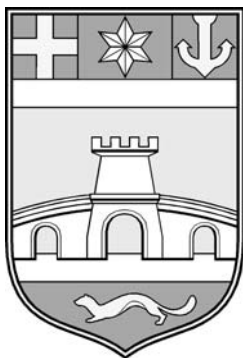


REPUBLIKA HRVATSKA
OSJEČKO-BARANJSKA ŽUPANIJA
SKUPŠTINA

Materijal za sjednicu



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

Materijal pripremili:

- *Upravni odjel za gospodarstvo i regionalni razvoj Osječko-baranjske županije*
- *Uprava za ceste Osječko-baranjske županije*
- *Hrvatske ceste Ispostava Osijek*
- *Hrvatske autoceste d.o.o.*
- *Hrvatske vode VGO Osijek*
- *Agencija za vodne putove Vukovar*
- *Zračna luka Osijek*
- *Lučka uprava Osijek*
- *Lučka uprava Vukovar*
- *HŽ Infrastruktura d.o.o.*

Osijek, listopada 2012.

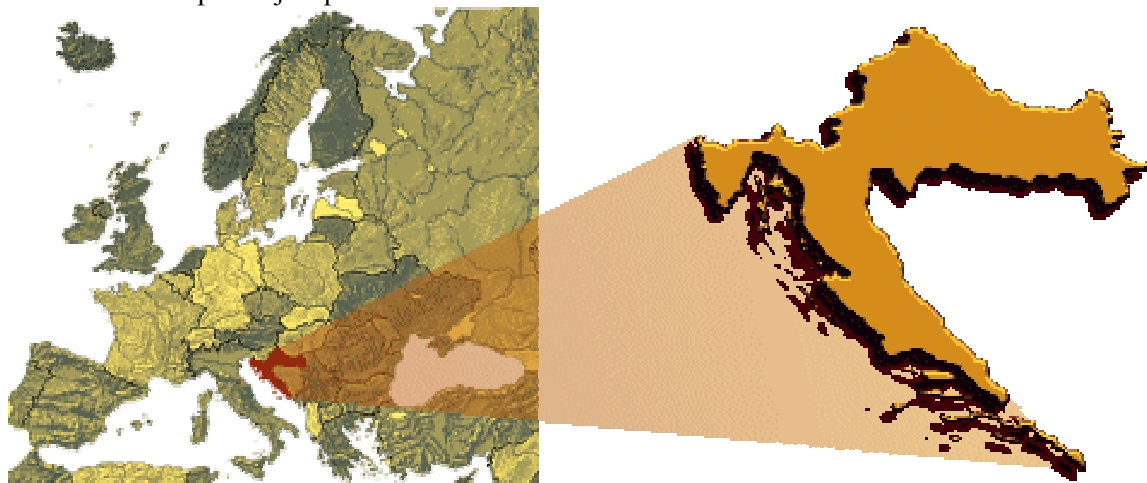
INFORMACIJA O PROMETNOJ POVEZANOSTI OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

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.

Karta 1. Prostorni položaj Republike Hrvatske



Karta 2. Prostorni položaj Osječko-baranjske županije



1.1. Geopolitički, geoekonomski 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.

Geoekonomski 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:

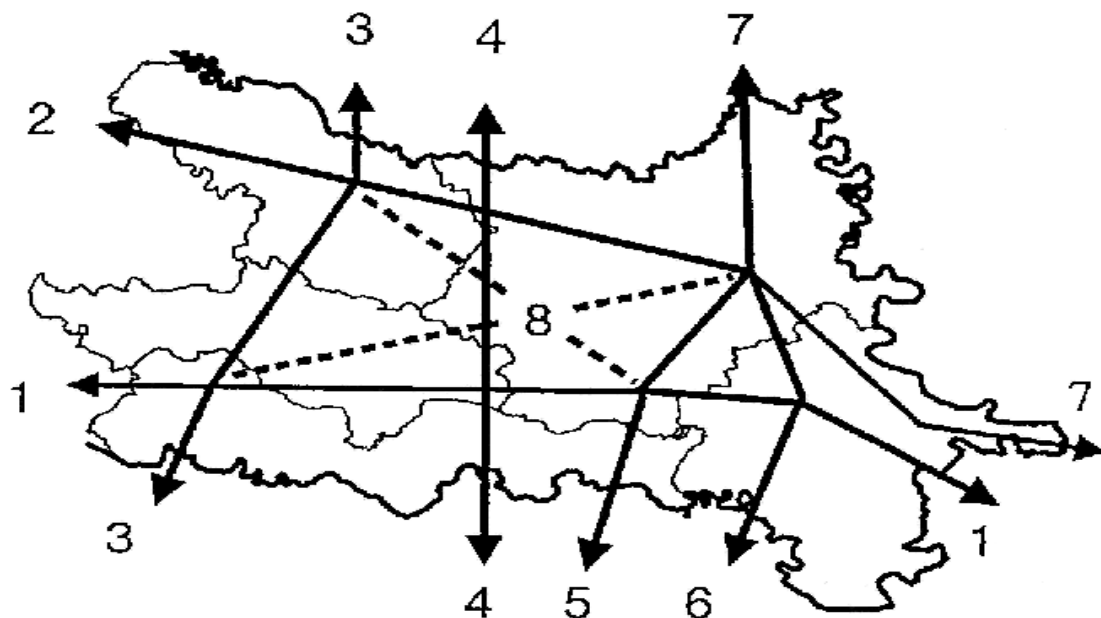
A) Nositelji sveukupne, unutrašnje, vanjske izvorišno-ciljne i tranzitne prometne potražnje

- 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.

