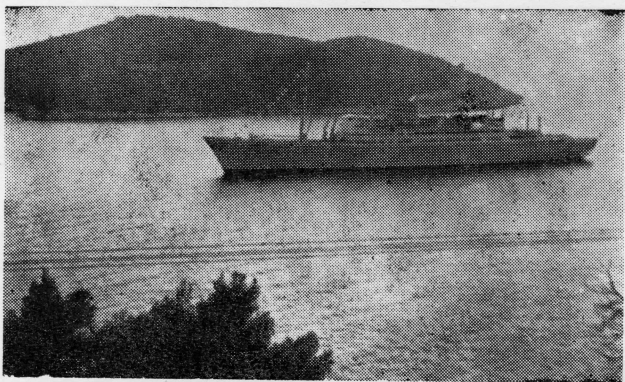


Prometni položaj Dubrovnika osnovni je činilac njegovog daljnjeg ekonomskog i društvenog razvoja

U V O D

Svaka društveno-politička zajednica, područje, grad, pa tako i općina Dubrovnik, dubrovačko područje i grad Dubrovnik teži, zalaže se i ulaže napore da stvori bolje uvjete života i rada, da osigura trajan, dinamičan i stabilan rast životnog standarda radnih ljudi i građana te ostvari sigurnost razvoja u našem samoupravnom socijalističkom društvu. Takve ciljeve, međutim, moguće je realizirati jedino stalnim, brzim i skladnim ekonomskim i društvenim razvojem.

Na ukupni razvoj općenito, pa tako i Dubrovnika, utjecali su, utječu i utjecat će brojni činioci, ali jedan od izuzetno važnih, ili čak štoviše, presudnih, je prometna infrastruktura, kao podloga djelatnosti prometa, odnosno prometnice, koje određuju prometne prilike i prometni položaj.



1. UTJECAJ PROMETA NA DOSADAŠNJI RAZVOJ

Svako razdoblje dubrovačke povijesti bilo je specifično po stanju prometne infrastrukture i njenom utjecaju na privredni i društveni razvoj.

Pojedina razdoblja bila su karakteristična po tome što je upravo razvijena prometna infrastruktura imala izraziti utjecaj na prosperitet. U drugim pak razdobljima ona se nije razvijala u skladu s potrebama i bila je kočnica dinamičnijeg razvoja.

Položaj uz more, razgranate rimske ceste i srednjovjekovni karavanski putovi odigrali su veoma značajnu ulogu u razvoju Dubrovnika. Međutim, kasniji nedostatak odgovarajućih kopnenih veza Dubrovnika sa zaleđem (kolska cesta), premještanje središta svjetske trgovine, otkrivanje novih trgovačkih putova i sl., odnosno njegova prometna izoliranost, utjecala je u znatnoj mjeri

na to da je Dubrovnik nazadovao u gospodarskom smislu.

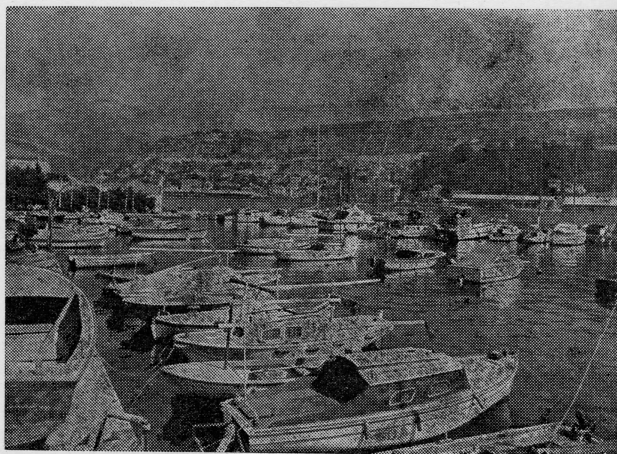
Dolazak željeznice u Gruž početkom 20. stoljeća poboljšana je, doista, veza Dubrovnika sa zaleđem i stvorena mogućnost razvoja Gruške luke. No, značajniji utjecaji su izostali sve do dvadesetih godina ovog stoljeća, kada su i političke prilike u zaleđu i tokovi roba išli u prilog luci Gruž. Tek tada željeznica i luka postaju značajnije komponente privrede. U razdoblju između dva rata željeznica ima dominantnu ulogu u robnom prometu, a brod u putničkom.

