

RAZVOJNI PROJEKTI LUKE RIJEKA

Počela gradnja DC403 od čvorišta Škurinje do luke Rijeka

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Počela je provedba projekta gradnje nove dionice državne ceste 403, vrijednog 70 milijuna eura, u sklopu kojega će biti sagrađeni trotračni tunel duljine 1250 m, dva vijadukta, željeznički podvožnjak, nadvožnjak duljine 56 m te raskrižja, nakon Pelješkog mosta riječ je o drugoj najvećoj infrastrukturnoj investiciji u Hrvatskoj

Uvodne napomene

Nakon što bude završen i otvoren puni profil riječke obilaznice te dovršena gradnja državne ceste D404, novoga istočnog izlaza iz Rijeke, koja će ujedno povezati kontejnerski terminal Brajdica sa zaleđem, novi veliki i vrlo važni riječki cestovni projekt bit će dionica državne ceste D403, koja se upravo gradi. Da bismo mogli razumjeti važnost toga projekta, vratit ćemo se korak unatrag te prikazati razvojni put luke Rijeka, za koju će nova državna cesta D403 biti od strateške važnosti, jer će povezati novi kontejnerski terminal luke Rijeka na Zagrebačkoj obali sa zaleđem. Od šest pomorskih luka u Hrvatskoj koje su od međunarodne važnosti samo se u lukama Rijeka, Split i Ploče obavlja kontejnerski promet. Te tri pomorske luke razlikuju se po opsegu kontejnerskoga prometa, kapacitetu kontejnerskih terminala te karakteristikama lučke infrastrukture i suprastrukture. Luka Rijeka jest najvažnija hrvatska luka od iznimnog

značaja i zato se u njoj ostvaruje i najveći opseg kontejnerskoga prometa, a posjeduje i najnapredniju lučku mehanizaciju te najveće smještajne kapacitete.

Luka Rijeka ima vrlo povoljan geoprometni položaj. Smještena je na sjevernome Jadranu, u Kvarnerskome zaljevu

Luka Rijeka ima vrlo povoljan geoprometni položaj. Smještena je na sjevernome Jadranu, u Kvarnerskome zaljevu. Prednost sjevernojadranskih luka u odnosu na sjevernomorske ili baltičke luke proizlazi iz najkraće pomorske veze između Europe te Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka. Budući da je Jadransko more najdublje uvučeni dio europskoga kopna, upravo je sjeverni Jadran dio Europe koji srednjoeuropskim zemljama omogućuje najbliži pristup svjetskome moru. Dubi-

na gaza veća od 16 metara omogućuje prihvat velikih brodova, što će se uskoro i realizirati zahvaljujući novougovorenim razvojnim projektima luke Rijeka.

O razvoju luke Rijeka kroz povijest

Prvi pisani tekstovi u kojima se spominje luka Rijeka datiraju iz 1281. Riječ je o dokumentu nazvanom *Knjiga zaključaka Velikog mletačkog vijeća*. Luka je tada bila smještena na ušću Rječine i preko nje su se niz godina izvozili drvo, koža i vuna, a uvozili ulje, sol, žito i usoljena riba. Razvitak luka Rijeke i Trsta kao suvremenih luka počeo je 1717. kada je austrijski monarh Karlo VI. u sklopu svoje merkantilističke politike proglasio slobodnu plovidbu Jadranskim morem. Davne 1820. bile su izrađene prve skice i prednacrti proširenja riječke luke, a u zadnja tri desetljeća 19. stoljeća i prvoj polovini 20. stoljeća ispred grada sagrađena je nova luka.

