

Prometna povezanost luke Dubrovnik u koncepciji dugoročnog razvoja prometa SR Hrvatske

UDK 383/388 (497.13) DU

Institut prometnih znanosti Zagreb izradio je Projekt dugoročnog razvoja prometa na području SR Hrvatske koncem 1984. godine. Na tom veoma obimnom studijskom radu sudjelovao je veliki broj znanstvenih radnika, koji su ovom velikom istraživačkom poduhvatu poklonili izuzetnu pažnju.

Poslije tematske rasprave ove studije na nivou pomorske grane prometa očekivali smo da će se, na osnovi iscrpne razmjene mišljenja s prihvaćenim primjedbama, predložiti konkretna rješenja prometne izoliranosti južno dalmatinskog područja.

Međutim, ne možemo, a da ujedno ne izrazimo i svoja neslaganja s interpretacijom jednog dijela publikacije Koncepta razvoja, koja upravo govori, ili preciznije rečeno tek usput spominje problematiku željezničke pruge do Luke Dubrovnik, i to ne samo po opsegu, nego i po razlozima koji su autore motivirali da se uopće ne upuste u jednu dublju i širu analizu potreba reaktiviranja ove prometnice u periodu do 2000-te godine. Bez uključenja ove problematike, očito, ova studija ostavlja utisak nepotpunosti i nedorečenosti.

Radi ilustracije, citirali bismo taj dio koncepcije, koji poslije nabiranja mnogih prijedloga izgradnje ostalih željezničkih pruga u SR Hrvatskoj navodi sljedeće:

»Izvan ovih prijedloga ostala je željeznička pruga za Dubrovnik. Projekcija prometne potražnje, temeljena na sadašnjem konceptu društveno-gospodarskog razvoja tog područja, ne opravdava izgradnju nove pruge. Ostaje, međutim, činjenica da željeznička izolacija Dubrovnika ima ozbiljne reperkusije na cjelokupni razvoj toga područja, pa bi zbog toga bilo nužno separatno istražiti mogućnost povećanja prometne potražnje na širem

području toga prostora, uključujući u razmatranje ne samo prostor SR Hrvatske, već isto tako, Bosne i Hercegovine i Crne Gore. Navedena željeznička veza morala bi se tretirati kao veza šireg prostora ove tri republike, posebice kao spoj željezničke pruge Sarajevo — Kardeljevo s južnodalmatinskim i crnogorskim prostorom, a u daljnjoj perspektivi i s prugom Beograd — Bar«.

Ne želeći da ostanemo samo na naprijed navedenim konstatacijama iznijet ćemo neke argumente, historijske i ostale, koji govore u prilog tezi da bi i problematika izgradnje željezničke pruge normalnog kolosijeka do Dubrovnika trebala da se nađe cjelovito obrađena upravo u ovoj studiji.

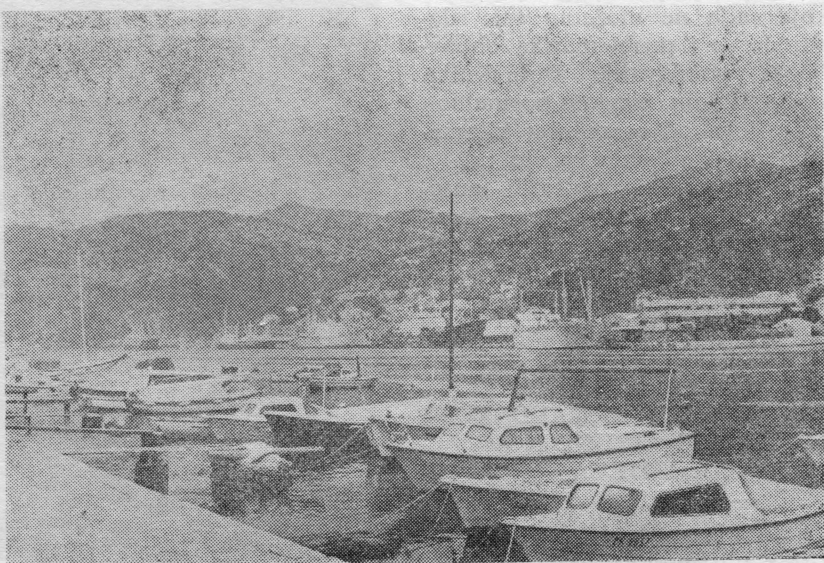
Treba podsjetiti, da je u Dubrovnik prvi vlak došao davne 1901. godine, još za vrijeme Austrougarske monarhije, i da je ta pruga uspješno služila 75 godina, predstavljajući izuzetno značajan gospodarski potencijal i bitan faktor razvoja, kako za luku Dubrovnik, tako za širu re-

