, jer će se gravitacijsko područje velikih luka Sjevernog mora proširiti prema istoku, dok će se istočno položaj luka na ušću Dunava pogoršati.

Tablica 1.

	Dunavom do ušća	Željeznicom do Rijeke
od Linza	2137	551
od Beča	1929	563
od Bratislave	1869	611
od Budimpešte	1647	592
od Vukovara	1335	505
od Zemuna	1172	643

Mogućnosti povezivanja

Zemlje srednjeg Podunavlja mogle bi korištenjem rijeke Save ostvariti bolju i pogodniju vezu dunavske i pomorske plovidbe, tj. poboljšati svoj prometno-geografski položaj. Rijeka Sava može preuzeti funkciju spojnog puta Dunava s Jadranom pod uvjetom da se realizira sljedeće:

- da se Sava osposobi za normalnu i redovitu plovidbu,
- da se plovni put iz srednjeg Podunavlja prema Jadranu radikalno skрати (za 417 km) izgradnjom kanala Vukovar-Šamac,
- da se savski plovni put produži prema zapadu (bar do Zagreba) i izgradi luka

(postoji tehnička mogućnost za daljnje produživanje ovoga plovnog puta sve do Broda na Kupu, pa čak i dalje do Rijeke, ali je pitanje da li će izvođenje tih projekata biti u doglednoj budućnosti ekonomski opravdano. Svaka naredna faza produživanja plovnog puta od Zagreba prema zapadu činila bi ovu vezu dunavske i pomorske plovidbe sve povoljnijom).

Primjenom suvremenih tehničkih rješenja moguće je pretvaranje troškove na dodirnoj točki riječnog i željezničkog prometa smanjiti. Kada bude ostvaren ovaj minimalni program poboljšanja savskoga plovnog puta (izgradnja kanala Vukovar-Šamac i regulacija Save do Zagreba), onda će usporedba prijevoznih udaljenosti na ovom pravcu i na njemu konkurentskim pravcima biti ovakva:

	Riječno – željeznički put do Rijeke	Izravno željeznicom do Rijeke	Dunavom do ušća	Dunavom, Majnom i Rajnom do Rotterdama
	(km)	(km)	(km)	(km)
od Linza	1407	551	2137	1263
od Beča	1201	563	1929	1471
od Bratislave	1141	611	1869	1531
od Budimpešte	919	592	1647	1753
od Vukovara	607	505	1335	2065
od Zemuna	770	633	1175	2228

Postojeće stanje plovnih putova

Sava je najdulja rijeka u Republici Hrvatskoj. Plovna je u duljini 652,2 kilometra (od ušća do Rugvice). Na toj duljini ima 36 plićaka i 23 oštra zavoja. Najnepovoljniji su sektori od Rugvice do Galdova i nizvodno do Jasenovca te oko Šamca. Zbog takvih prilika u prosječnoj godini ograničena je plovidba na pojedinim sektorima od 67 do 98 dana. Uz to, magla i led još više skraćuju broj navigacijskih dana.

Regulacijom Save ne mogu se perspektivno povoljno riješiti plovnost i ostali vodoprivredni zahtjevi. To se međutim može postići kanalizacijom Save.

Kanal Vukovar-Šamac (projekt)

Trasa kanala duga je 58,9 km, širina dna kanala je 24-28 m i dubina 4 m, što omogućuje prolaz brodova do 3000 tona. Od ukupne duljine kanala, 48 km je u porječju Save, a 12 km u porječju Dunava. Trasa kanala ide tokom rijeke Vuke, zatim prokopom kod Vinkovaca nastavlja tokom rijeke Bosut i izlazi na Savu zapadno od Slavonskog Šamca.

Dotok vode u kanal isključivo je iz rijeke Save, jer je vodostaj Dunava niži od vodostaja Save, zbog čega je neophodna izgradnja ustave. Na slici 1. ucrtan je kanal Vukovar-Šamac.

ZAKLJUČAK

Iako je riječni promet najjeftiniji u transportnom sustavu, u nas mu nije posvećivana nikakva pažnja. Zapravo, u zadnjih deset godina riječni promet stagnira i ako se želi uključiti u međunarodnu podjelu rada zadnji je trenutak da se iskoriste prednosti koje pruža, i već postojeće ideje realizira.

