

Dr. JURAJ MAĐARIĆ  
Dr. TOMISLAV MLINARIĆ  
Fakultet prometnih znanosti  
Zagreb, Vukelićeva 4

Prometno planiranje  
Pregledni članak  
UDK: 656.2.078 (100 : 497.13)  
Primljeno: 09. 11. 1992.  
Prihvaćeno: 30. 11. 1992.

# TRANSEUROPSKI ŽELJEZNIČKI PROJEKT

## SAŽETAK

*Od kolovoza 1992. godine otvoren je za potpisivanje sporazum na temelju kojega bi se vlade europskih zemalja koje sudjeluju u TER-projektu obvezale da stvore fond iz kojeg bi se financiralo ostvarenje jednog od najvažnijih višenacionalnih projekata u Istočnoj Europi. Za Hrvatsku je to osobito važno, jer je u tom projektu predviđeno uključivanje naše pruge od Botova preko Zagreba i Rijeke do Trsta kao dijela buduće željezničke magistralne veze od Kijeva preko Budimpešte, Zagreba, Rijeke, Trsta i Venecije pa sve do Barcelone.*

## 1. UVOD

Počam od 31. kolovoza 1992. za potpisivanje je otvoren sporazum, prema kojem se vlade europskih zemalja, koje sudjeluju u Transeuropskom željezničkom projektu (TER)<sup>1</sup>, obvezuju da osnuju Fond za suradnju (Cooperation Trust Fund) za iduće godine, kako bi financirale ostvarenje jednog od najvažnijih višenacionalnih projekata u istočnom dijelu Europe. Sporazum o TER-fondu slijedi ista načela kakva su utvrđena prošle (1991.) godine za TEM- projekt, a koji je dosad potpisalo osam vlada europskih zemalja.<sup>2</sup>

## 2. INFRASTRUKTURA ŽELJEZNIČKOG I KOMBINIRANOG PROMETA

TER-projekt osnovan je da unaprijedi kvalitetu i djelotvornost međunarodnog i kombiniranog transporta, putničkog i teretnog, na glavnim međunarodnim pravcima ovih zemalja: Austrija, Bjelorusija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Češka, Estonija, Grčka, Hrvatska, Italija, Jugoslavija, Latvija, Litva, Mađarska, Njemačka, Poljska, Rusija, Slovačka, Slovenija, Turska i Ukrajina. TER-projekt je napose usmjeren da unaprijedi infrastrukturu njihovih linija. Glavni cilj TER-projekta jest da razvije sukladnu djelotvornost željezničkog i kombiniranoga transportnog sustava između zemalja središnje i istočne Europe, te između njih i ostalih europskih zemalja.

Uz djelotvornije konkurentne usluge očekuje se da će TER-sustav postati privlačan i za putnički i za teretni promet i da će biti sposoban da apsorbira važan dio međunarodnoga transportnog supstrata u unutarnjem prometu, a

i onoga iz Središnje i Istočne Europe i prema njima. On je namijenjen tomu da olakša zakrčenja i da smanji ekološke i sigurnosne probleme na glavnim međunarodnim putovima tih zemalja.

Iz slike 1. vidljive su intencije TER-projekta da djelotvorno poveže Istočnu Europu međusobno i zemlje tog područja sa Središnjom Europom. Budući željeznički pravci ucrtani su debelim crtama, pruge će biti izgrađene s normalnim širinama kolosijeka (1.435 mm) i s takvim značajkama koje će omogućivati brzine od najmanje 300 km/h na prugama građenim samo za putnički promet i 250 km/h na prugama građenim i za putnički i za teretni promet. Ostale planirane značajke vidljive su iz objašnjenja uza sliku.

Sustav novih željezničkih linija iz TER-projekta praktično se dovezuje na sustav predviđen Europskim sporazumom u važnim međunarodnim linijama kombiniranog transporta i odgovarajućih instalacija (AGTC)<sup>3</sup>. Stanje je vidljivo iz slike 2.