Pored tih glavnih infrastrukturnih objekata zapaženu ulogu u razvoju Dubrovnika u prvoj polovini 20. stoljeća imali su i drugi (gradske prometnice, ceste, aerodrom Gruda, ptt mreža, elektromreža). Svaki od tih objekata i instalacija prometne infrastrukture na svoj je način poticao i onemogućavao razvoj.

Nakon drugog svjetskog rata cjelokupna prometna infrastruktura odigrala je veoma važnu razvojnu ulogu, ali je ipak do izražaja najviše došao utjecaj cesta (a posebno Jadranske turističke ceste) i aerodroma u Čilipima.

Zbog izgradnje susjednih luka i željezničkih pruga koje ih povezuju sa zaleđem, s jedne strane, te nefunkcionalnosti željezničke veze i postojanja suboptimalnosti cestovnih veza, s druge strane, robni prometni tokovi sve više zaobilaze Dubrovnik i dubrovačku luku. To je osjetno utjecalo na razvoj općenito, nekih djelatnosti posebno, a osobito na rezultate rada Luke i njen privredni značaj.

Poslijeratno razdoblje obilježeno je intenzivnim društvenim i privrednim razvojem čitavog dubrovačkog područja, a posebno grada Dubrov-



Detalj iz nekomercijalnog dijela Gruške luke

nika. Taj razvoj, međutim, nije bio praćen identičnim razvojem prometne infrastrukture, pa iz njega danas proizlaze očite neusklađenosti između prometnih potreba i mogućnosti koje prometna infrastruktura pruža.

2. SADAŠNJE PROMETNE PRILIKE

Ako se ima u vidu kako je Dubrovnik povezan na transverzalnim i longitudinalnim prometnim pravcima, koje su to sve prometnice, kakve su one i kakvu su prometnu uslugu u stanju pružiti, te kolike su prometne potrebe, onda se sasvim opravdano može tvrditi da su prometne prilike Dubrovnika veoma loše, da je prometni položaj Dubrovnika izrazito nepovoljan, odnosno da je Dubrovnik prometno izoliran.

Te tvrdnje moguće je argumentirati mnogim činjenicama, ali osobito su značajne slijedeće:

1. Dubrovnik nije povezan sa željezničkom mrežom Jugoslavije iako željeznica inače, a osobito danas u uvjetima krize energije, predstavlja s ekonomskog gledišta veoma povoljnu prometnu vezu i omogućava siguran, redovit i neovisan transport putnika i robe uz prihvatljive troškove.

2. Cestovna povezanost na svim pravcima u odnosu na teritorij Jugoslavije, a pogotovo onim gdje su prometni tokovi najintenzivniji izuzetno je loša, a u pojedinim razdobljima godine (zimi i ljeti) predstavljaju usko grlo.



Pogled na Jadransku turističku cestu na Dupcu

3. Veze morskim putem nisu adekvatne zbog rijetkih brodskih linija i stoga što se morski put pruža na pravcima gdje prometni tokovi na i sa dubrovačkog područja nisu osobito značajni.

4. Zračni promet je, doista, razvijen, ali zbog specifičnosti i vremenskih ovisnosti on ne može zadovoljiti potrebe putnika, a njegov značaj i mogućnosti transporta robe su gotovo beznačajne.

5. Prometne potrebe Dubrovnika, kako s gledišta prometa putnika tako i s gledišta prometa robe su veoma velike. One proizlaze iz činjenice što je dubrovačko područje potrošno, što se kroz dubrovačku luku, zbog njenih komparativnih prednosti, usmjeravaju znatne količine robe u izvozu, a osobito uvozu, što preko dubrovačkog područja tranzitiraju određeni tereti, te što je ovo područje turistički razvijeno, pa se s tim u vezi javljaju i velike potrebe u prijevozu putnika.

