

КАРАКТЕРИСТИКЕ УНУТРАШЊИХ ПЛОВНИХ ПУТЕВА У СРБИЈИ

Дунав. Као чланица Дунавске комисије, Југославија је реализовала изванредно значајне регулационе радове за потребе пловидбе на Дунаву, нарочиту у периоду 1965-1980. Са становишта пловидбе, Дунав се на територији СРЈ може поделити на 4 карактеристична сектора, укупне дужине 588 км:

1. Потез између границе са Мађарском (км 1433+000) и Београда (км 1166+000) карактерише природни хидролошко-хидраулички режим. У односу на ниски пловни ниво, габарит пловног пута се на овом делу дефинише: ширином 180 - 200 м, дубином 2,5 м и минималним полупречником кривине 800-1000 м. Према класификацији ЕСМТ и UN/ECE-1992, Дунав на овом сектору има VI-б. категорију пловног пута¹.
2. Потез између Београда и бране Ђердап I (км 942+000) је каналисан (под успором), што му даје највишу, VII. категорију пловног пута. Преводнице код бране Ђердап I су довољних димензија (дужина 310 м, ширина 34 м, минимална дубина 5,5 м) да обезбеде несметан пролаз саставима од 9 потискиваних пловила типа "Европа II" са потискивачем.
3. Потез између брана Ђердап I и Ђердап II (км 863+550) је такође каналисан, са обележјима пловног пута највише, VII категорије.
4. Низводно од бране Ђердап II до границе са Бугарском, Дунав је уређен изградњом регулационих грађевина. Пловни габарити су слични оним на узводним секторима, са једним изузетком: на овом делу се налази око 200 пловила потопљених крајем другог светског рата, од којих су неки још увек пуни експлозивних средстава. То представља озбиљну потенцијалну опасност за пловидбу и угрожава VI-б. статус пловног пута на овом сектору.

Побољшање пловидбених услова на сектору узводно од Београда захтева завршетак регулационих радова на дужини од око 40 км. Да би се повећала категорија пловног пута на овом сектору, неопходно је комбиновати доградњу постојећих регулационих грађевина њиховим надвишавањем, са каналисањем водотока изградњом бар једне бране (у оптицају је профил код Новог Сада).

Карактеристике бродских састава који саобраћају Дунавом зависе од карактеристика појединих сектора. Низводно од Београда, могућа је несметана пловидба потискиваним саставима од 9

¹ Kategorizacija evropskih unutrašnjih plovnih puteva obavlja se na osnovu odluke Evropske ekonomske komisije - EEC, polazeći od dimenzija ("gabarita") i nosivosti brodova i brodskih sastava:

Пловни путеви малих габарита:

KLASA 0 - Пловни путеви приступачни за самњодне моторне теретњаче носивости мање од 250 т, дужине до 30 м и ширине до 6 м.

KLASA I - Пловни путеви приступачни за самњодне моторне теретњаче носивости између 250 и 400 т, дужине до 38,50 м, ширине до 5 м и дубине гaza до 2,20 м.

Пловни путеви средњих габарита:

KLASA II - Пловни путеви приступачни за самњодне теретњаче носивости од 400 до 650 т (дужине 50,00 м и ширине 6,60 м) KLASA III - Пловни путеви приступачни за саставе од два самњодна или потискивана теретњача носивости од 650 до 1 000 т (дужине до 90,00 м и gaza до 2,50 м).

Пловни путеви великих габарита:

KLASA IV - Пловни путеви приступачни за самњодне моторне теретњаче дужине 80,00 м и ширине 9,50 м, као и за склоп од моторног потискивача и једног потискиваног теретњача дужине 76,50 м и ширине 11,40 м, носивости 1 000 - 1 500 т.

KLASA V - Пловни путеви пристапачни за потискиване саставе од два велика теретњача као и за све велике самњодне моторне теретњаче носивости 1 500 - 3 000 т (gaza до 2,50 м)

KLASA VI - Пловни путеви приступаачни за велике потискиване саставе од два велика теретњача, носивости изнад 3 000 т (gaz до 3,00 м)

KLASA VII - Пловни путеви који омогућују пловидбу састава већих од два велика потискивана теретњача из класе VI. Карактеристике ове класе пловних пута нису предвиђене, већ се одређују посебно за сваки пловни пут.