Dakako, onda kada je taj sporazum rađen (prije otprilike dvije godine) još nisu postojali politički uvjeti da se ide "dalje na istok", a sada je više nego sigurno da će se uskoro planirana Europska mreža pruga za međunarodni kombinirani promet produjiti dalje na istok u skladu s TER-projektom.

## 3. MODERNIZACIJA TRANSPORTNE OPREME

Transportna oprema u Istočnoj i Središnjoj Europi (vozni park, vuča, signalna i telekomunikacijska oprema, itd.) najčešće nije prikladna sadašnjim zahtjevima. Cilj TER-projekta je u tomu da je postupno zamijeni novom opremom u skladu s planom koji će ukazivati na prioritete. Posebna pažnja bit će posvećena usklađivanju opreme što su je usvojile razne zemlje.

## 4. PRILAGOĐIVANJE TRŽIŠNO-ORIJENTIRANOM UPRAVLJANJU

Željeznice ne mogu dugo držati dominantni položaj što su ga imale u prošlosti. U tržišnom gospodarstvu, cestovni transport je uspio u provedbi bolje usluge "od vrata do vrata" i u JIT-dostavi, što je u novije doba sve više zahtijevaju korisnici, a njihov udio na transportnom tržištu postaje sve važniji od onoga što ga ima željeznički transport.<sup>4</sup> U zemljama istočne i središnje Europe, kao posljedica temelj-

no različitog pristupa, željeznice su bile prisiljene održavati tešku poziciju u odnosu na ostale oblike prometa.<sup>5</sup> Međutim, postojeći razvoj u tim zemljama i prilagodba tržišnim načelima u gospodarstvu uvjetovat će snažan i brz razvoj cestovnog prometa. Nadalje, kao posljedica tih obaju razvoja i recesije što je pratila uvođenje u prijelaznom razdo-

blju, željeznički promet se znatno smanjio. Ako bi se takva kretanja nastavila, vlade bi se uskoro mogle suočiti s veoma teškim problemima.

Konačni cilj je, prema tomu, da se željezničke kompanije osposobe za modernu i djelotvornu tržišno orijentiranu organizaciju i upravljanje, koji će biti sposobni da



Slika 1.

osiguraju što blaži prijelaz k novoj ravnoteži među svim vrstama transportnih sustava u državama središnje i istočne Europe. Osobito, pojačanu pažnju treba posvetiti međunarodnom kombiniranom transportu. Prednosti cestovnog i terminalnog prometa moraju se kombinirati s ekološko-sigurnosnim prednostima željeznice čime se sigurno unapređuje djelotvornost usluga međunarodnoga kombiniranog transporta. Željezničke kompanije moraju usvojiti komercijalnu orijentaciju. Da bi se obavila ta zadaća, upravljačko osoblje na željeznici mora se brzo školovati u tom smislu. Radi zaustavljanja sadašnjeg trenda pada željezničkog prometa, valja u kratkom roku izraditi sanacijski program. Taj program mora utvrditi koje željezničke prometnice treba modernizirati, koja su glavna infrastrukturna "uska grla" i gdje nedostaju veze; primjerice - u pravcu istok- zapad, gdje je neophodna potreba za opremom, npr. vagoni i oprema za kombinirani transport, itd. Tu se još uključuje razvoj kombiniranog transporta, uređaji na graničnim prijelazima i komercijalno osposobljavanje. Valja procijeniti i potrebne investicije i utvrditi prioritete.<sup>6</sup>