giju, pa i za cijelo područje Jugoslavije.

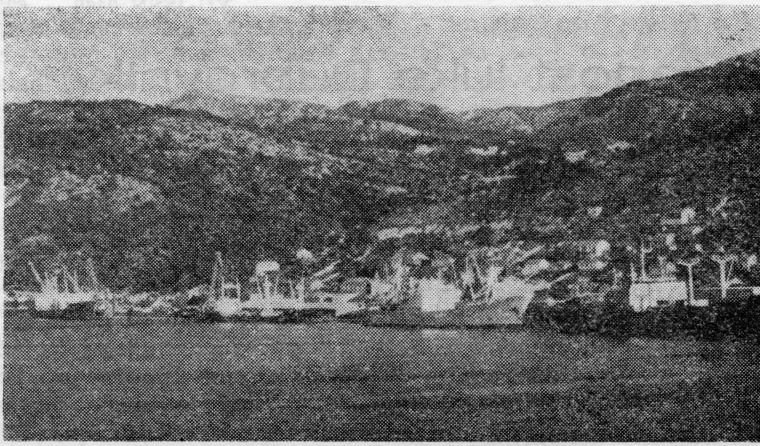
Brzopleto donijeta odluka o ukidanju ove pruge, posebno onog dijela od Čapljinine do Dubrovnika, sad je to bar jasno, već danas se višestruko potvrđuje kao negativan faktor razvoja, kako za ovo područje, tako i šire. Ovo nalazi svoju potvrdu i u konstataciji autora iznijetoj u navedenom centru. Međutim od 1976. godine pa do danas ništa se konkretno nije napravilo, izuzev praznih obećanja, na iznalaženju konkretnih rješenja, kako bi se naš najistaknutiji kulturni centar i jedinstven u svijetu srednjovjekovni grad, koji živi modernim životom, povezao prugom normalnog kolosijeka, kako sa svojom matičnom republikom, tako i širom zajednicom i Evropom.

Zato se ne možemo složiti s konstatacijom iznijetoj na istoj stranici da **»prometna potraživanja, temeljena na dosadašnjem konceptu društveno-gospodarskog razvoja... ne opravdava izgradnju nove pruge«.**

Sve kad bi i bilo tako, ako se naše procjene često puta uop-



Pogled na teretnu obalu u Gruškoj luci



Pogled na obalu na Kantafigu gdje mogu pristajati trgovački brodovi većeg gaza

će mogu uzeti kao ozbiljne, to ne bi bio razlog, kad je u pitanju Dubrovnik, da se ne potraže rješenja za što skoriju supstituciju uzane pruge onom normalnog kolosijeka, jer u biti, ne radi se o izgradnji nove pruge, ma koliko to izgledalo nevjerovatno, na prvi pogled čudno, nego o supstituciji onog što je tokom vremena postalo prevladano. I konačno, da se iskoristi sve ono što su drugi prije nas, u drugačijim društveno-političkim i materijalnim prilikama učinili za nas. Očito da je naš problem prije svega problem naše svijesti, da li znamo umješno koristiti sve komparativne prednosti jednog područja čija je povijesna potvrda nedvojbeno u čitavom kulturnom svijetu.

