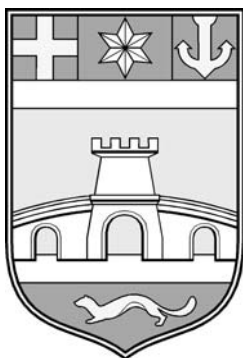


REPUBLIKA HRVATSKA
OSJEČKO-BARANJSKA ŽUPANIJA
SKUPŠTINA

Materijal za sjednicu



**INFORMACIJA O PROMETNOJ
POVEZANOSTI NA PODRUČJU
OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE**

Materijal pripremili:

- *Agencija za razvoj
Osječko-baranjske županije*
- *Uprava za ceste
Osječko-baranjske županije*
- *Hrvatske ceste Ispostava Osijek*
- *Hrvatske vode VGO Osijek*
- *Agencija za vodne putove*
- *Zračna luka Osijek*
- *Lučka uprava Osijek*
- *HŽ Infrastruktura d.o.o.*

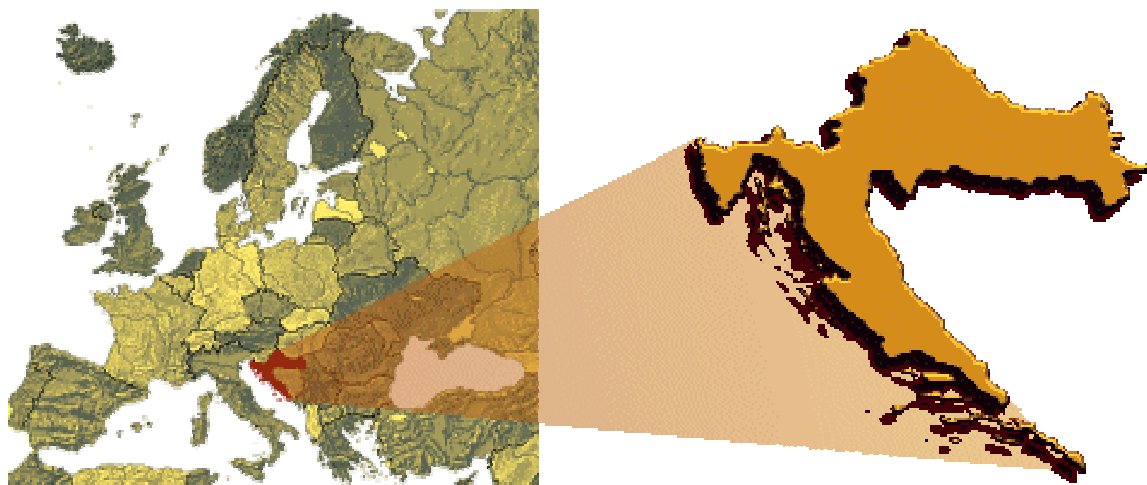
Osijek, listopada 2011.

INFORMACIJA O PROMETNOJ POVEZANOSTI NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

1. PROSTORNI POLOŽAJ

Osječko-baranjska županija nalazi se na istočnom dijelu Republike Hrvatske. Sa sjevera graniči s Republikom Mađarskom, a s istoka s Republikom Srbijom. Četiri susjedne županije su: Virovitičko-podravska, Požeško-slavonska, Brodsko-posavska i Vukovarsko-srijemska. Obzirom na fizionomijske osobitosti, s gledišta globalnog planskog pristupa pripada skupini županija sjeveroistočne Hrvatske s kojima čini prostorno-plansku cjelinu Istočne Hrvatske. Za ovu cjelinu osobito su značajni riječni tokovi Dunava, Drave i Save koji uvjetuju uređenje prostora i određuju koridore velike državne i međunarodne infrastrukture, osobito transeuropske magistralne i regionalne prometne pravce.

Znatno područje Županije čine područja s ograničenjima u razvoju, od čega 38,8% pripada posebnoj problemskoj cjelini, području uz državnu granicu, a 86 naselja na ratom zahvaćenom području Županije je pod posebnom državnom skrbi. Ova područja zahtijevaju posebne mjere.



1.1. Geopolitički, geoekonomske i geoprometni položaj

Položaj Republike Hrvatske je u geopolitičkom smislu izuzetno specifičan, a to njegovo svojstvo je došlo do izražaja osobito posljednjih godina. Sva zbivanja na tlu Srednje i Istočne Europe; raspad Varšavskog pakta, zatim raspad SSSR-a i transformacija društveno-političkog sustava u svim bivšim zemljama Istočne Europe, utjecala su na stvaranje nove geopolitičke slike Europe.

Sve ovo ukazuje da se u prostoru užeg i šireg okruženja Republike Hrvatske odvijaju izuzetno složeni procesi koji imaju snažan utjecaj i na njeno područje. Dezintegracijski procesi, koji su zahvatili Istočnu Europu, proširili su se i na područje bivše Jugoslavije, gdje su, opterećeni neriješenim brojnim pitanjima iz prošlosti, prije svega nacionalnim, poprimili dramatične oblike. Srbija, koja je prije Domovinskog rata dominirala političkom scenom na tlu bivše Jugoslavije, ocijenila je da je nastupio pravi trenutak za teritorijalno širenje svog nacionalnog prostora na račun Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Nakon višegodišnjih ratnih sukoba s ogromnim posljedicama, stvoreni su uvjeti za njihovo okončanje tek pošto je potpisan mirovni sporazum u Daytonu (SAD) te nakon demokratskih promjena u Srbiji.

Glavni procesi u Europi u narednom razdoblju odvijat će se na prostoru srednje Europe, dakle u zemljama u kojima je transformacija političkog i gospodarskog sustava najviše uznapredovala.

Geoekonomske položaj Hrvatske povoljniji je od njenog geopolitičkog položaja. Ova konstatacija proizlazi iz činjenice da se Hrvatska nalazi praktično između dva, po stupnju razvijenosti, vrlo različita područja; s jedne strane razvijenog Zapada, a s druge još uvijek nerazvijenog Istoka. U prvom slučaju radi se o izuzetno zanimljivom izvoru suvremene tehnologije, ali i jako zahtjevnom tržištu, a u drugom slučaju radi se o izuzetno zanimljivom izvoru sirovina i energenata, ali za sada još uvijek i manje zahtjevnom tržištu. Tu bi se mogle nalaziti i najveće mogućnosti hrvatskog gospodarstva.

Prostor Istočne Hrvatske ima vrlo povoljan zemljopisno-prometni položaj u širem okruženju. Promatrani prostor smješten je na spoju između dvije prostorno-zemljopisne cjeline: Panonske nizine i Dinarskog gorja, a koji omeđuju doline rijeka: Drave, Save i Dunava. U polumjeru od 500 km od ovog prostora nalazi se nekoliko europskih regija: srednjoeuropska, alpska, karpatska i balkanska.

U sklopu velikih prostorno-funkcionalnih cjelina Hrvatske koje spontanom i dinamičkim procesima regionalnog okupljanja i razlikovanja sve više dolaze do izražaja, Istočna Hrvatska se ne ističe toliko veličinom površine niti brojnošću stanovnika. Ona u tim mjerilima zaostaje za Središnjom Hrvatskom, a površinom i za Južnim hrvatskim Primorjem. Njezina je posebnost određena prije svega svojstvima prometno-zemljopisnog položaja i prirodno-zemljopisnim osobinama. To je položajem čvorišni, a prirodnom osnovom vrijedan kraj.

Međutim, društveno vrednovanje ovog pravokutnog teritorija oslonjenog sa jedne strane na srednjohrvatski prostor, a sa druge zalazećeg u Panonsku ravnicu, nije na dugoj vremenskoj skali bilo usklađeno niti sa njegovom prirodnom prohodnošću u smjeru zapad-istok i čvršćoj povezanosti s ostalom Hrvatskom. Društvena kretanja i u svezi s njima prometni pravci išli su u prošlosti pretežno meridijalno, posebno istočnim ravničarskim dijelom koji je u cijelosti križišnog značenja i čiji glavni segment čine "osječka vrata". Tek nakon izgradnje željeznica i potom cestovne infrastrukture, meridijalnu prometnu povezanost dopunjuju longitudinalne spona sa središnjom Hrvatskom.

Naime, prirodne pogodnosti položaja ovog prostora, kao i cijele Republike Hrvatske nisu, zbog političkih prilika u užem i širem okruženju, jednako korištene u svim povijesnim razdobljima. To je naročito izraženo nakon I svjetskog rata, kada se ovaj prostor odvaja od ostalog srednje-europskog okruženja i ulazi u nove političke asocijacije: on je nakon II svjetskog rata velik dio vremena gotovo izoliran sa sjevera (od istočnog bloka), a dio vremena i od zapada.

Prednosti zemljopisnog položaja Istočne Hrvatske došle su do izražaja tek nakon osnutka suvremenih prometnica koje su joj dodijelile važnu funkciju u širim državnim i međunarodnim okvirima.

Glavni prirodni prometni pravci Istočno Hrvatske ravnice:

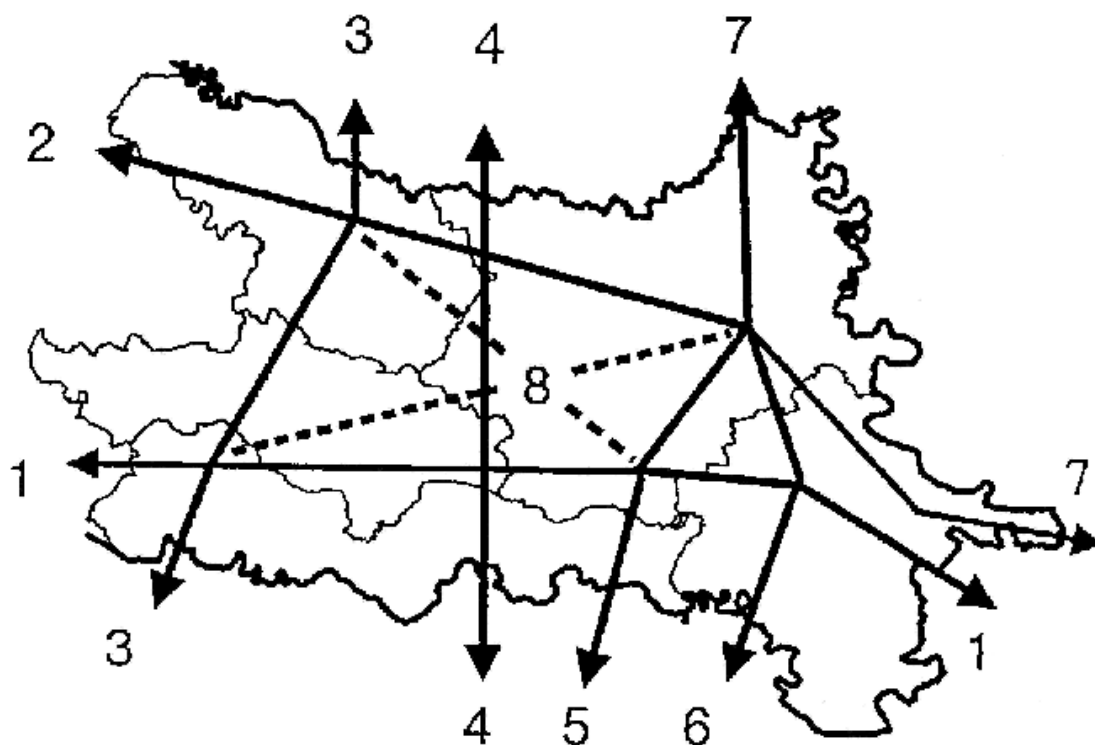
A) Nositelji sveukupne, unutrašnje, vanjske izvorišno-ciljne i tranzitne prometne potražnje

- I) longitudinalni
 - 1. Posavski,
 - 2. Podravski
- II) meridijalni ili transverzalni
 - 3. Virovitičko-okučanski,
 - 4. Miholjačko-brodski,
 - 5. Osječko-đakovački,
 - 6. Osječko-županjski
- III) po prostornoj orijentaciji kombinirani
 - 7. Podunavski pravac.

B) Nositelji unutrašnje prometne potražnje i kombinacijskih veza vanjskih tokova

- IV) sustav dijagonalnih pravaca 8.

Navedeni pravci vidljivi su na grafičkom prikazu br. 1:



Prometni i geostrateški položaj Osječko-baranjske županije određuju Podravski i Podunavski koridor koji prolaze njezinim područjem, dok Posavski koridor tangira županiju i od velikog je značaja za njezine prometne tokove. Razvoj Podunavskog koridora i istočnog urbanog područja je Strategijom prostornog uređenja Hrvatske ocijenjen kao osobito značajan za uravnoteženi razvoj Hrvatske.

U skladu sa strateškom, jadranskom orijentacijom budućeg razvoja Republike Hrvatske od velikog značaja je i prostor Istočne Hrvatske, kojim je preko njega Podunavlje povezano s Jadranom, preko Zagreba i Karlovca do Rijeke, odnosno preko Bosne i Hercegovine do Ploča.

2. PROMETNA POVEZANOST UNUTAR OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

2.1. Cestovni promet

Cestovna mreža je infrastrukturna osnova cestovnog prometa. Cestovna mreža je temeljem Zakona o javnim cestama (NN broj 180/04., 82/06., 138/06. 146/08., 38/09., 124/09., 153/09. i 73/10.) strukturirana kao mreža javnih cesta, kojima se pod općim i razvidnim uvjetima koristi većina učesnika u prometu i ostalih cesta (nerazvrstane ceste) u koje spadaju sve vrste cesta, koje isključivo koriste privatne osobe ili služe određenim gospodarskim djelatnostima u čijoj je nadležnosti i gospodarenje tim cestama kao što su: šumske ceste, poljoprivredne ceste, vodoprivredne ceste, vojne ceste i privatne ceste.

Javne ceste se u skladu sa Zakonom i Odlukama o razvrstavanju cesta dijele na:

- **državne ceste,**
- **županijske ceste i**
- **lokalne ceste.**

Organizacijski državnim cestama upravlja i skrbe se za njih Hrvatske ceste, a županijskim i lokalnim cestama Uprava za ceste Osječko-baranjske županije.

Mimo Zakona o javnim cestama, ali prema kriteriju opće pristupačnosti pod jednakim uvjetima u cestovnoj mreži kao javne funkcioniraju i "**nerazvrstane**" ceste kojima upravljaju jedinice lokalne samouprave.

Cestovni prometni sustav na području Osječko-baranjske županije utvrđen je tako da mreža državnih i županijskih cesta povezuje sva centralna naselja, te gospodarske i druge sadržaje od važnosti za Državu i Županiju, a ostale sadržaje povezuje mreža lokalnih i nerazvrstanih cesta.

Glavni cestovni prometni pravci položeni su dolinama rijeka koje omeđuju promatrani prostor:

- dolinom Save auto cesta A3 (GP Bregana-Zagreb-Slavonski Brod- GP Bajakovo)
- dolinom Drave državna cesta D2 - Podravska magistrala (GP Dubrava Krišovljanska-Varaždin-Našice-Osijek-Vukovar-GP Ilok)
- dolinom Dunava državna cesta D7 (GP Kneževo-Beli Manastir-Osijek-Đakovo-GP Slavonski Šamac).

To su važni cestovni pravci i u sustavu međunarodnih E-cesta glede povezivanja zapadne, sjeverne i srednje Europe s južnim i jugoistočnim dijelom Europe.

Na njih se nadovezuje sustav sabirnih i priključnih državnih cesta, te županijske i lokalne ceste.

Na području Osječko-baranjske županije proteže se u cijelosti ili djelomično:

- 15 državnih cesta ukupne dužine 498,062 km,
- 94 županijska cesta ukupne dužine 665,97 km i
- 116 lokalnih cesta ukupne dužine 554,60 km.

Na navedenim prometnicama ima oko 180 većih objekata (podvožnjaci, nadvožnjaci, mostovi i propusti). Uz to postoji i oko 1.400 km ostalih, odnosno nerazvrstanih cesta.

DRŽAVNE CESTE U OSJEČKO-BARANJSKOJ ŽUPANIJI

Tablica br. 1

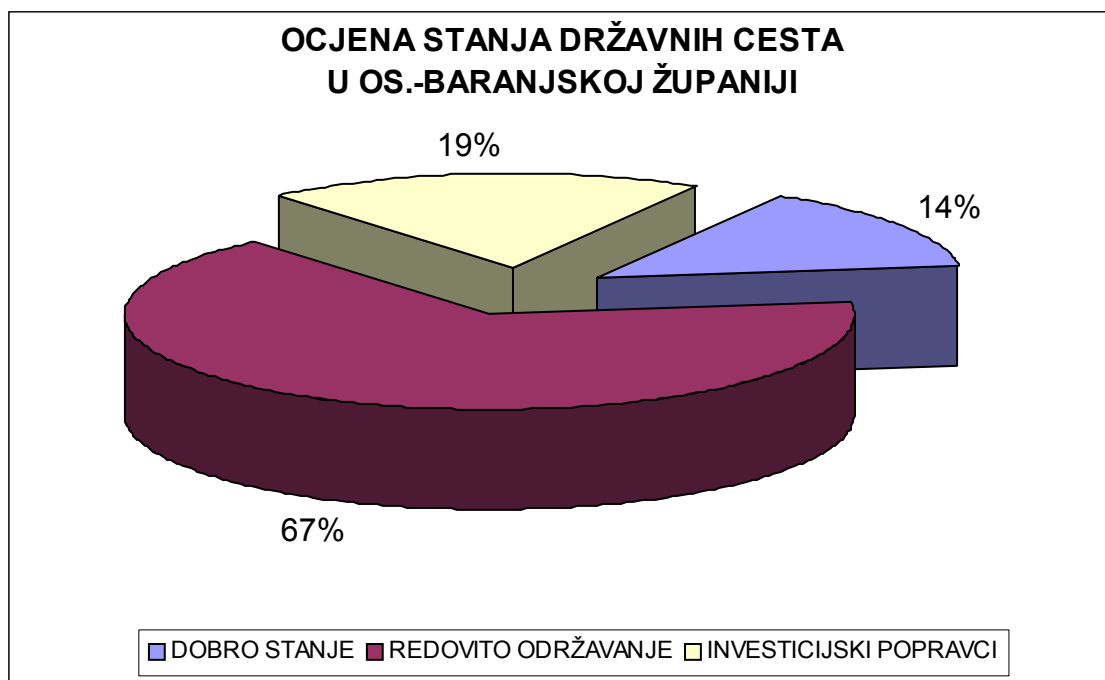
R. BR.	IDENTIFIKAC. OZNAKA	NAZIV CESTE DIONICA	ŠIRINA KOLNIKA	DULJINA (km)	ASFALT. KOLNIK (km)	TUCAN. KOLNIK (km)	GRANIČNA STACIONAŽA
Glavne ceste							
1.	D - 2	Slatina-Našice-Osijek-Vukovar-Ilok	6,00 – 7,70	93,126	93,126	-	d 009, 14+781 – d 013, 8+265
2.	D - 7	drž.gr. - Beli Manastir-Osijek-Đakovo	5,90 – 7,45	93,777	93,777	-	d 001, 0+000 – d 006, 10+750
UKUPNO:					186,903	-	
Sabitne ceste							
1.	D - 34	Slatina-Donji Miholjac-Josipovac	6,10 – 7,00	61,102	61,102	-	d 002, 19+995 – d 004, 19+579
2.	D - 38	Požega-Pleternica-Đakovo	5,90 – 8,00	24,978	24,978	-	d 004, 16+241 – d 004, 41+219
3.	D - 46	Đakovo-Vinkovci-Tovarnik	6,00 – 7,50	14,466	14,466	-	d 001, 0+000 – d 001, 14+341
4.	D - 53	drž.gr. - Donji Miholjac-Našice-Sl. Brod	6,00 – 7,50	50,110	50,110	-	d 001, 0+000 – d 002, 13+391
UKUPNO:				150,656	150,656	-	
Otočne, spojne i priključne ceste							
1.	D - 211	Baranjsko Petrovo Selo - drž.granica	6,00	1,964	1,953	-	d 001, 0,000 – d 001, 1+964

2.	D - 212	D - 7 - Kn. Vinogradi - Batina	6,10 – 6,60	22,302	22,302	-	d 001, 0+000 – d 001, 22+302
3.	D - 213	Osijek - Erdut - drž. granica	6,30 – 7,70	27,845	27,845	-	d 001, 0+000 – d 002, 9+244
4.	D - 417	D - 2 - riječno pristanište Osijek	6,30	2,930	2,930	-	d 001, 0+000 – d 001, 2+930
5.	D - 418	D - 2 - zračna luka "Klisa Osijek"	7,00	2,382	2,382	-	d 001, 0+000 – d 001, 2+382
6.	D - 515	Našice - Podgorač - Đakovo	6,15 – 7,10	31,429	31,429	-	d 001, 0+000 – d 001, 31,429
7.	D - 517	B.Manastir - Belišće – Valpovo - Koška	5-50 – 6,60	43,834	43,834	-	d 001, 0+000 – d 003, 16+345
8.	D - 518	Osijek - Gaboš - Jarmina	7,10	19,530	19,530	-	d 001, 0+000 – d 001, 19+530
9.	D - 519	Borovo - Dalj	7,00	8,287	8,287	-	d 001, 0+000 – d 001, 8+287
UKUPNO:				159,539	159,539	-	
SVEUKUPNO:				498,062	498,062	-	

STANJE DRŽAVNIH CESTA U OSJEČKO BARANJSKOJ ŽUPANIJI
Tablica br. 2

OCJENA STANJA DRŽAVNIH CESTA U OSIJEČKO-BARANJSKOJ ŽUPANIJI							
DRŽAVNA CESTA	UKUPNO (km)	0 (km)	1 (km)	2 (km)	3 (km)	4 (km)	5 (km)
D - 2	93,9	8,6	29,67	26,1	6,7	22,83	0
D - 7	96,1	28,4	9,6	15	10,1	8,5	24,5
D - 34	61,2	16	19,5	9,9	15,8	0	0
D - 38	20,6	0	3,4	8,5	4,8	0	3,9
D - 46	14,1	0,9	0	4,3	8,9	0	0
D - 53	49,8	5,3	21	12,6	10,9	0	0
D - 211	1,9	0	0	0	1,9	0	0
D - 212	22,6	2	0	6,3	9,8	0	4,5
D - 213	27,2	4,6	0	0	22,6	0	0
D - 417	2,1	0	1,3	0	0,8	0	0
D - 418	2,9	0	0	0	2,9	0	0
D - 515	31,4	4,8	1,1	6,96	4,87	13,67	0
D - 517	27,9	26,5	0	0	0	0	1,4
D - 518	19	15,5	0	0	0	3,5	0
D - 519	8,2	0	0,8	2,7	4,7	0	0
UKUPNO:	478,9	112,6	86,37	92,36	104,77	48,5	34,3

0 - DOBRO STANJE
1,2,3 - REDOVITO ODRŽAVANJE
4,5 - INVESTICIJSKI POPRAVCI



PROGRAM GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA ZA RAZDOBLJE OD 2009. DO 2012. GODINE

1. DRŽAVNE CESTE INVESTICIJE

Južna obilaznica

Sjeverni kolnik južne obilaznice koji je završen 1989. godine predstavlja najopterećeniju dionicu državne ceste D2 u Osječko-baranjskoj županiji. Tijekom 2004. godine na ovoj cesti je od strane "Hrvatskih cesta" d.o.o. izvršeno brojanje prometa i isti iznosi oko 18.390 vozila/dan, što je svrstava i u prometno najopterećenije ceste u Republici Hrvatskoj. U perspektivi izgradnje koridora Vc doći će do još većeg prometnog zagušenja i usiljenih tokova što ukazuje na nužnost izgradnje južnog kolnika Južne obilaznice, a na čemu Osječko-baranjska županija nastoji još od 2005. godine. Vrijednost investicije iznosi 157.800.000,00 kuna, a dužina kolnika je L=12,9 km.

Provedeni su postupci nabave za uklanjanje objekata, elektro radove, i građevinske radove, te su odabrani izvođači. Radovi na njenoj izgradnji službeno su započeli 4. rujna 2011. godine, a planirani završetak radova je jesen 2013. godine.

Državna cesta D2 – izgradnja obilaznice Našica, L=4,1 km

Troškovi građenja: 53,5 mil. kn (bez PDV-a). U cijeni su uključeni građevinski radovi, izmještanje instalacija, arheološka istraživanja i kompletan nadzor.

Rok završetka radova: 30. studeni, 2011.

Državna cesta D34 izgradnja južne obilaznice D. Miholjca I. faza od km 3+450 do km 6+072, L=2,532 km

Kroz grad Donji Miholjac prolaze dvije državne ceste i križaju se u samom centru grada. Intenzivni promet na obje ceste, a posebice prijevoz naftnih derivata i drugih opasnih tereta preko graničnog prijelaza Donji Miholjac (koji je jedan od dva takva prema Republici Mađarskoj), nalaže nužnu izgradnju obilaznice grada Donjeg Miholjca.