Karta 3. Prirodni prometni pravci Istočne Hrvatske



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 cestama ("Narodne novine" broj 84/11.) 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:

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

Organizacijski autocestama upravljaju i održavaju Hrvatske autoceste, državnim cestama Hrvatske ceste, a županijskim i lokalnim cestama Uprava za ceste Osječko-baranjske županije.

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,
- 86 županijskih cesta ukupne dužine 650,82 km i
- 98 lokalnih cesta ukupne dužine 485,80 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.

Tablica 1. Državne ceste u Osječko-baranjskoj županiji

Redni broj	Identifikacijska oznaka	Naziv ceste Dionica	Širina kolnika	Duljina (km)	Asfaltni kolnik (km)	Tucanik kolnik (km)	Ggranična 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	Državna granica - Beli Manastir - Osijek - Đakovo	5,90 - 7,45	93,777	93,777	-	d 001, 0+000 - d 006, 10+750
UKUPNO					186,903	-	
Sabirne ceste							
1.	D-34	Slatina - Donji Miholjac - Josipovac	6,10 - 7,00	61,128	61,128	-	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	Državna granica - Donji Miholjac - Našice - Slavonski Brod	6,00 - 7,50	50,260	50,260	-	d 001, 0+000 - d 002, 13+391
UKUPNO				150,830	150,830	-	
Otočne, spojne i priključne ceste							
1.	D-211	Baranjsko Petrovo Selo - državna granica	6,00	1,964	1,964	-	d 001, 0,000 - d 001, 1+964
2.	D-212	D-7 - Kneževi Vinogradi - Batina	6,10 - 6,60	22,302	22,302	-	d 001, 0+000 - d 001, 22+302
3.	D-213	Osijek - Erdut - državna 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	32,700	32,700	-	d 001, 0+000 – d 001, 32+700
7.	D-517	Beli Manastir - Belišće - Valpovo - Koška	5-50 - 6,60	27,400	27,400	-	d 001, 0+000 – d 002, 12+821
8.	D-518	Osijek - Gaboš - Jarmina	7,10	18,560	18,560	-	d 001, 0+000 – d 001, 18+560
9.	D-519	Borovo - Dalj	7,00	8,287	8,287	-	d 001, 0+000 – d 001, 8+287
Ukupno				144,370	144,370	-	
SVEUKUPNO				482,103	482,103	-	

Tablica 2. Stanje državnih cesta u Osječko-baranjskoj županiji

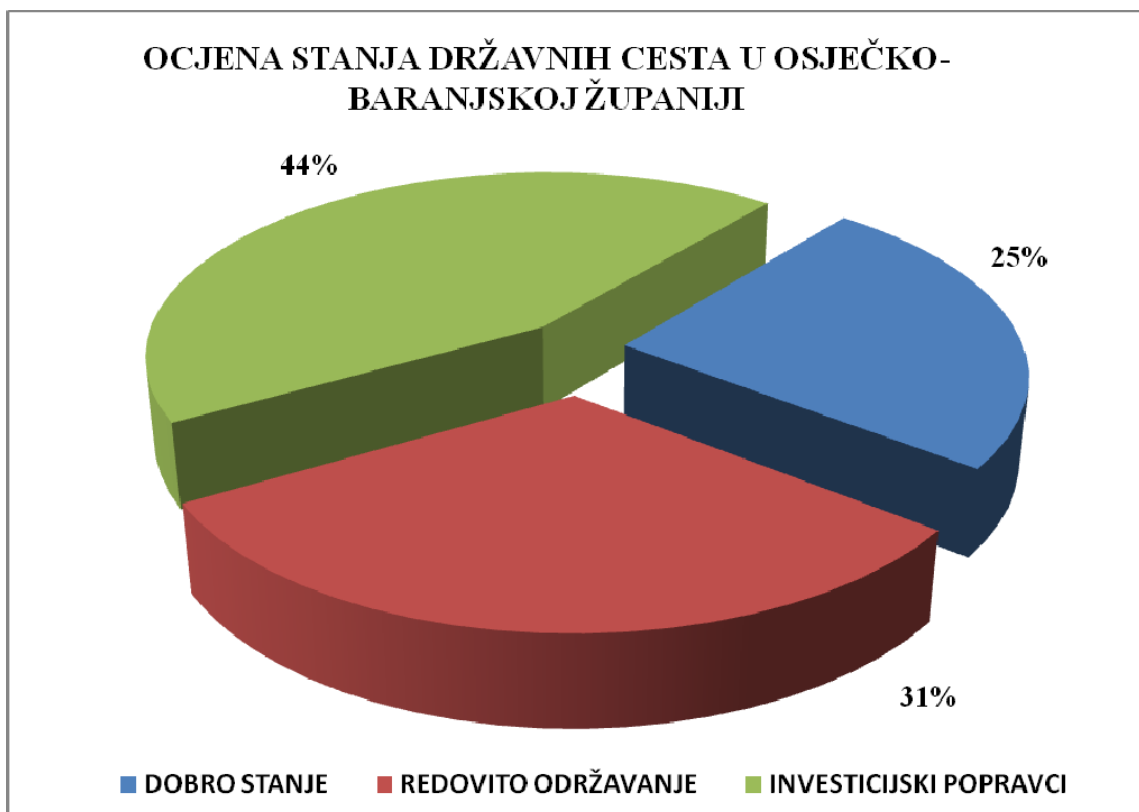
Ocjena stanja državnih cesta u Županiji							
Državna cesta	Ukupno (km)	0 (km)	1 (km)	2 (km)	3 (km)	4 (km)	5 (km)
D-2	93,1	10,0	30,0	22,0	8,9	14,0	8,2
D-7	93,8	50,0	0	9,8	12,0	14,0	8,0
D-34	61,1	0	0	0	0	20,0	41,1
D-38	25,0	7,3	0	0	4,8	0	12,9
D-46	14,5	0,5	0	0	0	0	14,0
D-53	50,3	7,2	0	0	21,0	15,0	7,1
D-211	1,9	0	0	0	1,9	0	0
D-212	22,3	16,1	0	0	0	6,2	0
D-213	27,9	1,0	5,0	0	0	10,0	11,9
D-417	2,9	0	0	0	2,9	0	0
D-418	2,4	0	0	2,4	0	0	0
D-515	32,7	13,7	0	0	0	0	19,0
D-517	27,4	12,8	0	0	14,6	0	0
D-518	18,6	0	0	15,5	0	0	3,1
D-519	8,2	0	0	0	0	0	8,2
Ukupno	482,1	118,6	35,0	49,7	66,1	79,2	133,5