Po nama postoje opravdani povijesni, nacionalni, kulturni, gospodarski, turistički, energetski pa i brojni drugi razlozi u koje sada ne možemo šire ulaziti da se i problematika obnavljanja povezivanja Dubrovnika sa Čapljinom, prugom normalnog kolosijeka od osamdeset kilometara nađe u ovom projektu.

Zato smo i predložili autorima da Projekat dopune, koristeći se postignutim rezultatima, koje su izvršile druge institucije, pa i sam Institut prometnih znanosti Zagreb u svojoj separatoj studiji iz ožujka 1980. godine pod naslovom **»DRUŠTVENO EKONOMSKA OPRAVDANOST IZGRADNJE PRUGE NORMALNOG KOLOSIJEKA DUBROVNIK — ČAPLJINA«.**

S obzirom da se možemo složiti s mišljenjem autora da **»željeznička izolacija Dubrovnika**

ima ozbiljne reperkusije na cjelokupni razvoj tog područja«, preostalo bi da se nešto kaže o toliko isticanoj prometnoj potražnji, jer izgleda da je ona krunski argumenat autorima što ovu problematiku nisu unijeli u svoj projekt do 2000. godine.

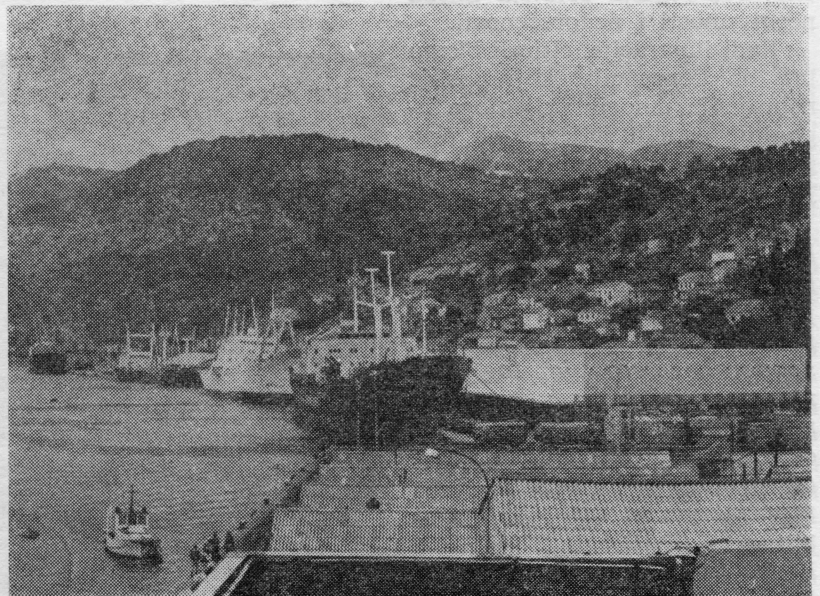
Smatramo da bi već i dogovori sa Bosnom i Hercegovinom i Crnom Gorom trebali biti izričito naglašeni, kao nešto što se već sada vidi, a ne da se sve ostavlja za neka buduća vremena i slično.

Ako uzmemo da su neke luke, koje nisu imale u ranijem razdoblju jači komercijalni značaj, poslije povezivanja sa željezničkom prugom, primjerice Kopar, Zadar, Pločice i Bar itd, doživjele ogroman razvoj, pa i postale značajan faktor prometne traž-

nje, onda bi logičan zaključak bio da su one luke i područja, kao što je Dubrovnik, poslije ukidanja pruge bilježile značajan pad u širem smislu, pa prema tome nisu kao takve mogle da se razvijaju na liniji veće prometne potražnje. Deplasirano je očekivati da tražnja raste u uvjetima kad nema pruge, kao što nema cirkulacije ako se amputira glavna arterija.