Troškovi građenja: 15,6 mil. kn (bez PDV-a). U cijeni su uključeni građevinski radovi, izmještanje instalacija, arheološka istraživanja i kompletan nadzor.

Radovi su završeni i u tijeku je ishođenje uporabne dozvole.

Cesta D-38 Levanjska Varoš - Kondrić, L= 10.600,00 m

- izrađena projektna dokumentacija za dionicu od Levanjske Varoši do Kondrića, L= 10.600,00 m;
- dionica od Levanjske Varoši do Kondrića, L= 10.600,00 m, realizacija projekta je u programu izvanrednog održavanja državnih cesta 2009.-2012.;
- od Kondrića do D7, L=11,608 km - stavljeno u program izvanrednog održavanja državnih cesta 2009.-2013. godine.

Cesta svojim središnjim uzdužnim položajem u Slavoniji od Požege preko Đakova do Vinkovaca čini izuzetno značajan segment u cestovnoj mreži.

Cesta D 53 Našice-Krndija - u izvođenju, radovi pri kraju.

Na državnoj cesti broj 53 od stacionaže 53/2km 0+250 do 53/2km 13+391 (gr. R. Mađarska-D. Miholjac-Našice-vrh.Krndije) intenzivan promet teretnim vozilima prema Bosni i Hercegovini uzrokovao je oštećenja kolnika i smanjenje sigurnosti prometa na toj cesti.

Radovi su izvođeni tijekom 2009. i 2010. g., te je još preostalo do kraja izvesti pješačke staze, a dovršetak ovisi o dinamici provedbe natječaja za izgradnju kanalizacijskog sustava naselja Zoljan, kojega je investior Našički vodovod.

Prolaz kroz Belišće L=1,4 km

Nije realizirana iako je bila u Programu građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje 2005.-2008. godine.

Cesta D 212 Batina - Zmajevac (tenkovska cesta) L=5,5 km

Radovi na obnovi ceste su tijeku. Radove izvodi tvrtka "Gradnja" d.o.o. iz Osijeka. Rok dovršetka radova je 29. rujan, 2011.

Cesta D2, Našice – Bizovac, L=20,00 km

Predmetna dionica se obnavlja iz Programa Betterment II. Radovi traju još od 2007 g. Predviđeni rok dovršetka radova je kraj 2011. g.

Cesta D212, Kn. Vinogradi – Zmajevac, L= 7,00 km

Vrijednost investicije: 30.00 mil. kuna. Radovi ugovoreni s tvrtkom Osijek Koteks d.d.

Podravska brza cesta

Kao sljedeća prioritetna prometnica nameće se brza cesta Varaždin-Koprivnica-Virovitica-Osijek-Ilok ukupne dužine oko 330 km i vrijednosti koja se procjenjuje na 450 milijuna kuna. Riječ je o vrlo kvalitetnom projektu od iznimnog gospodarskog značenja, koji bi trebao biti alternativa sadašnjoj državnoj cesti D2 (Podravskoj magistrali). Ista će povezivati podravski i podunavski dio sjeverne Hrvatske, a posebno je važna za područje Slatine jer se tu sijeku dvije državne ceste te su zbog prometa i do 8 tisuća vozila na dan učestale prometne nesreće. Nastavno na spomenutu brzu cestu potrebna je i izgradnja obilaznice Vukovara. Kada se uzme u obzir buduća pretovarna luka Vukovar i planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava koji će biti plovni put Vb klase razumljiva je potreba realizacije ovih investicija, a u cilju rasterećenja postojećih prometnica i osiguravanja kvalitetnih sigurnosnih uvjeta.

Nesporno je da je u istočnoj Hrvatskoj, pa tako i Osječko-baranjskoj županiji od posljedica ratnih razaranja osim ostalog i mreža državnih cesta doživjela teška razaranja. Nedostatna i nepravovremena sredstva još su tijekom posljednjih deset godina pogoršala ovo teško stanje. Na osnovu Studije opravdanosti (Hrvatska uprava za ceste, 2000. god.) predviđen je niz zahvata na mreži državnih cesta sa utvrđenim prioritetima. Tako su i za Osječko-baranjsku županiju predviđene prioritetne dionice za koje je potrebno izraditi projekte obnove i prići obnovi.

**PROGRAM REDOVNOG ODRŽAVANJA
OD 2009. DO 2012. GODINE**

	2009.	2010.	2011.	2012.		UKUPNO
Osječko-baranjska županija	21,00	21,00	21,00	21,00		84,00

**PROGRAM IZVANREDNOG (POJAČANOG) ODRŽAVANJA
OD 2009. DO 2012. GODINE**

godina 2010.

NAZIV OBJEKTA		mil.kn
1. Našice - Gradac Našički (D53)	Planirani završetak listopad 2011.	34,00
U K U P N O		34,00

godina 2011.

NAZIV OBJEKTA		mil.kn
2. Kozarac - Čeminac - Švajcarnica (D7)	Postoji projektna dokumentacija	23,00
U K U P N O		23,00

godina 2012.

NAZIV OBJEKTA		mil.kn
1. Đakovo (D46)	Postoji projektna dokumentacija	4,50
2. Levanjska Varoš - Kondrić (D38)	Postoji projektna dokumentacija	26,00
U K U P N O		30,50

ŽUPANIJSKE CESTE U OSJEČKO-BARANJSKOJ ŽUPANIJ

U srpnju 2011. godine stupio je na snagu novi Zakon o cestama čime je prestao važiti Zakon o javnim cestama ("Narodne novine" broj 180/04., 82/06., 138/06., 146/08., 152/08., 38/09., 124/09., 153/09. i 73/10.). Ovaj novi Zakon o cestama unijet će određene promjene u trenutno razvrstane županijske i lokalne ceste jer po njegovim odredbama dio županijskih i lokalnih cesta koje se nalaze na području Grada Osijeka postaju nerazvrstane ceste kojima će upravljati Grad Osijek što znači da će cca 95 kilometara trenutno razvrstanih županijskih i lokalnih cesta preći na upravljanje Gradu Osijeku. S obzirom da je rok za novo razvrstavanje javnih cesta tri mjeseca od stupanja na snagu ovoga zakona i da do sada ono nije objavljeno važeće je zadnje objavljeno razvrstavanje javnih cesta iz veljače 2010. godine ("Narodne novine" broj 17/10.) prema kojemu je na području Osječko baranjske županije razvrstano 94 županijske i 116 lokalnih cesta:

Tablica br. 5

Red. br.	Broj Ceste	Opis ceste	suvremeni kolnik		ostali zemlja	dužina:
			asfalt beton kocka (km)	pros. širina (m)	kameni materij. nema kolnika (km)	ukupno (km)
1	4011	D 7 - Duboševica - Ž 4018	4,400	4,75		4,400
2	4017	Kneževo - D 7	1,900	4,09		1,900
3	4018	D 7 (Kneževo) - Topolje - Gajić - (Draž) - Batina D 212	17,900	0,600	6,00	18,500
4	4019	D 7(Kneževo) - Branjina - Podolje - Ž 4018 (Draž)	14,600	4,22		14,600
5	4027	Ž 4019 - Popovac (L44064)	2,200	5,00		2,200
6	4030	Moslavina Podavska (D 34) - (Moslavački Krčenić) - Zdenci - Orahovica - Pleternica (D 38)	5,630	6,00		5,630
7	4031	D 34-Viljevo-Kapelnja-Kučanci-Magadenovac-Šljivoševci-Lacić-Koška (D 2)	39,000	5,39		39,000
8	4032	D 34 D. Miholjac (Mihanovića-P. Radića) - Ivanovo	5,300	5,02		5,300
9	4033	Torjanci - N.Nevesinje - D 517	7,900	4,00		7,900
10	4034	Luč (L44006) - Petlovac (D 517)	3,800	4,01	1,500	3,800
11	4035	Šumarina (L44008) - D 517	1,000	6,00		1,000
12	4036	Šečerana L44008) - D 7	1,700	4,53		1,700
13	4037	Podolje (Ž4019) - Kotlina - Kn.Vinogradi (D 212)	6,000	4,72	1,800	7,800
14	4040	D 517 - Novi Beždan	1,200	4,00		1,200
15	4041	D 517-Bolman-Jagodnjak-N.Čeminac - Uglješ - Švajcarnica (D 7)	18,400	6,00		18,400
16	4042	D 212 (Kn.Vinogradi) - Grabovac - Lug - Vardarac - Bilje (Ž4257)	18,200	6,51		18,200
17	4046	Golinci (L44015) - Miholjački Poreč (D 53)	2,600	5,50	-	2,600
18	4047	Miholjački Poreč(D 53)-Radikovci-Čamagajevci-Črnkovci (D 34)	8,600	6,00		8,600
19	4048	Čamagajevci (Ž 4047) - Marijanci (Ž 4049)	4,200	4,50		4,200
20	4049	Črnkovci (Ž4047) - Marijanci - Šljivoševci (Ž 4031)	9,800	6,00		9,800
21	4050	Belišće (D 517)(K.Tomislava)-Valpovo(J.J.Strossmayera-A.B.Šimića)(Ž 4051)	2,900	7,00		2,900
22	4051	Valpovo: D 34 - D 34 (bana J.Jelačića-Osječka-M.Gupca)	4,100	6,68		4,100

23	4052	Valpovo(Ž 4051) (L.Ribara) - D 34	1,000	6,24		1,000
24	4053	Valpovo (Ž 4051) (N.Tesle-E.Kvaternika) - Nard (L44028)	5,500	5,00		5,500
25	4054	N.Čeminac (Ž 4041) - Čeminac (D 7)	3,300	4,53		3,300
26	4055	T.L. "Tikveški dvorac" - Ž 4056 (Kozjak)	8,300	3,08	5,270	8,300
27	4056	Lug (Ž 4042) - Kozjak-Podunavlje- Kopačevo - Ž 4042 (Bilje)	16,800	3,97		16,800
28	4058	D 53 (Beničanci)-Bokšić Lug-Bokšić-Beljevina-Feričanci (D 2)	24,200	5,10		24,200
29	4059	Bocanjevci (L44023) -Gorica- Valpovo (Lj.Gaja-V.Nazora) (Ž 4051)	6,700	5,07		6,700
30	4060	D 517 (Metlinci) - Ladimirevci - Bizovac (D 2)	6,800	5,00		6,800
31	4061	Ladimirevci (Ž 4060)-Satnica-Petrijevci (D 34)	7,400	5,00		7,400
32	4064	Ž 4030 (Zdenci) - Zokov Gaj - Ž 4058 (Bokšić)	0,210	5,00		0,210
33	4065	Zdenci (Ž 4030) - Bankovci - Ž 4058 (Feričanci)	2,590	5,50		2,590
34	4066	Bokšić (Ž 4058) -Šaptinovci- Klokočevci (D 53)	6,100	4,00		6,100
35	4067	Bizovac (D 2) - Novaki- Brođanci - Čepinski Martinci (Ž 4105)	10,000	6,00		10,000
36	4068	D34-Josipovac-Višnjevac-Osijek- (J.J.Strossmayera-Kanižlića-Gundulića- Vukovarska) -Nemetin-D213	21,500	8,39		21,500
37	4073	Ž 4058 (Beljevina) - Đurđenovac (Ž 4075)	3,400	5,00		3,400
38	4074	Šaptinovci (Ž 4066)-Sušine-Đurđenovac (Ž 4075)	4,600	4,03		4,600
39	4075	D 2 - Vučjak Feričanački - Đurđenovac - Pribiševeci - D 53	9,200	5,59		9,200
40	4076	Ž 4075 (Vučjak Feričanački) - Našičko Novo Selo (L44040)	0,700	5,00		0,700
41	4077	Brezik Našički - D 2 (L44041) (Našice)	2,600	5,00		2,600
42	4078	Lađanska (L44043) - D 2 (Jelisavac)	1,400	5,00		1,400
43	4079	D 2 (Koška) - Ledenik (L44047)	3,900	6,00	-	3,900
44	4080	Koška (D 2) - Lug Subotički - Budimci (Ž 4105)	10,400	5,84		10,400
45	4081	Habjanovci (L44053) - Brođanci (Ž 4067)	1,500	5,00		1,500
46	4082	Tvrđavica - Ž 4257	3,100	5,08		3,100
47	4083	Ž 4257 - Podravlje	1,700	5,50		1,700
48	4084	Ž 4068 (Strossmayera- Svilajska)- Čv."Frigis"(D 2) - Ž 4085 (sv L.B.Mandića)	1,000	7,42	2,300	3,300
49	4085	D 7(Ovčara) - Čepin - Livana - Osijek (Čv."Čepinska"-D 2- sv L.B.Mandića- Županijska) - Ž 4068 (Gundulićeva)	12,500	7,03		12,500
50	4086	Osijek (Ž 4085) (Vinkovačka) - Brijest - D 518	4,600	6,59		4,600
51	4087	Osijek: Ž 4257 - Ž 4068 (od mosta=Trpimirove: Europske avenije -cara Hadrijana-M.Gupca do Vukovarske)	3,000	8,81		3,000
52	4088	Osijek: Ž 4068 (Vukovarska) - Čv. "Elektroslavonija" (D 2)	2,000	6,63		2,000
53	4089	Ž 4085 Čepin - Ivanovac - D 518 (Antunovac)	8,500	5,46		8,500
54	4090	Ž 4085 - Briješće (L 44061)	0,800	5,00		0,800

55	4091	Ž 4068-kralja P.Svačića (od Vukovarske; preko obilaznice)-Tenja (Osječka-sv.Ane) (L44082)	6,800	6,25		6,800
56	4092	Aljmaš - Ž 4093	0,800	5,00		0,800
57	4093	D 213 (Aljmaš) - Erdut - D 213	13,100	5,00		13,100
58	4103	Marjančanci (L44029) - D 517 (Metlinci)	1,000	4,50		1,000
59	4104	Seona - D 2 (Martin-Našice)	3,700	5,50		3,700
60	4105	Podgorač (D 515)-Budimci-Poganovci-Čokadinci-Čepinski Martinci-Čepin (Ž4085)	30,000	6,00		30,000
61	4106	Ž 4105(Poganovci)-Krndija-Punitovci-Tomašanci-D 7	15,000	5,87		15,000
62	4107	Punitovci(Ž4106)-Jurjevac Punitovački-Beketinci-D7(Bijele Klade-Mala Branjevina)	9,400	5,13		9,400
63	4108	Ž 4107 - Jurjevac Punitovački - Široko Polje (D 7)	5,000	5,47		5,000
64	4109	D 7(Vel.Branjevina) - Vladislavci - Paulin Dvor - Ernestinovo (D 518)	12,600	5,00		12,600
65	4110	Dopsin (L44107) - Vladislavci (Ž 4109)	1,800	4,50		1,800
66	4118	T.L. "Borovik"(L44099)-Mandićevac-Drenje-Kučanci-D 515 (Bijela Vila)	14,900	5,74		14,900
67	4119	Slatinik Drenjski (L44102) - Ž 4118 (Mandićevac)	2,500	5,50		2,500
68	4120	D 7(Vuka) - Lipovac Hrastinski - Koritna - Ž 4130	8,400	5,44		8,400
69	4121	D 518 - Laslovo-Palača - Korog - Ž 4148 (Tordinci)	3,815	5,05		3,815
70	4122	Silaš (L44083) - Korog (Ž 4121)	2,350	5,00		2,350
71	4128	Josipovac Punitovački (Ž 4106)-Gorjani-Satnica Đakovačka (D 515)	8,800	5,72		8,800
72	4129	Satnica Đakovačka(D 515)-Gašinci-Kondrić-D 38	8,500	5,76	3,800	12,300
73	4130	D 7(Kuševac)-Viškovci-Forkuševci-Semeljci-Koritna-Šodolovci-Petrova Slatina - D518 (Ernestinovo)	24,500	6,00		24,500
74	4131	Ž 4130 (Forkuševci) - Vučevci	2,600	5,00		2,600
75	4132	Semeljci (Ž 4130) - Kešinci - Mrzović (Ž 4148)	3,000	4,99	2,600	5,600
76	4133	Kešinci (Ž 4132) - Vrbica - St. Mikanovci (D 46)	6,330	6,00		6,330
77	4144	Breznica Đakovačka (L44099) - Levanjska Varoš - D 38	2,360	5,50	3,740	6,100
78	4145	Đakovo: D 7 - Ž 4146 (A.Starčevića-A.Hebranga)	2,100	6,00		2,100
79	4146	Đakovo: D 7 - D 46 (N.Tesle - V.Nazora - F.K.Frankopana - E.Kvaternika)	3,900	7,50		3,900
80	4147	Đakovo: D 7 - Ž 4146 (F.Račkog - S.Radića - bana J.Jelačića)	3,300	7,00		3,300
81	4148	Vrbica(Ž 4133)-Mrzović-Markušica-Tordinci-Ž 4111	4,420	5,50	4,842	9,262
82	4163	D 38 (Kondrić) - Trnava - Staro Topolje (Ž 4202)	8,190	5,28		8,190
83	4164	D 38 - Svetoblažje - Dragotin (L44126)	1,710	6,00	3,590	5,300
84	4165	N.Perkovci (L44127) - Piškorevci - D 7	5,100	5,67		5,100
85	4168	Našice: Martin (D53)-Markovac Našički (D515) (kralja Tomislava-Pejačevićev trg-kralja Zvonimira-braće Radića)	3,500	6,38		3,500

86	4189	Lapovci (L44122) - Ž 4163 (ekonomija)	2,000	5,00		2,000
87	4202	Bartolovci (D 525) - Brodski Varoš - Garčin - Vrpolje - Strizivojna - St.Mikanovci (D 46)	8,785	6,00		8,785
88	4237	Koška (D-2) - Ordanja - Andrijevac (L44047)	4,200	4,32		4,200
89	4238	Gorjani (Ž 4128) - Tomašanci (Ž 4106)	3,300	6,00		3,300
90	4239	Tomašanci (Ž 4106) - Ivanovci Gorjanski - D 7 (Kuševac)	4,500	4,75	1,250	4,500
91	4247	Čepin: D7 - Ž4085	1,600	6,00		1,600
92	4257	D 7 (Švajcarnica) - Darda - Bilje - Osijek (D2)	16,800	7,01		16,800
93	4259	Zmajevac (D212) - Ž4018 (Draž)	3,700	6,00		3,700
94	4291	Ž 4105 – Čvor Čepin (A5)	1,710	7,00		1,710
Ukupno:			642,700 - 0,600		15,972 6,700	665,972

LOKALNE CESTE U OSJEČKO-BARANJSKOJ ŽUPANIJI

Tablica br. 6

Red. br.	Broj ceste	Opis ceste	suvremeni kolnik		ostali zemlja		dužina:	
			asfalt	beton kocka (km)	pros. širina (m)	kameni materij. (km)	nema kolnika	ukupno (km)
1	40068	Ž 4057(M.Rastovac) – Ž 4031(Kapelna-Kučanci)	-		-	5,580		5,580
2	40080	Ž 4030 Duzluk – Gazije - G.Motičina - Seona (Ž 4104)	1,990		5,00	8,590		10,580
3	44001	Martinci Miholjački – Gezinci (D 34)	2,000		5,50			2,000
4	44005	Zeleno polje – Ž 4034 (Petlovac)	1,500		3,50			1,500
5	44006	Luč (Ž 4034) – Šumarina(Ž 4035)	4,300		4,50			4,300
6	44007	Širine – D 517	-	0,600	4,00			0,600
7	44008	Šumarina (Ž 4035) – Šećerana – Ž 4036	1,400		5,00			1,400
8	44010	Kn.Vinogradi (D 212) – Kamenac - Karanac-Kozarac (D 7)	7,980		4,53	1,720		9,700
9	44011	Suza (D 212) – Mirkovac - L 44034	8,400		4,00			8,400
10	44012	Ž 4031(Kapelna) – Blanje – Bockovac – Ivanovo (Ž4032)	3,900		5,00			3,900
11	44013	Kapelna(Ž 4031) – Krunoslavlje – L 44015(Golinci)	0,150		4,00	7,250		7,400
12	44014	L 44013 – Krunoslavlje - Ž 4031(Kučanci)	3,400		5,50	-		3,400
13	44015	Golinci (Ž 4046) – Kućanci (Ž 4031)	-		-	0,550	4,150	4,700
14	44016	Podgajci Podravski (D 34) – Bočkinci - Ž 4047 (Čamagajevci)	0,950		5,00	3,450		4,400
15	44017	Bočkinci(L 44016) – Črnkovci(D 34)	2,300		5,50			2,300
16	44018	Čamagajevci(Ž 4048) - Ž 4049(Šljivoševci)	-		-	4,700		4,700
17	44019	Beničanci (D 53) – Lacići(Ž 4031)	4,200		4,00			4,200
18	44020	Marijanci (Ž 4049) - Marjanski Ivanovci – D 517 (Harkanovci)	7,000		4,00		4,900	11,900

19	44021	Ž 4049(Marijanci) – Tiborjanci – D 34	5,500	5,00		5,500
20	44022	D 34(Gat) – Veliškovci – L 44021(Tiborjanci)	1,600	5,00		1,600
21	44023	Tiborjanci(L 44021) – Bocanjevci – Zelčin (D 517)	6,630	4,88	4,770	11,400
22	44024	Kitišanci(D 34) – Vinogradci – L 44023 (Tiborjanci-Bocanjevci)	4,200	4,93		4,200
23	44025	L 44020(Marijanci) – Bocanjevci(L 44023)	0,700	3,00	3,400	4,100
24	44026	Novo Nevesinje (Ž 4033) – D 517(Bakanga)	2,600	2,25	1,400	4,000
25	44027	Kitišanci(D 34) – D 517(Belišće)	0,635	3,00	1,365	2,000
26	44028	Valpovo(Ž 4050 A.B.Šimića-Starovalpovački put)-Nard-D 34(Šag)	2,350	4,33	10,150	12,500
27	44029	Marjančaci(Ž 4103) – Ž 4052 D 517 (Ivanovci)	0,700	4,50		0,700
28	44030	D 517 – Majške Međe	1,100	4,00		1,100
29	44032	Darda(D 7 Ž 4257) – Ž 4042(Lug-Vardarac)	1,250	4,00	0,150 5,800	7,200
30	44033	Darda(D 7 Ž 4257) – želj. kolodvor	0,900	4,50		0,900
31	44034	Ž 4042 – Jasenovac – Sokolovac - Ž 4055 (Kozjak)	10,500	4,50		10,500
32	44035	Ž 4055(dvorac) – Tikveš	3,700	3,00		3,700
33	44037	Feričanci(D 2) – Valenovac – Gazije (L 40080)	3,200	5,12	1,700	4,900
34	44038	D 2(Vučjak Feričanački) – Valenovac (L 44037)	0,770	5,00	2,630	3,400
35	44039	Sušine(Ž 4047) – Teodorovac	2,200	5,00	-	2,200
36	44040	Našičko Novo Selo(Ž 4076)–Gabrilovac(Ž 4075)	2,400	4,58		2,400
37	44041	Ličko N.Selo(L 44040) - Brezik Našički(Ž 4077)	1,020	5,00	1,250 0,230	2,500
38	44042	D 53(Klokočevci) - Lipine	2,300	5,00		2,300
39	44043	D 53(Klokočevci) – Lila – Ribnjak - Ladanska (Ž 4078)	4,700	4,26		4,700
40	44044	Velimirovac(D 53) – D 2(Jelisavac)	2,900	6,00	0,400 -	2,900
41	44045	D 2 - želj.kolodvor“Jelisavac“	0,600	4,00		0,600
42	44046	Ledenik (Ž 4079) – Ž 4105(Podgorač)	1,150	5,50	5,650	6,800
43	44047	Ledenik(L 44046) – Andrijevac – Branimirovac - Ž 4080(Lug Subotički)	3,315	5,00	3,158	6,500
44	44048	Andrijevac(Ž 4237) - Bijela Loza - Ž 4105(Klenik-Podgorač)	2,700	5,00	0,800 3,000	6,500
45	44049	Ordanja(Ž 4237) – Ž 4080(Koška-Lug Subotički)	1,000	3,00	1,000	2,000
46	44050	Ž 4052 D 517(Harkanovci-Zelčin) - Topoline(D 2)	-	-	5,600	5,600
47	44051	Lug Subotički(Ž 4080) - Habjanovci(Ž 4081)	0,614	5,00	7,400 2,086	10,100
48	44052	Ivanovci(Ž 4052 D 517) - Cret Bizovački(D 2)	0,600	4,50	3,600 2,000	6,200
49	44053	Cret Bizovački(D 2) - Habjanovci(Ž 4081)	1,100	4,04	2,900	4,000
50	44054	Satnica Valpovačka(Ž 4061) – D 2(Bizovac-Samatovci)	2,400	5,00		2,400
51	44055	Petrijevci(Ž 4061) – Selci – Brođanci(Ž 4067)	6,685	5,00	6,615	13,300
52	44056	Cerovac – L 44055(Selci)	-	-	1,000	1,000