Očito je, dakle, da je Dubrovnik zbog svega toga u nemogućnosti da zadovolji na prihvatljiv način svoje znatne transportne potrebe i da je ostao bez mogućnosti osobitog izbora prometne alternative, tj. da je njegov prometni položaj izrazito nepovoljan.

Takve prometne prilike negativno se odražavaju na svim područjima života. Utječu na dodatne troškove, opskrbljenost tržišta, standard stanovništva, pogoršavaju uvjete poslovanja i općenito imaju veoma nepovoljan odraz na razvoj svih djelatnosti, a osobito onih koje neposredno počivaju na prometu (turizam, industrija, promet, trgovina).



Pogled na Jadransku turističku cestu na Nuncijati

2.1. Prometne potrebe

Prometni položaj svakog područja, pa tako i dubrovačkog, ne može se promatrati jedino kroz postojanje prometnica i prometnih veza, odnosno infrastrukturnom opremljenosti (dužina cestovne mreže npr. na 100 km² ili 1.000 stanovnika) što je naročito karakteristično za Dubrovnik. Pored toga veoma je, za prometni položaj, važno kakve su to prometnice, dakle, njihov kvalitet u prometnom smislu, pravci pružanja i prometni značaj.

Uz sve to ocjena prometnih prilika može biti potpuna tek onda kada se uzmu u obzir i prometne potrebe.

Već je ranije istaknuto da su prometne potrebe Dubrovnika znatne, čak štoviše, dosta velike. One proizlaze iz dostignutog razvoja, ograničenih proizvodnih mogućnosti područja, njegovih potreba, dinamike razvoja, pomorskih prometnih tokova koji završavaju ili počinju u dubrovačkoj luci, komparativnih prednosti, visokog stupnja razvoja turističke privrede kao i transporta koji tranzitira preko dubrovačkog područja.

U nastavku će se prikazati opseg prometa putnika i robe po pojedinim vrstama transporta sa i na područje Dubrovnika.¹ Treba, međutim, istaknuti da taj podatak, tj. izvršeni prijevoz ne odražava u potpunosti prometne potrebe, jer da su prometne veze bolje i opseg prometa putnika i roba bio bi sigurno znatno veći. Iz toga se može zaključiti da su prometne potrebe Dubrovnika znatno veće od stvarno izvršenog prijevoza.

¹ Podaci su uzeti iz statističkog biltena, »Saobraćaj i veze«, izvještaja Aerodroma »Dubrovnik« i Prometno-turističkog poduzeća »Libertas«.

Vrsta prometa	Promet robe*		
	1976.	1977.	1978.
Cestovni — u tis. tona	493	498	532
Pomorski — u tis. tona	267	293	314
Zračni — u tonama	1.948	2.205	2.311
Ukupno — u tis. tona	761,9	293,2	797,3

* Ukupni promet (utovar, istovar, tranzit).



Jahte u Gruškoj luci

Vrsta prometa	Promet putnika — u tisućama		
	1976.	1977.	1978.
Cestovni*	289	308	330
Pomorski	563	565	593
Zračni	836	852	1.064

* Odnosi se samo na promet putnika na autobusnom kolodvoru.

Kao dopuna prethodnim podacima, odnosno pokazatelj prometnih potreba dubrovačkog područja može svakako poslužiti i podatak o turističkom prometu i prometnom opterećenju glavne cestovne prometnice — Jadranske turističke ceste.

Općina Dubrovnik*

Ukupno — u tis.	— broj posjetilaca			
	645,1	666,4	748,1	683,6
Domaći	273,8	329,8	326,9	307,9
Strani	371,3	336,6	421,4	375,5

* Prema podacima TSO Dubrovnik.

Promet vozila na JTC*

	— 1977. godina	
	B r o j laka motor. vozila	teška motor. vozila
24-satni Ø godišnji promet		
Dionica Trsteno — Dubac	3.087	543
Dion. Dubac — granica SR CG	6.615	692
24-satni Ø promet — ljetni		
Dionica Trsteno — Dubac	4.217	599
Dion. Dubac — granica SR CG	7.598	795
Vršni dani prometa svih motornih vozila		
16-satni prosjek — broj vozila		
Dionica Trsteno — Dubac	7.613	
Dion. Dubac — granica SR CG	10.552	

* Prema podacima iz publikacije »Brojenje prometa na cestama SR Hrvatske, IPZ, Zagreb, 1978.

