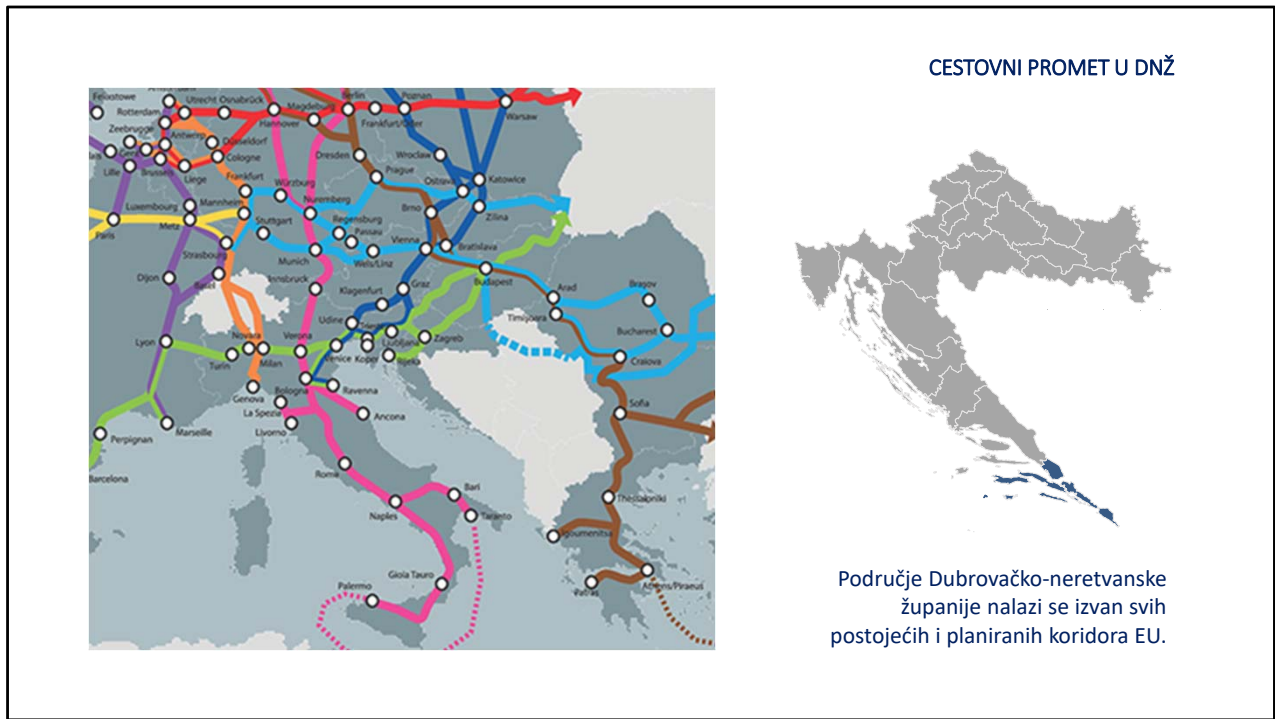




Problematika cestovnog, zračnog, željezničkog i pomorskog prometa u DNŽ



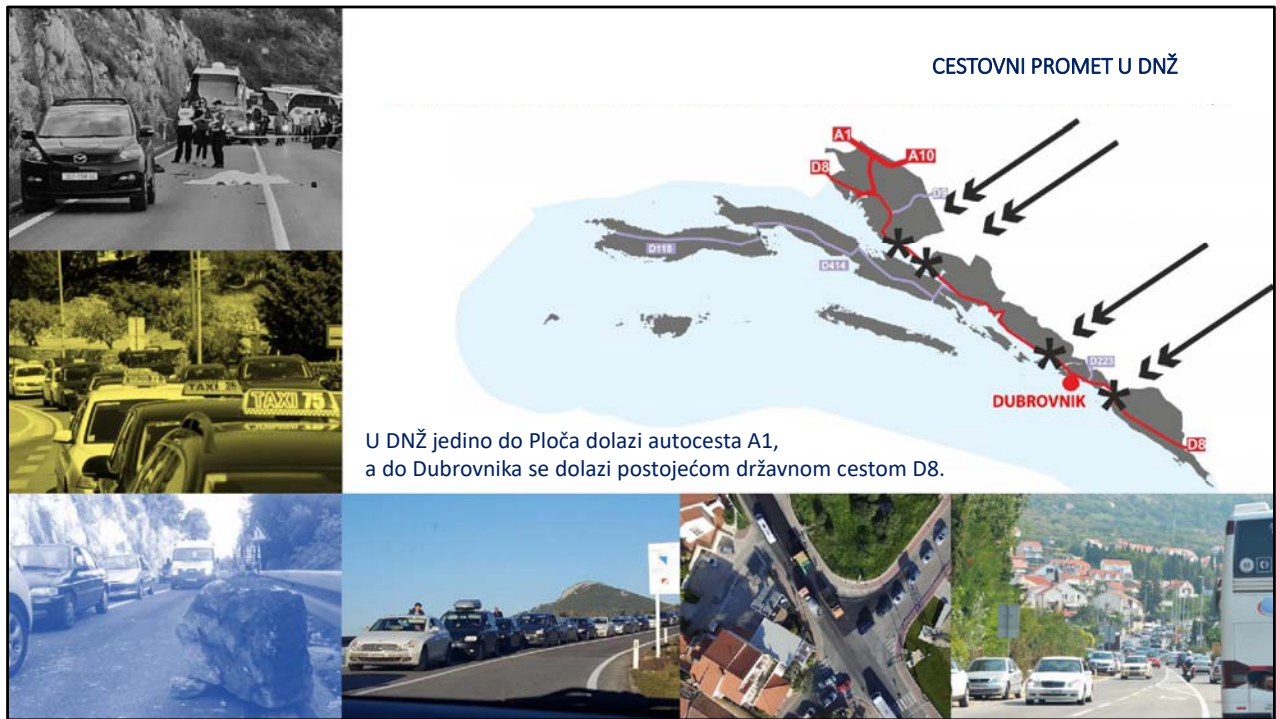
Područje Dubrovačko-neretvanske županije nalazi se izvan svih postojećih i planiranih koridora EU.

CESTOVNI PROMET U DNŽ



DNŽ je na kraju jadranskog odvojka EU mreže, u okviru TEN-T sveobuhvatne mreže

DNŽ je na kraju jadranskog odvojka EU mreže, u okviru TEN-T sveobuhvatne mreže.