0 - DOBRO STANJE

1,2,3 - REDOVITO ODRŽAVANJE

4,5 - INVESTICIJSKI POPRAVCI

Grafikon 1. Ocjena stanja državnih cesta u Osječko-baranjskoj županiji



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

2.1.1.1. Državne ceste Investicije

Državna cesta D2 - Južna obilaznica Osijeka

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 157,8 milijuna kuna, a dužina kolnika je L=12,9 km.

Radovi su u tijeku, a izvoditelj Osijek Koteks d.d., trenutno izvodi radove na sedam poddionica i izgradnji tri nadvožnjaka. Trasa nije spojena svim dijelovima zbog mogućih arheoloških nalazišta, te je potrebno izvršiti arheološka istraživanja. Za arheologiju je raspisan natječaj koji je više puta poništavan, tako da se ne zna kada će cijela trasa biti obuhvaćena radovima. Planirani rok dovršetka radova je 2014. godina.

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

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

Radovi su završeni, no zbog problema s imovinsko pravnim odnosima s jednim vlasnikom čestice u Velimirovcu (spoj obilaznice s D53) nije izdana uporabna dozvola, a samim time nije moguće pustiti cestu u promet.

Državna cesta D34 izgradnja južne obilaznice Donji 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 iznose 15,6 milijuna kuna (bez PDV-a). U cijeni su uključeni građevinski radovi, izmještanje instalacija, arheološka istraživanja i kompletan nadzor. Radovi su u potpunosti završeni i izdana je uporabna dozvola.

Cesta D2 Osijek - Klisa, L= 8,2 km

Cesta koja povezuje Osijek, preko Vukovara sa Ilokom i granicom s Republikom Srbijom. Važan je prometni pravac, pogotovo ako se uzme u obzir teretni međudržavni promet kojim se dopremaju najvećim dijelom poljoprivredni proizvodi te građevinski materijal.

Prometnica je većim dijelom u takvom stanju da je bilo potrebno početi planirati sredstva za njezinu obnovu. Stoga je izrađena projektna dokumentacija za obnovu prve loše dionice predmetne ceste, a planira se nakon što ova dionica krene u realizaciju, nastaviti sa izradom projektne dokumentacije za druge loše dionice. Trenutna situacija:

- izrađena projektna dokumentacija i dokumentacija za nadmetanje, čeka se postupak javne nabave
- projektantska vrijednost investicije iznosi 22,5 milijuna kuna.

Cesta D7 Kozarac - Čeminac - Švajcarnica, L=8,00 km

Cesta koja povezuje Grad Osijek sa granicom s Republikom Mađarskom. Cesta je proteklih godina većim dijelom obnovljena, no ostao je još dio od završetka zapadne obilaznice Osijeka, u Švajcarnici pa do izlaska iz Kozarca, duljine oko 8,0 km. Trenutna situacija:

- izrađena projektna dokumentacija i dokumentacija za nadmetanje, čeka se postupak javne nabave
- projektantska vrijednost investicije iznosi 23 milijuna kuna.

Cesta D518, Osijek - Brijest, L=3,1 km

Cesta povezuje Grad Osijek s Vinkovcima u Vukovarsko-srijemskoj županiji i prometno je vrlo opterećena. Dio koji će se sada obnoviti je onaj koji nije ušao u program obnove kada je ostatak predmetne ceste bio obnovljen. Trenutna situacija:

- proveden postupak javne nabave, odabrani ponuditelj je Osijek-Koteks d.d., čeka se potpisivanje Ugovora
- vrijednost investicije iznosi 8,7 milijuna kuna.

Cesta D38 Levanjska Varoš - Kondrić, L= 10.600,00 m

Cesta svojim središnjim uzdužnim položajem u Slavoniji od Požege preko Đakova do Vinkovaca čini izuzetno značajan segment u cestovnoj mreži. Izrađena projektna dokumentacija za dionicu od Levanjske Varoši do Kondrića, L= 10.600,00 m. Realizacija se planira za 2013. ili 2014. godinu.

D2 (južna obilaznica Osijeka), Nadvožnjak "Josipovac"

Objekt kojim državna cesta D2 prelazi preko željezničke pruge u neposrednoj blizini čvorišta "Josipovac" (spoj D2 i autoceste A5). Zbog slijezanja nasipa pristupnih rampi došlo je do klizanja nasipa s obje strane nadvožnjaka, deformacija na kolniku te oštećenja prijelaznih rampi i opreme objekta, te je poremećena odvodnja. Trenutna situacija:

- projekt obnove pristupnih rampi i nadvožnjaka
- proveden postupak javne nabave, čeka se potpisivanje Ugovora
- projektantska vrijednost investicije iznosi 2,5 milijuna kuna.