53	44057	Čepinski Martinci(Ž 4105) – Ž 4107(Beketinci)	6,300	5,00	1,290	3,110	10,700
54	44058	D 2(obilaznica Čad.Meh.) - Josipovac(Ž 4068)	1,800	6,00			1,800
55	44060	Višnjevac(Ž 4068) - želj.kolodvor (N.Š.Zrinskog)	0,500	5,00			0,500
56	44061	Briješće(Ž 4090) – Ž 4089 (Čepin-Ivanovac)		-		3,700	3,700
57	44062	Osijek: Strelište"Pampas" – Virska - Ž 4068	0,400	6,00			0,400
58	44063	Osijek: Ž4084("Frigis")Kapelska-Kolodvorska Sljemenska-Poljski put-Kršnjavog- Sv.Roka(Ž4068) i Lička(L44063)	3,500	6,63			3,500
59	44064	Popovac (Ž 4027) – Kamenac (L 44010)	3,000	3,00		3,800	6,800
60	44066	Osijek: Hipodrom – Kolodvorska - Ž 4068	0,600	4,54			0,600
61	44067	Osijek: Ž 4068 – D-7 Ž 4257 Strossmayera(od Kanižlića)-Ribarska-Šamačka-Lučki prilaz-Kapucinska-Europske avenije(do Trpimirove)	3,100	9,24			3,100
62	44068	Osijek: L 44067 – Ž 4068 Županijska(do Gundulićeve)	0,400	8,00			0,400
63	44070	Osijek: Ž 4086 – Drinska – D-7 Ž 4257 (Vinkovačka- Trpimira)	1,300	6,00			1,300
64	44072	Osijek: D-7 Ž 4257 – Ž 4088 M.Divalta	4,000	7,14			4,000
65	44075	Osijek: L 44072 - J. Huttlera(od Divaltove) – Krstova - Zeleno Polje - Ž 4087(do M.Gupca)	2,500	-	6,16		2,500
66	44079	Osijek: L 44068 - Ž 4068 Hrvatske Republike-Gajev Trg- Vukovarska(do Krežme,trg B.Trenka)	0,900	11,17			0,900
67	44080	Osijek: L 44067 - S.Radića - želj.kolodvor Osijek (St.Radića od Kapucinske do kolodvora)	0,800	9,00			0,800
68	44082	Tenja(Ž 4091)-(Crvena njiva) - Sarvaš(D 213)	4,700	5,00		3,600	8,300
69	44083	Tenja(Ž 4091)-Silaš(Ž 4122)	9,500	5,03			9,500
70	44084	Bijelo Brdo(D 213) – želj.kolodvor	0,900	5,00			0,900
71	44085	D 213(Bijelo Brdo-Mišino Brdo) - Ž 4093(Aljmaš)		-		3,100	3,100
72	44086	D 213(Marinovci) - Vera(Ž 4111)	4,300	4,30		1,034	5,334
73	44090	Gazije(L 40080) - D.Motičina(D 2)(šumska cesta)	1,080	4,00	4,240	0,680	6,000
74	44091	Zoljan(D 53) - želj.kolodvor	0,400	3,00			0,400
75	44092	Našice: D 2 - Ž 4168(od semafora V.Lisinskog- J.J.Strossmayera do policije)	0,900	6,37			0,900
76	44093	Markovac Našički(Ž 4168) – Makloševac – Ceremošnjak – Granice - Rozmajerovac	9,380	5,90	6,620		16,000
77	44094	Gradac Našički(D 53) - Londžica	4,900	4,58			4,900
78	44095	L 44094 - L 44093(šum. cesta:Londica-Ceremošnjak)	0,100	3,00		4,800	4,900
79	44097	Kelešinka - Stipanovci(D 515)	1,100	3,00			1,100
80	44098	Stipanovci(D 515) - Kršinci	3,400	4,77			3,400
81	44099	Podgorač(D 515)-Ostrošinci-Podgorje Bračevačko-Borovik- Paučje-Breznica Đakovačka(Ž 4144)	8,975	4,95		15,025	24,000
82	44100	D 515(Razbojište-Bračevci)-Bučje Gorjansko	1,700	5,00	-		1,700
83	44101	D 515(Bračevci-Potnjani) – Paljevina - Drenje (Ž 4118)	5,000	5,37			5,000
84	44102	Slatinik Drenjski(Ž 4119) – Paljevina - Potnjani (D 515)	2,040	5,00		2,040	5,900
85	44103	Potnjani(D 515) - Gorjani(Ž 4128)	1,645	4,82		4,055	5,700

86	44104	D 515(Bijela Vila) - Gorjani(L 44103)	0,370	4,50	3,230	3,600
87	44105	Krndija(Ž 4106) - Gorjani(Ž 4128)	6,200	3,61		6,200
88	44106	Ž 4107(Beketinci) - Vuka(D 7)	4,200	5,00		4,200
89	44107	D 7(Vuka) - Hrastovac - Dopsin(Ž 4110)	3,550	3,26	2,550	6,100
90	44108	Široko Polje(D 7) - Semeljci(Ž 4130)	2,260	4,53	5,840	8,100
91	44109	Ž 4109 – Hrastin – Koprivna - Šodolovci(Ž 4130)	5,900	5,09		5,900
92	44110	Antunovac(D 518) - (Seleš-Orlovnjak) -Tenja (L 44083)	7,500	5,00		7,500
93	44111	Laslovo (Ž 4121) (Vendelovo) - L 44112 (Vrbik-Betin dvor) - L 44083 (Tenja-Silaš)	5,000	1,400	3,98	3,100 2,500 12,000
94	44112	D 518(Ernestinovo) - L 44111 (Laslovo-Vrbik-Betin dvor)		-	3,800	3,800
95	44114	L 44083(Tenja-Silaš) – Čelije - Bobota(Ž 4111)	0,910	-		0,910
96	44115	D 2(ekonomija Klisa) - L 44086(Marinovci)	4,200	4,84	4,900	9,100
97	44116	L 44086(Marinovci-Vera) - D 519(ekonomija Lovas-Borovo selo)	6,900	2,50		6,900
98	44117	Milinač - L 44099(Paučje-Breznica Đak.)	-	-	0,900	0,900
99	44118	Slobodna Vlast(D 38) - Ratkov Dol	-	-	2,300	2,300
100	44119	D 38 - Musić	2,200	5,00	-	2,200
101	44120	Ovčara - D 38	2,000	5,00		2,000
102	44121	Hrkanovci Đakovački - Trnava(Ž 4163)	6,200	5,50		6,200
103	44122	L 44121(Hrkanovci Đak.-Trnava) - Lapovci (Ž 4189)	0,780	5,00	0,920	1,700
104	44123	Ž 4118 (Mandičevac) – Pridvorje - Preslatinci (L 44124)	2,600	5,50	3,400	6,000
105	44124	Kučanci Đakovački(Ž 4118) – Preslatinci - Ž4129 (Gašinci)	1,900	5,00	2,000	3,900
106	44125	Gašinci(Ž 4129) - Selci Đakovački(D 38)	2,100	4,94	2,100	4,200
107	44126	Đakovo(Ž4147 A.Mandića) - Dragotin(Ž 4164) – Trnava (Ž4163)	9,170	5,72	5,830	15,000
108	44127	L 44126 - N.Perkovci - St.Perkovci(Ž 4190)	2,600	5,21		2,600
109	44128	Svetoblažje (Ž4164) – Ž4163(Trnava)			2,700	2,700
110	44133	Đakovo(Ž 4146) - (k.Tomislava-Pobjede-D.Domjanića)- L 44134(Đ.Pisak-Đurdanci)	5,040	5,37	3,260	8,300
111	44134	Semeljci(Ž 4130) - (Adruševac) – Đurdanci - D 46	2,310	4,37	3,215 3,075	8,600
112	44135	L 44134(Đurdanci) - Vrbica(Ž 4133)	0,080	3,00	3,320	3,400
113	44136	Budrovci(D 46) - D 7(Piškovci)	3,500	6,00	-	3,500
114	44137	D 7(Đakovo) - Piškovci(Ž 4165)	1,800	5,50		1,800
115	44138	D 7 – Ž 4202(Strizivojna)	1,100	7,00		1,100
116	44139	Čeminac(D 7) - Grabovac(Ž 4042)	4,900	4,71	-	4,900
Ukupno:			312,879 3,600 1,400		141,639 94,786	554,304

Popis cesta je iz Odluke o razvrstavanju javnih cesta u državne ceste, županijske ceste i lokalne ceste ("Narodne novine" broj 17. od 5. veljače 2010. godine).

Osnovni podaci o županijskim i lokalnim cestama
- 2011. godina -

Vrsta ceste	Ukupna dužina cesta		Vrsta kolnika		
			suvremeni kolnik	tucanički kolnik	neizgrađeni kolnik
Županijske ceste	km	665,97	643,30	15,97	6,70
Lokalne ceste	km	554,30	317,88	141,64	94,79
Ukupno:	km	1.220,28	961,18	157,61	101,49

Za usporedbu u Republici Hrvatskoj je od ukupno 20.087,4 km županijskih i lokalnih cesta neizgrađeno cca 3.500,00 km ili 17,5% od ukupne cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta.

U prethodnoj tablici može se uočiti da je trenutno ukupna dužina županijskih i lokalnih cesta u našoj županiji 1.220,28 km i da je 961,18 km ili 78,77% cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta sa izgrađenim suvremenim kolnikom, dok je 259,10 km ili 21,33% ukupne cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta u ovom trenutku bez izgrađenog suvremenog kolnika (asfalt, beton, kamena kocka).

Veći postotak neizgrađenosti imaju još samo Vukovarsko-srijemska, Sisačko-moslavačka, Ličko-senjska, Zadarska i Virovitičko-podravska županija. Za usporedbu 1998. godine kada je osnovana Uprava za ceste Osječko-baranjske županije 30,6% cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta bilo je bez suvremenog kolnika, a trećina cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta bila je u izuzetno lošem stanju zbog ratnih djelovanja.

U našoj Županiji razvrstano je 7 županijskih i 56 lokalnih cesta koje su dijelom ili u potpunosti neizgrađene. Dužina neizgrađenih dionica na županijskim je 22,67 km a na lokalnim cestama 236,43 km.

Na neizgrađenim dionicama sa tucaničkim kolnikom naprijed navedenih 7 županijskih i 56 lokalnih cesta u ovom trenutku nalazi još 12 većih ili manjih naselja : Svetoblažje, Gazije, Gornja Motičina, Andrijevac, Selci, Cerovac, Granice, Rozmajerovac, Paučje, Milinac, Ratkov Dol i Arduševac.

Neka od ovih naselja su u nešto boljem položaju od drugih jer imaju asfaltnu cestu kroz naselje, a nemaju izgrađen spoj naselja, dok veći dio navedenih naselja niti ima izgrađenu asfaltnu cestu kroz naselje niti ima izgrađenu cestu spoja naselja prema nekoj izgrađenoj cesti (državnoj, županijskoj ili lokalnoj).

Početkom 1998. godine kada su županijske i lokalne ceste prešle u nadležnost županije u našoj je županiji bilo 36 naselja koja su se nalazila na dionicama županijskih i lokalnih cesta sa tucaničkim kolnikom.

U proteklom razdoblju od 1998. godine do sada rekonstruirali smo ili modernizirali oko 132 kilometra županijskih i lokalnih cesta među ostalima i dionice županijskih i lokalnih cesta na kojima se nalazila 24 naselja i to: Kršinci, Slatinik Drenjski, Ledenik, Bočkinci, Dragotin, Makloševac, Novi Perkovci, Preslatinci, Paljevine, Ceremošnjak, Ordanja, Krunoslavje, Harkanovci Đakovački, Bijela Loza, Teodorovac, Musić, Bučje Goransko, Ovčara, Lipine, Krndija, Martinci Miholjački, Branimirovac i Podgorje Bračevačko, Londžica.

Kroz radove izvanrednog održavanja obnovljen je kolnik novim asfaltnim slojem na 350 kilometara županijskih i lokalnih cesta i time spriječeno njihovo propadanje i poboljšana sigurnost prometovanja.

Redovitim godišnjim pregledima županijskih i lokalnih cesta utvrđuje se njihovo stanje, te se na osnovu tih saznanja i saznanja o prometnoj opterećenosti pojedinih dionica planira izvođenje radova izvanrednog održavanja. Rezultati pregleda stanja županijskih i lokalnih cesta prikazani su u sljedećoj tablici:

**ZBIRNI PREGLED STANJA CESTA
S ASFALTNIM KOLNIKOM 2011. godina**

Kategorija ceste
Županijske i lokalne

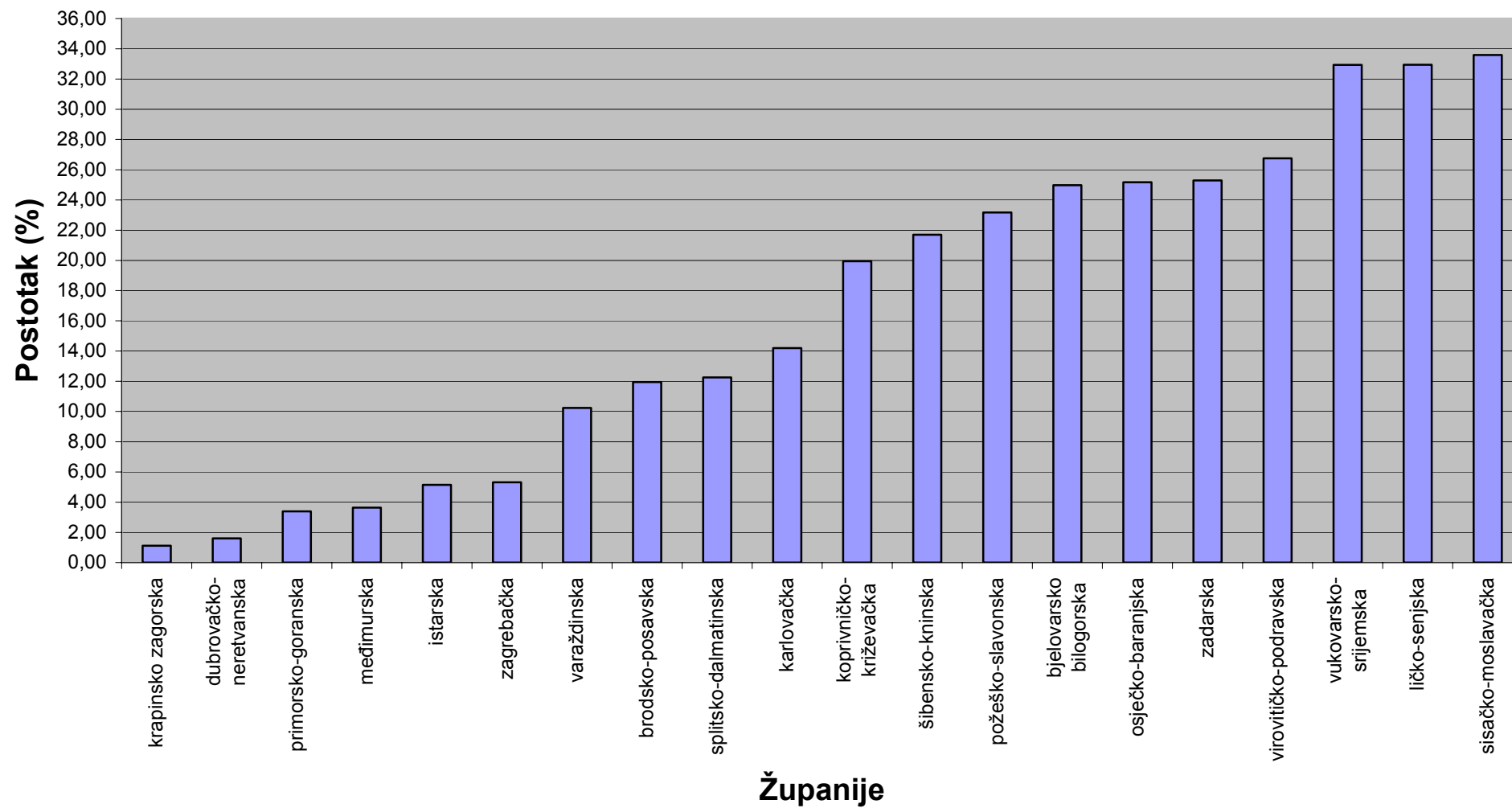
ceste		O c j e n a s t a n j a											
		"dobro stanje"- "0"		"1"		"2"		"3"		"4"		"5"	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Ž		275,6	42,9%	108,1	16,8%	47,3	7,4%	171,7	26,7%	38,7	6,0%	1,4	0,2%
L		118,4	37,8%	47,1	15,1%	22,0	7,0%	70,7	22,6%	52,2	16,7%	2,5	0,8%
Ukupno		394,0	41,2%	155,2	16,2%	69,3	7,3%	242,3	25,4%	90,9	9,5%	3,9	0,4%
		dobro stanje		održivo stanje		loše stanje							
		549,2		57,5%		311,7		32,6%		94,7		9,9%	

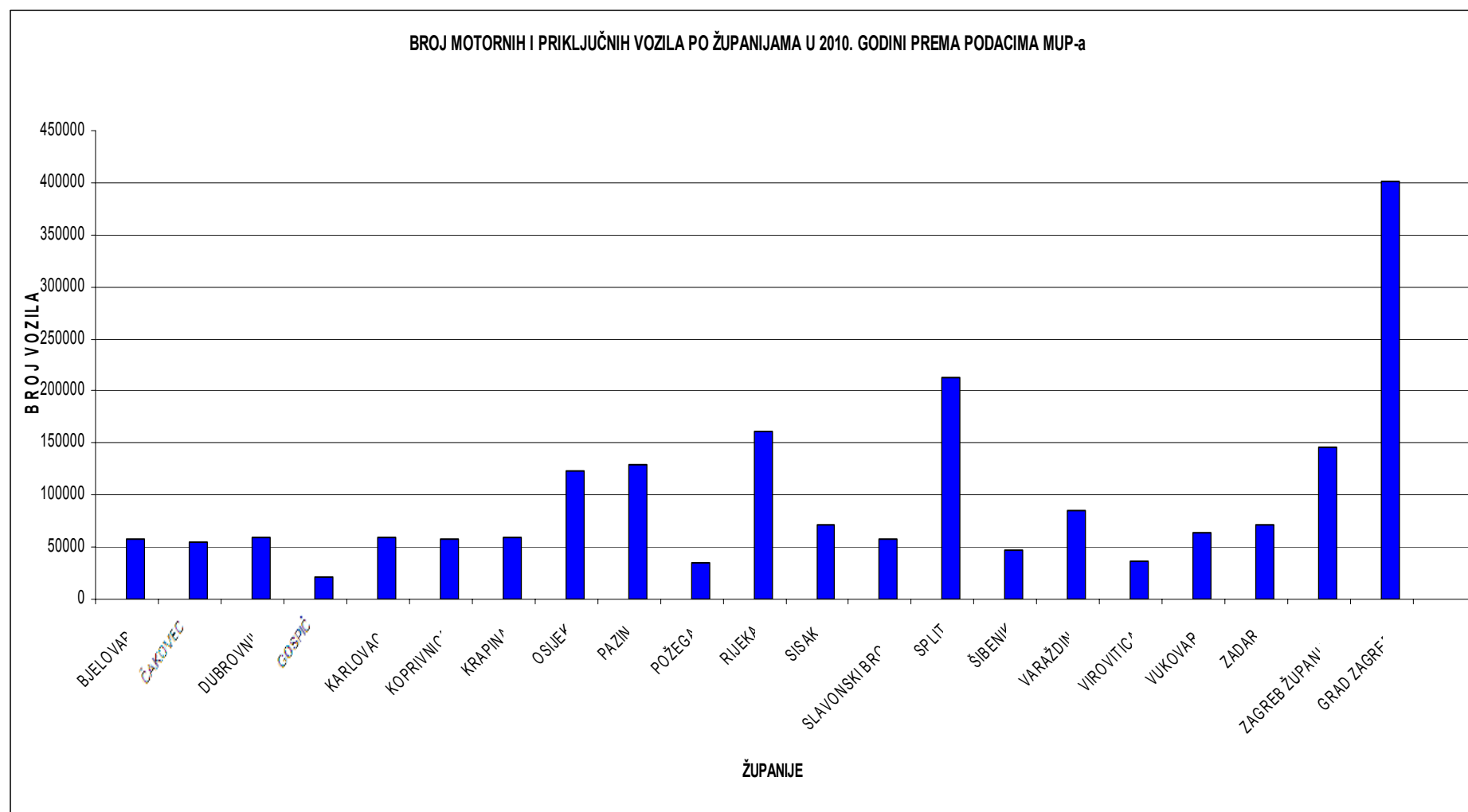
Ocjena stanja 0 - izvodi se uži spektar radova redovnog održavanja

Ocjena stanja 1, 2 i 3 – potrebno izvođenje šireg spektra radova redovnog održavanja

Ocjena stanja 4 i 5 - potrebni investicijski popravci

Udio neasfaltiranih cesta u izgrađenim cestama po županijama





31. 12. 2010.

Županije	Broj vozila
BJELOVAR	57017
ČAKOVEC	54012
DUBROVNIK	59122
GOSPIĆ	21317
KARLOVAC	58760
KOPRIVNICA	57723
KRAPINA	58885
OSIJEK	122415
PAZIN	129103
POŽEGA	34288
RIJEKA	161275
SISAK	71149
SLAVONSKI BROD	58179
SPLIT	212837
ŠIBENIK	47747
VARAŽDIN	84928
VIROVITICA	36700
VUKOVAR	64105
ZADAR	71108
ZAGREB ŽUPANIJA	145599
GRAD ZAGREB	400906
Županije	Broj vozila

Na prethodnim dijagramima može se uočiti da je naša Županija jedna od županija s najslabije izgrađenom mrežom županijskih i lokalnih cesta dok je s druge strane na vrlo visokom mjestu po ukupnom broju registriranih motornih i priključnih vozila, a čiji je utjecaj na stanje prometnica povećan i velikim brojem tranzitnog prometa koji se odvija preko naše Županije.

Prostorno - prometna studija prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem

Osnovni cilj Studije je povezivanje cjelokupnog prometnog sustava koji uključuje i javni i individualni, cestovni i željeznički, te riječni, zračni, kombinirani i cijevni.

Studija treba obraditi strategiju ubrzanog razvoja prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem zajedno sa rubnim dijelovima susjednih županija:

1. Prikazati strateške planove razvoja i raspoložive pravce i objekte cestovnog, željezničkog, zračnog, riječnog, kombiniranog i cijevnog prometa, javnog linijskog putničkog prometa i prometa u mirovanju, te predložiti kratkoročne potrebne intervencije u dogradnji i rekonstrukciji postojeće cestovne i željezničke mreže i cestovnih objekata, sa svrhom povećanja propusne moći i razine uslužnosti, koja će osigurati kvalitetno prometno funkcioniranje grada Osijeka sa širim okruženjem zajedno sa rubnim dijelovima susjednih županija, omogućavajući Osijeku kao regionalnom, gospodarskom i prometnom središtu, efikasnu povezanost.
2. Analizirati strukturu cestovne i željezničke mreže te terminala na području grada i šire regije kao i njezinu prijevoznu sposobnost (kapacitet i razinu usluge), u odnosu na prometnu potražnju svih modaliteta prijevoza. Na temelju toga utvrditi neusklađenosti u strukturi prometnog sustava, te utvrditi kritične elemente i aspekte funkcioniranja u svim segmentima prometne ponude i potražnje.

3. Predložiti koncepciju i prometno rješenje redefiniranja cestovnog, željezničkog, riječnog, zračnog i kombiniranog prometa u širem okruženju grada Osijeka zajedno sa rubnim dijelovima susjednih županija, sa definiranjem prioriteta i smjernicama kratkoročnog i dugoročnog usklađenog razvoja cestovne, željezničke, aerodromske i lučke infrastrukture (uključivo infrastrukture za potrebe kombiniranog i cijevnog prometa) u odnosu na prometne i gospodarske potrebe, te mogućnosti razvijanja sustava poslovno - radnih zona.
4. Predložiti, temeljem provedenih analiza postojećeg stanja te prognoze prometnih rješenja, potrebne izmjene prostorno-planske dokumentacije.
5. Predložiti dinamički plan izgradnje, rekonstrukcije i modernizacije prometnog i željezničkog sustava i građevina, te građevina riječnog, zračnog, kombiniranog i cijevnog prometa šireg područja grada Osijeka zajedno sa rubnim dijelovima susjednih županija za razdoblje od 5, 10, 20 i 30 godina.
6. Predložiti odgovarajuće zakonske i institucionalne instrumente za realizaciju izgradnje i rekonstrukcije.
7. Predložiti modele financiranja za realizaciju dinamičkog plana izgradnje i rekonstrukcije.