U DNŽ jedino do Ploča dolazi autocesta A1, a do Dubrovnika se dolazi postojećom državnom cestom D8, koja je izgrađena 1964. godine i ne odgovara modernim uvjetima prometovanja, prolazi kroz sva naselja i na njoj je niz pješačkih prelaza i semafora te služi kao gradaka ulica.

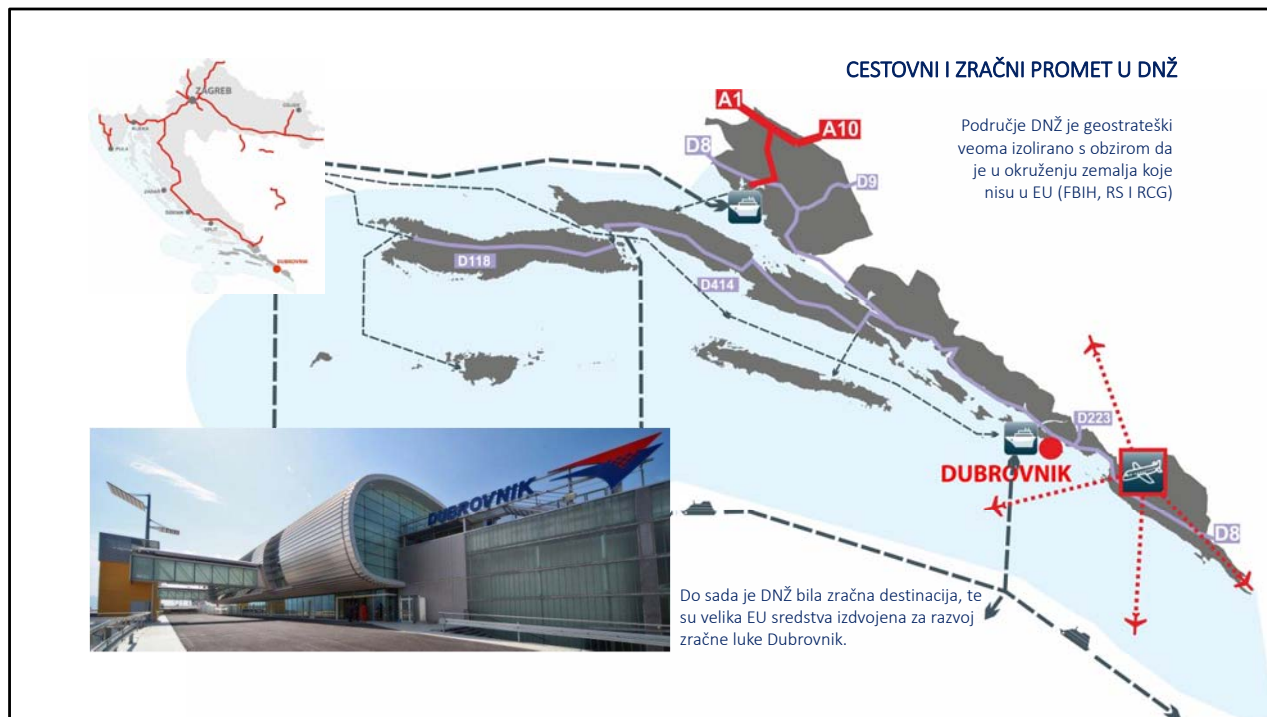


Zbog nedovoljne propusne moći s brojnim oštrim i opasnim krivinama, lošim, i skliskim kolnikom, te prolascima kroz naselja, državna cesta D8 dospijeva na liste najopasnijih prometnica na svijetu i može se nazvati uskim grlom na prometnoj mreži RH i EU.

NA VELIKOJ KARTI OZNAČENA SU NA DRŽAVNOJ CESTI MJESTA PJEŠAČKIH PRIJELAZA, SEMAFORA, PROMETNIH ZASTOJA, PROMETNIH NESREĆA I SLIČNO.

Stanje državne ceste D8 možemo vidjeti iz Kartografskog prikaza ocjene rizika na dionicama ove ceste izrađenom od strane HAK-a i Fakulteta prometnih znanosti prema metodologiji EuroRAP-a Europske međunarodne organizacije koja se bavi pitanjima sigurnosti prometa.

Dionice označene crnom bojom i jednom zvjezdicom ocijenjene su kao dionice visokog rizika. Rijetki su dijelovi magistrale u našoj županiji označeni narančastom bojom i tri zvjezdice – dionice srednjeg rizika, dok je većina označena crvenom bojom i s 2 zvjezdice - dionice srednje visokog rizika.



Područje DNŽ danas je geostrateški veoma izolirano s obzirom da je u okruženju zemalja koje nisu u EU (FBIH, RS I RCG)

Do sada je DNŽ bila zračna destinacija, te su velika EU sredstva izdvojena za razvoj zračne luke Dubrovnik.



Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske

CESTOVNI PROMET U DNŽ
Državni dokumenti

Strategija prostornog razvoja RH, 2017.
Planirana je autocesta do Dubrovnika i most Pelješac s brzom cestom preko Pelješca i priključcima na autocestu. Od Dubrovnika do granice s Crnom Gorom autocesta je prikazana kao trasa u istraživanju.



Strategija prometnog razvoja RH, 2017.
Za područje DNŽ utvrdila je dvije mjere povezane s poboljšanjem cestovne infrastrukture.
Mjera 11. Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom
Mjera 16. Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu.



Državni dokumenti

Strategijom prostornog razvoja RH 2017. godine je planirana autocesta do Dubrovnika i most Pelješac s brzom cestom preko Pelješca i priključcima na autocestu. Od Dubrovnika do granice s Crnom Gorom autocesta je prikazana kao trasa u istraživanju.