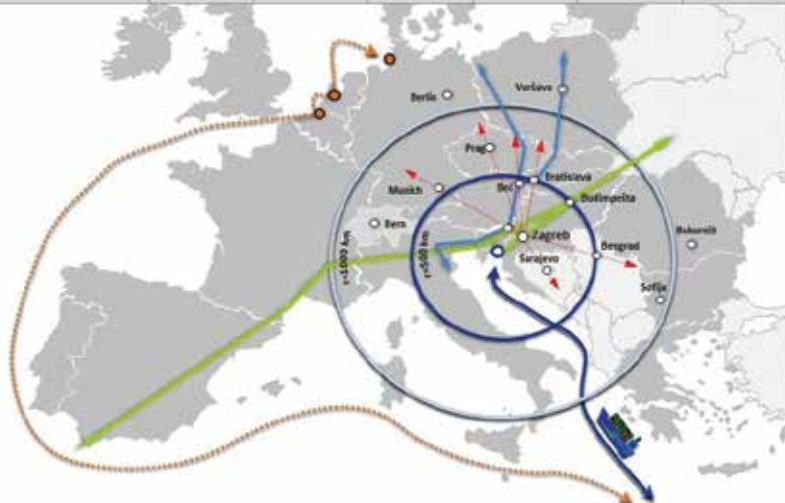
Prvi pisani tekstovi u kojima se spominje luka Rijeka datiraju iz 1281. Riječ je o dokumentu nazvanom *Knjiga zaključaka Velikog mletačkog vijeća*

Gradnju luke, zajedno sa željeznicom, financirala je i organizirala mađarska vlada



Fotografija luke Rijeka iz 1820.

Kognitivna udaljenost Km	BUDIMPEŠTA	BRATISLAVA	BEČ	MUNICH	PRAG	BEOGRAD
RIJEKA	504	550	490	568	810	660
HAMBURG	1.158	961	563	775	680	1.580



Pomorske udaljenost Nm	MALTA	PORT SAID	SINGAPORE	HONG KONG	SHANGHAI	BUSAN
RIJEKA	700	1.254	6.268	7.720	8.500	8.770
HAMBURG	2.808	3.527	8.541	10.000	10.778	11.044

Geostrateški položaj luke Rijeka

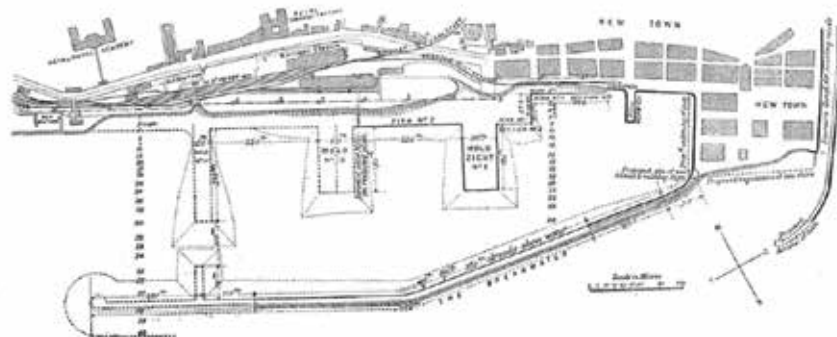
nakon što je osnovana Austro-Ugarska Monarhija i nakon što je Rijeka postavljena pod izravnu upravu Budimpešte. Za gradnju infrastrukture i suprastrukture bili su korišteni tradicionalni, ali i u to vrijeme novi građevni materijali i konstrukcije. Uglavnom se, ponajprije za infrastrukturne radove, upotrebljavao kamen. Otvoreni su brojni kamenolomi i izvedena velika nasipavanja kako bi se osigurala površine potrebne za smještaj lučko-željezničke infrastrukture. Za gradnju građevina za potrebe luke i željeznice, skladišta, upravnih i servisnih zgrada, kamen je uglavnom zamijenjen jeftinijom i praktičnijom opekom koja se osim za konstrukciju često koristila i za oblogu pročelja. Željezo i čelik koristili su se za gradnju željezničke infrastrukture te za konstrukcije lučkih i pratećih građevina. Od 1881. uvedena je zajednička upotreba željeza i betona, a od 1893. i armiranoga betona. Upotreba drva bila je u prvo vrijeme ograničena na privremene građevine ili samo na tradicionalne dijelove konstrukcija, ponajprije krovne konstrukcije, dok je u kasnijim razdobljima uočena prednost toga materijala u zoni neposredno pored mora te je sagrađeno nekoliko smjelih nestandardnih drvenih konstrukcija.