Osječko-baranjska županija inicirala je izradu predmetne studije i riješila način sufinanciranja na sljedeći način: Hrvatske ceste 25%, Hrvatske autoceste 20%, Hrvatske željeznice 20%, Grad Osijek 15%, Osječko-baranjska županija 10%, Županijska uprava za ceste 5% i Lučka uprava Osijek 5% od ukupne vrijednosti ugovora.

Sporazum o sufinanciranju izrade Prostorno-prometne studije prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem potpisan je u lipnju ove godine, a planirana vrijednost izrade je 4.920.000,00 kuna. Nakon potpisivanja uslijedilo je izrada i usuglašavanje oko projektnog zadatka i dokumentacije za nadmetanje. Osječko-baranjska županija je u svim aktivnostima sudjelovala kao koordinator i provodi postupak javne nabave koji je u tijeku.

2.1.1. Cestovni javni promet

Javni prijevoz putnika organiziran je u okviru GPP d.o.o. Osijek, kao gradski i prigradski prijevoz i Panturist d.d. Osijek koji vrši prijevoz na županijskim linijama.

U okviru gradskih i prigradskih linija u organizaciji GPP-a Osijek prometuje 18 tramvaja na 2 linije i 24 autobusa na 10 linija. Ovim su linijama pokrivena naselja: Osijek, Tvrdavica, Podravlje, Josipovac, Višnjevac, Livana, Brijesće, Brijest, Nemetin, Tenje, Čepin, Sarvaš, Bijelo Brdo. U organizaciji GPP-a zaključeni su ugovori o tarifnoj uniji GPP - Panturist, po kojima Panturist za GPP vozi na linijama prema Bizovcu, Bizovačkim toplicama, Samatovcima, Petrijevcima, Bilju, Dardi, Mecama, Laslovu, Ernestinovu, Divošu, Ivanovcu i Antunovcu. GPP Osijek, bez putnika koje preveze Panturist za GPP u tarifnoj uniji, preveze dnevno prosječno oko 40.000 putnika ili godišnje oko 14,6 milijuna.

U unutarnjem i međunarodnom prijevozu putnika Panturist d.d. Osijek najveća je tvrtka u Osječko-baranjskoj županiji, koja opslužuje 7 autobusnih kolodvora (Đakovo, Valpovo, Donji Miholjac, Belišće, Našice i Beli Manastir, Orahovica). U srpnju 2006. godine mijenja se vlasnička struktura i Panturist postaje dio međunarodne korporacije Veolia Transport sa sjedištem u Parizu. Na području Osječko-baranjske županije autobusi Panturist d.d. Osijek prometuju na 126 županijskih linija. Navedena tvrtka u svom vlasništvu ima 119 autobusa, prosječne starosti 8,5 godina.

2.2. Željeznički promet

U skladu sa Zakonom o željeznici pod željezničkom infrastrukturom podrazumijeva se donji i gornji ustroj željezničke pruge, objekti na pruži, signalno-sigurnosna, telekomunikacijska, elektrovučna, elektroenergetska i druga postrojenja i uređaji na pruži, željezničko-cestovni prijelazi, oprema pruge, zgrade u funkciji reguliranja i organiziranja željezničkog prometa, te održavanja infrastrukture, kao i zemljište na kojem se nalaze navedeni objekti i postrojenja.

Na području Republike Hrvatske, pruge se ovisno o njihovoj namjeni, opsegu prometa, gospodarskoj važnosti i značenju, koje imaju u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom prometu razvrstavaju na:

1. pruge od značaja za međunarodni promet,
2. pruge od značaja za regionalni promet,
3. pruge od značaja za lokalni promet.

Djelatnost javnog prijevoza putnika i stvari u unutrašnjem i međunarodnom prometu željezničkim prijevoznim sredstvima u nadležnosti je HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga, te izgradnja, modernizacija i održavanje željezničke infrastrukture kao i modernizacija i održavanje željezničkih vozila u nadležnosti je HŽ Infrastrukture.

Trgovačko društvo HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o. podijeljeno je na četiri društva s ograničenom odgovornošću za poslovna područja:

1. upravljanje, održavanje i izgradnju željezničke infrastrukture - HŽ Infrastruktura;
2. prijevoz putnika - HŽ Putnički prijevoz;
3. prijevoz tereta - HŽ Cargo;
4. vuču vlakova - HŽ Vuča vlakova.

Na području Osječko-baranjske županije ukupno je 253,470 km pruga, od čega je:

- 100,135 km pruge od značaja za međunarodni promet,
- 104,363 km pruge od značaja za regionalni promet,
- 48,972 km pruge od značaja za lokalni promet.

Željezničku mrežu na području naše Županije čine pruge prikazane u tablici br. 7:

Tablica br. 7

Oznaka pruge	Skraćeni naziv željezničke pruge	Vrsta pruge	Dužina (km)
M105	Novska - Tovarnik - DG	pruga od značaja za međunarodni promet	18,000
M301	DG - B. Manastir - Osijek	pruga od značaja za međunarodni promet	32,505
M302	Osijek - Strizivojna-Vrpolje	pruga od značaja za međunarodni promet	48,377
M303	S.-Vrpolje - S. Šamac - DG	pruga od značaja za međunarodni promet	1,253
R104	Vukovar-B.n. - Erdut - DG	pruga od značaja za regionalni promet	17,380
R202	Varaždin - Dalj	pruga od značaja za regionalni promet	86,983
L206	Nova Kapela - Našice	pruga od značaja za lokalni promet	17,671 (5,675 km u uporabi)

L208	Bizovac - Beliše	pruga od značaja za lokalni promet	12,940
L209	Vinkovci - Osijek	pruga od značaja za lokalni promet	18,361

Na području Osječko-baranjske županije, koje pokriva Prometna sekcija Osijek ima 57 službena mjesta, od toga 23 kolodvora, 32 stajališta (od kojih je 8 u funkciji prigradskog prometa) i 2 otpremništva/stajališta.

Kolodvor Osijek je jedini ranžirno-rasporedni kolodvor na području HŽ koji nije rekonstruiran u građevinskom smislu, niti u načinu osiguranja prometa vlakovima pri ulasku ili izlasku vlakova iz kolodvor. Rekonstrukcija kolodvora planira se u sklopu modernizacije ogranka Koridora V c.

U pogledu signalnog sustava može se ustanoviti sve veće tehnološko zaostajanje i porast apsolutne starosti signalno sigurnosnih uređaja i postrojenja na području Osječko-baranjske županije u odnosu na magistralne pruge HŽ i tehnologije koje se primjenjuju u Europi.

Za uspješnu eksploataciju pruga na području naše Županije potrebno je u sklopu modernizacije ogranka Koridora V c izvršiti građevinsku rekonstrukciju kolodvora Osijek, Vladislavci, Semeljci i Đakovo, te osigurati kolodvore suvremenim signalno-sigurnosnim uređajima kako bi se povećala brzina vlakova kao i propusna moć kolodvora. U tijeku je rekonstrukcija kolodvora Darda (radovi će biti završeni 2012.) i kolodvora Beli Manastir. Ujedno je potrebno izvršiti sve pripreme za provedbu elektrifikacije pruga. Obzirom na činjenicu da su to obimni i dugotrajni zahvati potrebno je inzistirati na realizaciji plana koji se donosi u okviru politike razvoja infrastrukture Republike Hrvatske, a koji se utvrđuje za srednjoročno razdoblje i obuhvaća plan održavanja i razvoja željezničke infrastrukture Republike Hrvatske. Plan sadrži razinu funkcionalne sposobnosti po prugama (koje treba osigurati održavanjem), konkretne programe, modernizaciju, te visinu i način osiguranja potrebitih sredstava.

U našoj Županiji planira se izgradnja sljedećih pruga:

- novi kolosijek Našice-Tvornica cementa Našice, radova započeli u 11. mjesecu 2005. godine, u pripremi izdavanje uporabne dozvole i tehničke dokumentacije,
- rekonstrukcija čvorišta Osijek s korekcijama trasa, novim predstanicama, novim rasporednim kolodvorom i razdvajanjem teretnog i putničkog prometa,
- novi međunarodni granični prijelaz kod Erduta.

U svrhu revitalizacije i zacrtanog intenziviranja željezničkog prometa na ovom prostoru, Republika Hrvatska je sklopila i bilateralne međunarodne ugovore i sporazume koji su u funkciji željezničkog prometa na ogranku koridoru V/c (Sporazum o reguliranju graničnog željezničkog prometa između Republike Hrvatske i Republike Mađarske i Ugovor Republike Hrvatske i Republike Mađarske o međunarodnom kombiniranom prijevozu stvari).

Planirane investicije u željezničku infrastrukturu za razdoblje 2011 - 2013.g. u Osječko-baranjsku županiju u mln. kn

	2011.	2012.	2013.	Ukupno 2011.-2013.
OSJEČKO-BARANJSKA	27,54	21,28	67,04	115,86
Pružni TK kabel, optički kabel i pripadajuća infrastruktura	3,36	8,34	7,02	18,72
Osiguranje kolodvora Beli Manastir , Darda			37	37
Rekonstrukcija kolodvora (B. Manastir, Darda i Čeminac)	1,2	10	16,32	27,52
Zamjena skretnica X koridor	0,91	0,83	1,1	2,84
Vinkovci- Osijek -obnova pruge	1,36			1,36

Radovi na kontaktnoj mreži	2		1	3
Rekonstrukcija kolosijeka s pločom za pranje putničkih vagona i elektromotornih vlakova u kolodvoru -Osijek			2,1	2,1
Izgradnja industrijskog kolosijeka 'Našice cement'	17,68			17,68
Željezničko -cestovni prijelazi u razini -ŽCPR	1,03	2,11	2,5	5,64

2.3. Riječni promet

Za riječni promet u Osječko-baranjskoj županiji bitne su rijeke Drava i Dunav. Rijeka Drava plovna je gotovo svom svojom dužinom kojom se prostire našom Županijom, odnosno od svog ušća do 104-tog riječnog kilometra - naselja Martinci Moslavački. Na toj dužini od 0-tog do km 70 rijeka Drava je međunarodni vodni put od međunarodnog značaja temeljem Europskog ugovora o glavnim unutarnjim vodnim putevima od međunarodnog značaja (AGN) uvrštena u mrežu unutarnjih vodnih putova od međunarodne važnosti pod oznakom E-80-08. Na dionici od km 70 do km 104 plovidba je regulirana Sporazumom s Republikom Mađarskom. Rijeka Dunav protječe istočnom granicom naše Županije u dužini od 86 km i to od granice s Republikom Mađarskom do iza općine Erdut (gdje prelazi u Vukovarsko-srijemsku županiju) i cijelom tom dužinom je međunarodni vodni put (od km 1433 do km 1347). Nadzor nad riječnim prometom na rijeci Dravi obavlja Lučka Kapetanija Osijek, a na rijeci Dunav Lučka Kapetanija Vukovar.

Na vodnom putu Dunava u granicama Županije trenutno nema izgrađenih luka ili pristaništa.

U planu je izgradnja putničke luke u Aljmašu (rkm 1380+200), a u Batini (rkm 1425+500) započela je izgradnja buduće luke.

Rijeka Dunav (prometni koridor VII) plovna je tijekom cijele godine i, sukladno ranije spomenutom Europskom ugovoru o glavnim unutarnjim vodnim putevima od međunarodnog značaja (AGN), uvrštena je u mrežu unutarnjih vodnih putova od međunarodne važnosti. Dunav kroz Republiku Hrvatsku protječe ukupno u dužini od 137,5 rkm. Osim kroz Vukovarsko-srijemsku, djelomično protječe i kroz Osječko-baranjsku županiju.

Na vodnom putu Drave smještene su:

- Luka Osijek - rkm 13+000
- Stara luka Tranzit - Osijek rkm 18+300
- "Zimska luka" u Osijeku rkm 20+700
- Putničko pristanište "Galija" Osijek rkm 21+500
- Sportsko pristanište "Retfala" - rkm 23+090
- Sportsko pristanište "Neptun" - rkm 22+250
- Sportsko pristanište "Donji grad" - rkm 17+075
- Sportsko pristanište "Nemetin" - rkm 12+050
- Sportsko pristanište "Labov" Nard - rkm 43+230
- Idustrijsko-trgovačko pristanište u Belišću - rkm 53+500.

Osnovni problem riječnog prometa su zapuštenost vodnih putova, zastarjela tehnologija flote (tegljenje umjesto potiskivanja), tehnička i tehnološka zastarjelost luka i nedostatak brodogradilišta s navozom (izvlačilišta). Zbog ograničenih financijskih sredstava (državni proračun) tijekom jedne godine, provode se samo radovi na "održavanju" stanja, koji se svode na održavanje objekata sigurnosti plovidbe i obilježavanje vodnih putova, te radovi (sanacija korita i obala) u manjem opsegu u svrhu tehničkog održavanje i osposobljavanje vodnih putova. Za uređenje vodnog puta na IV klasu plovnosti, potrebno je izvršiti određene hidrograđevinske radove, za što je potrebno osigurati više financijskih sredstava. Kako bi se moglo pristupiti bilo kakovim radovima Agencija za vodne putove je investirala izradu Studije o utjecaju na okoliš za zahvat - izvođenje regulacijskih radova na rijeci Dravi od rkm 0+000 do rkm 56+000. U studenom 2008. god. Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog

uređenja i graditeljstva izdalo je Rješenje po kojem je zahvat- izvođenje regulacijskih radova na rijeci Dravi od rkm 0+000 do rkm 56+000 - prihvatljiv za okoliš. Time je stvoren preduvjet za daljnje radnje. Sredstva potrebna za izvođenje radova tehničkog održavanja vodnih putova pa tako i vodnog puta rijeke Drave osiguravaju se u državnom proračunu RH na temelju Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje od 2009.-2016. kojeg je donijela Vlade R.H 19. prosinca 2008. god.

Riječni promet je najisplativiji oblik prijevoza u procesu razmjene roba, osobito kod srednjih i dugih relacija. Jačina gospodarstva jedne regije ponajviše ovisi o njezinim logističkim potencijalima. Uz blizinu luke i korištenje usluga riječnog prometa, Europa i svijet su bliži, a sirovine i proizvodi jeftiniji i konkurentniji.

2.3.1. Zakonske odrednice

Republika Hrvatska je 1997. u Helsinkiju potpisala, a Hrvatski sabor je 12.11.1998. potvrdio Ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) s UN/ECE Povjerenstvom za unutarnji promet. Prema tom Ugovoru u sustav Europskih plovnih putova uvršteni su rijeke Drava do Osijeka i Dunav.

Radi reguliranja obveza preuzetih potpisivanjem AGN-a, Hrvatska je donijela niz propisa. Plovidba unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalno pravni odnosi u pogledu plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće, ustroj i rad lučkih kapetanija i nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda, uređena su Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN 107/07 i 132/07), te nizom podzakonskih akata koji su doneseni na temelju ovog Zakona među kojima je Pravilnik o tehničkom održavanju vodnih putova (NN 62/09) Temeljem spomenutog Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, vodnim putovima upravlja Agencija za vodne putove, sa sjedištem u Vukovaru. Zadaća Agencije je:

- gradnja, tehničko unapređenje i prometno-tehnološka modernizacija vodnih putova,
- tehničko održavanje vodnih putova,
- osposobljavanje vodnih putova i objekata sigurnosti plovidbe onesposobljenih zbog elementarnih nepogoda,
- osiguravanje funkcionalnosti Riječnih informacijskih servisa,
- kontrola i nadzor stanja plovnog puta,
- Davanje suglasnosti za radove građenja, vađenja mineralnih sirovina i druge radove ili djelatnosti koje utječu na plovni put.

13. listopada 2009.god. Republika Hrvatska je potpisala sa Republikom Srbijom Sporazum o plovidbi vodnim putovima na unutarnjim vodama i njihovom tehničkom održavanju koji se prvenstveno odnosi na rijeku Dunav kao vodni put od međunarodnog značaja. Potpisivanjem ovog Sporazuma otvorena je mogućnost da se poslovi obilježavanja plovnog puta rijeke Dunav podijele na način da RH vrši obilježavanje od granice sa Republikom Srbijom kod Iloka do ušća Drave u Dunav, a uzvodne dionice do granice sa Republikom Mađarskom obavlja Republika Srbija, čime bi se smanjili troškovi oko poslova obilježavanja, a i vrijeme potrebno za obilježavanje, što bi u konačnosti trebalo rezultirati boljom obilježenosti plovnog puta rijeke Dunav.

Poslove upravljanja lukama i pristaništima obavljaju lučke uprave, i to:

1. "Javna ustanova Lučka uprava Vukovar", sa sjedištem u Vukovaru - za područje mjesne nadležnosti Lučke kapetanije Vukovar,
2. "Javna ustanova Lučka uprava Osijek", sa sjedištem u Osijeku - za područje mjesne nadležnosti Lučke kapetanije Osijek.

Prema definiciji unutarnje vode su rijeke, kanali i jezera osim rijeka jadranskog sliva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba, a vodni put je dio unutarnjih voda na kojem se obavlja plovidba, klasificiran i otvoren za plovidbu.

Područje voda pravno je uređeno Zakonom o vodama (NN 153/09), kojim se uređuje pravni status voda i vodnog dobra, upravljanje kakvoćom i količinom voda, koje podrazumijeva zaštitu voda i vodnog okoliša, vrste i uvjete korištenja voda, uređenje voda i zaštitu od štetnog djelovanja voda, te druge djelatnosti. Upravljanje vodama zasniva se na načelima jedinstva vodnog sustava i održivog razvitka kojim se zadovoljavaju potrebe sadašnje generacije i ne ugrožavaju pravo i mogućnost budućih generacija da to ostvare za sebe. Pravna osoba za obavljanje poslova upravljanja vodama su Hrvatske vode, sa sjedištem u Zagrebu. Za vodno područje sliva Drave i Dunava nadležan je Vodnogospodarski odjel Osijek.

Planske osnove za upravljanje vodama su Strategija upravljanja vodama, planovi upravljanja vodnim područjem i Plan upravljanja vodama, koji su međusobno usklađeni. Hrvatske vode izradile su Strategiju upravljanja vodama koju je Hrvatski sabor donio na 5. sjednici 15. srpnja 2008. godine, a objavljena je u NN broj 91/08. Strategijom se utvrđuje vizija, misija, ciljevi i zadaci državne politike u upravljanju vodama u dugoročnom razdoblju, koja je usklađena s ostalim planskim osnovama drugih gospodarskih sektora koji utječu ili ovise o vodama (okoliš, priroda, promet, prostor, i dr.).

Hrvatski sabor je 16. kolovoza 2008. godine donio Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008-2018), koja je objavljena u NN 65/08. Strategija je dokument kojim se primarno rješavaju pitanja razvitka, uređenja na višu klasu plovnosti, obnove i održavanja, te upravljanja vodnim putovima.

Obzirom da je vodni put dio vodotoka, ovime se djelomično rješava i problematika iz drugih područja, prvenstveno zaštite od štetnog djelovanja voda.

Opći cilj je uređenje i održavanje vodnih putova na način da se poveća sigurnost i efikasnost unutarnje plovidbe. Uređenje vodnog puta mora biti u funkciji korisnika, a to znači osigurati nesmetanu i sigurnu plovidbu plovila pod maksimalnim gazom u skladu s kategorijom vodnog puta. U užem smislu svrha je uređenje hrvatskih vodnih putova po standardima europskih vodnih putova.

Uspostavljanje međunarodnih standarda uređenja vodnih putova posebno je važno zbog integracije riječnog prometa u intermodalne logističke lance i podizanje razine pouzdanosti i dostupnosti plovidbe. Specifičnost hrvatskih vodnih putova jest činjenica da se većinom radi o graničnim rijekama. Zbog toga je projekte uređenja potrebno koordinirati sa susjednim zemljama. Hrvatska takve zajedničke projekte smatra prioritetom jer se time ostvaruje bolja regionalna prometna povezanost i stvaraju preduvjeti za zajednički gospodarski prosperitet.

Vlada Republike Hrvatske na temelju Strategije donosi Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda, za razdoblje 2009-2016. godine, s planiranim iznosima troškova i predloženim načinom financiranja, koji se usklađuje s planovima upravljanja vodnim područjem, donesenim temeljem propisa o vodama. Srednjoročni plan je osnova za građenje, tehničko unaprjeđenje i prometno - tehnološku modernizaciju vodnih putova te luka i pristaništa od državnog odnosno županijskog značenja, prema kojem se donosi Godišnji program tehničkog održavanja vodnih putova, uz prethodnu suglasnost Hrvatskih voda. Vodne građevine riječnog prometa usuglašavaju se i uvrštavaju u planske dokumente vodnoga gospodarstva. Lučke uprave donose godišnji operativni program građenja i modernizacije lučkih građevina te operativni program održavanja lučkih građevina, uz suglasnost ministra.

2.3.2. Rijeka Drava

Rijeka Drava, međunarodne oznake E-80-08, dio je sustava međunarodnog vodnog puta Dunavom. Prema Pravilniku o razvrstavanju i otvaranju plovničkih putova na unutarnjim vodama (NN br. 09/06) razvrstana je od km 0+000 do km 14+050 kao vodni put IV klase, od km 14+050 do km 55+450 (Belišće) kao vodni put III klase, a od km 55+450 do km 104 kao vodni put II klase.

Za gradnju, tehničko unapređenje i prometno-tehnološku modernizaciju vodnog puta rijeke Drave prema Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda zadužena je Agencija za vodne putove. Na rijeci Dravi od km 12 do km 12+200 je izveden umjetni prokop na krivini rijeke Drave. Nakon što se prokop prirodno dovoljno proširio da može prihvatiti srednje vode rijeke Drave i kada su stvoreni uvjeti da se njime odvija plovidba, prišlo se pregrađivanju starog korita rijeke Drave. Time se u starom koritu stvara bazen za međunarodnu Luku Osijek. Prema Europskom Ugovoru o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN), Aneksom II Luke od međunarodnog značaja u unutarnjoj plovidbi, Luka Osijek ima međunarodnu oznaku P 80-08-01.

U 2005. godini izvedena je 2. faza pregrade starog korita rijeke Drave u rkm 14+110. Time se male i srednje vode usmjeravaju u postojeći prokop. Velike vode protječu kroz prokop, ali se prelijevaju i preko tijela pregrade i teku starim koritom. Na desnoj regulacionoj liniji prokopa izvedena je kamena deponija koja treba ograničiti proširivanje prokopa van regulacione linije. Također je izvršeno osiguranje uzvodnog dijela riječnog otoka. Radovi na prokopu se izvode prema "Idejnom projektu održavanja plovnog puta od međunarodnog značaja na rijeci Dravi od 0 do 22 km" izrađenog po "Hidroing" d.o.o. Osijek od ožujka 2003.godine, a radovi na izvedbi pregrade prema projektu "Glavni projekt pregrade G na rijeci Dravi rkm 14+110" izrađenom po "Hidroing" d.o.o. Osijek od veljače 2004.godine. 2007. i 2008. godine započeli su radovi osiguravanja desne ivice prokopa koji na uzvodnom dijelu proširio do projektirane regulacione linije, a dijelom je obavljan iskop desne obale kako bi se pospješilo proširivanje do regulacione linije. Sva obala s uzvodne strane na kojoj je ostvareno potrebno proširenje je po regulacionoj liniji osigurana obaloutvrdom koja je izvedena kao kamena obloga pokosa obale na podlozi od getekstila položenog na tlo pokosa kazetirano fašinskim kobama. U 2010. i 2011. godini nastavilo se sa radovima na daljnjem iskopu desne obale do regulacione linije. Do sada je na radove osiguranja prokopa uloženo cca 15.000.000,00 kuna. Usporedo sa radovima na osiguranju prokopa svake godine se vrše i morfološka praćenja korita Drave u području prokopa.

Razvitak lučkog prometa u Osijeku datira još od kraja 18. stoljeća, a početkom 20. st. (1903. godine) izgrađuje se prvo pristanište za prekrcaj roba u Osijeku. Već tada je luka Osijek služila za transport roba na lokalnoj razini, ali i za prekrcaj roba koje su komunicirale s lukama na Jadranskom moru. Porastom prometa od 60 000 t/g (1912. g. kada je Osijek po prekrcaju roba bio drugo pristanište u jugoistočnoj Europi) na 228 000 t/g (1934.-1939.) do preko 2.000.000 t/g (razdoblje 1980-1990.) Razvitak luke Osijek i tehnološki zahtjevi prekrcaja robe uvjetovali su i novi odnos prema luci, te se ukazala potreba premještanja luke Osijek sa lokacije 18,0 rkm rijeke Drave na lokaciju 12,2 rkm, uz potrebu znatno većeg lučkog područja.