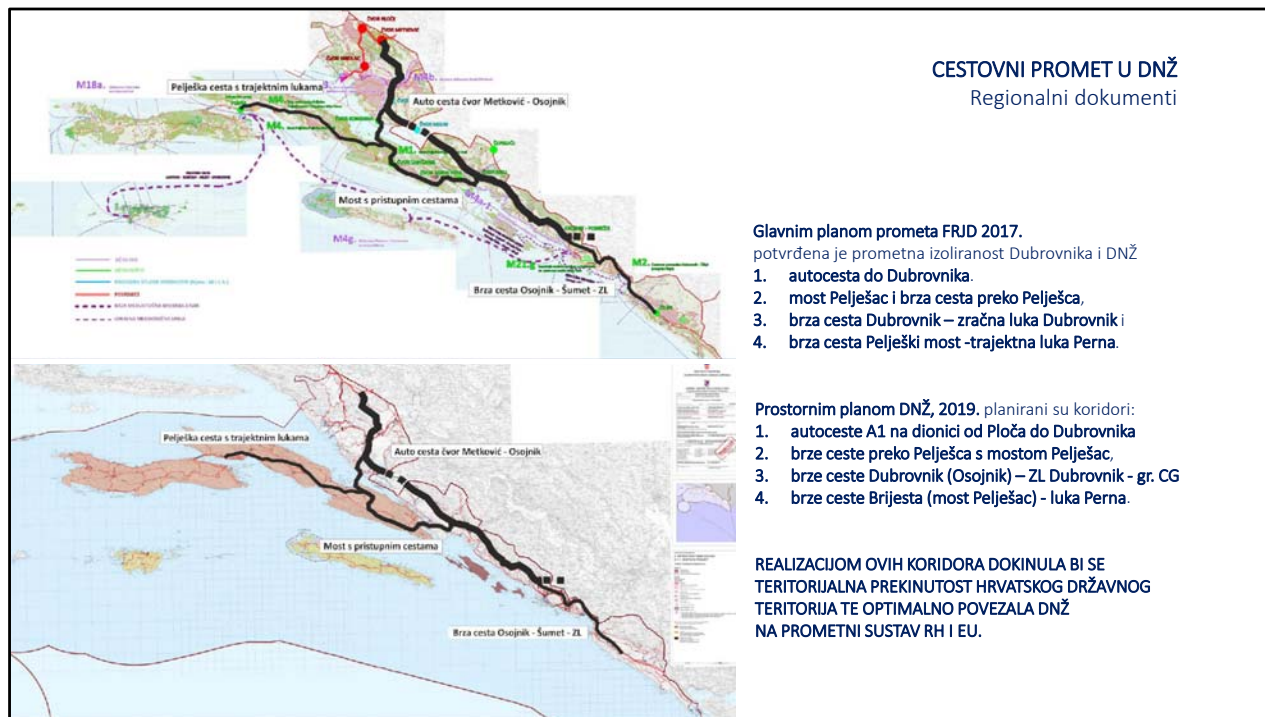
Strategija prometnog razvoja RH 2017. godine je za područje DNŽ utvrdila dvije mjere povezane s poboljšanjem cestovne infrastrukture.

Mjera 11. Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom

Koridor Dubrovnik – državna granica s Crnom Gorom u različitim je fazama izgradnje, ovisno o dionici. Izgradnjom ovog koridora povećat će se povezanost zračne luke i grada Dubrovnika. Kroz koncept funkcionalnih regija procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed izgradnje, kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte. Jedan od prioriteta je izgradnja veze između grada Dubrovnika i Zračne luke Dubrovnik, a za koju Hrvatske ceste izrađuju potrebnu dokumentaciju.

Mjera 16. Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu.

Pristupačnost na velike udaljenosti u srednjoročnom scenariju svakako je zračna luka Dubrovnik. Za daljnji nastavak razvoja cestovne infrastrukture potrebno je izgraditi most „Pelješac“, u kombinaciji s cestovnom mrežom na Pelješcu i obilaznicom Stona. Nastavak gradnje Jadransko – Jonskog koridora od Ploča do državne granice sa Crnom gorom i njegova trasa utvrdit će se nakon provedenih studija, a vodeći računa o europskim prometnim koridorima.



Regionalni dokumenti

Glavnim planom prometa „Razvoj funkcionalne regije Južna Dalmacija“, 2017.

potvrđena je prometna izoliranost Dubrovnika i DNŽ, te potreba realizacije

1. autoceste od Ploča, dokle je izgrađena autocesta, do Dubrovnika.

a kao najvažniji način povezivanja Dubrovnika s ostatkom EU i RH identificiran je

1. most Pelješac i brza cesta preko Pelješca.

A od strateških projekata Glavni plan prometa za DNŽ je potvrdio:

1. brzu cestu Dubrovnik – zračna luka Dubrovnik i
2. brzu cestu Pelješki most -trajektna luka Perna.

Prostornim planom DNŽ, 2019. planirani su koridori:

1. autoceste A1 na dionici od Ploča do Dubrovnika koja osim na području Neuma prolazi cijelom dužinom teritorijem RH, odnosno DNŽ, i kod Osojnika izlazi iz RH te preko Trebinja ide u CG
2. brze ceste preko Pelješca s mostom Pelješac,
3. brze ceste Dubrovnik (Osojnik) – zračna luka Dubrovnik- gr. CG
4. brze ceste Brijesta (most Pelješac)-luka Perna s obilaznicom Orebića.

Realizacijom ovih koridora dokinula bi se teritorijalna prekinutost hrvatskog državnog teritorija te optimalno povezala DNŽ na prometni sustav RH i EU.



CESTOVNI PROMET U DNŽ
Stanje 2022.



1. HAC je 2021. godine izradio predstudiju izvedivosti za dionicu autoceste od čvora Metković do čvora Pelješac i od čvora Doli do čvora Osojnik, a u izradi je studija izvedivosti i dokumentacija za lokacijsku dozvolu
2. Most Pelješac izgrađen, a realizacija pristupnih cesta i obilaznice Stona se očekuje do kraja 2022.

HC su 2019. izradili

3. Studiju izvedivosti za brzu cestu Osojnik (Dubrovnik) – ZL - gr. CG, te
4. studiju izvedivosti poboljšanja prometne povezanosti Korčule i Pelješča, a u izradi su SUO za obje navedene trase.

Stanje 2022.

U DNŽ je nastavljeno djelovanje sukladno prethodno definiranim planovima te je

1. HAC 2021. godine izradio predstudiju izvedivosti za dionicu autoceste od čvora Metković do čvora Pelješac i od čvora Doli do čvora Osojnik, a u izradi je studija izvedivosti i dokumentacija za lokacijsku dozvolu za istu
2. Most Pelješac izgrađen, a realizacija pristupnih cesta i obilaznice Stona se očekuje do kraja 2022.

HC su 2019. izradili

1. Studiju izvedivosti za brzu cestu Osojnik-ZL-gr. CG, te
2. studiju izvedivosti poboljšanja prometne povezanosti Korčule i Pelješča, a u izradi su SUO za obje navedene trase.



CESTOVNI PROMET U DNŽ Prijedlog EU TENTech

Međutim

Dionica autoceste od Ploča (čvor Metković) do Dubrovnika (čvor Osojnik), nije ucrtana u EU TEN-T cestovnu mrežu.