потисница типа "Европа II", док је на сектору узводно од Београда, конфигурација максималног састава од 4 до 6 пловила типа "Европа II".

Учешће робног промета на Дунаву у односу на све остале пловне путеве у Србији износи 80-90%. Сви делови мреже унутрашњих пловних путева у Србији су директно или индиректно ослоњени на Дунав, као за сада једини међународни пловни пут који нас везује са мрежом европских пловних путева. Треба имати у виду и чињеницу да је Србија чланица Дунавске комисије, па тиме има значајне обавезе у погледу систематског и континуираног одржавања и унапређења ове магистралне пловне саобраћајнице.

Сава. Ова река, која се улива у Дунав на км л 000+700 и кроз Србију је пловна на дужини од 207 км, за сада нема статус међународног пловног пута, па је то разлог што су изостала значајнија улагања у предузимање систематских мера уређења за потребе пловидбе (изградњу регулационих грађевина, багеровање, одржавање и обележавање пловног пута). Према неким анализама, може се очекивали да Сава ускоро постане пловни пут В-а. категорије, имајући у виду велико гравитационе подручје и економске перспективе повезивања привредних центара бивших југословенских република, а сада међународно признатих држава. Међутим, у садашњем тренутку не постоје политички и други услови да се то оствари, нити се могу са сигурношћу дефинисати робни токови и гравитациона подручја, тако да је реално приступити успостављању сигурних пловидбених услова у доњем току Саве, на делу кроз Србију у дужини од 207 км.

Тиса. Ова лева притока Дунава (ушће на км л 215+000) је пловна практично на целој својој дужини кроз Србију (164 км) и испуњава одређене габарите, осим на неколико краћих деоница, чија укупна дужина не прелази 2% укупне дужине. Према расположивим пловним габаритима, Тиса спада у пловни пут В-а. категорије. У кориту овог водотока су неопходне само мање интервенције и то на дужини од око 3,5 км. Према евиденцији из 1997. године робни промет на Тиси износи око 250 000 т/год, од чега се 93% односи на унутрашњи промет, а 7% на промет са иностранством. У зависности од будућег развоја робног промета на овој реци, може се десити да постојећа преводница на брани "Нови Бечеј" постане "уско грло" за речни транспорт, у ком случају би се евентуално приступило изградњи још једне коморе.

Пловидбени систем ДТД. Систем Дунав-Тиса-Дунав (ДТД) је вишенаменски водопривредни систем, чија је главна функција контрола режима површинских и подземних вода, али који такође обезбеђује изванредно повољне пловидбене услове. Систем ДТД чини мрежа природних водотока (од којих је већина каналисана) и мрежа веслачких канала, у укупној дужини од 930 км, од чега се 600 км односи на мрежу пловних путева. Пловидбени габарити варирају од канала до канала, али је према критеријумим ЕСЕ око 55% система спада у IV. и V. категорију, око 20% у III. категорију, а преосталих 25% у ниже категорије.

Најзначајнији објекат овог вишенаменског система је брана на Тиси код Новог Бечеја, која се налази 64 км узводно од ушћа Тисе у Дунав. Ова брана омогућава контролу режима вода у основној каналској мрежи. У систему ДТД се налази 16 нових преводница, од којих 12 могу да приме пловила до л 000 т носивости (димензије коморе: 85 × 12 × 3 м), а 4 пловила до 500 т носивости. У систему се налази око 30 сталних и привремених пристаништа или претоварних места.

Према евиденцији из 1995. године, робни промет кроз пловну мрежу ДТД је износио око 300 000 т/год. Робни промет кроз пристаништа се процењује на 1,2 милиона т/год.

Из претходног се може закључити да је пловидбена мрежа система ДТД углавном изграђена и да једино недостају средства за њено систематско одржавање. Постоји међутим интерес за новим улагањима у обнову Бечеја као важне споне градова у Војводини (пре свега Зрењанина) и Темишвара у Румунији. Тим улагањима би се обезбедио саобраћај пловихма до л 000 т носивости на овом пловном путу, што изискује радове на уређењу корита и реконструкцију преводница "Клек" и "Итебеј".