Uoči Prvog svjetskog rata završena je gradnja željeznice do Budimpešte, što je

u luci Rijeka znatno povećalo opseg prometa. Luka je u to doba bilježila opseg prometa od 2,1 milijun tona te se svrstavala među deset najvećih europskih luka.

Uoči Prvog svjetskog rata završena je gradnja željeznice do Budimpešte, što je u luci Rijeka znatno povećalo opseg prometa

Tijekom Prvog svjetskog rata zatvaranjem Otrantskog prolaza prekinut je trgovački i pomorski promet s prekomorskim zemljama, pa je preko riječke luke tekao jedino promet unutar Jadranskoga mora. Početak Drugog svjetskog rata grad Rijeka i luka dočekali su podijeljeni u dva dijela: na riječku i sušačku luku. Tijekom rata obje luke postale su vojne baze. Između 1941. i 1945. luka Rijeka doživjela je ratna razaranja, a velik dio lučkih kapaciteta bio je uništen. Prilikom povlačenja iz riječke luke njemačka



Projekt nove luke u Rijeci iz 1877. godine



Zapuštena riječka luka nakon završetka Prvog svjetskog rata, snimljeno 1921.



Pogled na kontejnerski terminal Brajdica

vojska porušila je sve vezove za prihvatanje brodova, pretovarnu mehanizaciju i više od 50 posto skladišnih kapaciteta. Obnova lučkih kapaciteta počela je 1950., a opseg prometa u riječkoj luci iznosio je 2,4 milijuna tona. Od 1951. do 1960. grad Rijeka preuzeo je ulogu glavne luke Jugoslavije, a postupno i ulogu tranzitne luke prema podunavskim zemljama u zaleđu.

Od 1960. do 1990. riječka luka transformirala se u suvremeni lučki sustav u kvarnerskome zaleđu

Od 1960. do 1990. riječka luka transformirala se u suvremeni lučki sustav u kvarnerskome zaleđu. Na opseg prometa riječke luke utjecali su bitno prostorno povećanje luke i kvalitetni zahvati povećanja kapaciteta poput izgradnje rafine-

rije nafte u Urinju 1965. i terminala za rasute terete u Bakru 1968. te proširenja kapaciteta i puštanja u pogon koksare u Bakru, naftnoga terminala u Omišlju i kontejnerskoga terminala na Brajdici 1978. Već je iduće godine bila otvorena luka Raša-Bršica za prekrcaj drva, a dvije godine poslije pušten je u pogon skladišni kompleks Škrljevo. Rekordni opseg prometa u luci Rijeka zabilježen je 1980., kada je iznosio 20 milijuna tona tereta, od čega se 13 milijuna tona odnosilo na tekući teret, a 5,2 milijuna tona na rasuti teret. U međuvremenu se struktura tereta promijenila pa je nekada uglavnom generalni teret zamijenjen onim tekućim i rasutim. Godine 1983. na obali Goranina postavljeni su terminal za generalni teret i ro-ro rampa opremljena obalnim dizalicama.

Tijekom Domovinskog rata luka Rijeka zabilježila je naglu stagnaciju i pad opsega prometa. Nakon završetka rata odlukom Vlade Republike Hrvatske

osnovana je Lučka uprava Rijeka radi upravljanja, izgradnje i korištenja luke Rijeka, otvorene za međunarodni javni prijevoz, koja je prema veličini i značaju proglašena lukom od osobitoga međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Godine 2003. potpisan je ugovor za provedbu projekta Rijeka Gateway I. To je zahvat koji je mijenjao i grad i luku istodobno, jer mu je cilj bio otvoriti građanima Rijeke pristup moru, revitalizirati prostore u središtu grada koji su dio riječke luke i koriste se za potrebe lučkih aktivnosti te omogućiti da se luka nastavi razvijati kako bi mogla odgovoriti zahtjevima tržišta.