Međutim, u ranijim razdobljima kada je Dubrovnik bio praktično jedina naša međunarodna luka povezana željeznicom, bio je i te kako značajan za prometnu potražnju, jer mu je sama željeznica povećavala vrijednost na tržištu prometne potražnje.

Prezentirana predviđanja za luku Dubrovnik u ovom Projektu koji obuhvaća 26 publikacija, također iznenađuju, jer se ne uvažavaju sve komparativne prednosti, koje ima ova naša prirodna luka na ulazu u Jadran, kao ni perspektive razvoja jednog veoma stratejskog i gravitirajućeg područja prema unutrašnjosti zemlje. Takvo gledanje na razvoj Dubrovačke luke koja je još prije rata s manjim kapacitetima ostvarivala blizu milijun tona tereta i zauzimala treće mjesto među jugoslavenskim lukama s udjelom od 15—20% u ukupnom jugoslavenskom lučkom prometu robe, a nakon rata bila važno pomorsko-prometno središte za Ju-



Trgovački brodovi uz obalu

žni Jadran i šire, nije prihvatljivo kao ni projekcija od samo 400.000 tona tereta u 2000-toj godini, jer u Luci postoje svi materijalni i ljudski potencijali za njen brži rast i razvoj.

Možemo slobodno tvrditi da se vodila pogrešna i nepravedna razvojna politika u pogledu prometne povezanosti prema Dubrovačkom području, kao starom i priznatom gospodarskom i prometnom središtu, a u naše vrijeme jednoj od metropola svjetskog turizma, iz koje se uzgred rečeno crpi cca 12⁰/₀ od turističkog deviznog priliva Hrvatske, a moglo bi i daleko više.

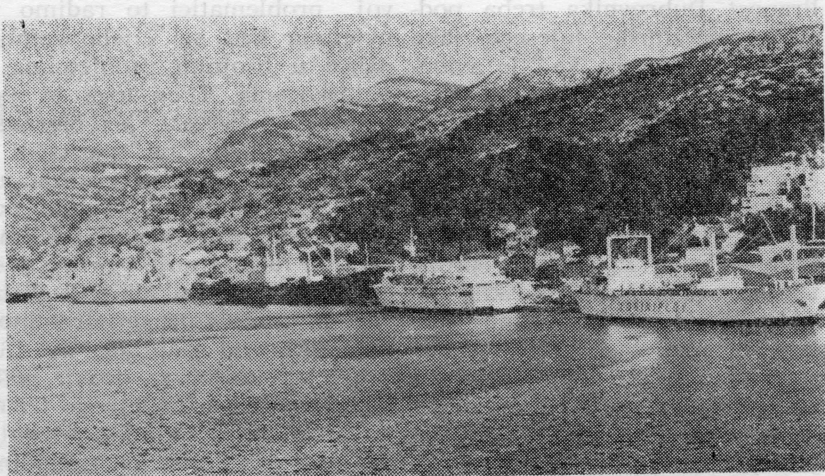
Procjena bi bila daleko bliža realnosti, ako bi se prišlo kompletniranju lučkih kapaciteta između susjednih luka s težnjom ka sve većoj specijalizaciji. Tako bi bilo realno očekivati da Dubrovačka luka preuzme veći dio pretovara proizvoda agrarnog kompleksa, jer je nepoželjno da se životne namirnice miješaju sa grubim i rasutim teretima.



Pogled na Grušku luku; u sredini slike ističe se hladnjača

Bruto promet koji obrađuju danas sve jugoslavenske luke je tek mali dio onoga što bi se moglo izmanipulirati, pošto velike količine tereta, iako gravitiraju našim lukama, zaobilaze našu zemlju prema drugim evropskim lukama. Zato nema bojazni od viškova kapaciteta, pa se veće luke kao Rijeka, Kopar, Ploče i Bar moraju više angažirati u tranzitu robe.

