

MARIJAN PETEK

Kakve su mogućnosti željezničke veze Dubrovnika sa zaleđem

U organizaciji Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije u Dubrovniku održan je 14. ožujka 1980. godine OKRUGLI STOL na temu »Prometna problematika i povezanost Dubrovnika«. U radu Okruglog stola sudjelovao je i autor ovom temom.

U V O D

Promet kao sastavni dio privrede dobiva sve značajnije mjesto u oblasti društvene reprodukcije. To se prije svega odnosi na njegov utjecaj na skladniji razvoj privrede, na njegovo povezivanje svih faktora koji su u vezi privredne aktivnosti i njezine efikasnosti. Međutim, postoje još uvijek određene disproporcije između razvoja privrede i prometnog sistema, što nalaže potrebu cjelovitog sagledavanja problema u traženju efikasnih rješenja u razvoju prometnog sistema. To znači da je neophodno da cjelokupni prometni sistem bude postavljen i tretiran tako da sve prometne grane imaju odgovarajuću ulogu zavisno od svojih tehničkih, tehnoloških i ekonomskih karakteristika i da se prema svojim komparativnim prednostima dalje razvijaju. Na taj način možemo uz racionalnu politiku investicija doći do jeftinijeg, suvremenog i tehnički razvijenog prometa koji može zadovoljiti korisnika prometnih usluga.

Osim toga u posljednje vrijeme pored značajnog faktora energije javljaju se i ekonomsko-prostorni faktori, koji sa svom ozbiljnošću upućuju na adekvatnije korištenje, očuvanje i zaštitu prostora u kojem živimo. Sve ovo ukazuje od kolikog je značaja djelatnost prometa na cjelokupnu reprodukciju privrede i društva.

Željeznički promet ima u tome također značajnu funkciju, koja se ogleda kroz razvoj proizvodnih snaga, uvjetujući razvitak ostalih privrednih grana. Prednosti koje ovu granu prometa stavljaju u ovakav položaj u odnosu na druge grane ogledaju se u sposobnosti u prijevozu masovnih vrsta roba, zatim u urednom i neprekidnom prijevozu, a isto tako u jeftinom i sigurnom prijevozu. U obavljanju funkcije prijevoza neobično veliki značaj imaju željezničke prometnice kao sastavni dio osnovne prometne infrastrukture. Te prometnice su kapitalno intenzivne i zahtijevaju velika investicijska ulaganja i gotovo su trajne vrijednosti tako da ih u pravilu koristi više generacija. Zato je kod razmatranja prijedloga za nove prometnice kojima se valorizira prometno — geografski položaj nekog kraja neophodno da se vodi računa o svim tim činjenicama, s obzirom na njihove društveno-ekonomske specifičnosti.

EKONOMSKO-PROMETNE KARAKTERISTIKE DUBROVAČKOG PODRUČJA

Nakon obustavljanja prometa na pruži Čapljina — Dubrovnik danom 31. V 1976. godine grad Dubrovnik kao i njegovo gravitacijsko područje izgubili su jednu od prometnica koja ih je povezivala s unutrašnjošću. Osnovni vid povezivanja ostao je na cestovnom i zračnom prometu, koji prema raspoloživim kapacitetima i eksploatacionim i tehničkim karakteristikama obavljaju prijevoz putnika i stvari. Cestovni promet odvija se pretežno na dvije prometnice, jadranskom magistralom i cestom koja ide u pravcu Trebinja, odnosno prema sjeveru — istoku za unutrašnjost. Apsorbicijona moć ovih cestovnih prometnica već sada u izvjesnim periodima predstavlja faktor ograničenja, s obzirom na njihovu širinu i površinu sposobnu da podnese odgovarajuću gustoću prometa. Zračni promet ima značajnu ulogu u obavljanju prijevoza putnika, dok je ta uloga znatno manja kod prijevoza robe. Tako, nakon ukidanja uskotračne pruge dolazi do neophodne promjene u strukturi prometa, do povećane potrošnje za uslugama cestovnog i zračnog prometa. Isto tako određene količine tereta iz šire okoline Dubrovnika preorijentirane su na druga prometna središta. U tako suženim mogućnostima izbora prijevoznika može se konstatirati da prometna ponuda u području Dubrovnika nije elastična u prilagođavanju prometnoj potražnji. Ograničavajuće mogućnosti prometa nepovoljno se odražavaju i na razvoj onih privrednih subjekata čija djelatnost je čvrsto vezana na korištenje prometnih usluga. To se vidi na primjeru dubrovačke luke koja zbog neadekvatne veze sa svojim zaleđem nema mogućnosti za brži razvoj ni za optimalnu specijalizaciju na određene vrste robe.