Godine 2003. potpisan je ugovor za provedbu projekta Rijeka Gateway I, to je zahvat koji je mijenjao i grad i luku istodobno



Novi pomorsko-putnički terminal



Simbioza grada i luke zahtjevan je proces, a u Rijeci se u posljednjih 16 godina taj proces temelji upravo na provedbi projekta Rijeka Gateway. Prvi zajam za taj projekt potpisan je 12. srpnja 2003., a zamišljen je kao projekt obnove riječkoga prometnog pravca te povećanja konkurentnosti hrvatskoga gospodarstva. Ni pošto nije bila riječ samo o obnovi riječke luke, već i o ulaganjima u razvitak cestovne i željezničke infrastrukture kako bi se stvorili uvjeti za povećanje opsega prometa.

Nekoliko godina poslije, točnije 2009., u luci Rijeka otvoren je novi putnički terminal, najveći takve vrste na Jadranu. Tom je prigodom potpisan i ugovor za projekt Rijeka Gateway II. Lučka uprava Rijeka, Vlada RH i Svjetska banka potpisali su ugovor za provedbu toga projekta koji će

omogućavanjem kontinuiteta izgradnje lučke infrastrukture započete projektom Rijeka Gateway I., omogućiti učinkovitiji rad lučkoga sustava te otvaranje Rijeke moru. Ukupna je vrijednost projekta Rijeka Gateway II 88 milijuna eura. U godinama koje su uslijedile grad Rijeka počeo se razvijati kao kruzersko odredište. U suradnji s Turističkom zajednicom Kvarner, Gradom Rijekom i Turističkom zajednicom Rijeke počele su se provoditi aktivnosti na privlačenju kruzerskih tvrtki i organiziranja prihvatnih pristaništa za brodove kružnih putovanja svih veličina.

Razvitak luke Rijeka nakon ulaska Hrvatske u EU

Dana 1. srpnja 2013. Republika Hrvatska postala je 28. punopravna članica Europ-

ske unije. Time je riječka luka uključena u dio osnovne transeuropske prometne mreže TEN-T (engl. *Trans-European Transport Network* – TEN-T). Povezivanje osnovne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima jedan je od osnovnih ciljeva i važan preduvjet za ravnomjeran razvitak svih članica Europske unije. EU zbog toga kontinuirano ulaže napor u to da se, usporedno s povećanjem broja članica, omogući izgradnja potrebnih prometnica i da se nacionalne mreže prometnica integriraju u jedinstvenu transeuropsku mrežu prometnica. Oblikovanjem takve europske prometne mreže uklonila bi se uska grla, a udaljenije regije povezale u zajednički sustav prometnica. Za luku Rijeka to bi značilo da će ona na Mediteranskom koridoru preuzeti status glavne, tzv. *core* luke, a planira se i povezivanje na Baltičko-jadranski koridor.



U posljednjih deset godina Rijeka se razvija kao kruzersko odredište

1. srpnja 2013. Republika Hrvatska postala je 28. punopravna članica Europske unije, time je riječka luka uključena u dio osnovne transeuropske prometne mreže TEN-T

U srpnju 2013. završena je komponenta projekta obnove riječkoga prometnog pravca, odnosno projekta Rijeka Gateway. Investicijom od oko 30 milijuna eura, proširenjem terminala te povećanjem dubine obale na 14 metara omo-



U sklopu projekta Rijeka Gateway proširen je kontejnerski terminal Jadranska vrata

gućeni su servisiranje kontejnerskih brodova dužine do 370 metara i maksimalni kapacitet od 600.000 TEU (mjerna jedinica TEU ekvivalentna je 20-stopnome kontejneru) na novoj obali kontejnerskoga terminala Jadranska vrata. U sklopu terminala Brajdica sagrađena je i veterinarsko-fitosanitarna inspeksijska stanica (eng. *Border Inspection Point* – BIP), što je bila obveza vezana uz pristupanje Republike Hrvatske u punopravno članstvo EU-a, jer je riječka luka jedan od sedam graničnih prijelaza na kojima se kontroliraju proizvodi koji se unose u Europsku uniju iz trećih zemalja.

Početkom svibnja iste godine na Orlandovu gatu puštene su u pogon dvije nove lučke obalne dizalice ukupne vrijednosti pet milijuna eura. Dizalice Liebherr tehnološki odgovaraju prekrcaju svih vrsta generalnih i rasutih tereta, a zajednička nazivna nosivost dostiže i do 168 tona, što je znatno povećalo operativne kapacitete luke Rijeka u prekrcaju raznih vrsta tereta. U studenome 2014. počeli su građevinski radovi na izgradnji novoga kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište, ujedno najzahtjevnijoj komponenti projekta Rijeka Gateway.