D34, Most "Črakovci"

Objek kojim državna cesta D34 prelazi Rijeku Karašicu u naselju Črakovci. Kako na objektu ne postoji pješačka staza, onemogućen je siguran prijelaz pješaka iz jednog dijela naselja u drugi gdje se nalazi škola, te je na tome mjestu djeci otežano kretanje. Isto tako uslijed djelovanja vremenskih utjecaja i soli došlo je do degradacije betonskih dijelova mosta, oštećenja vijenaca i rubova ploče, te slijezanja stupišta. Zbog svih razloga trebalo je pristupiti izradi projekta sanacije predmetnog mosta. Trenutna situacija:

- projekt rekonstrukcije mosta i dogradnje pješačkih staza
- proveden postupak javne nabave, čeka se potpisivanje Ugovora
- projektantska vrijednost investicije iznosi 1,5 milijuna kuna.

D517, Most "Belišće II"

Objekt u neposrednoj blizini križanja državne ceste D34 i državne ceste D517 kojom ista prelazi preko rijeke Karašice pred ulazom u Belišće. Zbog većih oštećenja upornjaka AB ploče, ležajeva i ograde mosta bilo je potrebno izraditi projekt sanacije predmetnog objekta. Trenutna situacija:

- projekt rekonstrukcije mosta
- proveden postupak javne nabave, čeka se potpisivanje Ugovora
- projektantska vrijednost investicije iznosi 2 milijuna kuna.

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

Predmetna dionica obnavlja se iz Programa Betterment II. Radovi traju još od 2007 godine. Zbog problema s izvoditeljem nije bilo moguće izvesti radove na cijeloj dionici već je iz postojećeg Ugovora realizirano ukupno 9,150 km na tri podionice. Za ostatak od 10,850 km bit će raspisan natječaj i ugovoreni radovi. Planirani početak radova na nastavku obnove predmetne ceste je iza 15. ožujka 2013. godine, odnosno nakon završetka održavanja cesta u zimskom periodu.

Cesta D212, Kneževi Vinogradi - Zmajevac, L= 7,00 km

Vrijednost investicije iznosi 30 milijuna kuna. Radovi su ugovoreni s tvrtkom Osijek-Koteks d.d. Radovi su u tijeku i realizirano je 70% od vrijednosti Ugovora. Rok dovršetka radova je 15. studeni 2012. godine. Radovima je obuhvaćena izrada kompletne kolničke konstrukcije i opreme ceste, izrada nogostupa, odvodnja prometnice, izrada gabionskih potpornih zidova, te prikupljanje i odvođenje vode s pribrežnog dijela ispod kolničke konstrukcije.

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 osnovi Studije opravdanosti (Hrvatska uprava za ceste, 2000. godina) 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. U postupku je izrada projektne dokumentacije.

Tablica 3. Program redovnog održavanja od 2009. do 2012. godine

u milijunima kuna					
Županija	2009.	2010.	2011.	2012.	Ukupno
Osječko-baranjska	21	21	21	28	91

2.1.1.2. Županijske i lokalne ceste u Osječko-baranjskoj županiji

U srpnju 2011. godine stupio je na snagu novi Zakon o cestama koji je donio promjene u razvrstavanje županijskih i lokalnih cesta na način da sve do tada razvrstane županijske i lokalne ceste u velikim gradovima, a u našem slučaju u Gradu Osijeku, postaju nerazvrstane i predaju se na upravljanje tim gradovima. Na temelju navedenog Zakona o cestama ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donio je Odluku o razvrstavanju javnih cesta ("Narodne novine" broj 44/12.) i Odluku o cestama na području velikih gradova koje prestaju biti razvrstane u javne ceste ("Narodne novine" broj 44/12.).

Prema Odluci o razvrstavanju javnih cesta na području Osječko-baranjske županije razvrstano je 86 županijskih i 98 lokalnih cesta u ukupnoj dužini od 1.136,624 kilometra (tablica 4. i 5.).

Tablica 4. Pregled županijskih cesta u Osječko-baranjskoj županiji

Redni broj	Broj ceste	Opis ceste	Suvremeni kolnik		Ostali kolnik (km)	Dužina ukupno (km)
			Asfalt, beton, kamena kocka (km)	Prosje. širina (m)		
1.	4011	D7 - Duboševica - Ž 4018	4,400	4,75		4,400
2.	4017	Kneževo - D7	1,900	4,09		1,900
3.	4018	D7 (Kneževo) - Topolje - Gajić - (Draž) - Batina D 212	18,500	6,00		18,500
4.	4019	D7 (Kneževo) - Branjina - Podolje - Ž 4018 (Draž)	14,600	4,22		14,600
5.	4027	Ž 4019 - Popovac (L 44064)	2,200	5,00		2,200
6.	4030	Moslavina Podavska (D34) - (Moslavački Krčenik) - Zdenci - Orahovica - Pleternica (D38)	7,030	6,00		7,030
7.	4031	D34 - Viljevo - Kapelna - Kučanci - Magadenovac - Šljivoševci - Lacići - Koška (D2)	39,000	5,39		39,000
8.	4032	D34 Donji Miholjac (Mihanovića - P. Radića) - Ivanovo	9,200	5,02		9,200
9.	4033	Torjanci - Novo Nevesinje - D517	7,900	4,00		7,900
10.	4034	Luč (L 44006) - Petlovac (D517)	3,400	4,01		3,400
11.	4037	Podolje (Ž 4019) - Kotlina-Kneževi Vinogradi (D212)	7,800	4,90		7,800
12.	4040	D517 - Novi Bezdan	1,000	4,00		1,000
13.	4041	D517 - Bolman - Jagodnjak - Novi Čeminac - Uglješ - Švajcarnica (D7)	18,500	6,00		18,500
14.	4042	D212 (Kneževi Vinogradi) - Grabovac - Lug - Vardarac - Bilje (Ž 4257)	18,200	6,51		18,200
15.	4046	Golinci (L 44015) - Miholjački Poreč (D53)	2,600	5,50		2,600
16.	4047	Miholjački Poreč (D53) - Radikovci - Čamagajevci - Črnkovci (D34)	8,600	6,00		8,600
17.	4048	Čamagajevci (Ž 4047) - Marijanci (Ž 4049)	4,200	4,50		4,200