Očito je, dakle, da iz takvog turističkog prometa na dubrovačkom području proizlaze znatne prometne potrebe i da promet vozila na Jadranskoj cesti pokazuje da se tu odvija živi promet.

Ako se taj opseg prometa ostvaruje u uvjetima loše prometne povezanosti, onda se sa sigurnošću može tvrditi da bi u povoljnijim prilikama on bio znatno veći.

Raskorak između prometnih potreba i mogućnosti transporta robe i putnika, s jedne strane, te zaobilaznja prometnih tokova dubrovačkog područja, s druge strane, već se osjetno negativ-



Putnički brod »Dalmacija« u Gruškoj luci

no odražava na razvoj. S daljnjim rastom potreba (što je sasvim razumljivo) taj će raskorak biti još veći, a time i negativan utjecaj na razvoj dubrovačkog područja, a i znatno šire. Time će se, ako se ne naprave radikalni zahvati, problemi kumulirati, multiplicirati i otežavati konačna rješenja.

3. POLOŽAJ DUBROVNIKA S GLEDIŠTA DUGOROČNOG RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE SR HRVATSKE

U odnosu na teritorij SR Hrvatske Dubrovnik ima izrazito periferni položaj.

Zbog toga planovi razvoja prometne infrastrukture, odnosno prometnica u SR Hrvatskoj (cesta i željeznice) nemaju gotovo nikakav značaj za bolje prometno povezivanje Dubrovnika.

U »Osnovnoj koncepciji i pravcima dugoročnog razvoja cestovne infrastrukture u Hrvatskoj i mogućnostima razvoja od 1981. do 1985. godine*

* SIZ za ceste SR Hrvatske, Zagreb, lipanj 1979.

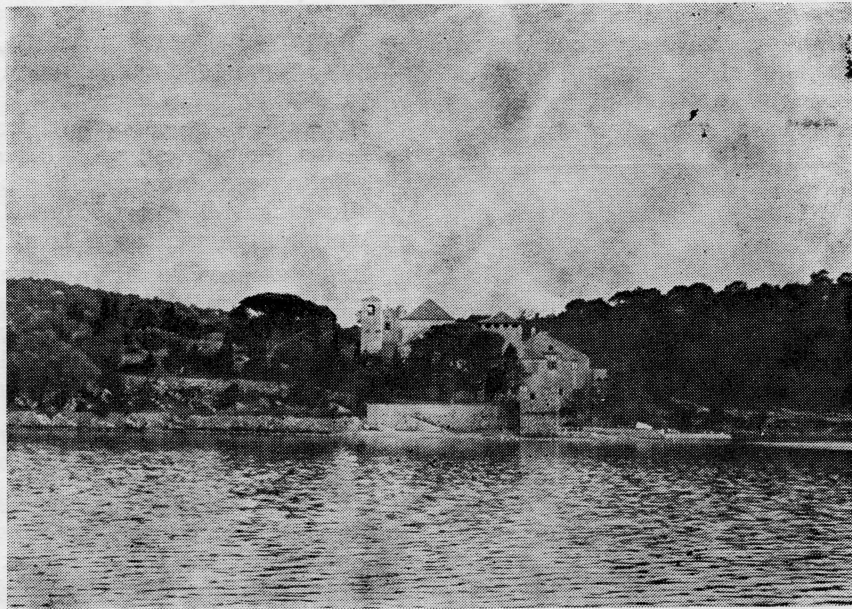
Prema tome (toj koncepciji) Dubrovnik bi dugoročno gledajući (do 2000. godine) bio povezan na longitudinalnom pravcu autocestom.

Treba, međutim, istaknuti da su prometne potrebe Dubrovnika uglavnom na transverzalnim pravcima odakle i prema kojima su usmjereni glavni prometni tokovi.