Luka Osijek smještena je na međunarodnom vodnom putu na rijeci Dravi od 0-22 rkm. Trenutno su u funkciji dvije luke s tim da je tendencija razvitka samo Nove luke, dok se Stara luka na rkm 18 treba napustiti uz istovremeni razvoj putničkog pristaništa odnosno javne luke za promet putnika.

Slika 1: Ortofoto snimak Nove luke Osijek na rkm 12,6



Nova luka Osijek planirana je i djelomično izgrađena u starom koritu rijeke Drave uz otvaranje novog toka (prokop) i stvaranje prostora za izgradnju bazenske luke.

Prema prostornom planu Osječko-baranjske županije, iz 2002. godine, područje predviđeno za izgradnju nove luke Osijek iznosi 400 ha, od čega je za sadašnje potrebe predviđeno korištenje 174 ha. Današnje područje luke obuhvaća:

- zonu od Dravskog riječnog km 12+200 do 16+000,
- postojeći bazenski akvatorij u starom koritu nizvodno od "G" pregrade,
- cijelo područje otoka i
- akvatorij dravskog korita uzvodno od pregrade koji se planira zasuti.

Planirani lučki kapacitet iznosio bi 5 milijuna tona robe godišnje u konačnoj fazi, a bio bi temeljen na sljedećoj strukturi roba:

- generalni teret,
- kontejnerski teret,
- rasuti teret,
- tekući teret,
- RO-RO teret i
- drugi teret.

Preseljenje Stare luke Osijek

Sadržaje s područja Stare luke (na 18 riječnom km) potrebno je preseliti na lokaciju Nove luke iz više razloga:

- potreba za integralnim prekrcajem tereta na jednoj lokaciji,
- manji troškovi rada luke,
- manji troškovi održavanja plovnog puta,
- kvalitetnija prometna povezanost na lokaciji Nove luke,
- oslobađanje visoko vrijednog terena za potrebe Grada i Kliničke bolnice
- otvaranje razvojnih mogućnosti u turizmu (javna luka za promet putnika).

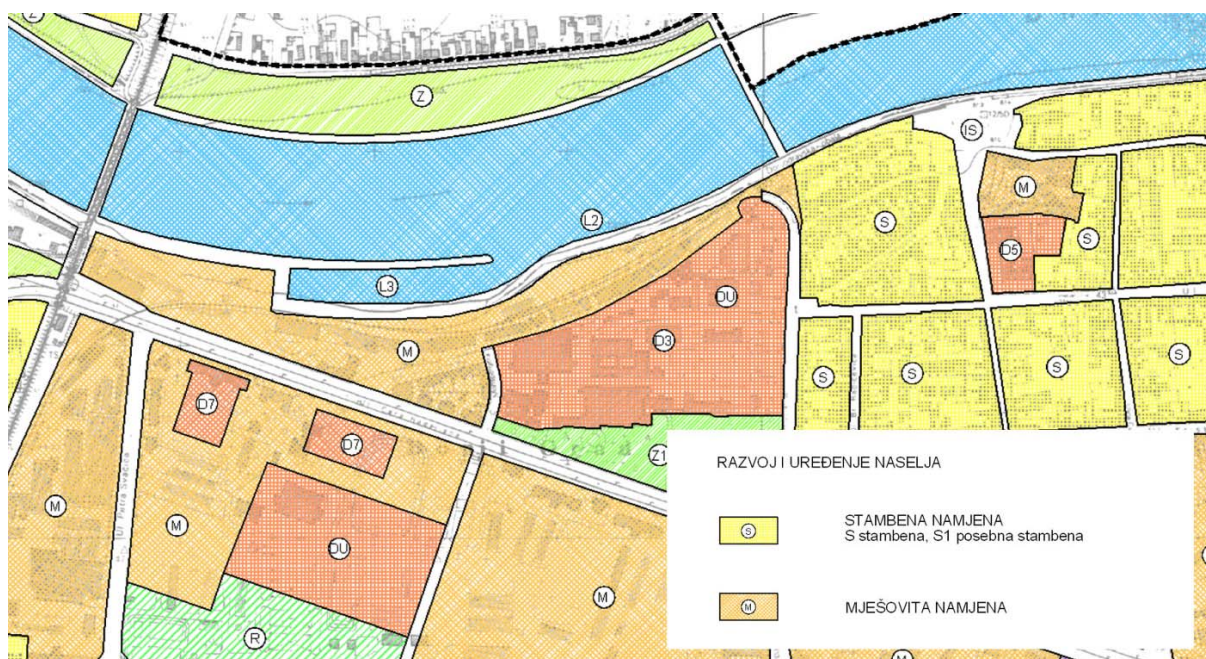
Na lokaciji Stare luke u funkciji su terminal za prekrcaj rasutih tereta i skladišni kapaciteti zatvorenog tipa. Budući da na lokaciji Nove luke Osijek ne postoje takvi sadržaji iste je potrebno izgraditi.

Slika 2: Ortofoto snimak luke Osijek na 18,0 rkm



Prostorno-planskom dokumentacijom, odnosno Generalnim urbanističkim planom Grada Osijeka, usvojenim 14. srpnja 2006. godine, definirana je nova namjena za prostore koji su danas u funkciji luke kako je to prikazano na slikama 3. i 4.

Slika 3: Namjena površina preuzeto iz GUP-a Osijek



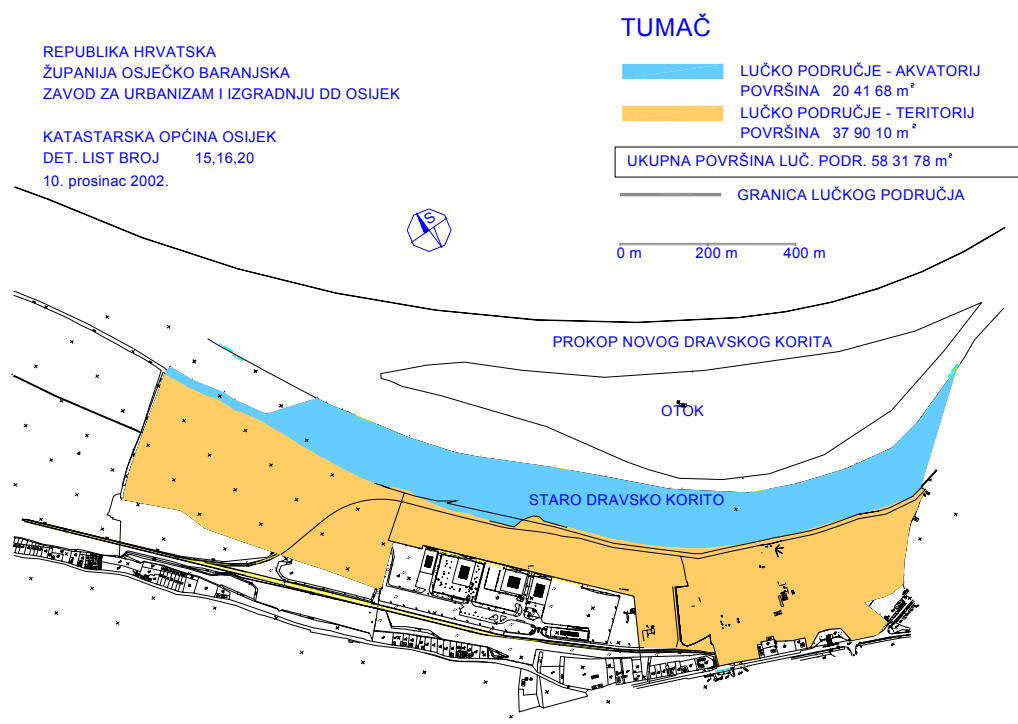
RIJEČNI PROMET

-  RIJEČNA DRŽAVNA LUKA I PRISTANIŠTE
-  OSTALE RIJEČNE LUKA I PRISTANIŠTA
-  RIJEČNA PUTNIČKA LUKA
-  REMONTNO BRODOGRADILIŠTE
-  SIDRIŠTE

Nova luka Osijek (u daljem tekstu: Luka Osijek) ima ulaz na nizvodnom kraju dravskog otoka i uključuje potez Drave od dravskog 12 do 16 riječnog km. Akvatorij zatvorenog lučkog bazena koristi se za potrebe vodnog prometa, od ulaza (sa istočne strane) do zapadnog kraja (do tzv. "G" pregrade bazena, dravski km 14+100). Dužina bazena od ulaza do buduće pregrade starog dravskog meandra je oko 1700 m, a prosječna širina akvatorija zatvorenog lučkog bazena je 160 m. Južna obala zatvorenog lučkog bazena - dužine je cca 1800 m. Od toga se 400 m danas koristi za cjelokupni prekrcaj lučkog tereta.

32

Slika 5: Prostorni obuhvat luke Osijek u postojećem stanju



Strateška orijentacija razvoja Luke Osijek temelji se na:

- Razvoju riječnog transporta kroz povećanje prekrcajnih kapaciteta Luke Osijek i ponudu novih usluga (kontejnerski, RO-RO terminal) te
- Postojećoj i budućoj planiranoj industrijskoj proizvodnji na području Luke Osijek i šire regije.

Ciljevi izgradnje i rekonstrukcije Luke Osijek, a ujedno i koristi iz realizacije su:

- Uspostavljanje terminala za rasute terete, sa svom potrebnom infrastrukturom i mehanizacijom, koji bi omogućio prekrcaj rasutog tereta u okviru Luke Osijek,
- Povećanje kapaciteta za prekrcaj,
- Povećanje godišnjeg prometa Luke Osijek,
- Kvalitetnija usluga (servis) gospodarstvu iz okruženja,
- Razvoj luke i industrije u zaleđu,
- Otvaranje novih radnih mjesta.
- Osnove za realizaciju ovog projekta su:
- Međunarodni vodni put rijeka Drave i Dunava,
- Cjenovna konkurentnost riječnog transporta,
- Tradicija Luke Osijek i plovidbe na rijeci Dravi,
- Gravitacijsko područje Luke Osijek,
- Postojanje infrastrukture i povezanost s prometnim koridorima.

Radovi na uređenju Luke Osijek započeti su prije nekoliko godina izradom Plana razvoja luke Osijek koji predstavlja strateški dokument razvoja. Pored navedenog izrađena je sljedeća dokumentacija:

- Studija izvodljivosti, usklađivanje plana razvitka Luke Osijek,
- Studija utjecaja na okoliš Luke Osijek,
- Izgradnja terminala za prekrcaj rasutih tereta u Luci Osijek - idejno rješenje - stručna podloga za lokacijsku dozvolu,
- Glavni i izvedbeni projekt i ishođenje građevinske dozvole za terminal za prekrcaj rasutih tereta u Luci Osijek,

- Izgradnja i rekonstrukcija južne obale lučkog bazena Luke Osijek, idejno rješenje i idejni projekt.

Srednjoročni plan za Luku Osijek koji uključuje infrastrukturno uređenje lučkog područja sadržan je u četiri glavna projekta:

- uređenje akvatorija lučkog bazena i prostora gospodarske zone,
- izgradnja terminala za rasute terete (kompenzacija za postojeći u Staroj luci),
- rekonstrukcija postojeće okomite obale,
- izgradnja i rekonstrukcija južne obale.

Projekti u Luci Osijek (na dan 15. rujna. 2011.)

U tablici koja slijedi prikazani su projekti koji se u narednom razdoblju trebaju realizirati na lučkom području.

Popis pokrenutih javnih investicijskih projekata iz nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te drugih projekata koji se planiraju pokrenuti u razdoblju 2010. - 2011.						
Red. broj	Nositelj projekta	Naziv projekta	Opis projekta	Pripremljenost projektne dokumentacije i dozvola	Razdoblje provedbe (početak i završetak izgradnje)	Vrijednost projekta u EUR
1.	Lučka uprava Osijek	Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta	izgradnja obale u dužini 260 m, izgradnja kolosijeka 500 m i kranske staze 300 m, postrojenje za pretovar zapremine 60 m ³ , portalna dizalica nosivosti 30 t, brod potiskivač	1) projektna dokumentacija je završena 2) građevinska dozvola izdana 3) predana aplikacija za EU fondove 4) u tijeku je implementacija – revizija nezavisnih konzultanata EU	01.01.2012. - 31.12.2014.	15.000.000 (iznos korigiran)
2.	Lučka uprava Osijek	Izgradnja i rekonstrukcija južne obale lučkog bazena	izgradnja 600 m okomite obale, rekonstrukcija postojeće obale 330m, kontejnerski terminal, RO-RO terminal, terminal za tekuće terete	1)izdana lokacijska dozvola 2) glavni će projekt biti završen 2012. 3) u tijeku je implementacija – revizija nezavisnih konzultanata EU (aplicirano za sufinanciranje iz IPA-e)	01.01.2013. - 31.12.2016.	62.000.000
3.	Lučka uprava Osijek	Izgradnja intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke Osijek	čišćenje lučkog akvatorija i nasipanje terena (80 ha), izgradnja kompletne infrastrukture (2.000 m ceste, 8.000 m kolosijeka, vodoopskrba, odvodnja i dr.)	1) izdavanje lokacijske dozvole u tijeku 2) glavni projekt završen	01.01.2013. - 31.12.2016.	60.000.000

4.	Etanol Osijek d.o.o.	Izgradnja tvornice bioetanola	izgradnja tvornice na 20 ha zemljišta na lučkom području, proizvoditi će 150 milijuna litara etanola preradom 380.000 t kukuruza, investitor su poduzetnici iz SAD-a	1) rezervirano zemljište za izgradnju (Lučka uprava Osijek) 2) usvojena studija utjecaja na okoliš 3) potpisan ugovor o pravu građenja s Ministarstvom regionalnog razvoja, šumarstva i vodnog gospodarstva 4) građevinska dozvola izdana	01.06.2011. - 01.07.2014. u tijeku	140.000.000
Ukupna vrijednost ulaganja						277.000.000

Model financiranja lučkih projekata

Izvore financiranja pojedinih projekata prikazujemo u sljedećoj tablici.

Red. broj	Naziv projekta	Plaćeno u kn (državni proračun) za projektnu dokum.	Cijena izgradnje u EUR	izvori financiranja
1.	Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta	7.404.361,91	15.000.000,00	EU fondovi/državni proračun
2.	Rekonstrukcija i izgradnja južne obale lučkog bazena	7.130.606,76	62.000.000,00	EU fondovi/državni proračun
3.	Intermodalna infrastruktura zapadnog dijela luke - gospodarska zona	9.710.317,31	60.000.000,00	EU fondovi/državni proračun
	Ukupno:	24.245.285,98	137.000.000,00	
4.	Izgradnja tvornice bioetanola		140.000.000	privatni kapital

Projekti od 1.-3. su, kao projekti od posebne važnosti za RH, uvršteni u Operativni program Vlade RH te će se njihova izgradnja financirati sredstvima iz državnog proračuna i EU fondova; dok će izgradnju tvornice bioetanola (br. 4.) financirati američki investitori.

Do sad je Republika Hrvatske u izradu projektne dokumentacije, putem Lučke uprave Osijek, uložila 24 milijuna kuna.

Slika 6. Planirana izgradnja lučkog bazena prema Master planu



Opis lučkih projekata

1) Izgradnja terminala za preтовar rasutih tereta

Postojeći terminal za preтовar rasutih tereta nalazi se u širem središtu grada, u neposrednoj blizini Kliničkog bolničkog centra Osijek. Da bi se lučki sadržaji izmjestili s ove lokacije potrebno je izgraditi zamjenske kapacitete na području nove Luke Osijek (istočno predgrađe).

Izgradnja terminala za preтовar rasutih tereta uključuje:

- izgradnju okomite obale u duljini 260 m,
- postrojenje za preтовar koje uključuje podzemni istovarni bunker korisne zapremine 60 m³, podzemne transportne trake, te obalni transporter za preтовar,
- produžetak preтовarnog kolosijeka,
- portalnu dizalicu nosivosti 30 t,
- kransku stazu,
- infrastrukturu potrebnu za rad terminala (pristupna cesta, opskrba vodom, oborinska odvodnja, otpadne vode, elektroenergetski priključak, rasvjeta i ostalo).

Izgradnjom novog terminala omogućit će se, ne samo povećanje kapaciteta Luke, nego i sigurniji pristup brodova. Od ne manje važnosti je činjenica da će se također spriječiti onečišćenje okoliša, do kojeg može doći prilikom preтовara rasutih tereta.

2) Izgradnja i rekonstrukcija južne obale lučkog bazena

Postojeća kosa i okomita obala su malog kapaciteta te su nedostatne za prihvata više brodova istovremeno, a ne pružaju niti dovoljnu sigurnost pristajanja brodova jer je veći dio obale u lošem stanju. Iz tog razloga potrebno je izgraditi novu okomitu obalu i rekonstruirati postojeću.

U Luci Osijek izgrađena je 1986. godine okomita operativna obala u segmentu od 102,00 m. Tijekom vremena na građevini okomite obale nastala su oštećenja djelomično kao posljedica ratnih šteta a djelomično kao posljedica neodržavanja. Stoga je neophodno temeljito rekonstruirati postojeću okomitu obalu i uklopiti je u cjeloviti projekt južne obale.

Pored rekonstrukcije postojeće okomite obale, u sklopu rekonstrukcije i izgradnje južne obale luke potrebno je izgraditi sljedeće:

- nizvodno od postojeće okomite obale - 100 m nove okomite obale,
- prijelaznu konstrukciju i 230 m rekonstrukcije kose u polukosu obalu do spoja s terminalom za rasute terete te
- uzvodno od postojeće okomite obale - 320 m nove okomite obale za prekrcaj šećera, žitarica, koleta, bioetanola, kontejnerskog tereta i RO-RO rampu.

Slika 7: Stanje okomite obale



3) Izgradnja intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke (gospodarska zona)

Realizacijom ovog projekta nasipat će se trenutno neuređeni dio lučkog područja i izgraditi sva potrebna infrastruktura (ceste, željeznički kolosijeci, odvodnja, opskrba vodom i električnom energijom, plinifikacija i sl.) kako bi se na ovom području mogli graditi novi gospodarski sadržaji koji bi bili budući lučki korisnici.

Luke su servis gospodarstva koje gravitira određenoj luci. Kolike su potrebe gospodarskih subjekata u okružju za uvozom odnosno izvozom riječnim putom, tolike količine roba će biti i pretovarene u lukama. Dakle, količine pretovara ovise isključivo o potrebama gospodarstva. Ukoliko je gospodarstvo razvijenije to će se lučki pretovar povećavati i obrnuto. Sukladno tome Luka Osijek pruža usluge tvrtkama Istočne Hrvatske (uže okružje), Središnje i Sjeverozapadne Hrvatske (šire okružje) te Bosne i Hercegovine (međunarodno okružje).

Praksa je u svim razvijenim europskim zemljama da se u lukama ili u njihovoj neposrednoj blizini stimulira razvoj gospodarstva izgradnjom poduzetničkih zona koje u svom poslovanju koriste usluge luke. Tako je i Master planom razvoja Luke Osijek predviđena izgradnja gospodarske zone na lučkom području, površine cca 80 hektara, trenutačno neuređenog zemljišta, u vlasništvu Republike Hrvatske. Zainteresirani investitori, na dijelu tog zemljišta, izgradnju proizvodnih, skladišnih i drugih kapaciteta regulirati će na temelju ugovora o pravu gradnje s nadležnim državnim institucijama.

Sukladno tome očekuje se realizacija velike američke investicije u izgradnju tvornice bioetanola, a interes za građenje iskazale su i neke druge tvrtke.

4) Izgradnja tvornice bioetanola

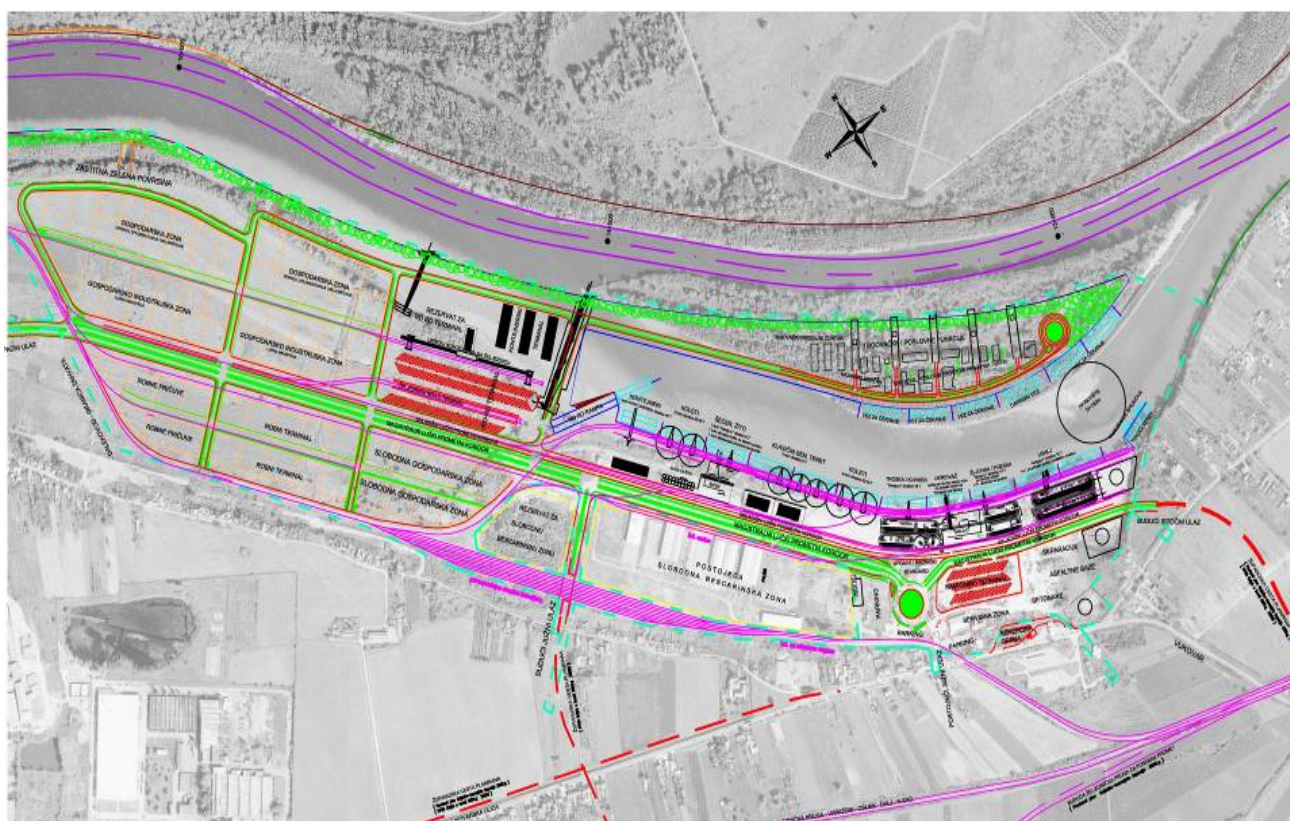
Izgradnju ove tvornice financirat će američki investitori, a veći dio nabave sirovine (kukuruza) te izvoz gotovih proizvoda (bioetanol i nusproizvodi) odvijat će se riječnim putom - dakle, značajno će pridonijeti povećanju prometa u luci. Investitor je već ishodio studiju utjecaja na okoliš, a uskoro će započeti s izradom projektne dokumentacije i ishodenjem potrebnih dozvola.

Tvrtka Etanol Osijek d.o.o. okuplja skupinu američkih investitora koji, na lučkom području Luke Osijek, žele izgraditi tvornicu bioetanola. Budući da im je prihvaćena studija utjecaja na okoliš, oni očekuju da će krajem 2011. godine, nakon što su ishodene lokacijska i građevinska dozvola i sklopljen Ugovor o pravu građenja s nadležnim Ministarstvom početi izgradnju tvornice.

Zbog velikog značaja ukratko ćemo se osvrnuti na investiciju u izgradnju tvornice bioetanola. Koristi od izgradnje tvornice bioetanola su ogromne, a kako slijedi:

- a) vrijednost investicije je oko **140 milijuna EUR**-a te će to biti najveća ili jedna od najvećih greenfield investicija proizvodnog tipa u Republici Hrvatskoj;
- b) transfer najsuvremenije tehnologije i znanja;
- c) planirani ukupni godišnji prihod tvornice bio bi oko milijardu kuna, a dobit oko 200 milijuna kuna;
- d) otkup 380.000 tona kukuruza od hrvatskih proizvođača ili iz uvoza;
- e) povećanje BDP;
- f) oko **1000 novih radnih mjesta**; od toga oko 100 u samoj tvornici, a ostalo u poljoprivredi, luci i ostalim pratećim djelatnostima (promet, energetika i sl.);
- g) povećanje prometa u Luci Osijek za oko 600.000 t godišnje, što je u odnosu na prošlogodišnji promet od cca 500.000 t povećanje za 120 %;
- h) proizvodnja oko 150.000 t bioetanola godišnje, a što će znatno doprinijeti da RH ispuni, od Europske unije zadanu kvotu, od minimalno 5,75 % biogoriva koje Hrvatska mora proizvesti ili uvesti nakon ulaske u EU;
- i) dolaskom ovog investitora osigurali bi nove investicije kroz dolazak njegovih kooperanata čija je proizvodnja vezana uz proizvodnju bioetanola.