Očito je da se u sadašnjoj situaciji postojećih kapaciteta i mogućnosti pojedinih grana prometa postavlja osnovno pitanje kako i na koji način u prometnom smislu proširiti i uspješnije povezati ovo područje sa zaleđem, odnosno sa unutrašnjošću. Bez sumnje da se u tim razmišljanjima i traženjima rješenja računa i s izgradnjom nove pruge, posebno što je već kod obustavljanja prometa na bivšoj uskotračnoj pruži bio izražen stav Skupštine općine Dubrovnik da je prihvatljivo prometno rješenje za područja Dubrovnika i izgradnja pruge normalnog kolosijeka Čapljina — Dubrovnik.

Činjenica je da bi eventualna željeznička veza Dubrovnika s unutrašnjošću zemlje ne samo skratila prostornu udaljenost već pridonijela većoj privrednoj aktivnosti s obzirom na širi izbor prometnih usluga, a vjerojatno bi i Dubrovnik pozitivno

djelovao na razvoj svog šireg zaleđa. Međutim, prije nego se da odgovor na to kakve su mogućnosti povezivanja Dubrovnika željezničkom prugom sa svojim zaleđem, treba se osvrnuti na sadašnju gravitacionu situaciju Dubrovnika u sistemu postojeće željezničke mreže. To se odnosi na prugu Sarajevo — Kardeljevo kojom je srednji Jadran povezan sa središnjim dijelom Bosne kao i pruge Beograd — Bar kojom se južni Jadran povezuje sa svojim zaleđem. Tu je i pruga normalnog kolosjeka Titograd — Nikšić. Tako se praktično dubrovačko područje našlo u relativno nepovoljnom položaju u odnosu na udaljenost od postojeće željezničke mreže koja je u ovom dijelu naše zemlje neravnomjerno raspoređena i male gustine. U takvom stanju došlo je do preorijentacije određenih vrsta roba na spomenute pruge odnosno i luke koje su povezane tim prometnicama.

Treba istaći da postoje određena mišljenja i stavovi u pogledu daljnjeg mogućeg povezivanja željezničke mreže na području SR Bosne i Hercegovine i SR Crne Gore. O tome se mora voditi računa kad se razmatra položaj Dubrovnika u širem makroregionalnom konceptu. To se prije svega odnosi na pruge Titograd — Skadar o čemu je ratificiran sporazum između jugoslavensko-albanske vlade. Izgradnjom ove pruge (koja bi trebalo početi 1982. god) javit će se vjerojatna potreba izgradnje pruge normalnog kolosijeka Nikšić — Hum (Dubrovnik). Time će NR Albanija preko Huma odnosno Dubrovnika dobiti najkraću vezu s većim dijelom Evrope a i dio Crne Gore. Pripreme se vrše i za normalizaciju uskotračne pruge Sarajevo — Višegrad, kojom bi se ova pruga vezala na novo sagrađenu prugu Beograd — Bar.

Sve te navedene momente prometno-geografskog karaktera treba uzeti u obzir pri razmatranju mogućnosti uključivanja Dubrovnika i njegove okolice u željeznički sistem.

Porod toga treba istaći slijedeće:

— Sagledavajući perspektivu razvoja privrede ove regije (općine Dubrovnik, Trebinje, Herceg Novi, Bileća i Ljubinj) industrija (prehrambena, prerađivačka, kemijskih proizvoda, električnih aparata, metala, građevinskog materijala, brodogradnja itd) će imati vodeću ulogu zajedno sa ugostiteljstvom i turizmom.

— Melioracijom Popovog polja stvoreni su povoljni uvjeti za brži razvoj poljoprivredne proizvodnje.