Opseg prometa na pruži odnosno dubrovačkoj regiji ovisi ne samo o razvoju regije, već zbog međuzavisnosti i o razvoju SR Hrvatske, Bosne i Hercegovine i Jugoslavije. Kad se sve



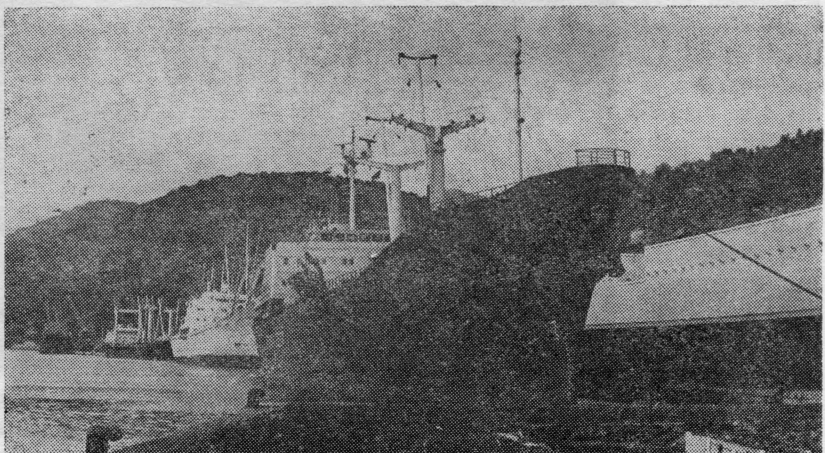
Gruž — panorama luke s dijelom operativne obale

to ima u vidu, kao što je posebna studija o društveno-ekonomskoj opravdanosti ovog Instituta dokazala, onda bi samo luka Dubrovnik, povezana normalnom željezničkom prugom, mogla ostvariti, odmah, preko milijun tona tereta, a s izvjesnim proširenjem lučkog prostora na području Rijeke dubrovačke i luč-

kih skladišta na platou nove željezničke stanice Bosanka, promet luke bi dosegao oko 2,7 milijuna tona tereta, te u putničkom prometu oko 2,5 milijuna putnika.

Pitanje povezivanja Dubrovnika željezničkom prugom nije stvar koja se može vezati samo za luku, njen promet, te ponudu i potražnju. Ona se nameće i kao potreba razvitka turizma, kao najpropluzivnije grane gospodarstva u Dubrovniku, pošto se radi o izrazito turističkom području čije su mogućnosti još uvijek nedovoljno iskorištene. Za Dubrovnik, kao kontinentalni grad, ne mogu biti primjeri turistički centri smješteni na Kanarskim ili drugim otocima, kako su skloni to pojedinci apriori tumačiti. Visoko akumulativan turizam zahtijeva da se do njegovih centara može stići brzim i luksuznim vlakovima i kolima za spavanje.

Da bi se uočila prometna izo-



Istovar tereta u specijalizirano rashladno skladište

liranost Dubrovnika treba pod- sjetiti na zimske mjesece, jake bure i nevremena kad je avion- promet i po nekoliko dana para- liziran. Uz to zadnjih godina zime su relativno blage, pa je o- čito trebalo čekati ovu jaku, da se vidi kako ta izoliranost i pa- raliziranost tada izgleda. Prema tome zahtjev za prugom proiz- lazi iz sveukupnih ljudskih po- treba, a ne samo posebnog luč- kog interesa.

Ovome treba dodati svjetsku energetska krizu, kao i činjenicu da je željeznica u razvijenom svi- jetu ponovno u modi zbog svojih kvalitetnih i jeftinih usluga pre- voza uz veću pouzdanost bez ob- zira na vremenske prilike to- kom čitave godine.