Slika 8. Lučki bazen s gospodarskom zonom (Master plan)



Etapnost (faznost) izgradnje

Uvažavajući veličinu investicije (radova) i potrebu za stalnim obavljanjem lučkih djelatnosti tijekom izgradnje, pri izradi projektne dokumentacije predviđena je fazna (etapna) izgradnja lučke infrastrukture. Sukladno navedenom predlaže se da radovi imaju sljedeće tijek:

1. Prva faza

Prva faza bi obuhvaćala sljedeće projekte:

- **Terminal za pretovar rasutih tereta** - čijom se izgradnjom stvaraju uvjeti da se lučki sadržaji trajno eliminiraju s prostora kod Kliničkog bolničkog centra Osijek te da se taj prostor prepusti na korištenje Gradu Osijeku za njihove potrebe. Ovaj projekt predviđa, pored izgradnje 260 m okomite obale, i kupnju: postrojenja za pretovar rasutih tereta, jedne portalne dizalice nosivosti 30 tona i broda potiskivača, a koji bi opsluživali terminal.
- **Uređenje akvatorija lučkog bazena i prostora gospodarske zone** - stvaraju se uvjeti za izgradnju tvornice bioetanola i drugih gospodarskih sadržaja. Korisnici zone bili bi ujedno i korisnici lučkih usluga (pretovar, skladištenje i dr.).
- **Obala za pretovar etanola i drugih tekućih tereta** - budući da će se cjelokupna proizvodnja etanola riječnim putom izvoziti u Europsku uniju to je ova obala (120 m) dobila prioritetni status. Na ovoj obali moći će se pretovarati i druge vrste tekućih tereta (nafta i sl.).

2. Druga faza

Druga faza obuhvaće sljedeće projekte lučke infrastrukture:

- **Rekonstrukcija okomite obale** - radi se o nužnim popravcima postojeće obale koja će se, zajedno s postojećom kosom obalom, uklopiti u projekt izgradnje novih obala.

- **Izgradnja i rekonstrukcija južne obale** - u okviru ovog projekta izgradit će se 600 m nove okomite obale, kontejnerski terminal i RO - RO rampa te rekonstruirati postojeća kosa obala u polukosu. Predviđena je i nabavka jedne dizalice nosivosti 60 tona za pretovar kontejnera.

Ovakom definirana faznost izgradnje omogućila bi stalan rad i funkcionalnost Luke. Procjena visine investicije obuhvaća vrijednost ukupnih radova, od izvođenja radova do potpune dovršenosti objekta.

Izgradnja luke i gospodarske (poslovne) zone na lučkom području te izgradnja tvornice bioetanola, a što bi sve trebalo započeti u 2011. i 2012. godini, s obzirom na sveukupnu visinu **investicija (preko dvije milijarde kn)**, predstavlja projekt od ogromnog značaja za Osijek, Osječko-baranjsku županiju, ali i šire.

Realizacijom predviđenih ulaganja u Luku Osijek, ona će postati prva hrvatska riječna luka bazenskog tipa s usvojenim europskim standardima poslovanja te će biti snažna logistička podrška gospodarstvu Istočne Hrvatske.

2.3.3. Rijeka Dunav

U sustav Europskih plovnih putova rijeka Dunav uvrštena je pod oznakom E-80, od r. km 1433+000 do r. km 1295+501, kao vodni put VIc klase. Dunav protječe istočnom granicom naše Županije u dužini od 85 km i to od granice s Republikom Mađarskom do iza općine Erdut, gdje počinje područje Vukovarsko-srijemske županije. Plovni put Dunavom na cijelom sektoru R. Hrvatske udovoljava uvjetima VIc klase. Na nekoliko dionica nije moguća plovidba punim gazom od 250 cm kroz svih 365 dana u godini. Korito Dunava nije održavano od 1990. godine. Dionica od ušća Drave do granice s R. Mađarskom se nalazi u nestabilnom terenu, te je ovdje korito podložno intenzivnijim promjenama što nepovoljno utječe na plovni put. Na dionici Kopački rit - Apatin nikada nije izvedena cjelovita regulacija, te su ovdje najveće smetnje u plovidbi. Neposredno uzvodno Apatina od rkm 1400 do rkm 1410 gdje je korito Dunava izrazito nestabilno, matica mijenja svoj položaj, te za vrijeme niskih vodostaja postoje ograničenja u smislu širine i dubine. 2005.god započelo sa radovima na žurnoj sanaciji desne obale. Radovi žurne sanacije rade se prema projektu "Žurne sanacije regulacijskih vodograđevina na desnoj obali rijeke Dunav na potezu od km 1405 do km 1407 u cilju stabilizacije obale, tehničkog održavanja i međunarodnog plovnog puta" izrađenog od "Hidroing" Osijek. 2009.god. Do sada je na radove na sanaciji desne obale Dunava na području Kopačkog rita uloženo cca 38.000.000,00 kuna.

Republika Hrvatska po dionicama izrađuje Idejnu tehničku dokumentaciju vodnog puta rijeke Dunava, a do sada je izrađena sljedeće:

- Idejni projekt uređenje plovnog puta i određivanje regulacijske linije za srednju vodu rijeke Dunav od Aljmaša kod ušća Drava (rkm 1380) do granice s R. Mađarskom.
- Studija utjecaja na okoliš za istu dionicu je izrađena, te je pokrenut postupak usvajanja pred nadležnim tijelima RH.
- U fazi izvođenja je žurna sanacija desne obale radi sprečavanja prodora Dunava u prostor parka prirode. Izvedena 2 T-pera. Paralelna gradnja I obaloutvrda. U gradnji još 2 T-pera.
- U izradi idejna dokumentacija dionice od Dalja (km 1350) do Aljmaša (km 1380).

Planirano je kandidiranje projekta za dionicu od ušća Drave do granice s R. Mađarskom za financiranje iz kohezijskog i strukturnih fondova EU. Pritom prioritet ima poddionica kod Apatina odnosno u zoni Kopačkog Rita, gdje je neophodno obaviti radove i na lijevoj i na desnoj obali Dunava i povećati broj dana bez smetnji za plovidbu na prihvatljiv nivo.

- Procijenjena sredstva za cijelu dionicu na hrvatskoj strani - 55 mil. EUR.
- Procijenjena sredstva samo za dionicu Apatin - Kopački rit na hrvatskoj strani - 20,5 mil. EUR.

Zbog iskorištenosti gospodarskih potencijala Osječko-baranjske županije na lokacijama u Baranji, posebice oživljavanja turizma na području Parka prirode Kopački rit i Vinske caste Zmajevac-Suza, od izuzetne važnosti je mogućnost prihvata riječnih brodova koji prevoze turiste Dunavom. Slijedom navedenog Osječko-baranjska županija je 2004. godine pokrenula projekt izgradnje putničkih pristaništa Javnih luka u Aljmašu i Batini i u tu namjenu je uložila 1.103.693,70 kuna.

Dana 17. kolovoza 2009. godine izdane su građevinske dozvole.

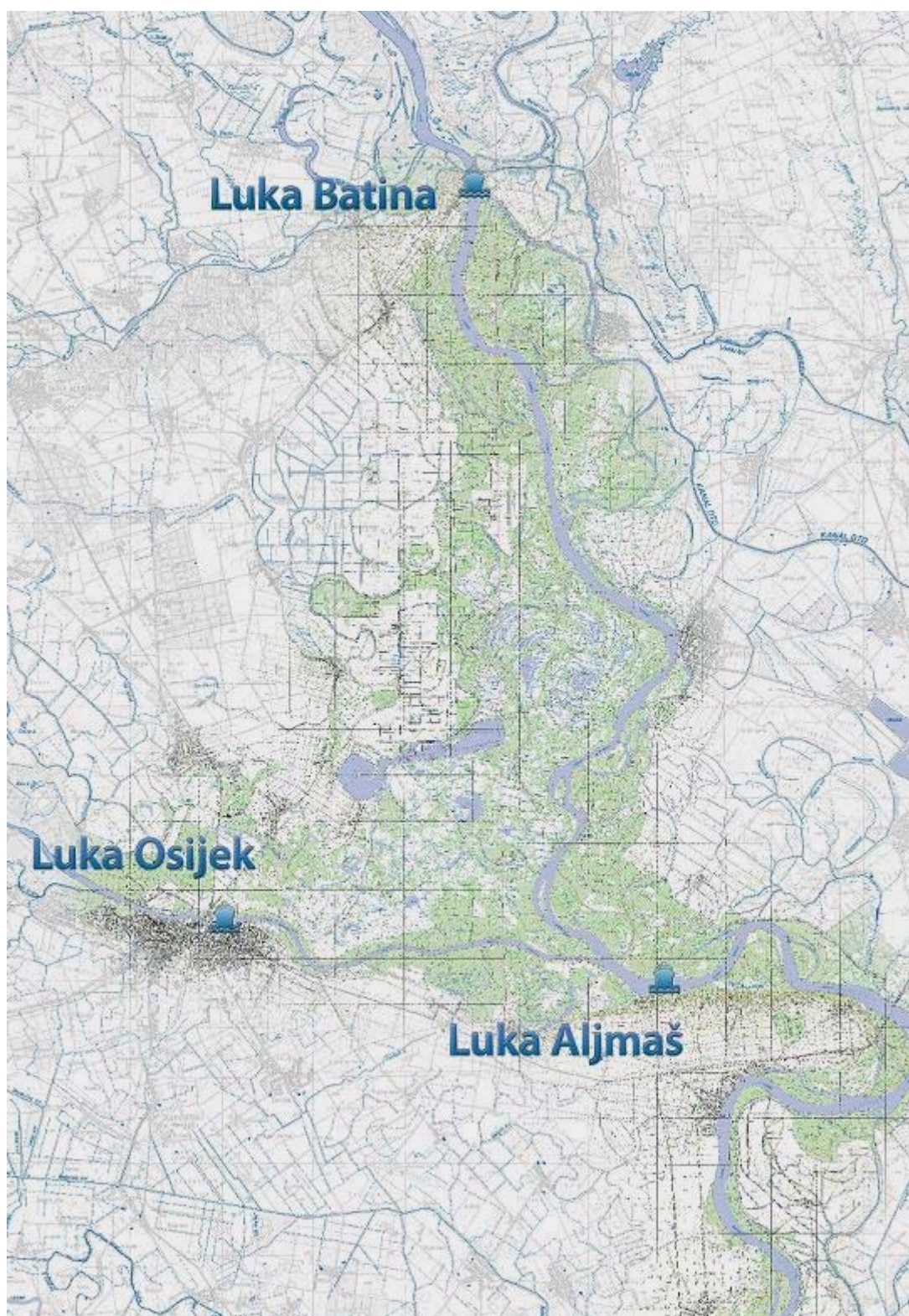
Vezano za realizaciju izgradnje dvaju putničkih pristaništa u Osječko-baranjskoj županiji trenutna situacija je sljedeća:

- Putničko pristanište Batina - izgradnja je započela tijekom 2010. g. sredstvima Državnog proračuna Republike Hrvatske i Hrvatskih voda temeljem sporazuma o sufinanciranju. Stručne poslove obavlja Lučka uprava Vukovar. Dinamika radova i završetak izgradnje ovise o financijskim sredstvima.
- Putničko pristanište Aljmaš - očekuje se početak izgradnje krajem 2011. godine odnosno početkom 2012. godine. Financijska sredstva u cijelosti je osigurala Osječko-baranjska županija. Nakon potpisivanja sporazuma o sufinanciranju (listopad 2011. godine) slijedi postupak javne nabave radova za izgradnju. Stručne poslove će obavljati zajednički Lučka uprava Vukovar i Osječko-baranjska županija tj. Agencija za razvoj.

Pristaništa se otvaraju rješenjem ministra Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Lučka uprava Vukovar nadležna je za upravljanje pristaništima na rijeci Dunav.

Preliminarni koncept obuhvaća lučke kapacitete za pretovar rasutih tereta, pretovar kontejnera, RO-RO terminal i drugi tehnološki sadržaji. Prisutna je jasna poslovna strategija gospodarskih subjekata na području Baranje glede izvoza proizvoda na zapadno-europsko tržište korištenjem transporta unutarnjim plovnim putovima, te spremnost financiranja izgradnje.

Karta 1 Prikaz lokacije luka Batina, Osijek i Aljmaš



3. PROMETNA POVEZANOST OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE S OKRUŽENJEM

Za europski je prometni sustav u drugoj polovici ovog stoljeća posebno značajno da se nepunih pedesetak godina razvijao odvojeno, te da je za sve to vrijeme djelovao kao dva posve zatvorena prometna sustava. Jedan je činio, uvjetno rečeno, prometni sustav zapadne Europe, a drugi prometni sustav istočne Europe. Unutar svakog od tih sustava, razvoj prometa, pa i prometne mreže je bio koncipiran po kriteriju zadovoljavanja vlastitih potreba, a međusobno povezivanje tih sustava i usklađivanje njihova rada je bilo svedeno na najnužniju mjeru. U takvim okolnostima izostale su ozbiljnije akcije na održavanju i modernizaciji postojećih, te izgradnji novih prometnica između zemalja zapadne i istočne Europe. Međutim krupne političke i ekonomske promjene u Europi početkom 1990. godine uvelike su utjecale na transformaciju njezinog prometnog sustava. To je prije svega tranzicija istočno-europskih zemalja, no u isto vrijeme i proces europskih integracija potaknut unutarnjim reformama EU i uspostavljanjem jedinstvenog tržišta. Tako se umjesto dviju suparničkih ekonomskih grupacija krenulo u pravcu njihova približavanja. U okviru tih promjena i na temelju dosad uočenih razvojnih tendencija naslućuju se i obrisi proširenog institucionaliziranog europskog transportnog tržišta.

U cilju određivanja stajališta o razvoju prometa na prostoru Podunavlja i Jadrana, nužno je da se uz interese pojedinih država na ovom prostoru, poznaje i uvažava opći europski interes, a posebice interes zemalja koje pripadaju području srednje Europe. Jedan od trenutačno najvažnijih europskih prometnih interesa je uklanjanje svih fizičkih, tehničkih, ekonomskih, organizacijskih, pravnih i drugih prepreka koje otežavaju brže i efikasnije kretanje putnika, roba i informacija.

Osim standardizacije prijevoznih sredstava, pojednostavljenja graničnih prijelaza, ujednačavanja pripisa o sigurnosti prijevoza, kretanje robe i putnika te podrazumijeva i stvaranje cjelovite i međusobno dobro povezane prometne mreže. To znači da Europska prometna mreža ne može biti jednostavan zbroj nacionalnih potreba i nacionalnih mreža nego se upućuje na uspostavu veza između najvažnijih prometnih grana, te između regionalnih i nacionalnih podsustava, a posebno između Zapadne i Istočne Europe koje su donedavno bile zanemarene i slabo razvijene. U tu svrhu su bile pripremljene i dvije paneuropske konferencije o prometu na Kreti i u Helsinkiju na kojoj su prihvaćene Povelje koje su sadržavale načela o usklađivanju i unapređenju prometa na čitavom Europskom kontinentu.

U okviru nastojanja za uspostavljanje suvremene prometne mreže u Srednjoj i Istočnoj Europi posebne su važnosti projekti mreže europskih autocesta - TEM i mreže europskih željeznica - TER. Cilj tih projekata je da se izgradnjom, rekonstrukcijom i modernizacijom te međunarodne cestovne i željezničke mreže razvije djelotvoran sustav između baltičkih i istočno mediteranskih zemalja s jedne strane, te između njih i drugih europskih zemalja s druge strane. Pri tome je posebno važno da je sada i Hrvatska u prilici da od donedavnog pasivnog promatrača i objekta prometne politike postane aktivni sudionik i subjekt u kreiranju i ostvarenju te politike na ovom prostoru.

Pri definiranju pristupa prometnom povezivanju Podunavlja i Jadrana odlučujući su sljedeći čimbenici:

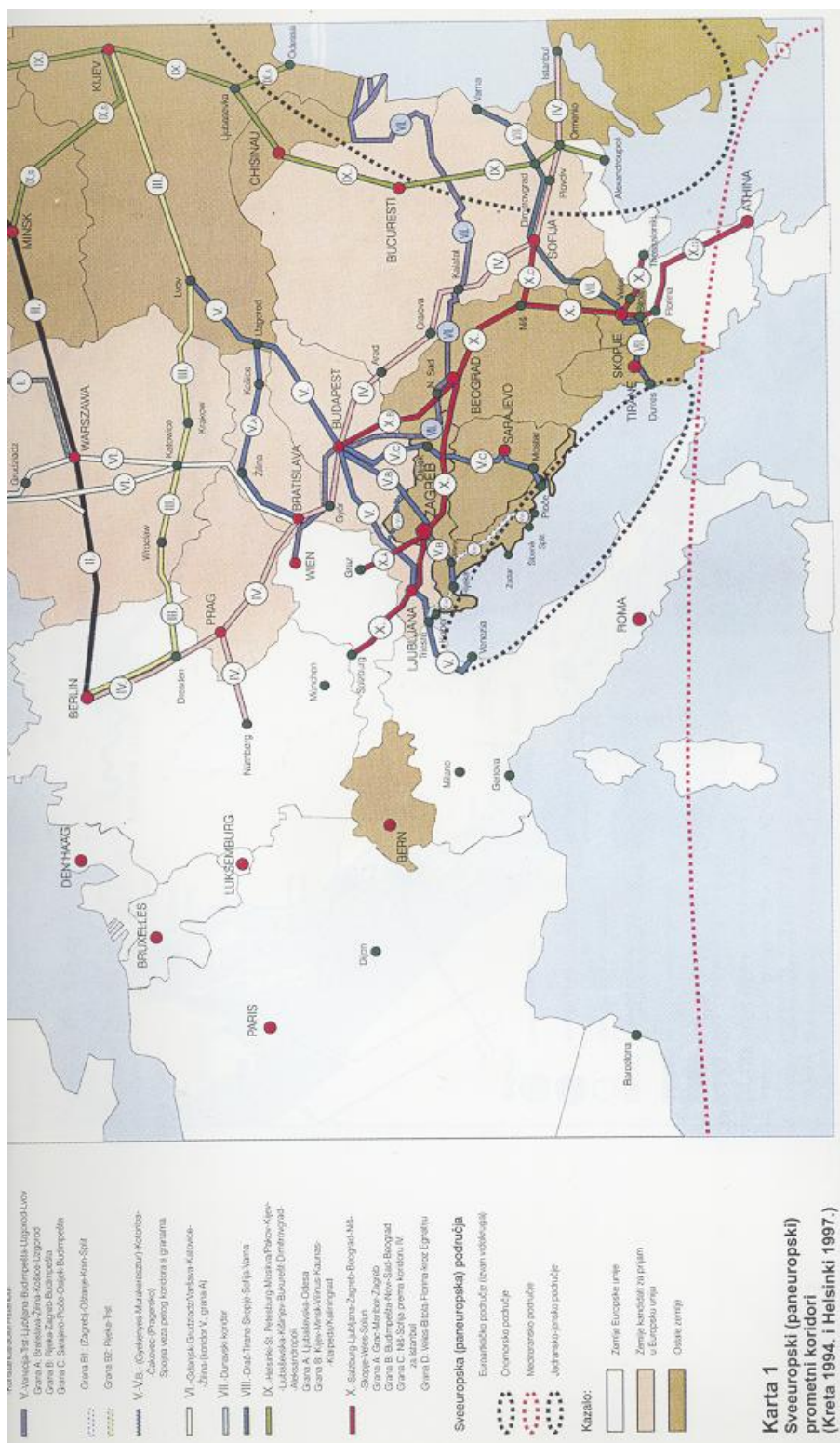
- dosadašnji razvoj i zatečeno stanje (nasljeđe)
- potreba i mogućnost povezivanja tih područja
- oblikovanje interesa pojedinih zemalja te njihovo usklađivanje sa interesom susjednih zemalja

Za definiranje zajedničkog pristupa od velikog je značaja uspostavljanje Euroregionalne suradnje Dunav-Drava-Sava 1998. godine, koja je prvenstveno nastala glede usklađivanja i oblikovanja zajedničkih interesa regija Mađarske, Hrvatske i Bosne i Hercegovine, imajući u vidu 3. sveeuropsku konferenciju o prometu na kojoj je koridor V/c uvršten u sustav europskih koridora.

Složeni podunavski prometni koridor V/c Budimpešta-Osijek-Sarajevo-Ploče sa svojom infrastrukturom, koju čine ceste E-73, željeznička pruga i plovni put rijekom Dunav, kao i svojom prometnom ponudom i mogućnostima, već danas se nameće kao koridor europskog značenja.

Pravo značenje i prometnu valorizaciju koridor će dobiti izgradnjom Transeuropske autoceste sjever-jug, višenamjenskog kanala Dunav-Sava i modernizacijom željezničke pruge.

Karta 2 (Osječko-baranjska županija, Vaš poslovni partner str. 26.)
Sveeuropski (paneuropski) prometni koridori (Kreta 1994. i Helsinki 1997.)



3.1. Cestovni promet

Od osnovnih geoprometnih značajki koje obilježavaju istočnu Hrvatsku - Slavoniju i Baranju, u prvom redu je vrlo povoljan položaj u odnosu na glavne europske prometne tokove. Kao dominantni, glede budućeg gospodarskog razvoja, nameću se tri prometna koridora. Položajno, u odnosu na Slavonsko-baranjsku makroregiju, posavski i podravski prometni koridor mogu se nazvati uzdužnim, a podunavski poprečnim koridorom. Ti koridori imaju odlučujuću ulogu u prometnom povezivanju istočne Hrvatske - Slavonije i Baranje s matičnim dijelom Države, odnosno sa zemljama zapadne i srednje Europe.

U Osječko-baranjskoj županiji koja zauzima sjeveroistočni kvadrant regije smješteni su dijelovi podravskog i podunavskog koridora, a posavski tangira južni obod Županije i od znatnog je značaja za njene prometne tokove. Načelno, koridori objedinjuju trase cestovnog, željezničkog i riječnog prometa i uz robne terminale predstavljaju okosnicu kombiniranog prometa. Sva tri koridora službeno su potvrđena kao europski koridori.

3.1.1. Koridor V/c

Autocesta Beli Manastir - Osijek - Svilaj dio je paneuropskog koridora Vc koji je dogovoren na konferenciji europskih ministara prometa u Helsinkiju (1997. godine). Ogranak je to petog prometnog koridora koji prometno čvorište Budimpešte povezuje s prostorom Jadrana. Predmetna autocesta u prometnom sustavu Republike Hrvatske nosi oznaku A5.

Autocesta slijedi osnovni interes izgradnje buduće cestovne mreže Republike Hrvatske u pravcu sjever - jug, odnosno boljeg cestovnog povezivanja unutrašnjeg kontinentalnog područja i srednjeeuropskog Podunavlja s Jadranom.

Prije rata to je bio značajno opterećen cestovni pravac, a taj značaj postepeno se vraća normalizacijom političkih prilika u široj regiji. Trenutno, promet u ovom koridoru prolazi postojećom državnom cestom D7 (E73). Glavni problem na trasi državne ceste, osim lošeg stanja kolnika, je njen prolaz kroz urbane zone gradova i naselja.

Autocesta A5 položena je u prometnom koridoru zapadno od postojeće državne ceste D7. Pogodni terenski uvjeti omogućuju ispruženu trasu položenu u ravničarskom terenu u prosjeku cca 1,5 m od terena. Viši nasipi javljaju se u zoni prelaska preko dravskog i savskog inundacijskog područja, te u zoni prelaska preko postojećih željezničkih pruga, autoceste A3 i prolaza za veće životinje.

Na autocesti predviđen je zatvoren sustav naplate. Na ulazima u Republiku Hrvatsku iz smjera Republike Mađarske i Republike Bosne i Hercegovine predviđene su čeonje naplate cestarine (nakon prvog čvorišta). Čvor Sredanci je u zatvorenom sustavu naplate obzirom da povezuje autocestu A5 sa autocestom A3 (Bregana-Zagreb-Lipovac).

Najznačajniji objekti na planiranoj autocesti A5 su Most preko rijeke Drave, Nadvožnjak preko željezničke pruge i Most preko rijeke Save.

