

Uz sufinanciranje Europske unije u potpunosti se obnavlja Riječanima manje poznati dio rije

Sedam milijuna eura za obnovu obalu za prekrcaj drva u

Nova riva, zajedno s planiranom nabavkom novih dizalica, omogućit će ponajprije sigurnije poslovanje, budući da su dijelovi konstrukcije i gornja ploha dosadašnje rive već dobrim dijelom biti nagriženi djelovanjem mora i zubom vremena

Marinko GLAVAN
 Snimio Marko GRACIN

U Lučkom bazenu Raša, Riječanima manje poznatom dijelu riječke luke, pri kraju je realizacija prve faze sedam milijuna eura vrijednog projekta »Unapređenje lučke infrastrukture na terminalu za generalne terete – Bazen Raša«, koji provodi Lučka uprava Rijeka.

U sklopu projekta bit će u cijelosti rekonstruirana dotrajala operativna obala na terminalu za prekrcaj drva Bršica, jednom od najvažnijih terminala koncesionara Luka Rijeka d.d., a od ukupne vrijednosti 45 posto, odnosno 3,132 milijuna eura osigurano je iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Po završetku projekta, Luka Rijeka d.d. će, kako nam je potvrđeno iz te tvrtke, krenuti u nabavku novih dizalica koje će zamijeniti postojeće, stare pedesetak godina.

Ključan terminal

Ovaj projekt možda po financijskoj vrijednosti nije blizu najvećim projektima što ih zadnjih godina provodi Lučka uprava, poput izgradnje kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali ili rekonstrukcije i dogradnje željezničkih teretnih terminala na Brajdici i Mlaki, a i manje je vidljiv zbog svoje dislociranosti od središta Rijeke i riječke luke, no radi se o obnovi jednog od ključnih terminala za poslovanje Luke Rijeka d.d. Izvoz drva, posebno u zemlje Bliskog

istoka i Sjeverne Afrike, oduvijek je bio jedan od važnijih segmenata ukupnog poslovanja Luke Rijeka, a tako je i dan danas. Proteklih godina promet drva, prema statističkim podacima Lučke uprave, kretao se uglavnom oko 350 tisuća tona godišnje, donoseći Luci Rijeka prijeko potreban dotok sredstava u okolnostima kada ukupni promet na terminalima tog koncesionara već dvije godine zaredom stagnira ili opada. Nova riva, zajedno s planiranom nabavkom novih dizalica, omogućit će, kao prvo, sigurnije poslovanje, budući da su dijelovi konstrukcije i gornja ploha dosadašnje rive već dobrim dijelom nagriženi djelovanjem mora i zubom vremena. Povećat će se i kvaliteta usluge prekrcaja, ali i brzina prekrcaja te ukupni kapacitet terminala.

Skriven u zaljevu

Kako napreduju radovi u Bršici provjerili smo nedavno, zajedno s voditeljem realizacije ovog projekta Davorom Žigmanom, iskusnim inženjermom iz Lučke uprave Rijeka, koji je bio naš domaćin prilikom obilaska gradilišta. Vožnja od Rijeke do Raše traje otprilike sat vremena, a sam terminal skriven je duboko u zaljevu koji je, osim po lučkim poslovima, poznat i po uzgoju školjaka zbog mijesanja slane i slatke vode. Uz terminal za prekrcaj drva, u zaljevu je smješten i terminal za prekrcaj žive stoke koja se preko Raše iz čitave Europe izvozi uglavnom u arapske zemlje i Izrael.



BRŠICA

Važan lučki terminal Luke Rijeka d.d.



Izvoz drva, posebno u zemlje Bliskog istoka i Sjeverne Afrike oduvijek je bio jedan od važnijih segmenata ukupnog poslovanja Luke Rijeka



Terminal za prekrcaj drva Bršica



Lučke luke

NOVU Raši

“ Brodari koji inače prevoze drvo, kažu kako je ovaj terminal jedan od najboljih na Mediteranu, po usluzi koju pruža. Kada riva bude završena i kad stignu nove dizalice, bit će još bolji

Davor Žigman i Dinko Živković

Prvo što na terminalu zamjećujemo, još s prilazne ceste, velika je autodizalica kojom se elementi nove rive postavljaju na svoje mjesto. Drugo što upada u oči je brod privezan uz rivu, u koji se uredno ukrcava drvo, iako traju građevinski radovi.