Danas kad raspravljamo o o-

voj problematici to radimo u uvjetima kad se cijela zemlja nalazi u brojnim problemima i poteškoćama. Zbog toga je naš položaj dosta teži, jer moramo uz svaki prijedlog naznačiti i sredstva za njegovu realizaciju. Zato smatramo da bi bilo po- trebno da se već sad ozbiljno uzme u razmatranje i mogućnost participacije omladine Jugosla- vije na gradnji pruge normalnog kolosijeka od Čapljine do Du- brovnika. Razlog za ovo je naše iskustvo, kad je i u mnogo težim materijalnim uvjetima dobrovolj- ni rad jugoslavenske omladine bio onaj faktor kojim su stva- rana gradionna djela naše soci- jalističke izgradnje. Ova moguć- nost čini se još većom kada se zna da se cijela trasa nalazi u

zoni blage mediteranske klime, koja omogućuje da se radovi iz- vode tokom cijele godine.

Interes omladine Jugoslavije za Dubrovnik i njegove kulturno povijesne vrijednosti je bio u- vijek izuzetan, ali danas je na- žalost put do Dubrovnika, u po- manjkanju pruge, često vrlo te- žak, naporan, pa i skup.

U cjelini uzeto smatramo da u planovima razvoja do 2000-te godine ne bi smjelo uopće doći u pitanje da se nađe mjesto, ne samo projektu o povezivanju Du- brovnika željeznicom, nego da se to i realizira.

Uvjereni smo da ćemo od to- ga imati koristi svi, kako sam Dubrovnik i naša Republika, ta- ko i cjelokupna naša samoup- ravna zajednica.

„LUKA DUBROVNIK“ DUBROVNIK

Gruška obala bb

Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU

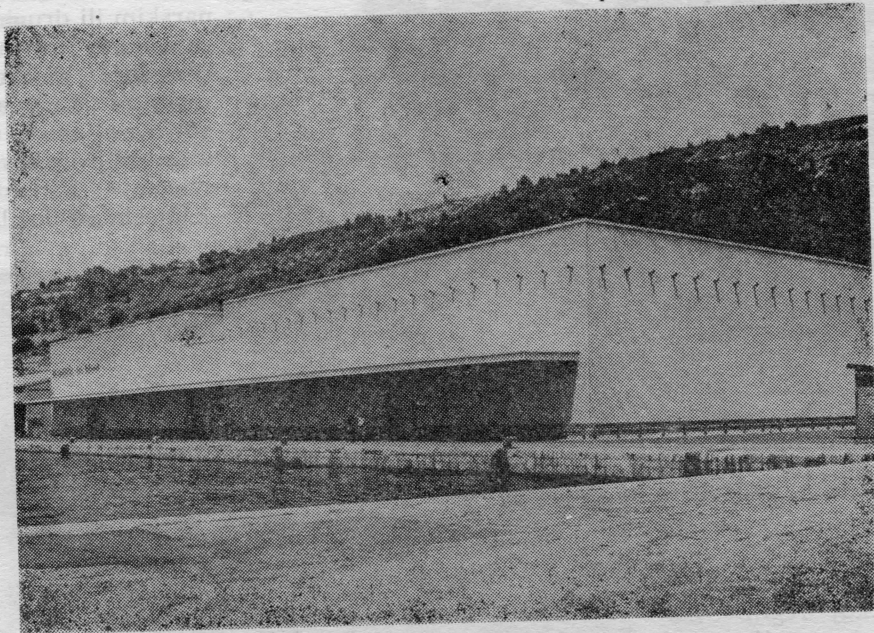
Brzjav: LUKA DUBROVNIK

RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, hladnjačom, dizalicama, traktorima, autolifto- vima, kamionima i drugom lučkom mehani- zacijom.

OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvoju — **Spediciju** robe u razvoju — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.



Specijalizirano rashladno skladište (hladnjača), kapacitet 3000 m³, za smještaj južnog voća, smrznute robe i ostalih lakopokvarljivih prehrambenih proizvoda