Za riječku luku, čije bi tranzitne funkcije trebale biti u budućnosti više izražene, od posebnog je značenja savsko-dunavski plovni put. Za uspješno aktiviranje ovog magistralnoga prometnog pravca neophodno je racionalizirati željeznički transport do Zagreba, kompleksno regulirati savski plovni put, izgraditi luku u Zagrebu i hitno početi graditi kanal Šamac-Vukovar. Realizacija ovih zahvata trebala bi pridonijeti skraćanju puta kombiniranog prijevoza uzvodno od Vukovara.

SUMMARY

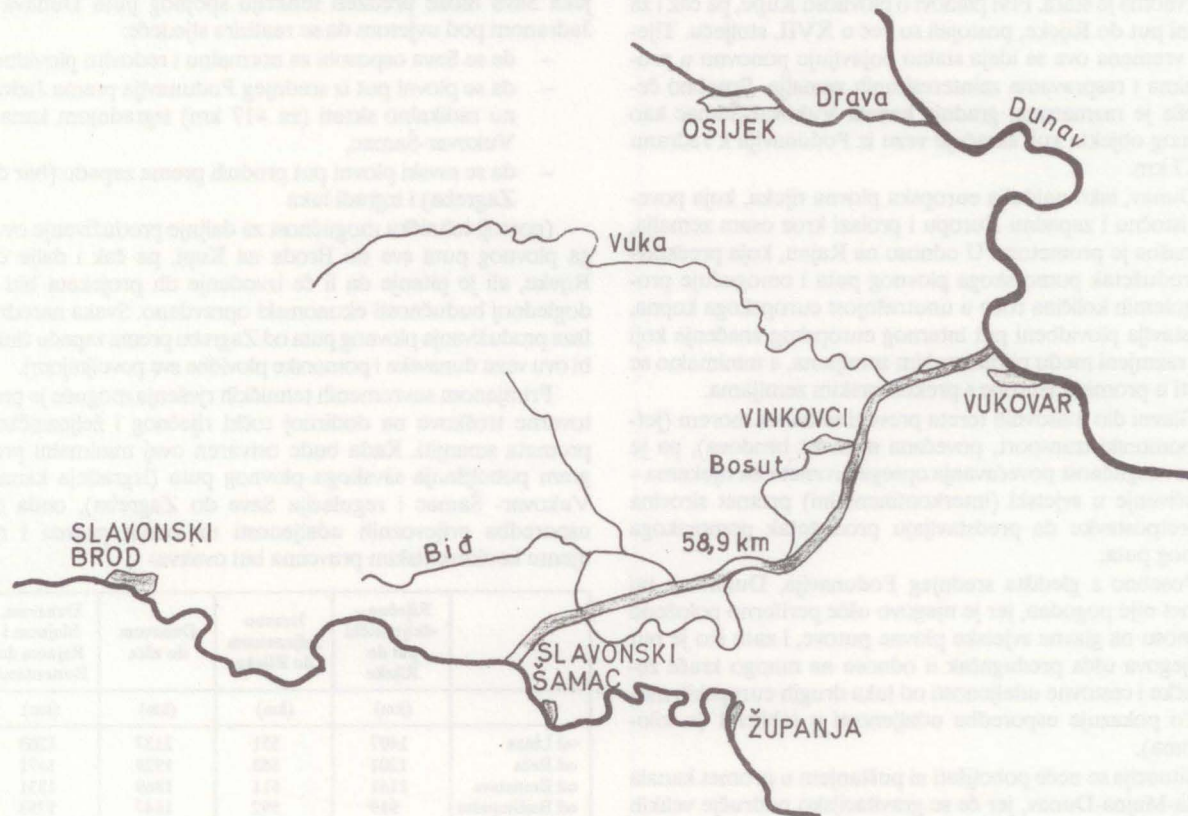
LINKAGE OF DANUBE NAVIGATION SYSTEM AND ADRIATIC REGION

In order to take active part in the international division of labour it is highly necessary to secure linkage between the Danube navigation system and the Adriatic region.

The Adriatic traffic corridor has always been exposed to rigorous international competition and unless adequate quality of services is granted it shall prove impossible for Croatia to attract the traffic from Central Europe when we already report delays regarding the construction of the Rhine-Main-Danube Canal by not having yet started the projects indispensable on the provision of linkage between the Danube navigation system and the Adriatic region.

LITERATURA

- [1] J. BAUER: Plovni put Karlovac-Kvarner. Zagreb, 1991.
- [2] A. BRKIĆ: Neke značajke luke i pristaništa vezano za višenamjenski kanal Dunav-Sava, 1989.
- [3] H. KOLB: Pretprojekt nove željezničke pruge Zagreb-Rijeka. IPZ, 1979.



Slika 1.