U studenome 2014. počeli su građevinski radovi na izgradnji novoga kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište, ujedno najzahtjevnijoj komponenti projekta *Rijeka Gateway*



Satelitski prikaz luke Rijeka s naznačenim pristaništima i gatovima

Istodobno su počele opsežne pripreme za izradu dokumentacije za šest razvojnih projekata Lučke uprave Rijeka te je odobreno sufinanciranje iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting European Facility* – CEF). Vrijednost razvojnih projekata iznosi 115,76 milijuna eura, a odnose se na modernizaciju željezničke infrastrukture i izgradnju novih intermodalnih kapaciteta u luci Rijeka, rekonstrukciju pristaništa za generalne terete i implementaciju informatičkog sustava lučke zajednice *Port Community System*. Prema dinamičkom planu, svi projekti trebali bi biti realizirani tijekom 2020. odnosno 2021.



Pogled na dvije nove lučke obalne dizalice na Orlandovom gat

Riječ je o projektima:

- Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata (POR2CORE-AGCT)
- Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – informatički sustav lučke zajednice (POR2CORE-PCS)
- Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – Zagreb Deep Sea Container terminal
- Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – bazen Rijeka (POR2CORE-Rijeka Basin)
- Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – terminal za rasute terete Bakar (POR2CORE-BCTB)
- Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – terminal za generalne terete (POR2CORE-GCT).

U rujnu 2018. odobren je i sedmi projekt Lučke uprave Rijeka sufinanciran u sklopu Instrumenta za povezivanje Europe pod nazivom "Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – AGCT dredging (POR2CORE-AGCT dredging)". Projekt vrijedan 17,3 milijuna eura provodi Lučka uprava Rijeka kao koordinator projekta u partnerstvu s koncesionarom na terminalu Brajdica *Jadranskim vratima d.d.* Sredstvima se financira prilagodba luke kako bi se povećali njezini kapaciteti i omogućilo primanje većih plovila. Glavni je cilj projekta uklanjanje uskoga grla na kontejnerskome terminalu Jadranska vrata, a radi poboljšanja učinkovitosti rukovanja teretom na terminalu te omogućivanja vezivanja većih brodova.

Već je sljedeće godine potpisan ugovor za izvođenje radova u sklopu projekta

"Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – terminal za generalne terete (bazen Raša)". U sklopu toga projekta zamijenit će se armiranobetonske strukture pristaništa, željeznički kolosijeci, staze za dizalice te sve instalacije, čime će se unaprijediti lučke operacije i olakšati prijevoz robe. Glavni je cilj projekta rekonstrukcija pristaništa u bazenu Raša kako bi se odgovarajuće odgovorilo na rast opsega prijevoza drva.

Prošle su godine počeli građevinski radovi u sklopu projekta "Unaprjeđenje infrastrukture luke Rijeka – Zagreb Deep Sea kontejnerski terminal", kojim će se prilagoditi željeznička infrastruktura u kolodvoru Rijeka kako bi se osigurali kapaciteti potrebni za povećanu potražnju luke Rijeka i novoga kontejnerskog terminala Zagreb Deep Sea.

Počeli su i radovi na modernizaciji luke Rijeka u bazenu Bakar, a provedbom tog projekta uklonit će se usko grlo na terminalu za rasute terete. Projekt obuhvaća nadogradnju terminala za rasute terete i rekonstrukciju željezničkih kolosijeka kako bi se poboljšala povezanost terminala s osnovnom željezničkom mrežom. Cjelokupni projekt vrijedan je oko šest milijuna eura, od čega je 85 posto sufinancirano iz Instrumenta za povezivanje Europe.

Potpisani ugovori za dva projekta važna za razvitak luke Rijeka

Trenutačno su na riječkome području aktivni investicijski projekti vrijedni 1,3 mili-



U bazenu Raša, na terminalu za generalne terete u tijeku je rekonstrukcija obale



Radovi na izgradnji Zagreb Deep Sea kontejnerskog terminala, snimljeno krajem 2019.