Autocesta A5 na području Osječko-baranjske županije

Autocesta A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj ukupne je dužine 88,6 km od čega se na području Osječko-baranjske županije nalazi 72,5 km. Dionice autoceste koje se nalaze na području Županije su sljedeće:

- | | |
|--|---------------------------------|
| • gr. Republike Mađarske - Beli Manastir | L = 5,0 km |
| • Beli Manastir - Osijek | L = 24,6 km |
| • Osijek - Đakovo | L = 32,5 km |
| • Đakovo - Sredanci | L = 10,4 km (od ukupno 23,0 km) |

S obzirom na dinamiku izgradnje autoceste A5 do danas su izgrađene i puštene u promet dionice Đakovo-Sredanci i Osijek - Đakovo. Dinamika izgradnje preostalih dionica autoceste određena je Programom građenja i održavanja javnih cesta Vlade Republike Hrvatske za razdoblje od 2009. do 2012. godine, odnosno ovisi o osiguranju financijskih sredstava za izgradnju.

Autocesta je sukladno važećim pravilnicima projektirana za računsku brzinu $V_r=130$ km/h te ima dva odvojena kolnika sa po dva prometna traka i zaustavnim trakom u svakom kolniku:

-	širina voznih trakova	$2 \times 2 \times 3,75 \text{ m} =$	15,00 m
-	rubni trakovi	$2 \times (0,50+0,20) =$	1,40 m
-	zaustavni trakovi	$2 \times 2,50 \text{ m} =$	5,00 m
-	razdjelni pojas		4,00 m
-	bankina, berma	$\underline{2 \times 1,50 (2,00)}$	$\underline{3,00 \text{ m} (4,00 \text{ m})}$
	Ukupna širina		28,40 m (29,40 m).

Položaj i broj čvorišta na trasi određen je obzirom na postojeću cestovnu mrežu i potrebom za pristupom većim gradovima i mjestima uz buduću autocestu. Predviđeno je ukupno sedam čvorišta: *Beli Manastir, Čeminac, Osijek, Čepin, Đakovo, Sredanci, Svilaj.*

Dionica: Granica Republike Mađarske - Beli Manastir

Dionica granica Republike Mađarske - Beli Manastir ukupne duljine 5,0 km se cijelom svojom dužinom proteže na području Osječko-baranjske županije. Predmetna dionica počinje na granici sa Republikom Mađarskom te se proteže u smjeru sjever - jug.

U sklopu izgradnje predmetne dionice planirana je i izgradnja graničnog prijelaza Branjin Vrh. Međutim, obzirom na planirani rok ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, granični prijelaz se najvjerojatnije neće izvoditi.

Na predmetnoj dionici planirana su 4 objekta (nadvožnjaka).

Za potrebe presječne mreže postojećih cesta i putova na ovoj dionici autoceste projektirano je 3 putna prijelaza.

Dionica: Beli Manastir - Osijek

Dionica Beli Manastir - Osijek ukupne duljine 24,6 km se cijelom svojom dužinom proteže na području Osječko-baranjske županije. Za predmetnu dionicu je ishoda građevinska dozvola.

Na predmetnoj dionici projektirana su dva čvorišta:

- čvorište Beli Manastir (tipa trube) sa spojem na državnu cestu D517
- čvorište Čeminac (tipa trube) sa spojem na županijsku cestu Ž4041 u Novom Čemincu a u budućnosti će se vezati na D212 Beli Manastir-Batina i D213 Osijek- Erdut.

Na predmetnoj dionici projektirano je 26 objekata (1 vijadukt, 12 mostova i 13 nadvožnjaka) od čega su najznačajniji objekti most Drava duljine 2507 m te vijadukt Josipovac duljine 310 m.

Za potrebe presječne mreže postojećih cesta i putova na ovoj dionici autoceste projektirano je 11 putnih prijelaza.

Predmetna dionica je u zatvorenom sustavu naplate te su projektirani čeonci cestarinski prolaz Sudaraš dok je u čvorištu Čeminac projektiran cestarinski prolaz Čeminac.

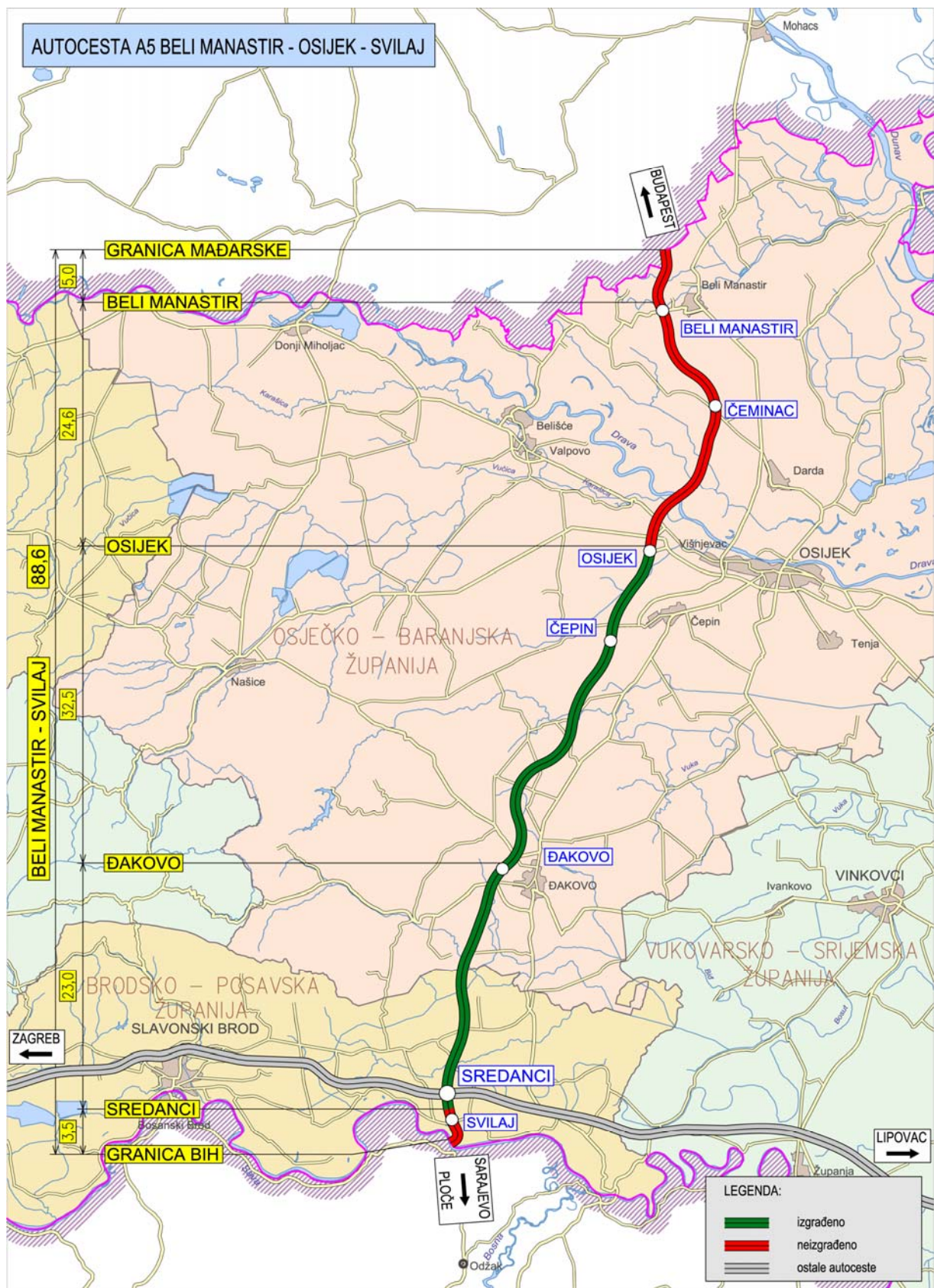
- Na predmetnoj dionici projektirana su dva prateća uslužna objekta (PUO):
- PUO Baranja - obostrani prateći uslužni objekt tipa D/D sa sljedećim sadržajima:
 - parkirališne površine
 - površine za odmor i rekreaciju
 - pitka voda
 - višenamjenski objekt - caffè bar +sanitarni čvor
 - dječje igralište
 - PUO Osijek - jednostrani prateći uslužni objekt tipa A/A sa sljedećim sadržajima
 - parkirališne površine
 - površine za odmor i rekreaciju
 - WC, pitka voda
 - dječje igralište
 - benzinska postaja s trgovinom
 - motel s restoranom.

U skladu sa planiranom dinamikom izgradnje dionice Beli Manastir - Osijek, osigurana su financijska sredstva te su započeli radovi na izgradnji najvažnijeg infrastrukturnog objekta na autocesti A5 - mosta preko rijeke Drave. Most preko rijeke Drave predstavlja sponu između Slavonije i Baranje. Ugovor je sklopljen između Hrvatskih auto-cesta d.d. i građevinskog konzorcija (Viadukt d.d., Osijek-koteks d.d., Konstruktor-inženjering d.d., Skladgradnja-group d.d. i Hidroelektra niskogradnja d.o.o.), vrijednost investicije je 949.386.067,65 kuna (bez PDV-a), radovi su službeno započeli 11. srpnja 2011. godine, a rok izvođenja radova je 30 mjeseci.

Most je projektiran kao ovješeni spregnuto čelični sklop na prijelazu preko same rijeke Drave i betonska polumontažna konstrukcija na samim inundacijama rijeke Drave. Centralni dio mosta (glavna rasponska konstrukcija) preko same rijeke Drave projektiran je kao jedan objekt s tri raspona - 100 m + 220 m + 100 m (ovješeni most). Glavna rasponska konstrukcija sastoji se od spregnute čelične grede, armiranobetonskih pilona (dva A pilona) i zatega. Nosiva čelična greda spregnuta je s armiranobetonskom kolničkom pločom. Pristupni mostovi preko lijeve i desne inundacije rijeke Drave dužine 2087 m, projektirani su kao dva odvojena mosta sa rasponima od 35 m. Poprečni presjek svakog mosta sastoji se od šest (6) montažnih prednapetih širokopojasnih nosača T presjeka, armiranobetonskih poprečnih nosača te armiranobetonske ploče. Donji ustroj mosta sastoji se od armiranobetonskih bušenih pilota promjera $\varnothing 150$ cm koji se povezuju naglavnim gredama te stupištima.

U sklopu izgradnje mosta izvest će se radovi na regulaciji rijeke Drave u dužini 3,0 km, regulacije rijeke Vučice te mosta preko rijeke Vučice koja protječe ispod projektiranog mosta.

Dinamika izgradnje preostalog dijela dionice Beli Manastir - Osijek ovisi o osiguranju financijskih sredstava.



Karta 3 Koridor Vc kroz Istočnu Hrvatsku

3.2. **Željeznički promet**

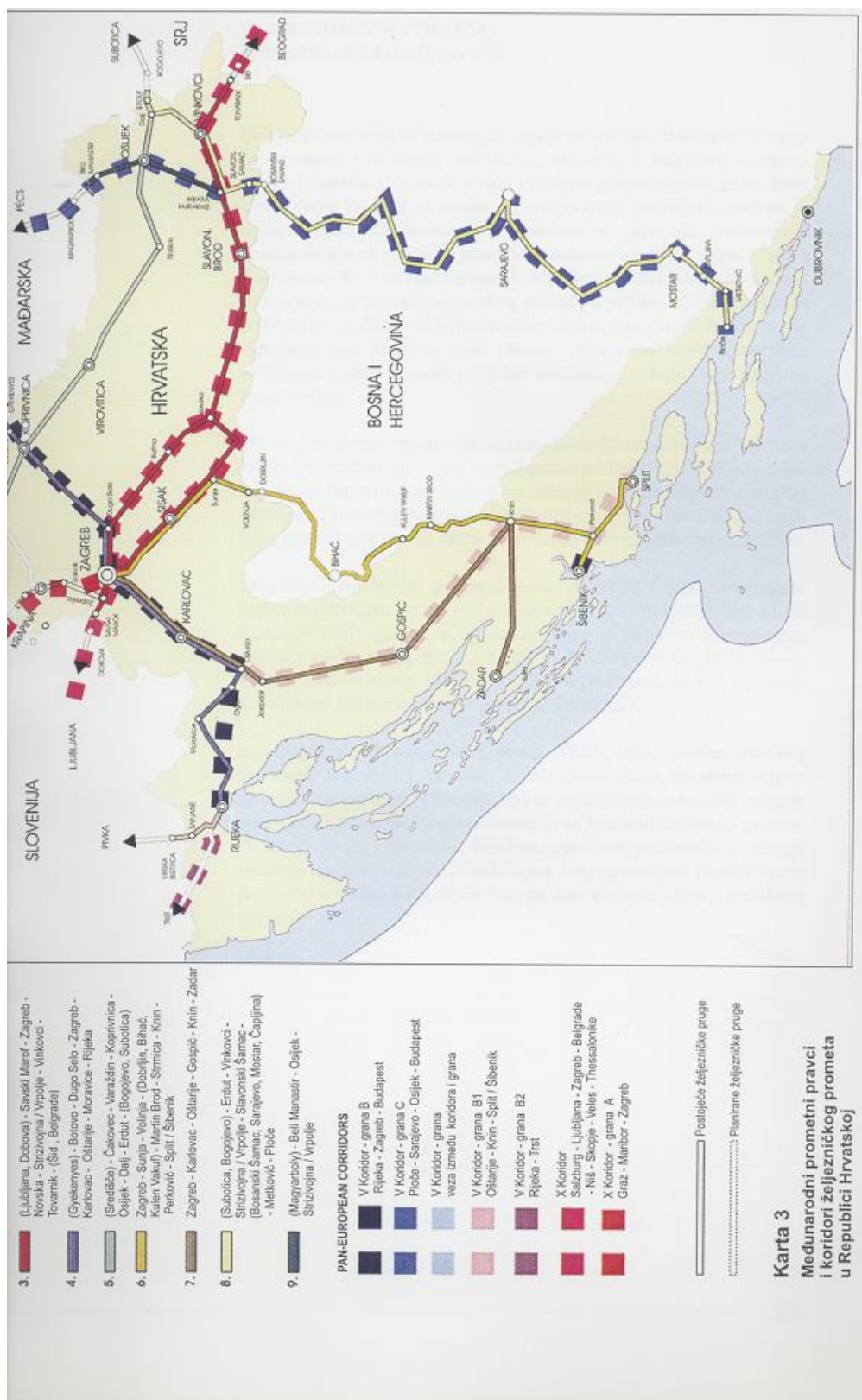
U skladu s dokumentima sa paneuropskih konferencija o prometu u Kreti 1994. i Helsinkiju 1997., željezničke pruge su dijelovi koridora V/c i X:

- Vc koridor: (Magyarboly) - Beli Manastir - Osijek - Vrpolje- Strizivojna - Slavonski Šamac - (Bosanski Šamac, Sarajevo, Mostar, Čapljina) - Metković - Ploče,
- X koridor: (Ljubljana, Dobova) - Savski Marof - Zagreb - Novska - Vrpolje- Strizivojna - Vinkovci - Tovarnik - (Šid, Beograd).

3.2.1. **Izmještanje ogranka željezničkog koridora V/c**

U okviru izrade **Prostorno-prometne studije prometnog sustava šireg područja grada Osijeka** planirano je rješavanje problema pružnog prijelaza sa Ž 4085 (Ulica sv. L.B. Mandića) denivelacijom raskrižja, te rješavanje problema pružnog prijelaza sa Ž 4068 (Vukovarska ulica) denivelacijom raskrižja ili izmještanjem željezničkog koridora V/c izvan Osijeka.

Karta 4 Željeznički koridori



3.2.2. Željeznički promet u ogranku koridora V/c

Ogranak paneuropski koridora V/c povezuje Budimpeštu s gradom i lukom Ploče koja je smještena u središnjem dijelu Jadrana. Željeznička veza je duljine 809,1 kilometra. Na području Mađarske pruga je u duljini od 277,3 km (34,3% trase), u Hrvatskoj u duljini 125,2 km (15,5% trase) i Bosni i Hercegovini 406,6 km (50,2% trase). I prije Konferencije u Helsinkiju (1997. godine) kada je utvrđena mreža paneuropskih koridora, spomenuta željeznička veza razmatrana je (80-tih godina prošlog stoljeća) u sklopu projekta Jadranske osovine ("Adria axe"), kada je razmatrano nekoliko alternativnih veza Budimpešte s Jadranom. Već tada je utvrđeno da spomenutu željezničku vezu od Budimpešte do Ploča treba modernizirati u skladu sa zahtjevima koje postavlja suvremeni željeznički promet.

Program modernizacije ogranka V/c koridora na području Hrvatske (željezničke pruge: Beli Manastir-Osijek-Strizivojna/Vrpolje-Slavonski Šamac i Metković-Ploče) obuhvaća radove na remontu pruge, rekonstrukciju pojedinačnih lukova trase pruge, a ista se treba građevinski urediti za brzine do 160 km/h. Radovi do danas nisu završeni, iako je rok završetka trebao biti 2007. godine.

3.3. Riječni promet

Riječni plovni putovi Republike Hrvatske integrirani su u mrežu Europskih plovnih putova VII (dunavskog) koridora, potpisivanjem višestranog Europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN-UN/ECE/ITC). Time su međunarodnim plovnim putovima uz Dunav (E 80) postali i rijeka Drava od ušća do Osijeka E-80-08. Isto tako tim su ugovorom riječne luke u Vukovaru (P 80-47) i Osijeku (P 80-08-01) uvrštene u mrežu luka za međunarodni promet.

3.3.1. Višenamjenski hidrotehnički sustav Osijek (VHS)

Strategijom prostornog uređenja RH i Programom prostornog uređenja RH potvrđen je kontinuitet naše države prema iskorištenju hidroenergetskog potencijala rijeke Drave, u kojima se navodi "... prioritet iskorištenja hidroenergetskog potencijala sa stajališta vodnogospodarskih interesa trebali biti višenamjenski objekti ... VS Osijek na Dravi..."

Prostorno - planskom dokumentacijom Osječko-baranjske županije, te u ostalim općinskim (Marijanci, Petrijevci, Petlovac, Jagodnjak i Darda) i gradskim planovima (Grad Valpovo, Belišće i Donji Miholjac) rezerviran je prostor za izgradnju VS Osijek.

Inicijativom od strane Agencije za razvoj Osječko-baranjske županije i državnih institucija (Hrvatske vode, Hrvatske elektroprivrede, Hrvatskih autocesta i tadašnjeg Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva) koje su zadužene za zaštitu sigurnosti građana i njihove imovine, te brigu o dugoročnom održivom korištenju voda, zemljišta i drugih prirodnih vrijednosti razmatranog prostora i osmišljavanju razvoja infrastrukture kao javnog dobra, pokrenuta je izrada Studije opravdanosti i izvodljivosti VHS Osijek (Elektroprojekt d.d. Zagreb, 2007.), koja je potvrdila opravdanost zahvata. U narednom razdoblju potrebno je aktualizirati daljnje aktivnosti vezane uz VHS Osijek.

U Studiji je razmatrano rješenje za VHS Osijek:

- tip zahvata: pribranska, protočna
- položaj pregradnog profila na km 29+000 rijeke Drave
- kota uspora na 89,50 mn.m.
- instalirana snaga turbina 4x16,13 MW
- dužina uspornog bazena 35,5 km
- površina uspornog bazena 3740 ha
- prosječna visina nasipa uspornog bazena 3,5 m
- vrijednost investicije 2,6 mlrd kuna
- trajanje pripreme i izgradnja investicije zahvata 7 godina.

Višenamjenski hidrotehnički sustav Osijek je zahvat kojim bi se omogućio sigurniji život i gospodarski razvoj za stanovništvo istočne Slavonije i Baranje. Strateški razlozi pokretanja izgradnje VHS Osijek su:

- poboljšanje javne sigurnosti (poboljšanje stanja obrane od poplava i odvodnje južnog dijela Baranje i područja između Belišća i Osijeka, te poboljšanje sigurnosti vodoopskrebne, prometne i energetske u županiji)
- poboljšanje života stanovništva županije promjenom socijalnih (najmanje 1000 novih radnih mjesta, porast vrijednosti nekretnosti uz Dravu, nove pogodnosti za rekreaciju i šport, bolja organizacija lokalne uprave) i zdravstvenih uvjeta
- poboljšanje uvjeta u očuvanju prirode u širem okolišu zahvata (poplavne šume, ugrožena vodena i vlažna staništa, Kopački rit)
- poboljšanje uvjeta poslovanja u gospodarskim granama od javnog značaja (vodno, komunalno i elektrogospodarstvo, promet, proizvodnja hrane (navodnjavanje 120.000 ha, razvitak ribnjčarstva i ribarstva)
- osiguranje održivog razvitka zbog ograničenih resursa vlastitih voda (očekivani manjak od oko 7 m³/s u bilansu podzemnih voda zbog utjecaja klimatskih promjena i porasta potrošnje vode) i vlastitih izvora energije (osigurava se novih 237 GWh električne energije godišnje)
- poboljšanje ostalih gospodarskih uvjeta (prometa roba i ljudi Dravom, prometa nekretnosti, turizma i ugostiteljstva, građevinarstva, elektroindustrije).

Predloženim rješenjem se posebna pozornost posvetila očuvanju svih vrijednosti Drave za lokalno stanovništvo, pa će tako sva vikend naselja uz usporni bazen dobiti svoja pristaništa i privezišta za čamce i manje brodice, te uređena kupališta, a bazenom je predviđena plovidba većih turističkih brodova od Dunava do Donjeg Miholjca, čime se bi pospješio razvoj lokalnog turizma i izgradnja pratećih ugostiteljskih objekata.

Investicijom su obuhvaćeni troškovi izgradnje i opremanja zahvata i izvedbu onih elemenata sustava kojima se rješavaju njegovi mogući nepovoljni utjecaji na prirodu i okoliš. Za promjene u okolišu koje neće biti moguće izbjeći u investiciji se predviđaju troškovi mjera zaštite za njihovo umanjeње i kontrolu, za provedbu zamjenskih rješenja, te po potrebi i za isplatu naknada za izgubljene vrijednosti drugim korisnicima prostora. Također su u troškove uključeni i svi troškovi predviđenih višenamjenskih funkcija zahvata.

Provedbom ekonomske analize potvrđena je društvena opravdanost zahvata, uz ekonomsku stopu prinosa za razdoblje od 50 godina od 7,3% (stopa za Kanal Dunav - Sava je 5%).

Temeljem očekivanih koristi predložena je raspodjela učešća u investiciji za:

- elektrogospodarstvo u iznosu 60%
- lokalnu zajednicu i državni proračun u iznosu od 25%
- vodnogospodarstvo i plovidbu u iznosu od 15% ukupnih troškova.

Prema financijskog analizi učešće vlastitih sredstava svakog od ovih sudionika iznosilo bi 40% ukupne investicije, dok bi se ostala sredstva osiguravala na tržištu kapitala (uz otplatno razdoblje od 15 godina i kamatnu stopu uobičajenu za infrastrukturne projekte) ili iz obveznica uz određeni rok povrata, i to iz prihoda od rada samog zahvata.

U travnju 2010. godine u Osječko-baranjskoj županiji je održan sastanak o nastavku realizacije projekta Višenamjenskog hidrotehničkog sustava za uređenje voda i zemljišta (VHS) Osijek na kojem su bili nazočni predstavnici Osječko-baranjske županije, Hrvatske elektroprivrede, Hrvatskih voda, Hrvatskih autocesta, Ministarstva regionalnog razvoja, šumarstva i vodnog gospodarstva, Agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima na području Osječko-baranjske županije i predstavnik izrađivača Studije tvrtke Elektroprojekt d.d. iz Zagreba. Jedino Ministarstvo kulture koje je neizostavan čimbenik u realizaciji ovoga projekta nije uputilo svoga predstavnika na sastanak.

Nakon obavljenih razgovora svi nazočni jednoglasno su zaključili da se neovisno o svim preprekama i problemima nastavi s realizacija projekta VHS Osijek, a što podrazumijeva:

- izradu posebne stručne revizije od strane neovisnog revizora Studije opravdanosti i izvodljivosti investicije izgradnje višenamjenskog hidrotehničkog sustava za uređenje voda i zemljišta (VHS) Osijek uz utvrđene omjere sufinanciranja između zainteresiranih strana (vrijednosti oko 900.000,00 kuna),
- nakon izrade posebne stručne revizije pristupiti na isti način izradi studije utjecaja na okoliš (vrijednosti oko 2.440.000,00 kuna)
- uputiti Ministarstvu kulture zahtjev (u prilogu dostaviti potrebnu dokumentaciju) za očitovanje po pitanju realizacije projekta.

Sporazum o sufinanciranju izrade Stručne revizije Studije opravdanosti i izvodljivosti Višenamjenskog hidrotehničkog sustava za uređenje voda i zemljišta (VHS) Osijek i izrade Studije o utjecaju Višenamjenskog hidrotehničkog sustava za uređenje voda i zemljišta (VHS) Osijek na okoliš, uz Osječko-baranjsku županiju (15%) potpisali su Ministarstvo regionalnog razvoja, šumarstva i vodnoga gospodarstva (10%), Hrvatska elektroprivreda (37,5%) i Hrvatske vode (37,5) 30. kolovoza 2011. godine. Ovim su se stvorili preduvjeti za provođenje postupka javne nabave za izradu predmetne revizije i studije, koje će kao naručitelj provesti Osječko-baranjska županija.