potpuno nove okvirne uvjete za europski prometni sustav.<sup>7</sup> To su shvatile mnoge europske zemlje, pa ubrzano, zajednički ili autonomno, investiraju golemu sredstva u modernizaciju i osposobljavanje pojedinih prometnih grana, u prvom redu željeznice. Tako je npr. njemačka savezna vlada odlučila da do 2000. godine "provede u život" sedamnaest prometnih projekata i za to utroši 56 mlrd DEM, od čega više od polovice otpada na željezničke projekte.<sup>8</sup> Austrija će za svoj projekt "Neue Bahn" i dodatak "Ostverkehr" do 2000. godine utrošiti za modernizaciju u području infrastrukture, voznog parka, organizacije i logistike investicijsku svotu od 60 mlrd ATS.<sup>9</sup> Za svladavanje prekoalpskog prometa sjever-jug Švicarci su na referendumu odobrili projekt gradnje dvaju potpuno novih pruga velikoga kapaciteta (NEAT) s dva bazna tunela (Gotthard 50 km, Loetschberg 30 km). Radovi će trajati petnaestak godina uz trošak od 15 mlrd CHF.<sup>10</sup> EZ je usvojila plan osposobljavanja 30 000 km pruga za velike brzine do 2010. godine, od čega će biti 10 000 km novoizgrađenih i 20 000 km moderniziranih, sve uz trošak oko 60 mlrd ECU.<sup>11</sup> Ako tomu dodamo troškove gradnje TGV-pruga u Francuskoj, sličnih pruga u Italiji i Španjolskoj, gradnje Eurotunela ispod La Manchea, tunela i mostova preko Velikog Belta, podmorskog tunela Seikan između Honschua i Hokkaida i željezničkih sustava Shinkansen i MAGLEV u Japanu, spoznajemo kakve se astronomske svote troše za promet 21. stoljeća. Nameće se ozbiljno pitanje - kako se mi, tj. Hrvatska, uklapa u sve to?

## 5. EUROPSKI ŽELJEZNIČKI PROJEKTI I HRVATSKE ŽELJEZNICE

Ne samo uspostavljanje europskog unutarnjeg tržišta, već i otvaranje granica prema nekadašnjim RGW-zemljama i raspad Jugoslavije i Sovjetskog Saveza postavljaju

Glede AGTC-sporazuma (sl. 2), u toj je europskoj mreži pruga za međunarodni kombinirani promet predvi-



Slika 2.

dena samo linija u pravcu Ljubljana-Zagreb-Beograd. Međutim, u nešto novijim prijedlozima Hrvatska je, preko komisije UIC-a za velike brzine, uključila u europsku mrežu brzih pruga i pravac Budimpešta-Zagreb-Rijeka, kao i Zagreb-Krapina-Maribor-Graz pod radnim nazivom Hrvatski željeznički ipilon. Budući da taj sporazum mora biti revidiran, s obzirom na uključivanje i istočnoeuropskih željeznica, naši će pregovarači svakako morati nastojati da se u taj projekt uključe i pravci Trst-Rijeka, kao i pravac Zagreb-Split/Šibenik, pogotovo kad su ti pravci predviđeni za gradnju brzih pruga TER-projektom. Osim toga, neophodno je što prije osnovati posebnu tvrtku za organizaciju kombiniranoga prometa željeznica-cesta, primjerice po uzoru na njemački Kombiverkehr, austrijski OeKOMBI ili slovenski ADRIAKOMBI, te tu tvrtku što prije učlaniti u Međunarodnu uniju društava za kombinirani prijevoz željeznica-cesta, UIRR.

Koristimo priliku da ovlaštene upozorimo na jednu važnu potankost. Planom EZ, odnosno skicom uz taj plan (sl. 3), na našem području nije predviđena gradnja pruga za kombinirani transport onako kako mi smatramo da bi trebalo biti, ali budući da je taj plan nastao prije od onoga iz još neusvojenog TER- projekta, potrebno je voditi o tomu računa kako kasnije, pri realizaciji, ne bi bilo nesuglasica, iako je logično da vrijedi kasniji plan, tj. TER. Inače, Hrvatska može, što se TER-projekta tiče, biti zadovoljna predloženim rješenjima, budući da osim glavne magistrale u pravcu Ljubljane odnosno Beograda, "dobiva" i brzu prugu Trst-Rijeka-Zagreb-Koprivnica, te prugu Zagreb-Split/Šibenik, s tim da se valja angažirati na realizaciji kompletnoga hrvatskog ipsilona, kao i jadranske željezničke magistrale koja bi bila nova najkraća veza Trsta preko hrvatske jadranske obale, Crne Gore, Albanije i Grčke s bliskistočnim zemljama.