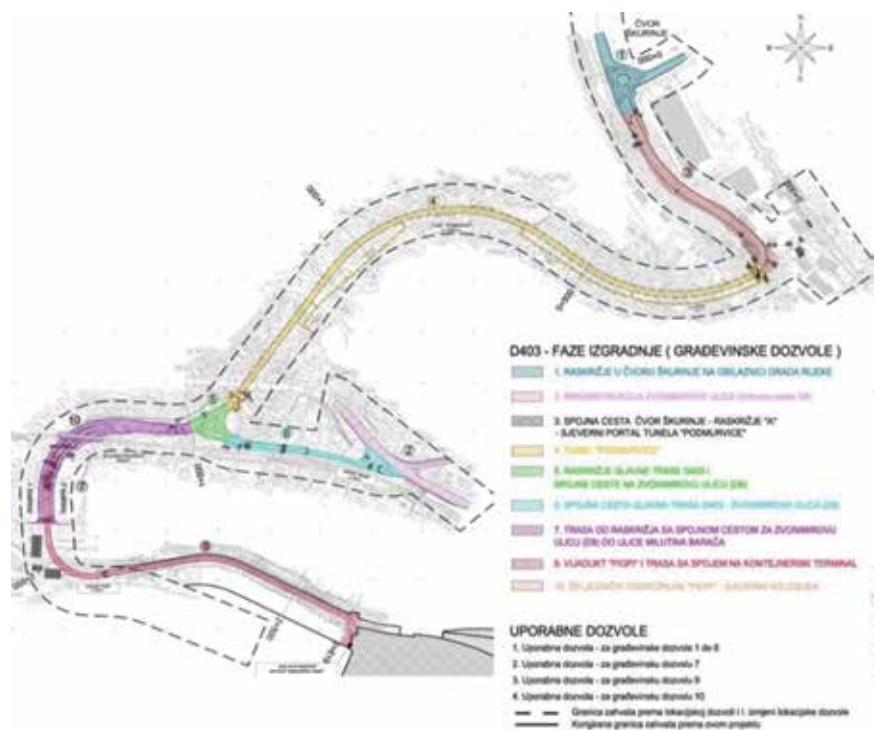


Granica zahvata u prostoru, izgradnja državne ceste D403 od čvora Škurinje do luke Rijeka

jarde kuna, a najveći dio investicija odnosi se na ulaganja u lučku infrastrukturu. U nazočnosti Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, 18. lipnja 2020. potpisana su dva ugovora važna za razvitak luke Rijeka, ukupne vrijednosti 554 milijuna kuna, koji se u 85-postotnom iznosu sufinanciraju bespovratnim europskim sredstvima. Potpisani ugovori odnose se na radove na državnoj cesti DC403 od čvorišta Škurinje do luke Rijeka te na produbljenje morskoga dna na terminalu Jadranska vrata. Riječ je o najvećoj infrastrukturnoj investiciji u Hrvatskoj nakon Pelješkoga mosta.

Trenutačno su na riječkome području aktivni investicijski projekti vrijedni 1,3 milijarde kuna, a najveći dio investicija odnosi se na ulaganja u lučku infrastrukturu

Ugovor za projekt izgradnje državne ceste D403 od čvorišta Škurinje do luke Rijeka potpisali su Josip Škorić, predsjednik Uprave *Hrvatskih cesta d.o.o.*, i Kristijan Mugerli u ime zajednice izvođača ponuditelja, koju čine tri građevinske tvrtke: slovenski *Kolektor CPG*, hrvatski *GP Krk* i bosankohercegovački *Euro-asfalt*. Vrijed-



Faze izgradnje dionice državne ceste D403

nost je ugovora 456 milijuna kuna, a rok za izgradnju dvije i pol godine. *Institut IGH d.d.* odabran je za nadzor nad izgradnjom te dionice, a vrijednost ugovora je nešto veća od 10 milijuna kuna.