Adekvatna prometna veza dubrovačke luke sa zaleđem omogućila bi dalji razvoj tog značajnog potencijalnog izvorišta roba za prijevoznika. Daljnjom preraspodjelom tereta između naših luka te specijalizacijom, luka bi Dubrovnik postala značajni sabirno-distributivni centar za prehrambene i druge proizvode visokog stupnja obrade kojima će se snabdijevati veći dio južnog dijela Jugoslavije.

— Na spontanom području općine Dubrovnik i susjednih općina danas živi oko 150.000 stanovnika pa, dodajući k tome vrlo razvijen turizam, postoje realne pretpostavke intenzivnog premještanja ljudi s jednog mjesta na drugo, što je kod programiranja buduće potrošnje prometnih usluga važan faktor.

Samo ovih nekoliko navedenih činjenica pokazuje da će gravitaciono područje Dubrovnika u perspektivi imati svoj značajan udio na prometnom tržištu, odnosno da će bit interesantna za prijevoznike. Pri tome bi se željeznica, zahvaljujući nizu svojih tehničko-tehnoloških i ekonomskih osobina, mogla uspješno uključiti u prijevoz putnika i robe, posebno s razloga što kod mogućnosti izbora između više prijevoznika neophodno dolazi do preraspodjele transportnog supstrata među njima.

Prema procjenama prugom normalnog kolosijeka Dubrovnik — Čapljina prevozilo bi se oko 330.000 putnika godišnje što bi iznosilo blizu jedne četvrtine svih putnika dubrovačke regije. Isto tako prevozilo bi se preko 200.000 tona robe. Ipak, potrebno je konstatirati, uzimajući u obzir samo ove procijenjene količine roba i putnika, da one ne daju dovoljno argumenata za odluku o opravdanosti gradnje pruge. Međutim, kako su pruge trajnije vrijednosti i grade se za duže razdoblje predviđa se prema nekim ocjenama da bi se 2.000. godine prevozilo oko 2,5 milijuna putnika i oko 2,7 milijuna tona robe, što daje sasvim drugačiju sliku i čemu treba dati određena mjesta u narednim raspravama.

Sve ovo upućuje da se u razmatranju mogućeg željezničkog povezivanja Dubrovnika s unutrašnjošću javlja više faktora koji s raznih aspekata ukazuju na složenost u pristupu traženja odgovora o društveno-ekonomskom opravdanju gradnje željezničke pruge. Posebno, kada je u okvirima materijalnih mogućnosti potrebno dati prioritet samo onim krupnim infrastrukturnim objektima koji su od šireg društvenog interesa i koji pridonose ukupnom efikasnijem razvoju privrede.

Na osnovi iznijetog možemo ipak u ovom momentu konstatirati slijedeće:

— Dubrovnik bi se, kao važan društveno-ekonomski i pomorski centar, izgradnjom željezničke pruge brže razvijao kao i njegovo zaleđe.

— Sadašnje stanje cesta, veličina i struktura prometa na njima predstavljaju uska grla, i ukazuju na neophodnost u traženju novih veza Dubrovnika s unutrašnjošću.

— Brži razvoj luke i pomorskog prometa u uskoj su vezi sa izgradnjom nove pruge.

Redoviti promet može se u najvećoj mjeri obaviti željeznicom, imajući u vidu mogućnost prevoza u svim vremenskim uvjetima.

Poznato je da su najveće uštede goriva kod željeznice, a budući da problem energije u svijetu postaje sve aktualniji, to će i u skladu sa zacrtanom prometnom politikom trebati usmjeriti robe na prijevoz ovim vidom prometa.

— Željeznica ima izrazite prednosti u odnosu na druge grane prometa s aspekta zaštite životne sredine (manja potreba površina za gradnju pruge nego za cestu, znatno manje zagađenje životne sredine ispušnim plinovima, manja buka itd).

Ove, samo neke, činjenice pokazuju da u planiranju ukupnog prometa u skladu s budućim razvojem privrede ovog kraja, pa i šire, željeznička pruga Dubrovnik — Čapljina može imati svoje određeno mjesto i ulogu, naravno uz pretpostavku da se utvrdi odgovarajuća društveno-ekonomska opravdanost njene gradnje.