Slika 3.

**SUMMARY**

**TRANS-EUROPEAN RAILWAY PROJECT**

Since the month of August 1992 an agreement has been available for signing based upon which the governments of the European countries participating in TER Project accept the obligation of instituting a fund to secure the sources for financing the completion of one of the most significant multi-national projects in Eastern Europe. For Croatia this assumes particular meaning because the project anticipates including our railway line from Botovo via Zagreb and Rijeka to Trieste as making part of a future main railway link from Kiev via Budapest, Zagreb, Rijeka, Trieste, Venice all the way to Barcelona.

**KRATICE**

AGC	Accord européen sur les Grandes lignes internationales des Chemins de fer
AGTC	Accord européen sur les Grandes lignes internationales de Transport Combiné
ATS	austrijski šiling
cca	circa
cf.	confer
CHF	švicarski franak
DEM	deutsche Mark
ECE	Economic Commission for Europe
ECU	European Currency Unit
EEK	Europska ekonomska komisija UN
etc.	et cetera
EZ	Europska zajednica
ff.	folgende Seiten
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HŽ	Hrvatske željeznice
IKEZ	Izvršna komisija Europske zajednice
itd.	i tako dalje
JIT	just-in-time
km/h	kilometara na sat
loc. cit.	loco citato
MAGLEV	Magnetic Levitation
mlrd.	milijarda
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
OeBB	Oesterreichische Bundesbahnen
OeGVK	Oesterreichisches Gesamtverkehrskonzept 1991

p.	page, pagina
pp.	pages
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (poznatiji kao SEV)
SRNj	Savezna Republika Njemačka
TEM	Trans-European north-south Motorway
TER	Trans-European Railway (Project)
TGV	train à grande vitesse
UIRR	Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail/Route
UN	Ujedinjeni narodi

**POZIVNE BILJEŠKE**

1. TER - Trans-European Railway. O značenju ove i drugih kratica cf.: MAĐARIĆ, J. I M., Leksikon kratica iz saobraćaja, vanjske trgovine i osiguranja (II. izdanje), Zagreb, 1984.
2. Cf. UN Information, Press Release ECE/TRANS/4-1992, p.1.
3. Taj je Sporazum izradio Inland Transport Committee EEK, a prve su ga potpisale Njemačka i Francuska u sjedištu UN u Ženevi 16. travnja 1991. Počet će vrijediti kad ga potpišu osam europskih zemalja.
4. Cf. supra, bilješka ispod teksta broj 2, p. 2.
5. O tomu raspravlja i NORBERT H. KERN u referatu pod naslovom "Planung und Bau von Schieneninfrastruktur in Deutschland", u kojem navodi da je u projektu "Deutsche Einheit" iz 1992.g. Vlada SRNj predvidjela devet mjera za željeznički promet u istočnim pokrajinama i za to odobrila 29 mlrd DEM. Cf. Proceeding "Verkehrsforum 1992", Mayrhofer, p. 5.
6. Opširnije o tomu sa stajališta Austrije cf. OeGVK 1991. Mensch-Umwelt-Verkehr", poglavlje 8.2. Kombiniertes Verkehr, pp. 228 ff.
7. Prof.dr. RUDOLF STREICHER, savezni ministar za javno gospodarstvo i promet Austrije, Ibidem, p. 5, loc.cit.
8. HELMUT KOHL, kancelar SRNj, Das Verkehrswachstum der Zukunft umweltgerecht bewältigen, publikacija "Integrierter Verkehr 2000 mobil bleiben", Deutsches Verkehrsforum, Bonn, 1991, p. 10.
9. Dr. HEINRICH UEBLEIS, generalni direktor OeBB, djelo pod 5.
10. ROLF SCHMID, ibidem.
11. KAREL VAN MIERT, komesar za promet IKEZ, Verkehr & Umwelt, Wien, Nr. 3-4/1992.