Najnovijim prijedlogom EU komisije u osnovnu TEN-T mrežu planira se uvrstiti dionica autoceste od čvora Metković do čvora Pelješac te most Pelješac s pristupnicama i obilaznicom Stona do čvora Doli na D8, dok je nastavak od tog čvora do gr. CG u TEN-T mreži postojeća dionica D8 kroz Dubrovnik.

Uvrštenje autoceste u TEN-T mrežu u cijeloj dužini do Dubrovnika te brzih cesta Dubrovnik (Osojnik) – ZL Dubrovnik - granica CG i Brijesta – Perna je od osobite važnosti za područje DNŽ

Međutim

Dionica autoceste od Ploča (čvor Metković) do Dubrovnika (čvor Osojnik), nije ucrtana u europsku TEN-T cestovnu mrežu što bi bilo od izuzetne važnosti s obzirom na mogućnost financiranja iz EU fondova.

Najnovijim prijedlogom EU komisije u osnovnu TEN-T mrežu planira se uvrstiti dionica autoceste od čvora Metković do čvora Pelješac te most Pelješac s pristupnicama i obilaznicom Stona do čvora Doli na D8, dok je nastavak od tog čvora do gr. CG u TEN-T mreži postojeća dionica D8 kroz Dubrovnik.

Uvrštenje autoceste u TEN-T mrežu u cijeloj dužini do Dubrovnika te brzih cesta Dubrovnik (Osojnik) – ZL Dubrovnik - granica CG i Brijesta – Perna je od osobite važnosti za područje DNŽ.

Na temelju gore rečenog tj. strategija, prostornih planova, studija izvedivosti, projektne dokumentacije koja u izradi, može se reći da je sve spremno za realizaciju ...

CESTOVNI PROMET U DNŽ Prekogranično područje



Ali

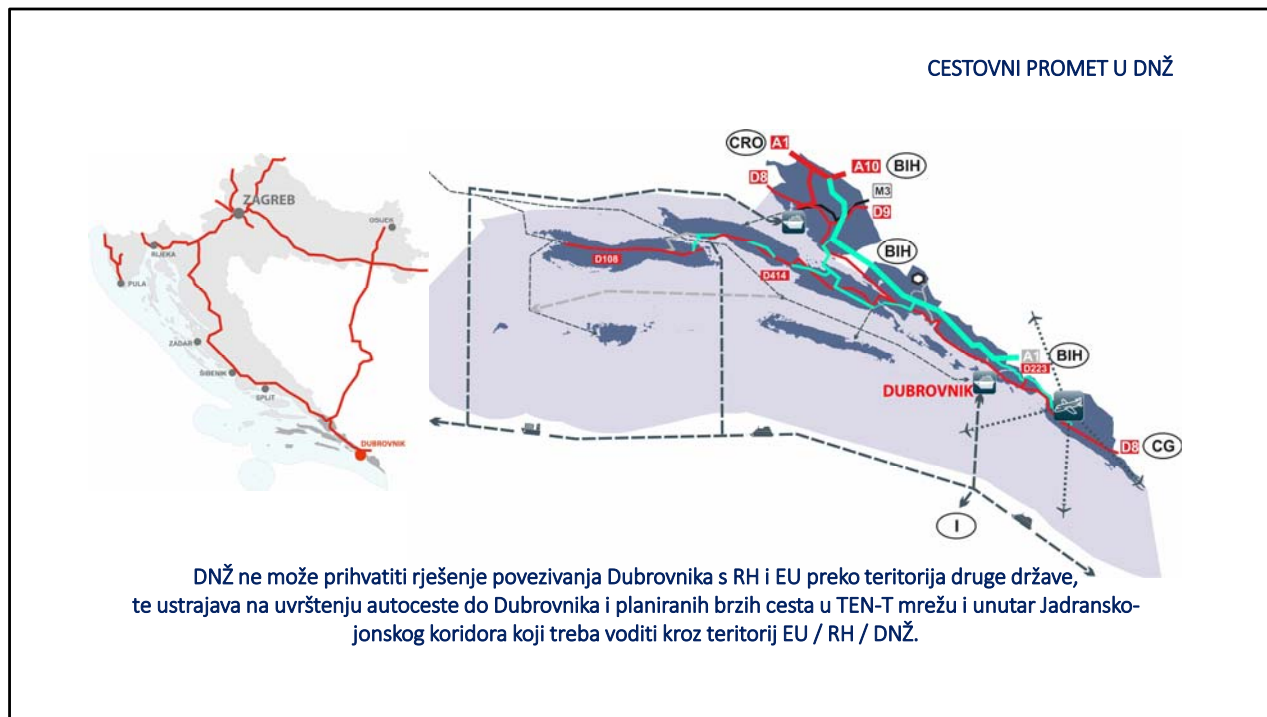
Neovisno o našim planovima FBiH i RS razrađuju projekte autoceste kao dio JJ koridora i za sada imaju 6 varijanti koridora autoceste rubovima Popovog polja s odvojcima za Dubrovnik.

U FBiH koridor V.c koji počinje u RH, kod Počitelja ima čvor koji se planira kao interregionalni čvor za povezivanje s planiranom autocestom. U izradi je tehnička dokumentacija za dionicu Počitelj – Stolac.

U RS planiran je nastavak autoceste u JJ koridoru i razmatra se 5 varijanti sjevernim rubom Popova polja.

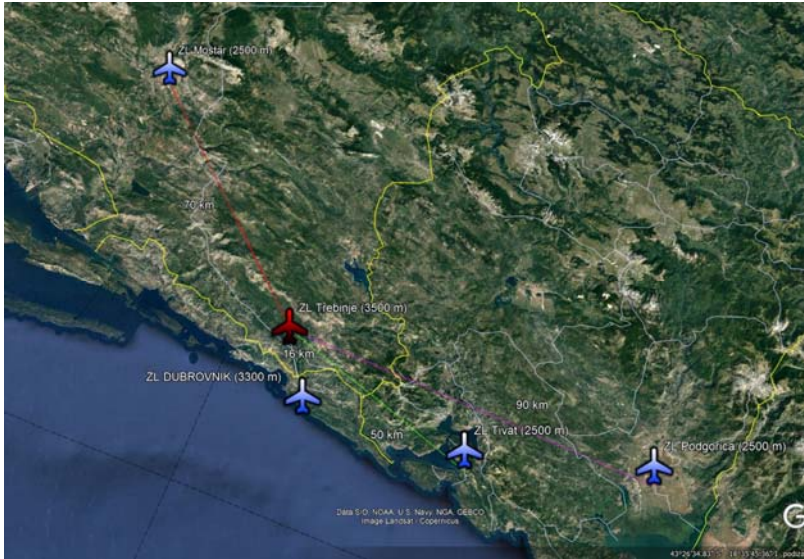
Na priloženoj karti crveno je ocrtno područje utjecaja trase autoceste kroz Popovo polje u kojem je obuhvaćena i cijela DNŽ.