3.4. Zračni promet

Na području Osječko-baranjske županije nalaze se dva infrastrukturna objekta¹ izgrađena za zračni promet u neposrednoj blizini grada Osijeka:

- Letjelište Čepin²
- Zračna luka Osijek (kod sela Klisa), otvorena za javni zračni promet

3.4.1. Letjelište Čepin

Letjelište Čepin ima uzletno-sletnu stazu dugu 1.200 m, široku 30 m, a prema klasifikaciji ICAO-a ima kodnu oznaku 2C. Izgrađeni kapaciteti letjelišta Čepin koriste se za prihvati i otpremu zrakoplova generalne avijacije te sportsko i poljoprivredno letenje. Operator letjelišta je Aeroklub Osijek.

3.4.2. Zračna luka Osijek

Međunarodna Zračna luka Osijek, nalazi se na državnoj cesti D2 Osijek - Vukovar, 20 km jugoistočno od centra Osijeka, te 18 km zapadno od Vukovara.

Uzletno-sletna staza duljine 2.500 m i širine 45 m i sva potrebna oprema omogućuje prihvat i otpremu svih zrakoplova osim širokotrupnih, a radio-navigacijski uređaji slijetanje i polijetanje i u otežanim vremenskim uvjetima (ILS CAT I). Po svojim karakteristikama, Zračna luka Osijek ima kodnu oznaku 4D prema klasifikaciji ICAO-a.

Zračna luka Osijek otvorena je 1980. godine i promet se u njoj odvijao do 1991. godine. Od 1995. do 2001. zračna povezanost Osijeka i gravitirajućeg područja obavlja se sa zračnog pristaništa Čepin. Odlukom o neophodnosti zračnog povezivanja istoka Hrvatske, zračna luka je obnovljena i ponovno počela sa radom na svojoj matičnoj lokaciji Klisa 2002. godine.

¹ Prema Zakonu o zračnom prometu; NN 69/09, čl.2 i čl. 3. - klasifikacija i označavanje aerodroma

² <http://www.ccaa.hr/default.aspx?id=88>

3.4.2.1. Tehničke karakteristike

Tablica br. 8 Osnovne tehničke karakteristike Zračne luke Osijek

Smjer i udaljenost od grada:	20 km jugoistočno od Osijeka
Nadmorska visina:	88 m (290 ft)
Ref. temperatura:	27° C (kolovoz)
MAG VAR/Godišnja promjena:	2° E (1990)
SITA kod:	OSIAPXH
e-mail:	info@osijek-airport.hr opc@osijek-airport.hr
Internet adresa:	www.osijek-airport.hr
IATA kod:	OSI
ICAO kod:	LDOS
ICAO klasa zračne luke:	4D
Koordinate zračne luke:	452745,60 N 0184836,56 E
Osobine uzletno-sletne staze:	Dužina: 2500 m Širina: 45 m Orijentacija: 111° / 291° (11/29) Materijal: asfalt (2500 m) Čvrstoća: PCN 70 F/A/W/T
	11 ALS 420m SALS, PAPI 3° 29 ALS 900m ALPA-ATA, PAPI 3°
Prilazna svjetla i svjetlosno označavanje:	Svjetla pragova i kraja USS-e, rubova USS-e, spojnice i stajanke. Osvjetljenje stajanke s četiri reflektora na stupovima 25 m, 9x400
Dozvoljene vrste prometa:	IFR/VFR
Komunikacijske službe HKZP:	APP 118.800 MHz TWR 118.800 MHz
Radionavigacijski uređaji i uređaji za slijetanje:	L ID: CE Frekvencija 372 KHz NDB ID: OSJ Frekvencija 422 KHz ILS CAT I
Zimska oprema: Oprema za odleđivanje:	Kamion sa snježnim plugom Četke za čišćenje snijega Snjegobacač Posipač uree Odleđivanje zrakoplova

Vrste goriva/ulja:	JP-1, AVGAS 100LL
AD vatrogasna kategorija	Unutar AD HR: CAT IV na zahtjev do CAT VII.
Površina i nosivost stajanke:	Površina: 300x90 m, asfalt Nosivost: PCN 70 F/A/W/T

3.4.2.2. Promet i razvoj Zračne luke Osijek

Međunarodni i domaći putnički i cargo promet su osnovica razvoja zračne luke.

Putnička zgrada površine 1.500 m² omogućuje protok od 200 do 400 putnika na sat, odnosno od 100.000 do 150.000 putnika godišnje. Stajanka za zrakoplove je površine 27.000 m² na kojoj se može istodobno parkirati četiri srednjedoletna zrakoplova kapaciteta do 189 sjedala.

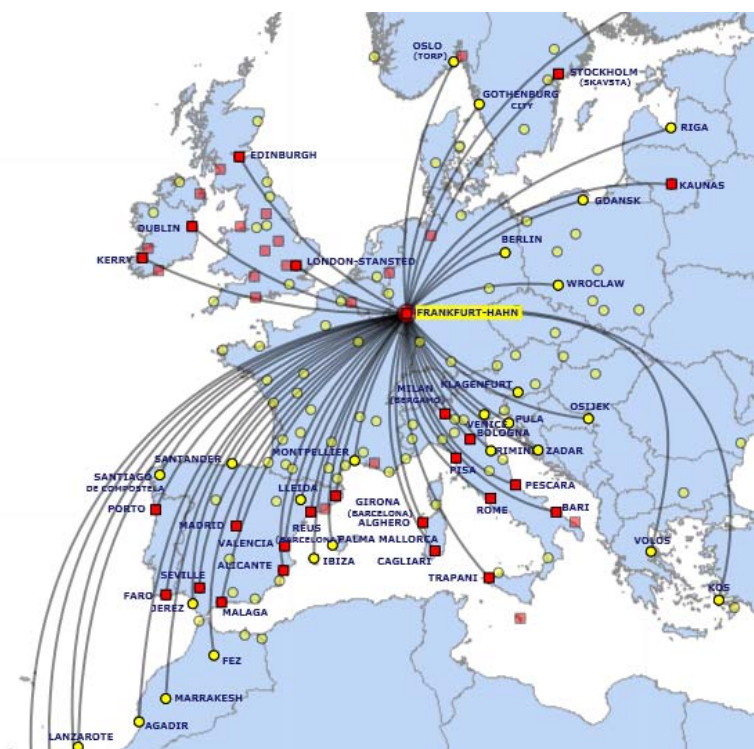
S aspekta domaćeg putničkog prometa, tijekom ljetne sezone prošlih godina postojale su redovne putničke linije za Split i Dubrovnik. U 2011. godini nacionalni zrakoplovni prijevoznik Croatia Airlines, zrakoplovima DASH8 Q400, jednom tjedno, povezivao je Osijek sa Splitom i Dubrovnikom. Realno je za očekivati rast domaćeg redovitog putničkog prometa zbog visoke popunjenosti ovih linija, kao i velike zainteresiranosti putnika. Naravno, ukoliko se ulože dodatni naponi za prilagodbu vremena prometovanja zrakoplova, kao i frekvencije istih potrebama putnika. Cilj je uspostaviti dodatne linije Croatia Airlines ili neke druge kompanije tijekom cijele godine za Split i Zagreb, kao i tijekom ljetne sezone dodatno za Dubrovnik, Pulu i Zadar. S aspekta međunarodnog prometa, pokretanje cjelogodišnjih linija značilo bi i mogućnost korištenja međunarodnih linija za sve potencijalne putnike regije.

Redoviti međunarodni putnički promet započeo je 2008. godine i od tada se bilježi kontinuirani rast broja putnika na ovim linijama. Zrakoplovna tvrtka Ryanair drugu godinu leti iz Osijeka tijekom ljetne sezone, nudeći 2 x tjedno, srijedom i nedjeljom, letove na relaciji Frankfurt/Hahn - Osijek - Frankfurt/Hahn, zrakoplovima Boeing 737-800 kapaciteta 189 putnika. Ovom direktnom linijom povezani smo s tržištem Njemačke, no putnicima iz Frankfurta na raspolaganju su letovi za više od 50 destinacija. S obzirom na dobru popunjenost zrakoplova tijekom ove godine nadamo se da će u 2012. red letenja biti proširen, kako povećanjem frekvencija tako i novih destinacija.

Slika 9. Međunarodna redovita linija Osijek - Frankfurt/Hahn (izvor: www.ryanair.com)

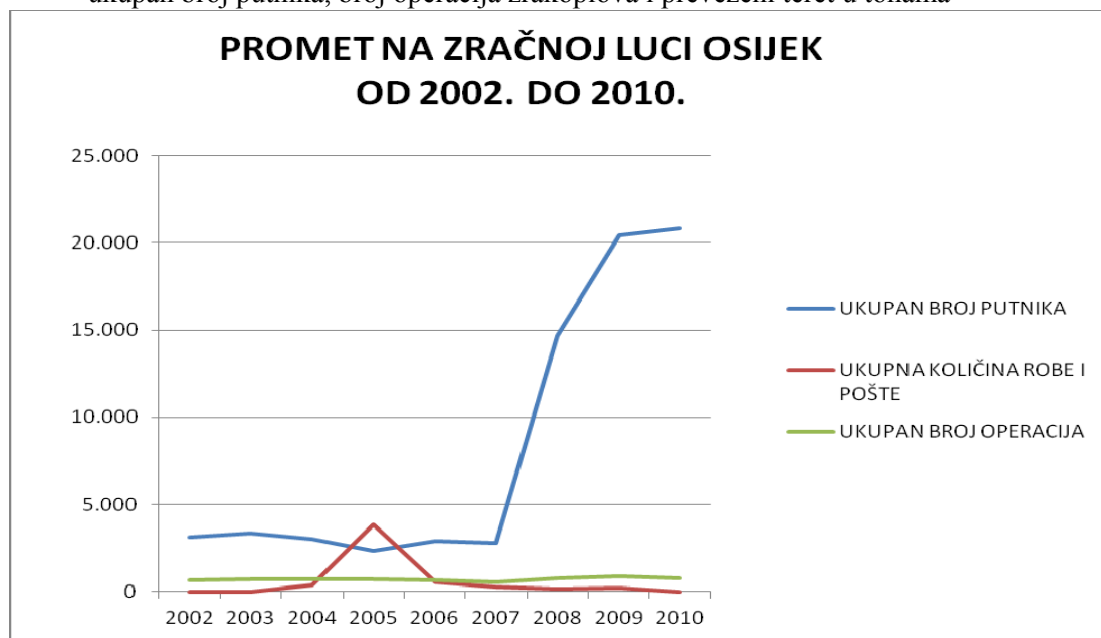


Slika 10. Mreža letova iz Frankfurt/Hahna (izvor: www.ryanair.com)



Slika 11. Promet Zračne luke Osijek u periodu 1991. - 2010.

- ukupan broj putnika, broj operacija zrakoplova i prevezeni teret u tonama



Osim redovitog prometa, zračna luka redovno prihvaća charter letove i letove poslovne i generalne avijacije, te svojim individualnim pristupom svakom korisniku omogućuje kvalitetnu i brzu uslugu. U 2010. godini promet charter letova je ostao na istoj razini u odnosu na 2009. iako su umjesto letova za Egipat u 2010. charter zrakoplovi tvrtke Nouvelair povezivali Osijek s Tunisom. U 2011. godini nije bilo charter letova.

S aspekta robnog zračnog prijevoza (cargo promet) Zračna luka Osijek raspolaže skladišnim prostorom koji je podijeljen na javno skladište (560 m²) i carinsko skladište tipa A (1.120 m²). Unutar njega moguće je skladištenje svih vrsta roba koje ne zahtijevaju posebne uvjete. U sklopu cargo terminala nalazi se i kamionski terminal.

U prosincu 2004. započeo je kontinuirani prijevoz tereta zrakoplovima IL76 (nosivosti 50 tona robe). na relaciji afričkih zemalja i bliskoistočnih zemalja (Tanzanija, Kongo, Sudan, Afganistan) do Osijeka gdje je roba pretovarana na kamione hladnjače i te nastavljala put prema destinacijama u zemljama Europske Unije. Zračni putem se za EU prevozila svježa riba, a iz Osijeka humanitarna pomoć, elektronika i generatori.

Dolaskom novih partnera stvara se realna osnova za kontinuirano povećanje međunarodnog cargo prometa u budućnosti. Ovakav posao bi također značio i inicijaciju domaćim proizvođačima i špediterima za povećano korištenje zračnog prijevoza za izvoz, te mogućnost deziniranja Zračne luke Osijek kao cargo čvorišta (cargo hub) za ovaj dio Europe. Navedeno je iskoristila osječka tvrtka Žito d.o.o. koja je koristila usluge zračne luke za direktan uvoz stoke, živih životinja - steonih junica iz Kanade, zrakoplovima Boeing 747 nosivosti 378 tona.

Pored putničkog i teretnog prometa, na Zračnoj luci Osijek obavlja se i školovanje pilota domaćih i stranih avioprijevoznika, te tehnička slijetanja u svrhu uzimanja goriva na letovima prema udaljenijim destinacijama.

Zračna luka Osijek se nalazi na pragu novog razvojnog razdoblja koje obilježavaju ulaganja u modernizaciju opreme, te pored pružanja osnovnih usluga prihvata i otpreme zrakoplova, razvijaju se i sekundarne djelatnosti kao što su usluge skladištenja, cestovnog prijevoza, ugostiteljske, trgovinske i turističke usluge.

3.5. Granični prijelazi

Na području Osječko-baranjske županije postoje sljedeći granični prijelazi:

- Carinska ispostava Donji Miholjac - stalni međunarodni granični cestovni prijelaz II kategorije (ima fitopatološku, a nema veterinarsku službu),
- Carinska ispostava Duboševica - stalni međunarodni granični cestovni prijelaz II kategorije (ima fitopatološku i veterinarsku službu),
- Carinski odjeljak Željeznički kolodvor Beli Manastir - stalni međunarodni granični željeznički prijelaz I kategorije,
- Carinski odjeljak Baranjsko Petrovo Selo - stalni međudržavni granični cestovni prijelaz I kategorije, isključujući autobusni promet.
- Carinska ispostava Batina - granični prijelaz III kategorije,
- Carinska ispostava Erdut - granični prijelaz III kategorije,
- Carinski odjeljak zračna luka Osijek - granični prijelaz I kategorije.
- Carinski odjeljak Zračna luka Osijek - granični prijelaz I kategorije.

4. PLANIRANO U PROSTORNOM PLANU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

4.1. Prometne građevine od važnosti za Županiju

Izmjenama i dopunama Prostornog plana Osječko-baranjske županije donešenim na 10. sjednici Skupštine Osječko-baranjske županije 8. lipnja 2010. godine određene su građevine od važnosti za Županiju. Građevine od važnosti za Županiju su prometne, energetske i vodne građevine te športsko-rekreacijske i ugostiteljsko- turistička područja od značaja za područje cijele Županije ili više jedinica lokalne samouprave.

4.1.1. Cestovne građevine s pripadajućim objektima i uređajima

Od važnosti za Županiju su i sve planirane županijske ceste:

- korekcija trase Ž4257 sjeverno od mosta preko rijeke Drave kod Osijeka te denivelirani prijelaz preko HŽ Osijek- Beli Manastir (M3)
- nastavak ceste Ž 4084 - zračno pristanište Osijek- Čepin- cesta Ž 4085
- prelaganje ceste Ž 4090 na položaj istočno od Brešća na dionici D7- Brešće-L 4406 s nadvožnjakom iznad M3
- nova cesta s južne strane rasporedno- teretnog HŽ kolodvora "Brešće" na pravcu Ž 4090- Ankin Dvor- Ž 4086
- izgradnja korekcije dijela trase Ž 4031 južno od Šljivoševaca
- izgradnja dijela nove trase Ž 4042 u zoni ulaza na lokaciju Parka prirode "Kopački rit".

Građevine biciklističkog prometa:

- biciklistička staza državna granica s Republikom Mađarskom-Draž-Kneževi Vinogradi-Bilje-Osijek
- biciklističke staze duž obala Drave i Dunava.

4.1.2. Željezničke građevine

Građevine željezničkog prometa od važnosti za Županiju su sve postojeće i planirane željezničke pruge od značaja za regionalni, lokalni i posebni promet.

Od značaja za regionalni promet:

- R202 Varaždin-Koprivnica-Virovitica-Osijek-Dalj
- R104 Vukovar-Borovo naselje-Dalj-Erdut- Državna granica (Bogojevo)

Od značaja za lokalni promet:

- L206 Nova Kapela-Batina-Pleternica-Našice
- L208 Bizovac-Belišće
- L209 Vinkovci-Gaboš-Osijek

Planirane pruge za poseban promet:

- industrijski kolosjek Tvornice cementa Našice
- industrijski kolosjek Tvornice ulja Osijek

4.1.3. Građevine riječnog prometa

Građevine riječnog prometa od važnosti za Županiju su mali granični prijelazi. To su međunarodni riječni prijelaz II. Kategorije osijek I ostali granični prijelazi u planiranim putničkim lukama po potrebi.

4.1.4. Građevine zračnog prometa

Građevine zračnog prometa od važnosti za Županiju su:

- Zračna luka Osijek sa stalnim međunarodnim zračnim graničnim prijelazom I kategorije,
- Letjelište Čepin 2C kategorije,
- Letjelišta za poljoprivrednu avijaciju.

4.2. Prometne građevine od važnosti za Republiku Hrvatsku

Građevine od važnosti za Državu u ovim Izmjenama i dopunama Prostornog plana Osječko-baranjske županije utvrđene su na temelju Zakona i posebnog propisa kojima se definiraju zahvati u prostoru i građevine za koje Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva izdaje lokacijsku i/ili građevinsku dozvolu, kao i na temelju drugih posebnih propisa. Popis zahvata i građevina izrađen je prema trenutno dostupnim podacima.

4.2.1. Cestovne građevine s pripadajućim objektima i uređajima

Planirane ceste od važnosti za Državu su:

- autocesta: granični prijelaz (Republika Mađarska) - granica Županije kod Novih Perkovaca (smjer granični prijelaz (BiH) kod Svilaja)
- četverotračna brza cesta Ormož-Otok Virje-Varaždin-Osijek-Ilok
- dvotračna brza cesta na trasi ceste D53 granični prijelaz (Republika Mađarska)-Donji Miholjac-Beničanci-čvor Klokočevci (dionica čvor Klokočevci-čvor Velimirovac nalazi se na trasi brze ceste na pravcu D2)
- četverotračna brza cesta na pravcu D53 prema Požegi i Novoj Gradiški (Velimirovac-Našice-granica Županije od Nove Ljeskovice na smjeru prema Čaglinu)
- planirana nova trasa državne ceste D212
- planirana nova trasa državne ceste D213
- spojna cesta od postojeće D7 do zapadne zaobilaznice Osijeka sjeverno od rijeke Drave.

Od važnosti za Državu su i planirane zaobilaznice i korekcije na postojećim državnim cestama:

- zaobilaznica Feričanaca i rekonstrukcija trase na cesti D2 kod Donje Motičine
- južni kolnik južne zaobilaznice Osijeka na cesti D2 na dionici spoja na planiranu autocestu u koridoru Vc do čvora na cesti D417 za Vukovar
- zapadna zaobilaznica Belog Manastira na cesti D7
- istočna i južna zaobilaznica Donjeg Miholjca na cestama D53 i D34 pri čemu je istočni dio istovremeno dio izgradnje buduće brze ceste na pravcu D53
- južna zaobilaznica Petrijevac na trasi D34
- korekcija trase D517 od ceste D34 do Belišća i od Baranjskog Petrovog Sela do Petlovca
- rekonstrukcija trase D515 kod Bračevaca i izgradnja zaobilaznice kod Našica do spoja s cestom D53
- korekcija trase D46 kod Budrovaca do spoja s cestom D7
- korekcija trase državne ceste D34 u Črncovcima.

Od važnosti za Državu su i granični cestovni prijelazi:

- veliki granični prijelaz je planirani međunarodni cestovni granični prijelaz na budućoj autocesti u koridoru Vc,
- srednji granični prijelazi su međunarodni cestovni granični prijelazi Donji Miholjac Dravaszabolcs (Republika Mađarska) I. kategorije, Duboševica-Udvar (Republika Mađarska) I. kategorije, Batina-Bezdan (Srbija) I. kategorije i Erdut-Bogojevo (Srbija) I. kategorije,
- mali granični prijelaz je međunarodni cestovni granični prijelaz Baranjsko Petrovo Selo Beremend (Republika Mađarska) II. kategorije i
- novi cestovni granični prijelazi na planiranim cestama.

4.2.2. Željezničke građevine s pripadajućim građevinama, postrojenjima i uređajima

Građevine željezničkog prometa od važnosti za Državu su sve postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet i rekonstrukcije na njima:

- glavna željeznička pruga od značaja za međunarodni promet M3 - koridor Vc sa dionicama M301-(Magyarboly) Državna granica-Beli Manastir-Osijek i M302-Osijek Đakovo-Strizivojna-Vrpolje
- glavna željeznička pruga od značaja za međunarodni promet M1 (M105), dionica M105 Novska-Vinkovci-Tovarnik-Državna granica (Šid).

Željeznički granični prijelazi od važnosti za Državu su:

- srednji granični prijelazi su međunarodni željeznički granični prijelaz Beli Manastir Magyarboly (Republika Mađarska) I. kategorije i Erdut-Bogojevo (Republika Srbija) I. kategorije
- novi željeznički prijelazi na planiranim željezničkim prugama.

4.2.3. Građevine riječnog prometa

Građevine riječnog prometa od važnosti za Državu su plovni putovi na unutarnjim vodama:

- plovni put Dunavom
- plovni put Dravom.

Od važnosti za Državu su i luke i pristaništa na unutarnjim vodama:

- putnička luka i pristanište u Batini
- putnička luka i pristanište u Aljmašu
- pristaništa u Erdutu i Dalju
- luka "Osijek"
- putnička luka i pristaništa u Osijeku
- pristaništa u Belišću, Donjem Miholjcu i Podravskoj Moslavini
- pristanište "Zimska luka" u Osijeku
- i sve planirane luke i pristaništa koja se prema posebnim propisima u okviru PPUO/G i drugih prostornih planova užih područja mogu planirati na plovnim putovima.

4.2.4. Građevine zračnog prometa

- Zračna luka "Osijek-Klisa" 4D kategorije kao zrakoplovna građevina s pripadajućim objektima,
- Letjelište "Čepin" 2C kategorije.

ZAKLJUČAK

Da bi se postigla potpuna prometna valorizacija ovog prostora potrebno je izgraditi moderan i tehnički kompatibilan prometni sustav s prostorom srednje Europe. Prometna infrastruktura, a posebice mreža državnih cesta temeljni je preduvjet razvitka gospodarstva, te poticanja i aktiviranja cjelokupnog života određenog područja. Ta spoznaja nameće imperativ dovođenja mreže državnih cesta na području Županije u zadovoljavajuće stanje glede prometno-tehničkih elemenata.

Imajući rečeno u vidu, Osječko-baranjska županija se uvijek zalagala za ubrzanje realizacije projekata prometne infrastrukture, poduzimajući niz aktivnosti i mjera usmjerenih pripremi programa i projekata koji će iskoristiti potencijale novog prometnog položaja ovog dijela Republike Hrvatske.

Uz poziv Vladi Republike Hrvatske da nastavi osiguravati pretpostavke ubrzanja dinamike izgradnje i dovršenja stratejski iznimno važnih projekata cestovne infrastrukture za Osječko-baranjsku županiju (Koridor V/c dionica Osijek-Beli Manastir-granica s Republikom Mađarskom), potrebno je razmotriti i ograničenja u pogledu realizacije ništa manje važnih projekata riječne infrastrukture, posebice kada su u pitanju proglašenje Regionalnog parka Mura-Drava, kao i već proglašena ekološka mreža (VHS Osijek, gospodarske luke, putnička pristaništa...). Treba napomenuti da je projekt mosta na rijeci Dravi usklađen s Višenamjenskim hidrotehničkim sustavom za uređenje vode i zemljišta (VHS Osijek), čime je vrijednost same investicije povećana za oko 20%.

Naime, izostankom suradnje između nadležnih Ministarstava stvoreni su konflikti u prostoru, a koji proizlaze iz suprotnosti važećih dokumenata prostornog uređenja i strateških razvojnih dokumenata Republike Hrvatske s naknadno donesenim ili planiranim podzakonskim aktima iz područja zaštite prirode. S obzirom na neodrživost takvog stanja, kao i posljedice koje ono može implicirati, nužno je apelirati na žurno razrješenje ovog problema.