18.	4049	Črnkovci (Ž 4047) - Marijanci - Šljivoševci (Ž 4031)	9,800	6,00		9,800
19.	4050	Belišće (D517)(K.Tomislava) - Valpovo (J.J.Strossmayera - A.B.Šimića) (Ž 4051)	2,900	7,00		2,900
20.	4051	Valpovo: D34 - D34 (Bana J.Jelačića - Osječka - M.Gupca)	4,700	6,68		4,700
21.	4052	Valpovo (Ž 4051) (L.Ribara) - D34 - Harkanovci - Koška	17,500	6,24		17,500
22.	4053	Valpovo (Ž 4051) (N.Tesle-E.Kvaternika) - Nard (L 44028)	5,300	5,00		5,300
23.	4054	Novi Čeminac (Ž 4041) - Čeminac (D7)	3,300	4,53		3,300
24.	4055	T.L. "Tikveški dvorac" - Ž 4056 (Kozjak)	8,200	3,08		8,200
25.	4056	Lug (Ž 4042) - Kozjak-Podunavlje - Kopačevo - Ž 4042 (Bilje)	17,200	3,97		17,200
26.	4058	D53 (Beničanci) - Bokšić Lug - Bokšić - Beljevina - Feričanci (D 2)	24,200	5,10		24,200
27.	4059	Bocanjevci (L 44023) – Gorica - Valpovo (Lj.Gaja - V.Nazora) (Ž 4051)	6,700	5,07		6,700
28.	4060	D517 (Metlinci) - Ladimirevci - Bizovac (D 2)	6,700	5,00		6,700
29.	4061	Ladimirevci (Ž 4060)-Satnica - Petrijevi (D34)	7,400	5,00		7,400
30.	4064	Ž 4030 (Zdenci) - Zokov Gaj - Ž 4058 (Bokšić)	0,210	5,00		0,210
31.	4065	Zdenci (Ž 4030) - Bankovci - Ž 4058 (Feričanci)	2,340	5,50		2,340
32.	4066	Bokšić (Ž 4058) - Šaptinovci - Klokočevci (D53)	6,100	4,00		6,100
33.	4067	Bizovac (D2) - Novaki- Brodanci - Čepinski Martinci (Ž 4105)	10,000	6,00		10,000
34.	4073	Ž 4058 (Beljevina) - Đurđenovac (Ž 4075)	3,500	5,00		3,500
35.	4074	Šaptinovci (Ž 4066) - Sušine - Đurđenovac (Ž 4075)	4,600	4,03		4,600
36.	4075	D2 - Vučjak Feričanački - Đurđenovac - Pribiševci - D53	9,300	5,59		9,300
37.	4076	Ž 4075 (Vučjak Feričanački) - Našičko Novo Selo (L44040) - Gabrilovac	3,100	5,00		3,100
38.	4077	Ličko Novo Selo (Ž 4076) - Brezik Našički - D2 (L44041) (Našice)	3,400	5,00	1,900	5,300
39.	4078	D53 - Lila - Ribnjak - Lađanska (L44043) - D2 (Jelisavac)	6,100	5,00		6,100
40.	4079	D2 (Koška) - Ledenik (L44047)	3,900	6,00		3,900
41.	4080	Koška (D2) - Lug Subotički - Budimci (Ž 4105)	10,400	5,84		10,400