Jedna varijanta autoceste planirana je južnim rubom Popova polja i cijela je u prostoru FBiH, a 5 varijanti planirano je sjevernim rubom Popova Polja i one do Stoca idu kroz Republiku Srpsku. Istočna dionica nije upitna tj. ide kroz Trebinje do ulaska u RCG.



DNŽ ne može prihvatiti rješenje povezivanja Dubrovnika s RH i EU preko teritorija druge države, te ustrajava na uvrštenju autoceste do Dubrovnika i planiranih brzih cesta u TEN-T mrežu i unutar Jadransko-jonskog koridora koji treba voditi kroz teritorij EU / RH / DNŽ.

ZRAČNI PROMET U DNŽ Prekogranično područje



Zračni promet

EU je do sada promatralo DNŽ kao zračnu destinaciju, te su velika EU sredstva odobrena za razvoj zračne luke Dubrovnik, te je uvrštena u sveobuhvatnu (comprehensive) TEN t mrežu.

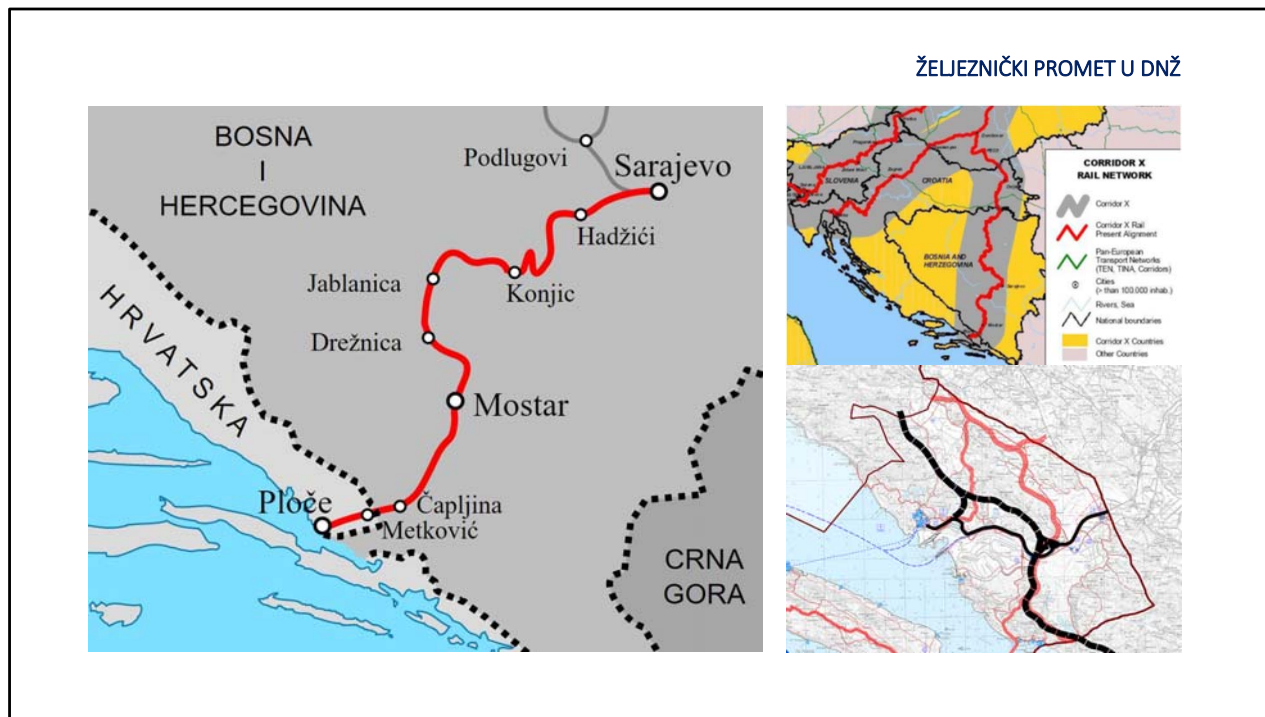
ZL Dubrovnik, danas, nakon izvršenih radova ima kategoriju 4D (nalazi se među 3 najveće ZL u Hrvatskoj) s 3300m piste i može primiti do 4 milij putnika godišnje.

U krugu 16 do 90 km nalaze se zračne luke Mostar (FBiH), Podgorica i Tivat (RCG) i Dubrovnik.

Ali

Neovisno o tome što je ZL Dubrovnik najveća Zračna luka u širem okruženju, Republika Srpska sa Srbijom razrađuju projekt novog aerodroma na predjelu Taleža kod Trebinja dužine piste 3500 m.