– Upravo kako ne bismo ometali promet tereta, projekt je podijeljen u dvije faze. Obično biste ovdje vidjeli dva broda, privezane jedan iza drugog, no sada se radi samo na otprilike polovici dužine terminala, dok je druga u rekonstrukciji. Kada radovi na prvoj fazi, u dužini od 92 metra, budu završeni, dizalice i brodovi bit će premješteni na rekonstruirani dio, a započet će radovi na drugoj fazi, odnosno obnova drugog dijela obale, u dužini od približno 75 metara, kaže nam Žigman.

Kao lego kockice

Zajedno sa svojim suradnicima i predstavnicima izvođača, objašnjava nam što se sve radi na obali, na kojoj su radnici za to vrijeme postavljali armiranobetonske elemente koji će činiti gornju, radnu plohu terminala.

– Obala je izgrađena na pilotima koji jedini nisu mijenjani jer su i dalje u odličnom stanju, s obzirom da se nalaze u metalnim cijevima, tako da more ne prodiire unutra i nije uništilo betonski dio i armaturu, kao što je bio slučaj s ostalim

Krenuo izvoz kamena za Italiju

U Raši je, zbog potonuća barže preko koje se ukrcava kamni agregat za izvoz u Italiju, prošle godine značajno opala količina te vrste tereta. U međuvremenu je uz obalu privezana druga barža pa je kamni agregat ponovno krenuo prema Italiji. Kako se u zadnje vrijeme stabilizirao i izvoz drva i stoke, u Luci Rijeka d.d. očekuju dobre rezultate ovih terminala u tekućoj godini.



Davor Žigman i Dinko Živković

dijelovima nosive konstrukcije. Naprosto, djelovanjem mora kroz više desetljeća beton je oštećen, a počela je propadati i čelična armatura pa je odlučeno da se izvede poptuna rekonstrukcija, jer nije bilo moguće od ispod

prilično zahtjevan, no za sad sve ide prema planu, pa očekujemo da će, ne bude li većih zastoja, svi radovi biti završeni u predviđenom roku, do kraja ove godine, kažu Žigman i građevinari.

Prastare dizalice

Inače, u lučkom bazenu Raša već je izveden projekt jaružanja, odnosno uklanjanja viška materijala što ga donosi rijeka s morskog dna, te je na cijelom terminalu i u okolnom lučkom bazenu dubina jednakih sedam metara.

Ukrcaj drva na brod u blizini odvija se putem kamiona, kojima se drvo na obalu doprema iz nedalekog skladišta drva, neposredno pred ukrcaj. Dizalice kojima se drvo ukrcava na brod, doduše, izgledaju više kao izložak iz kakvog muzeja pomorstva i industrije, nego sredstvo za rad u luci 21. stoljeća, no ukrcaj je, za našeg kratkog boravka na terminalu, tekao bez zastoja.

– Brodari koji inače prevoze drvo, kažu kako je ovaj terminal jedan od najboljih na Mediteranu, po usluzi koju pruža. Kada riva bude završena i kad stignu nove dizalice, bit će još bolji, kažu naši domaćini.

350

TISUĆA tona godišnje prosječan je promet drva na ovom terminalu prema statističkim podacima Lučke uprave

obnavljati pojedine dijelove, s obzirom da je riva relativno niska u odnosu na površinu mora. Rekonstrukcija se izvodi na način da se na gradilište dovoze već gotovi dijelovi armiranobetonske konstrukcije koje armirači dodatno spajaju i postavljaju dodatnu potrebnu armaturu. Kao lego kockice ili slagalica, zna se na koje mjesto dolazi svaki pojedini dio, a na kraju, kada sve bude u potpunosti složeno, betonirat će se gornja ploha na koju će biti postavljene i nove šine dizalica. Posao rušenja stare obale bio je



Svi radovi bit će završeni u predviđenom roku, do kraja ove godine