Planovi i programi izgradnje željezničke mreže na području SR Hrvatske kao i druge prometnice (riječni tokovi, kanali) zbog svog položaja nemaju gotovo nikakvi značaj za razrješavanje problema prometne izoliranosti Dubrovnika.

Kada se sve to uzme u obzir, onda proizlazi da jedino realizacija koncepcije izgradnje autoceste na cestovnom koridoru granica Slovenije — Rijeka — Split — Dubrovnik — granica Crne Gore znači u stanovitoj mjeri poboljšanje (a ne rješenje) prometnog položaja Dubrovnika.

S obzirom na položaj Dubrovnika u odnosu na SR Bosnu i Hercegovinu njegov prometni polo-



Prirodna ljepota — jezero na Mljetu

učava se da predstojeći zahvati na cestovnoj mreži u SR Hrvatskoj uopće ne rješavaju problem cestovne povezanosti Dubrovnika.

U tom materijalu se, doista, navodi da je na savjetovanju »Dugoročni aspekt razvoja cesta u Hrvatskoj«, koje je održano u Poreču 1978. godine, utvrđen osnovni pristup kreiranju dugoročne politike razvoja cesta u Hrvatskoj.

Iz zaključaka porečkog savjetovanja i analiza SIZ-a za ceste SR Hrvatske proizlazi da bi u razdoblju od 1981. do 2000. godine trebalo modernizirati cjelokupnu cestovnu mrežu do 1995. godine, izgraditi autoceste na osnovnim prometnim koridorima te osigurati kvalitetno održavanje cestovne mreže.

Među pet osnovnih cestovnih koridora navodi se i onaj od granice Slovenije, preko rijeke, Splita, Dubrovnika do granice Crne Gore.

čaj u velikoj mjeri upravo zavisi o izgradnji prometnica (cesta i željezničke mreže) na području SR Bosne i Hercegovine, s jedne strane i stupnja i vremena uključivanja (spajanja) Dubrovnika na te prometnice, s druge strane.

Potrebno je ponovo istaknuti da je prometni položaj Dubrovnika ovakav kakav jest ozbiljna smetnja normalnom odvijanju života i rada i ukupnog privređivanja, a već jest (kako je prethodno naglašeno) jedna od glavnih prepreka njegovog daljnjeg razvoja, iako za to postoje realne mogućnosti s obzirom na prirodne uvjete i resurse te već stvorenu materijalnu i kadrovsku osnovu.

Kada se sve to ima u vidu onda je očito da nema društvenog i ekonomskog opravdanja odugovlačiti s izgradnjom prometnica kojima bi Dubrovnik bio bolje prometno povezan, već da treba čim prije pristupiti njihovoj izgradnji, odnosno povezivanju Dubrovnika s njemu najbližim pro-

metnicama, izgrađenim ili onim koje će se prije graditi i koje predstavljaju zadovoljavajuće prometno rješenje.

3.1. Moguća rješenja

Zadovoljavajuće prometno rješenje bilo bi povezivanje Dubrovnika suvremenom vezom sa željezničkom mrežom Jugoslavije na relaciji Čapljina — Dubrovnik, kao s prometnog i ekonomskog gledišta, veoma povoljnom prometnom vezom, koja otvara mogućnosti neovisnog jeftinog i masovnog transporta robe i putnika, korištenja pomorskog transporta vezano za dubrovačku luku i općenito razvoja i adekvatne valorizacije dubrovačkog i ostalih gravitirajućih područja.

S obzirom na stupanj dostignutog razvoja turističke privrede i njene realne perspektive, intenzitet turističkog prometa, mobilnost stanovništva, atraktivnost područja, zone dnevnog snabdijevanja, općenito daljnji mogući dinamični društveno-ekonomski razvoj nužno je Dubrovnik pored toga povezati auto-cestom s cestovnom mrežom Jugoslavije, tj. najkraćim putem do suvremenih cestovnih prometnica koje su u izgradnji i čiji se završetak može očekivati u planskom razdoblju od 1981. do 1985. godine.