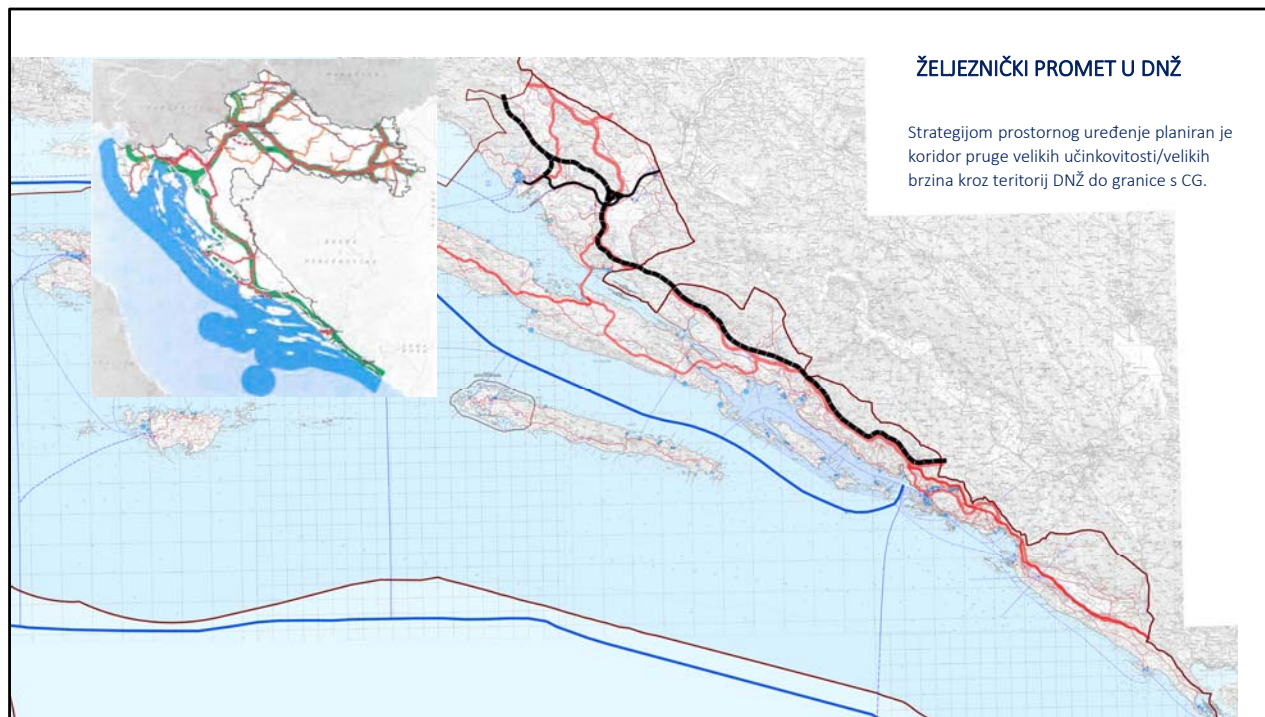
Međutim lokacija planiranog aerodroma se nalazi 16 km Zračne linije od ZL Dubrovnik, a 8 km uzvodno od izvora Omble, u zaštitnoj zoni izvorišta i ugrozio bi bez obzira na poduzete mjere zaštite glavni izvor za vodoopskrbu Dubrovnika i njegovog šireg područja kao i druge podzemne vode.



Koridor željezničke pruge pruge velikih učinkovitosti/velikih brzina

Strategijom prostornog uređenja RH, željeznička mreža ocijenjena je kao mreža niske tehničke razine i nedovoljnog kapaciteta, te kao nedovoljno izgrađena (nepovezanost Istre i Dubrovnika na postojeću željezničku mrežu).

Na području Županije postoji samo jedna željeznička pruga, glavna (koridorska) željeznička pruga M304 (Čapljina)-Državna granica-Metković-Ploče koja je dio željezničke pruge od Ploča preko Metkovića prema Sarajevu i dalje prema Mađarskoj i Srednjoj Europi. Pripada prugama za međunarodni promet, nalazi se nekadašnjem paneuropskom koridoru 5C, a danas je sastavni dio sveobuhvatne TEN-T željezničke mreže. Uloga željezničke pruge Ploče-Metković-Sarajevo-Budimpešta je od izuzetnog značaja za razvoj lučkog teretnog prometa u luci Ploče. Ovom željezničkom prugom se preko luke Ploče ostvaruje najkraća veza prema Baltiku i cijeloj Srednjoj Europi za robe koje dolaze iz Mediterana što luci daje neospornu prednost u odnosu na druge luke na Jadranu. Na području Županije, ona prolazi područjem Gradova Ploča, Opuzena i Metkovića te Općine Kula Norinska. Pruga je obnovljena 2003., ali stoji činjenica da je tih 22,5 km pruge u DNŽ predstavlja ukupnu željezničku infrastrukturu od Splita do Prevlake. 2014. godine HŽ je ukinuo putnički promet i na toj dionici te se taj segment supstituira prijevozom autobusima u organizaciji HŽ-a



Strategijom prostornog uređenje planiran je koridor pruge velikih učinkovitosti/velikih brzina kroz teritorij DNŽ do granice s CG.

Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije planiran je koridor dužjadranske željeznice velikih brzina koji vodi od granice sa SDŽ do granice s BiH kod Osojnika cijelom dužinom teritorijem DNŽ, odnosno RH, osim na području Neuma.

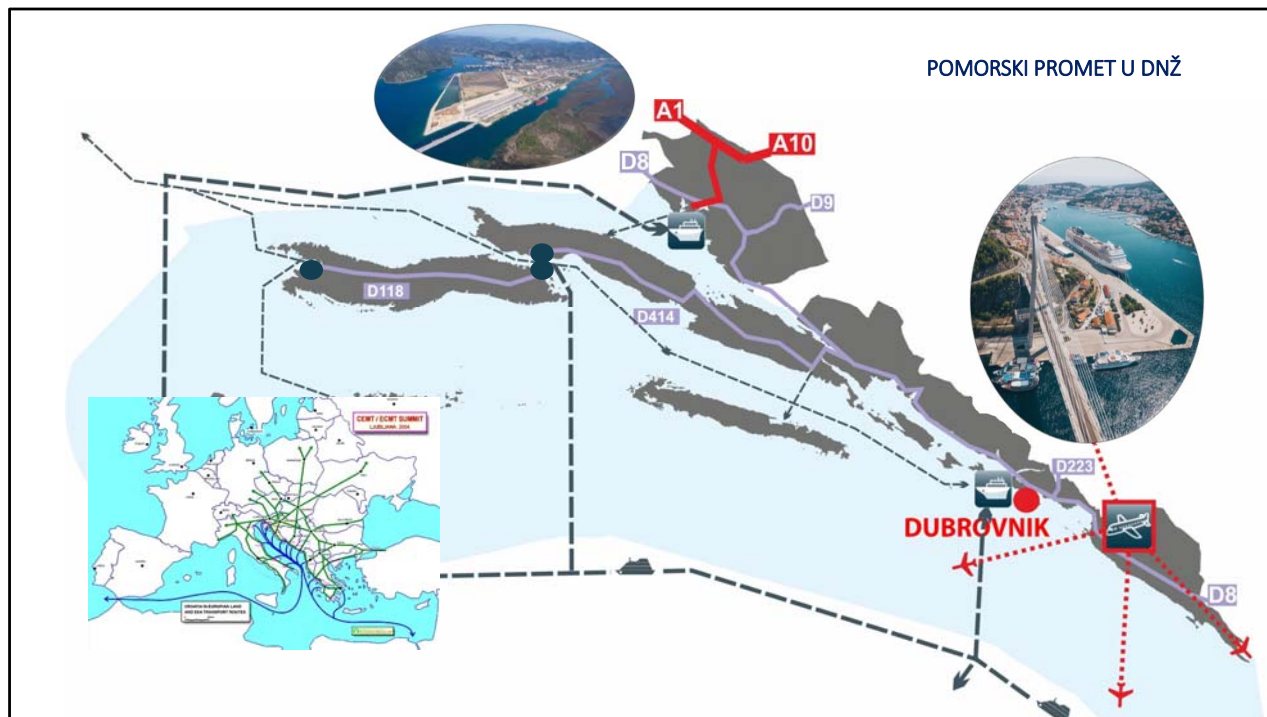
Koridor željeznice je plansko-usmjeravajućeg značenja i načelno vodi uz koridor autoceste. Na granici sa SDŽ nastavlja na koridor željeznice planiran Prostornim planom SDŽ i vodi paralelno s nekadašnjom južnom varijantom autoceste do Opuzena, odakle se nastavlja uz planirani koridor autoceste do Osojnika i granice s BiH.