42.	4081	Habjanovci (L 44053) - Brođanci (Ž 4067)	1,500	5,00		1,500
43.	4085	D7 (Ovčara) - Čepin - Livana - A.G: Grada Osijeka	7,200	6,20		7,200
44.	4089	Ž 4085 Čepin - Ivanovac - D518 (Antunovac)	8,500	5,46		8,500
45.	4092	Aljmaš - Ž 4093	0,800	5,00		0,800
46.	4093	D213 (Aljmaš) - Erdut - D213	13,100	5,00		13,100
47.	4103	Marjančanci (L 44029) - D517 (Metlinici)	1,000	4,50		1,000
48.	4104	Seona - D2 (Martin - Našice)	3,700	5,50		3,700
49.	4105	Podgorač (D515) - Budimci -Poganovci - Čokadinci - Čepinski Martinci - Čepin (Ž 4085)	30,100	6,00		30,100
50.	4106	Ž 4105 (Poganovci) - Krndija - Punitovci - Tomašanci - D7	15,000	5,87		15,000
51.	4107	Punitovci (Ž4106) - Jurjevac Punitovački - Beketinci - D7(Bijele Klade - Mala Branjevina)	9,400	5,13		9,400
52.	4108	Ž 4107 - Jurjevac Punitovački - Široko Polje (D7)	5,000	5,47		5,000
53.	4109	D7 (Velika Branjevina) - Vladislavci - Paulin Dvor - Ernestinovo (D518)	12,700	5,00		12,700
54..	4110	Dopsin (L 44107) - Vladislavci (Ž 4109)	1,800	4,50		1,800
55.	4118	T.L. "Borovik"(L 44099) - Mandićevac - Drenje - Kučanci - D515 (Bijela Vila)	14,900	5,74		14,900
56.	4119	Slatinik Drenjski (L 44102) - Ž 4118 (Mandićevec)	2,500	5,50		2,500
57.	4120	D7 (Vuka) - Lipovac Hrastinski - Koritna - Ž 4130	8,400	5,44		8,400
58.	4121	D518 - Laslovo-Palača - Korog - Ž 4148 (Tordinci)	3,900	5,05		3,900
59.	4122	Silaš (L 44083) - Korog (Ž 4121)	2,400	5,00		2,400
60.	4128	Josipovac Punitovački (Ž 4106)- Gorjani - Satnica Đakovačka (D515)	8,800	5,72		8,800
61.	4129	Satnica Đakovačka (D515) - Gašinci- Kondrić - D38	8,500	5,76	3,800	12,300
62.	4130	D7 (Kuševac) - Viškovci - Forkuševci - Semeljci - Koritna - Šodolovci -Petrova Slatina - D518 (Ernestinovo)	24,600	6,00		24,600
63.	4131	Ž 4130 (Forkuševci) - Vučevci	2,600	5,00		2,600
64.	4132	Semeljci (Ž 4130) - Kešinci - Mrzović (Ž 4148)	3,000	4,99	2,600	5,600

65.	4133	Kešinci (Ž 4132) - Vrbica - Stari Mikanovci (D46)	6,330	6,00		6,330
66.	4144	Breznica Đakovačka (L 44099) - Levanjska Varoš - D38	2,200	5,50		2,200
67.	4145	Đakovo: D7 - Ž 4146 (A. Starčevića - A. Hebranga)	2,000	6,00		2,000
68.	4146	Đakovo: D7 - D 46 (N.Tesle - V.Nazora - F.K.Frankopana - E. Kvaternika)	3,800	7,50		3,800
69.	4147	Đakovo: D7 - Ž 4146 (F.Račkog - S.Radića - Bana J.Jelačića)	3,300	7,00		3,300
70.	4148	Vrbica (Ž 4133) - Mrzović - Markušica - Tordinci - Ž 4111	4,420	5,50	2,480	6,900
71.	4163	D38 (Kondrić) - Trnava - Staro Topolje (Ž 4202)	8,200	5,28		8,200
72.	4165	Novi Perkovci (L 44127) - Piškorevci - D7	5,100	5,67		5,100
73.	4168	Našice: Martin (D53) - Markovac Našički (D515) (kralja Tomislava - Pejačevićev trg - Kralja Zvonimira - Braće Radića)	4,400	6,38		4,400
74.	4189	Lapovci (L 44122) - Ž 4163 (Ekonomija)	2,100	5,00		2,100
75.	4202	Bartolovci (D525) - Brodski Varoš - Garčin - Vrpolje - Strizivojna - Stari Mikanovci (D46)	8,800	6,00		8,800
76.	4237	Koška (D2) - Ordanja - Andrijevac (L 44047)	4,200	4,32		4,200
77.	4238	Gorjani (Ž 4128) - Tomašanci (Ž 4106)	3,300	6,00		3,300
78.	4239	Tomašanci (Ž 4106) - Ivanovci Gorjanski - D7 (Kuševac)	4,400	4,75		4,400
79.	4247	Čepin: D7 - Ž4085	1,600	6,00		1,600
80.	4257	D7 (Švajcarnica) - Darda - Bilje - A. G. Osijek	12,800	7,01		12,800
81.	4259	Zmajevac (D212) - Ž4018 (Draž)	3,700	6,00		3,700
82.	4291	Ž 4105 - Čvor Čepin (A5)	1,710	7,00		1,710
83.	4292	Trnava (Ž 4163) - Dragotin (Ž 4164) - Đakovo (Ž 4147)	11,000	5,50	4,000	15,000
84.	4293	D7 - Šećerana - Šumarine - D517	4,100	5,04		4,100
85.	4295	Donji Miholjac: D53 - D34	2,400	6,00		2,400
86.	4297	Našice: D2 - Ž 4168	1,600	6,00		1,600
Ukupno			636,040		14,780	650,820