U sklopu toga projekta sagradit će se nova prometnica D403 od čvorišta Škurinje na riječkoj obilaznici do novoga kontejnerskog terminala Zagreb Deep

Sea u riječkoj luci u dužini od 2977 metara i s 380 metara pristupne ceste. Na toj je prometnici planirana gradnja tunela Podmurvice dugog 1,2 kilometra, vijadukta Piopi dugog 316 metara, vijadukta Mlaka dugog 144 metara i podvožnjaka dugog 56 metara. Državna cesta D403 bit će u funkciji Zagrebačke obale, ali će sa spojem na Zvonimirovu ulicu Rijeka ri-



Vizualizacija buduće dionice ceste D403 prema ulazu u luku Rijeka

Nakon što ta dionica bude sagrađena, uz istočni izlaz preko državne ceste D404 bit će riješeni istočni i zapadni prilaz središtu grada, nakon čega još preostaju radovi na željezničkoj pruzi prema Zagrebu. Cesta će prolaziti gusto naseljenim kraškim terenom.

Tom će se prometnicom ostvariti izravna veza osnovne luke na TEN-T mrežu, poboljšati regionalna i lokalna mobilnost i povećati razina sigurnosti prometa. Također će se ostvariti veza sa središtem grada Rijeka, smanjiti prometno zagušenje, te, zahvaljujući boljoj pristupačnosti drugim tržištima, povećati konkurentnost lokalnih ekonomija. Postići će se i

ješiti prometni problem zapadnoga ulaza u grad.

Uzimajući u obzir važnost izgradnje državne ceste D403 kako za razvitak luke Rijeka tako i grada u cjelini, Gradsko vijeće Grada Rijeka prihvatilo je prijedlog Odjela gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem da se Republici Hrvatskoj bez naknade ustupe vlasnički odnosno suvlasnički udjeli u vlasništvu nekretnina, čija površina iznosi gotovo 12.000 četvornih metara i čija je vrijednost 5,3 milijuna kuna. Krajem 2013. Vlada Republike Hrvatske je donijela Program građenja i održavanja javnih cesta na području Republike Hrvatske. U Programu je kao projekt od izuzetne važnosti za grad Rijeku istaknuta izgradnja državne ceste D403 kojom će se čvorište Škurinje povezati s terminalom luke Rijeka na Zagrebačkoj obali. Naime, u sklopu luke Rijeka predviđeno je proširenje kapaciteta izgradnjom Zagrebačke obale i kontejnerskog terminala za koji je potrebna suvremena prometnica koja bi terminal najkraćim putem povezivala s riječkom zaobilaznicom, a preko nje s hrvatskom i europskom mrežom autocesta.

Zato će državna cesta D403 predstavljati izravnu vezu obilaznice i luke, a uz to će imati funkciju nove gradske prometnice koja će povezivati naselja Škurinje, Podmurvice i Mlakue jer će se s nje sagrađiti i spojevi na Osječku i Zvonimirovu ulicu te na Ulicu Milutina Barača, čime će se skratiti duljina putovanja i rasteretiti promet unutar gradske mreže.



Na Kostrenskom pristaništu produbit će se dubina mora u duljini od sto metara



Velik gaz kao osnovni preduvjet održanja preokoceanskih servisa



Upravna zgrada Luke Rijeka d.d.

pozitivan učinak na projekte izvan prometnoga sektora, posebno u segmentu projekata koji se odnose na informacijsko-komunikacijsko-tehnološki sektor (IKT) jer će se provući cijevi koje će omogućiti postavljanje optičke infrastrukture.

Unaprjeđenje infrastrukture u luci Rijeka – produbljenje južnoga veza AGCT

Drugi potpisani ugovor za izvođenje radova na projektu "Unaprjeđenje infrastrukture u luci Rijeka – produbljenje južnog veza AGCT (POR2CORE-AGCT dredging)" obuhvaća radove na produbljivanju morskoga dna u duljini od 100 metara uz obalni zid južnoga veza, čime će se dubina mora izjednačiti u cjelokupnoj dužini operativne obale Kostrensko pristanište jug od 428 m na kontejnerskome terminalu Jadranska vrata. Projekt je odobren u rujnu 2018., a njegova se ukupna vrijednost procjenjuje na 17,3 milijuna eura. Udio koji se sufinancira EU-ovim bespovratnim sredstvima iznosi 20 posto u samostalnoj provedbi Lučke uprave Rijeka.

Ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa najavio je to da u idućih pet godina očekuje 3,4 milijarde kuna ulaganja u terminal Zagreb Deep Sea, a dodatnim produbljenjem 430 metara Kostrenskog pristaništa na kontejnerskome terminalu Brajdica na dubinu od 16,5 metara bit će omogućen prihvat kontejnerskih brodova sljedeće generacije, što će ubrzati protok roba između Azije i Europe.

U ime koncesionara *Jadranska vrata d.d.*, korisnika toga projekta, Emmanuel Papa-
giannakis, izvršni direktor AGCT-a, obja-

sno je to da je produbljenje Kostrenskog pristaništa kontejnerskoga terminala na Brajdici u duljini od 100 metara presudno za poslovanje *Jadranskih vrata d.d.* (AGCT) jer je posljednjih godina vidljiv porast veličine kontejnerskih brodova koji pristaju u riječkoj luci. Kako bi kontejnerski brodovi nastavili učinkovito pristajati te kako bi Rijeka zadržala svoju poziciju na sjevernome Jadranu, neophodno je osigurati dovoljno velik gaz kao osnovni preduvjet održanja preokoceanskih servisa.

Projekt Unaprjeđenje infrastrukture u luci Rijeka – produbljenje južnog veza AGCT dio je velikoga investicijskog ciklusa Lučke uprave Rijeka

Projekt "Unaprjeđenje infrastrukture u luci Rijeka – produbljenje južnog veza AGCT (POR2CORE-AGCT Dredging)" dio je velikoga investicijskog ciklusa Lučke uprave Rijeka, odnosno jedan od sedam velikih infrastrukturnih razvojnih projekata za koje je osigurano sufinanciranje iz Instrumenta za povezivanje Europe, a koje s partnerima ili samostalno realizira Lučka uprava Rijeka. Projekti se odnose na modernizaciju i izgradnju željezničke infrastrukture u luci, izgradnju novih intermodalnih kapaciteta, rekonstrukciju i modernizaciju lučkih terminala, a raspoređeni su u gotovo svim lučkim bazenima i svi će biti završeni do 2023. Ukupna vrijednost toga investicijskog ciklusa za koji je osigurano sufinanciranje iz Instrumenta za povezivanje Europe ukupno se procjenjuje na približno 133 milijuna eura.

Zaključne napomene

Novi razvojni put luke Rijeka, koji se realizira kroz veliku investiciju Rijeka Gateway i popratne razvojne projekte, zapravo je generacijski projekt koji polako mijenja Rijeku, što pokazuje i analiza brojnih investicija realiziranih u posljednjih 12 godina kao i onih koje se tek trebaju ostvariti u budućnosti. Riječani su dobili izlaz na more te gradsku šetnicu na lukobranu, koja je duga gotovo dva kilometra te su na njoj označene biciklističke staze i uređene povijesne dizalice kao posebna atrakcija. Osim lukobrana mijenja se i vizura na ostalim dijelovima putničke luke. Oživio je i tzv. *cruising*, a svake je godine primjetan porast broja kruzera koji uplovljavaju u Rijeku. Zahvaljujući sredstvima CEF-a, Lučka uprava Rijeka u ovome trenutku provodi čak sedam infrastrukturnih projekata, čija je ukupna vrijednost procijenjena na 132,8 milijuna eura. Izgradnjom nove dionice državne ceste D403 uz istočni izlaz preko državne ceste D404 bit će riješeni istočni i zapadni prilaz središtu grada, nakon čega preostaju radovi na željezničkoj pruzi prema Zagrebu. Provedeni projekti, ali i oni novougovoreni, koji su prikazani u ovome prilogu čine projekt Rijeka Gateway najvećim i najvažnijim riječkim projektom u 21. stoljeću. To je zahvat koji istodobno mijenja i grad i luku iza generacije koje dolaze.

Izvori:

- <https://lukarijeka.hr>
- <https://povezananhrvatska.eu/>
- <https://mmpi.gov.hr/>