Točan koridor moguće je odrediti tek na temelju projektne dokumentacije obzirom na dosta krute prometno tehničke uvjete koje treba zadovoljiti za ovaj vid prometa.

Strategija prometnog razvoja nije razmatrala uvrštenje jadransko-jonskog željezničkog pravca, tako da se ne može u planskom razdoblju Strategije očekivati neke aktivnosti na ovom koridoru, ali smatramo da je potrebno čuvati koridor u planskim dokumentima.

Jadranska pruga bila bi snažna intermodalna prometna veza za cijelo područje Jadrana, kao i najkraća željeznička veza zapadne Europe s južnom Hrvatskom, Albanijom i Grčkom i preko Makedonije i Bugarske s Bliskim istokom poglavito produljenjem do Grčke i Bliskog istoka. To je u skladu s Bijelom knjigom odnosno Planom za jedinstveni europski prometni sustavu kojoj se navodi da do 2050. godine više od 50 % cestovnog sustava treba preusmeriti na željeznički i vodeni promet, a za što je potrebno razviti odgovarajuću

infrastrukturu.



Pomorski promet

Pomorski promet osobito je važan za Dubrovačko-neretvansku županiju s obzirom na veličinu akvatorija i otočni karakter Županije. Vrlo izražena razvedenost obale i znatan broj otoka uz mali broj stanovnika, izuzev otoka Korčule, rezultiraju specifičnim problemima za sustavno rješavanje učinkovitog i rentabilnog prometnog povezivanja.

Na području Županije javni pomorski promet održavaju pet državnih trajektnih linija, dvije državne brodske linije i četiri državne brzobrodске linije. Ukidanje dužobalne linije Rijeka-Dubrovnik, središte Županije ostalo je bez pomorske veze sa ostatkom RH, što je od ljeta 2014. djelomično kompenzirano sezonskom brzobrodskom vezom sa Splitom i usputnim otocima (Mljet, Korčula, Hvar, Brač).

Na međunarodnom pomorskom povezivanju, osim trajektne sezone linije Dubrovnik - Bari ne postoje druge pomorske linije.

U svibnju 2021. uspostavljena je svakodnevna cjelogodišnja brzobrodска državna linija Dubrovnik - Korčula - Lastovo.

Dvije luke otvorene za javni promet držanog značaja luka Dubrovnik i luka Ploče generiraju značajan promet s tim da je luka Dubrovnik među pet najjačih kruzerskih luka na Mediteranu dok je luka Ploče druga luka po prometu tereta u Republici Hrvatskoj.

Luku osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja Dubrovnik - putničku luku

je potrebno uvrstiti u luke autocesta mora. Luka Dubrovnik bi se brzo kopnom intermodalnom vezom povezala sa zračnom lukom Dubrovnik. Cilj je intermodalno

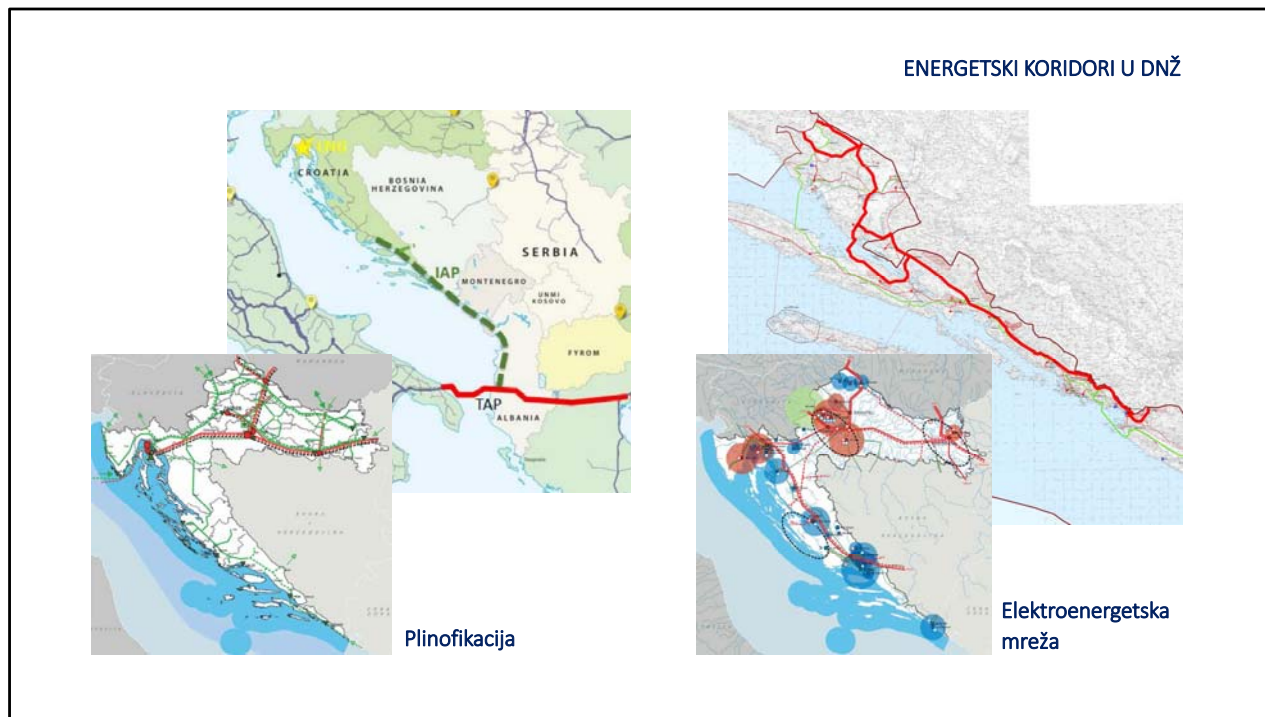
povezivanje uzdužjadranskih prometnih pravaca uvođenjem novog intermodalnog sustava zasnovanom na pomorskom prometu.