Južni dio otoka Mljeta

Kako je dosta bliska izgradnja bosansko-hercegovačke suvremene cestovne transverzale prema moru (Opuzen — Neum) proizlazi kao logična nužnost povezivanje Dubrovnika autocestom s tim prometnim pravcem. Na taj način bi se Dubrovnik zadovoljavajućom cestovnom vezom uključio u prometne tokove i time znatno poboljšao svoj prometni položaj.

Ta, oko 70 km duga dionica mogla bi biti dio osnovnog cestovnog koridora granica Slovenije — Rijeka — Split — Dubrovnik — granica Crne Gore koja bi se, kako je prethodno navedeno, trebao izgraditi do kraja ovog stoljeća. Ali, kako je prometni položaj Dubrovnika kritičan ne bi nikako trebalo čekati izgradnju čitave dionice od granice Slovenije do granice Crne Gore, već čim prije izgraditi dio od Dubrovnika do Opuzena — Neuma i na taj način ranije izvršiti dio ukupnog zadatka, s jedne strane, i poboljšati prometni položaj Dubrovnika.

U okviru zadovoljavajućeg povezivanja Dubrovnika s bosansko-hercegovačkom, odnosno evropskom cestovnom transverzalom, dakle na pravcima intenzivnih prometnih tokova, nužno je riješiti i problem zapadnog ulaska u sam Grad, tj. izgraditi most preko Rijeke dubrovačke, koji bi u ukupnim prometnim tokovima prema Dubrovniku, iz Dubrovnika i preko njega imao izuzetan značaj.

S obzirom na intenzitet prometa na relaciji Dubrovnik — Aerodrom povezivanje tih točaka autocestom je također zadatak koji se ne bi smio odlagati, tim više, što je i ta dionica na pravcu osnovnog jadranskog cestovnog koridora.

Kako je izgradnja navedenih prometnica, koje bi utjecale na poboljšanje prometnog položaja Dubrovnika i šireg područja SR Hrvatske i SR Bosne i Hercegovine u »nadležnosti« upravo tih republika realno je očekivati da će se na tim razinama, shvaćajući njihov stvarni značaj, uložiti napori i iznaći sredstva za njihovu izgradnju.

Kada se analizira prometni položaj Dubrovnika, onda treba istaknuti i potrebu njegovog boljeg povezivanja morskim putem, a osobito otoka i kopna, gdje kao izrazit problem stoji otok Mljet. Češće morske veze Dubrovnika s jadranskim centrima značile bi mogućnost izbora prometne alternative na tim pravcima i njihovo bolje povezivanje. Bolja veza dubrovačkih otoka s kopnom, a osobito otoka Mljeta, značila bi stvaranje na njima normalnijih uvjeta za život i rad.

I uz znatna dosadašnja poboljšanja ostaje potreba daljnjeg boljeg povezivanja Dubrovnika ptt vezama. Značaj i interesantnost Dubrovnika zahtijeva, također, suvremeno uključivanje u jugoslavensku radio i televizijsku mrežu.

ZAKLJUČAK

Iz svega što je prethodno navedeno proizlazi da su prometne potrebe Dubrovnika (i šireg područja) velike, da je Dubrovnik prometno izoliran, da se takav prometni položaj negativno odražava danas, te da će, ako se ne naprave ozbiljniji zahvati u izgradnji prometnica koje ga povezuju, to biti ozbiljna kočnica njegovom daljnjem razvoju.

Položaj Dubrovnika u odnosu na teritorij SR Hrvatske je takav da izgradnja znatnog broja prometnica na njenom teritoriju nema za Dubrovnik osobit značaj.

Zbog takvog položaja Dubrovnika rješenja njegove prometne povezanosti treba tražiti u izgradnji ili povezivanju s prometnicama na teritoriji SR Bosne i Hercegovine, a sve to u okviru razvoja prometnica na čitavom jugoslavenskom području. One prometnice koje bi povezivale, odnosno spajale Dubrovnik, bile bi dio šireg prometnog sistema.

Te bi prometnice trebale biti prioritetan zadatak, jer bi se na taj način poboljšale inače kritične prometne prilike Dubrovnika, omogućio njegov daljnji razvoj, što je u interesu i Dubrovnika i SR Hrvatske i čitave Jugoslavije.