Tablica 5. Pregled lokalnih cesta u Osječko-baranjskoj županiji

Redni broj	Broj ceste	Opis ceste	Suvremeni kolnik		Ostali kolnik (km)	Dužina ukupno (km)
			Asfalt, beton, kamena kocka (km)	Prosj. širina (m)		
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 (D4)	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 - D517	0,600	4,00		0,600
7.	44010	Kneževi Vinogradi (D212) - Kamenac - Karanac - Kozarac (D7)	7,980	4,53	1,720	9,700
8.	44011	Suza (D212) - Mirkovac - L 44034	8,400	4,00		8,400
9.	44013	Kapelna (Ž 4031) - Krunoslavje - L 44015 (Golinci)	0,150	4,00	7,250	7,400
10.	44014	L 44013 - Krunoslavje - Ž 4031(Kučanci)	3,400	5,50		3,400
11.	44015	Golinci (Ž 4046) - Kučanci (Ž 4031)			4,700	4,700
12.	44016	Podgajci Podravski (D34) - Bočkinci - Ž 4047 (Čamagajevci)	2,150	5,00	2,250	4,400
13.	44017	Bočkinci (L 44016) - Črnkovci (D34)	2,300	5,50		2,300
14.	44018	Čamagajevci (Ž 4048) - Ž 4049 (Šljivoševci)			4,700	4,700
15.	44019	Beničanci (D53) - Lacići (Ž 4031)	4,200	4,00		4,200
16.	44020	Marijanci (Ž 4049) - Marjanski Ivanovci - D517 (Harkanovci)	7,000	4,00	4,900	11,900
17.	44021	Ž 4049 (Marijanci) - Tiborjanci - D34	5,500	5,00		5,500
18.	44022	D34 (Gat) - Veliškovci - L 44021(Tiborjanci)	1,600	5,00		1,600
19.	44023	Tiborjanci (L 44021) - Bocanjevci - Zelčin (D517)	6,630	4,88	4,770	11,400
20.	44024	Kitišanci (D34) - Vinogradci - L 44023 (Tiborjanci - Bocanjevci)	4,200	4,93		4,200
21.	44025	L 44020 (Marijanci) - Bocanjevci (L 44023)	0,700	3,00	3,400	4,100
22.	44026	Novo Nevesinje (Ž 4033) - D517 (Bakanga)	2,600	2,25	1,400	4,000
23.	44027	Kitišanci (D34) - D517 (Belišće)	0,635	3,00	1,365	2,000
24.	44028	Valpovo (Ž 4050 A.B.Šimića - Starovalpovački put) - Nard - D34 (Šag)	2,350	4,33	10,150	12,500

25.	44029	Marjančaci (Ž 4103) - D517 (Ivanovci)	0,700	4,50		0,700
26.	44030	D517 - Majške Međe	1,100	4,00		1,100
27.	44032	Darda (Ž 4257) - Ž 4042 (Lug - Vardarac)	1,250	4,00	5,950	7,200
28.	44033	Darda (Ž 4257) - Željeznički kolodvor	0,900	4,50		0,900
29.	44034	Ž 4042 - Jasenovac - Sokolovac - Ž 4055 (Kozjak)	10,500	4,50		10,500
30.	44035	Ž 4055 (dvorac) - Tikveš	3,700	3,00		3,700
31.	44037	Feričanci (D2) - Valenovac - Gazije (L 40080)	3,200	5,12	1,700	4,900
32.	44038	D2 (Vučjak Feričanački) - Valenovac (L 44037)	0,770	5,00	2,630	3,400
33.	44039	Sušine (Ž 4047) - Teodorovac	2,200	5,00		2,200
34.	44042	D53 (Klokočevci) - Lipine	2,300	5,00		2,300
35.	44044	Velimirovac (D 53) - D2 (Jelisavac)	2,900	6,00		2,900
36.	44045	D2 – Željeznički kolodvor “Jelisavac“	0,600	4,00		0,600
37.	44046	Ledenik (Ž 4079) - Ž 4105 (Podgorač)	1,150	5,50	5,650	6,800
38.	44047	Ledenik (L 44046) - Andrijevac - Branimirovac - Ž 4080 (Lug Subotički)	3,315	5,00	3,185	6,500
39.	44048	Andrijevac (Ž 4237) - Bijela Loza - Ž 4105 (Klenik-Podgorač)	3,610	5,00	2,890	6,500
40.	44049	Ordanja (Ž 4237) - Ž 4080 (Koška - Lug Subotički)	1,000	3,00	1,000	2,000
41.	44050	D517 (Harkanovci - Zelčin) - Topoline (D2)	-	-	5,600	5,600
42.	44051	Lug Subotički (Ž 4080) - Habjanovci (Ž 4081)	0,600	5,00	9,500	10,100
43.	44052	Ivanovci (D517) - Cret Bizovački (D2)	0,600	4,50	5,600	6,200
44.	44053	Cret Bizovački (D2) - Habjanovci (Ž 4081)	2,800	4,04	1,200	4,000
45.	44054	Satnica Valpovačka (Ž 4061) - D2 (Bizovac - Samatovci)	2,400	5,00		2,400
46.	44055	Petrijevci (Ž 4061) - Selci - Brođanci (Ž 4067)	6,700	5,00	6,600	13,300
47.	44056	Cerovac - L 44055 (Selci)			1,000	1,000
48.	44057	Čepinski Martinci (Ž 4105) - Ž 4107 (Beketinci)	5,300	5,00	4,400	9,700
49.	44061	A.G. Grada Osijeka - Ž 4089 (Čepin - Ivanovac)			2,000	2,000