Luku osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja Ploče je također potrebno uvrstiti kao polaznu točku Vc koridora u luke autocesta mora.

Luka Ploče bi se uklopila i u međunarodne intermodalne pravce koji bi u budućnosti obuhvaćali riječni vodni promet koridorom 9. Rajna-Dunav, željeznički promet koridorom V.c uz izgradnju drugog kolosijeka, pomorski promet putem jadransko-jonske morske autoceste, te cestovne i željezničke koridore u Jadransko-jonskom koridoru.

Osnivanjem **županijskih lučkih uprava** pristupilo se popravcima, održavanju i proširenju luka županijskog i lokalnog značaja sredstvima EU fondova.

U proteklom razdoblju izgrađeno je niz obala, izvršene su rekonstrukcije i sanacije, a u realizaciji je pomorsko-putnička luka Vela luka te dogradnja, sanacija i rekonstrukcija niza luka lokalnog značenja te je u pripremi izgradnja županijske luke Polačište na Korčuli i luke Perna na Pelješcu.



Plinifikacija DNŽ vezana je za realizaciju Jadransko-jonskog plinovoda (IAP) kojim bi se plinski tokovi Hrvatske, Crne Gore, BiH i Albanije spojili na Transjadranski plinovod (TAP) kao integralni dio Južnog plinskog koridora i dobavni pravac za azerbajdžanski plin iz kaspijskog bazena. Prema Desetogodišnjem planu razvoja plinskog transportnog sustava Republike Hrvatske 2017. – 2026. za transport plina od crnogorske granice do Splita bi se koristio novi plinovodni sustav Dobreč (Crna Gora) - Prevlaka - Dubrovnik - Ploče – Split, koji predstavlja hrvatski dio Jonsko-jadranskog plinovoda (IAP), čime bi se nakon izgradnje distribucijskih plinovoda otvorila mogućnost plinifikacije područja Županije.

Elektroenergetska mreža

U cilju osiguranja kvalitetnog i sigurnog napajanja električnom energijom područja Županije i usmjeravanja viška električne energije proizvedene u HE Dubrovnik u elektroenergetski sustav Hrvatske Strategijom Prostornog uređenja kao i Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije planirana je izgradnja dalekovoda 220 kV DS Plat - Imotica - Nova Sela - Zagvozd.

Izgradnja ovog dalekovoda omogućila bi priključivanje novih distribuiranih izvora obnovljive energije na energetska mreža RH i DNŽ – vjetroelektrana i solarnih elektrana koje su planirane Planom korištenja obnovljivih izvora na području DNŽ i PPDNŽ-om.

PREKOGRANIČNI UTJECAJI U DNŽ



- Gornji i Donji horizonti - pogoršanje vodnog režima na području Donje Neretve i Malostonskog, te Župskog zaljeva (FBiH i RS),
- Planirani aerodrom Trebinje iznad vodozaštitnog područja Omble u RS,
- Plutajući pomorski otpad iz susjednih zemalja koji strujama dolazi u akvatorij naše županije ,
- prekogranični požari iz FBiH,
- sanitarne zone izvorišta koje svoj veći dio imaju u drugoj državi u FBiH,
- otpadne vode s prekograničnog područja FBiH,
- planirana eksploatacija ugljivodika u akvatoriju CG...



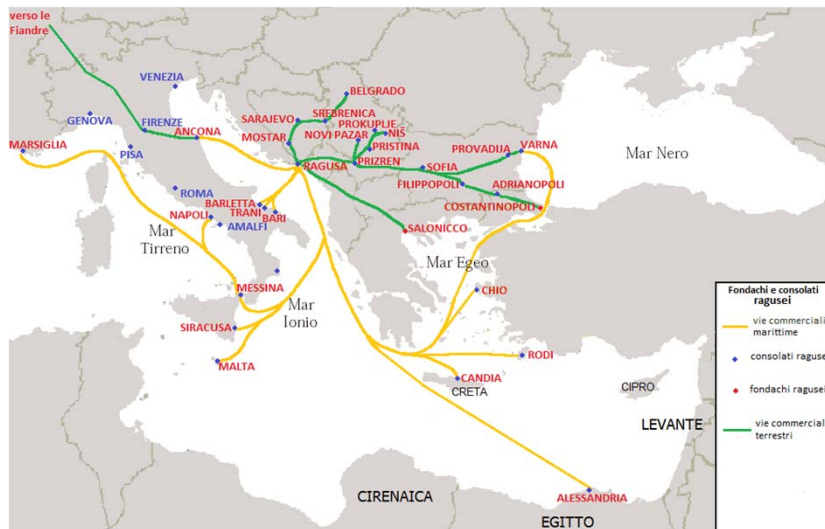
Na kraju moramo spomenuti projekt Gornji i Donji horizonti na prekograničnom području BiH zbog kojeg se već osjećaju posljedice, a očituju se na pogoršanju vodnog režima na području Donje Neretve i Malostonskog zaljeva. Zbog smanjenog dotoka vode, Neretva se zaslanjuje i zaslanjuju se poljoprivredne površine u Delti Neretvi, a smanjenje dotoka vode u vrulje na Bistrini utječe na uzgoj školjkaša, S druge strane zbog povećanog dotoka slatke vode u Župski zaljev temperatura mora se snižava.

Ponavljamo problem aerodroma Trebinje koji je planiran iznad vodozaštitnog područja Omble.

Dodajemo plutajući pomorski otpad iz susjednih zemalja koji strujama dolazi u akvatorij naše županije te

Spominjemo prekogranične požare, sanitarne zone izvorišta koje svoj veći dio imaju u drugoj državi, otpadne vode s prekograničnog područja, planiranu eksploataciju ugljivodika u Jadranu u crnogorskom akvatoriju itd itd

DUBROVNIK NEKADA



KRAJ

Ovim izlaganjem smo htjeli skrenuti pažnju na usko područje DNŽ koja je i Europa I Hrvatska, ali s velikim utjecajem zemalja u okruženju, pa pri izradi DPPR je potrebno na ovom području pažljivo sagledati prostor u smislu

- integriranja Županije s maticom zemljom i Europom te
- zaštite i smanjenja negativnih utjecaja s prekograničnog područja ... FBIH, RS I RCG.

Dubrovnik nekada – svi putevi vode u Dubrovnik, a danas ?