50.	44064	Popovac (Ž 4027) - Kamenac (L 44010)	3,140	3,60	3,660	6,800
51.	44083	A.G. Grad Osijek - Silaš (Ž 4122)	2,800	5,03		2,800
52.	44084	Bijelo Brdo(D213) - Željeznički kolodvor	0,900	5,00		0,900
53.	44085	D213 (Bijelo Brdo - Mišino Brdo) - Ž 4093 (Aljmaš)			3,100	3,100
54.	44086	D213 (Marinovci) - Vera (Ž 4111)	4,300	4,30	1,034	5,334
55.	44090	Gazije (L 40080) - Donja Motičina (D2) (šumska cesta)	1,080	4,00	4,920	6,000
56.	44091	Zoljan (D53) - Željeznički kolodvor	0,400	3,00		0,400
57.	44092	Našice: D2 - Ž 4168 (od semafora V.Lisinskog - J.J.Strossmayera do Policije)	0,900	6,37		0,900
58.	44093	Markovac Našički (Ž 4168) - Makloševac - Ceremošnjak - Granice - Rozmajerovac	11,430	5,90	4,570	16,000
59.	44094	Gradac Našički (D53) - Londžica	3,800	4,58		3,800
60.	44095	L 44094 - L 44093 (šumska cesta: Londica - Ceremošnjak)	0,100	3,00	4,800	4,900
61.	44097	Kelešinka - Stipanovci (D515)	1,100	3,00		1,100
62.	44098	Stipanovci (D515) - Kršinci	3,400	4,77		3,400
63.	44099	Podgorač (D515) - Ostrošinci-Podgorje Bračevačko - Borovik - Paučje - Breznica Đakovačka (Ž 4144)	8,975	4,95	15,025	24,000
64.	44100	D515 (Razbojište - Bračevci) - Bučje Gorjansko	1,700	5,00		1,700
65.	44101	D515 (Bračevci - Potnjani) - Paljevina - Drenje (Ž 4118)	5,000	5,37		5,000
66.	44102	Slatinik Drenjski (Ž 4119) - Paljevina - Potnjani (D515)	2,040	5,00	3,860	5,900
67.	44103	Potnjani (D515) - Gorjani (Ž 4128)	1,645	4,82	4,055	5,700
68.	44104	D515 (Bijela Vila) - Gorjani (L 44103)	0,370	4,50	3,230	3,600
69.	44105	Krndija (Ž 4106) - Gorjani (Ž 4128)	6,200	3,61		6,200
70.	44106	Ž 4107 (Beketinci) - Vuka (D7)	4,200	5,00		4,200
71.	44107	D7 (Vuka) - Hrastovac - Dopsin (Ž 4110)	3,550	3,26	2,550	6,100
72.	44108	Široko Polje (D7) - Semeljci (Ž 4130)	2,260	4,53	5,840	8,100
73.	44109	Ž 4109 - Hrastin - Koprivna - Šodolovci (Ž 4130)	5,900	5,09		5,900

74.	44110	Antunovac (D518) - (Seleš-Orlovnjak) - A.G. Grada Osijeka	5,000	5,00		5,000
75.	44111	Laslovo (Ž 4121) (Vendelovo) - L 44112 (Vrbik - Betin dvor) - A.G. Grada Osijeka	4,500	3,98	5,600	10,100
76.	44112	D 518 (Ernestinovo) - L 44111 (Laslovo - Vrbik - Betin dvor)			3,800	3,800
77.	44114	L 44083 (Tenja-Silaš) - Čelije - Bobota (Ž 4111)	0,910			0,910
78.	44115	D2 (ekonomija Klisa) - L 44086 (Marinovci)	4,200	4,84	4,900	9,100
79.	44116	L 44086 (Marinovci - Vera) - D519 (ekonomija Lovas - Borovo selo)	6,900	2,50		6,900
80.	44117	Milinač - L 44099 (Paučje - Breznica Đakovačka)			0,900	0,900
81.	44118	Slobodna Vlast (D38) - Ratkov Dol			2,300	2,300
82.	44119	D38 - Musić	2,200	5,00		2,200
83.	44120	Ovčara - D38	2,000	5,00		2,000
84.	44121	Hrkanovci Đakovački - Trnava (Ž 4163)	6,200	5,50		6,200
85.	44122	L 44121 (Hrkanovci Đakovački - Trnava) - Lapovci (Ž 4189)	0,780	5,00	0,920	1,700
86.	44123	Ž 4118 (Mandićevac) - Pridvorje - Preslatinci (L 44124)	2,600	5,50	3,400	6,000
87.	44124	Kućanci Đakovački (Ž 4118) - Preslatinci - Ž 4129 (Gašinci)	1,900	5,00	2,000	3,900
88.	44125	Gašinci (Ž 4129) - Selci Đakovački (D38)	2,100	4,94	2,100	4,200
89.	44127	L 44126 - Novi Perkovci - St.Perkovci (Ž 4190)	2,600	5,21		2,600
90.	44128	Svetoblažje (Ž4164) - Ž 4163 (Trnava)			2,700	2,700
91.	44133	Đakovo (Ž 4146) - (Kralja Tomislava - Pobjede - D.Domjanića) - L 44134 (Đakovački Pisak - Đurđanci)	5,040	5,37	3,260	8,300
92.	44134	Semeljci (Ž 4130) - (Adruševac) - Đurđanci - D46	2,310	4,37	6,290	8,600
93.	44135	L 44134 (Đurđanci) - Vrbica (Ž 4133)		3,00	3,400	3,400
94.	44136	Budrovci (D46) - D7 (Piškorevci)	3,500	6,00		3,500
95.	44137	D7 (Đakovo) - Piškorevci (Ž 4165)	1,800	5,50		1,800
96.	44138	D7 - Ž 4202 (Strizivojna)	1,200	7,00		1,200
97.	44139	Čeminac (D7) - Grabovac (Ž 4042)	4,900	4,71		4,900
98.	44141	D38 - Svetoblažje - Dragotin (L 44126)	2,000	5,50	2,300	4,300
Ukupno			265,610		220,194	485,804

Tablica 6. Osnovni podaci o županijskim i lokalnim cestama - listopad, 2012. godina

Vrsta ceste	Ukupna dužina cesta (u kilometrima)	Vrsta kolnika (u kilometrima)	
		suvremeni kolnik	ostali kolnik
Županijske ceste	650,82	636,04	14,78
Lokalne ceste	485,80	265,61	220,19
Ukupno	1.136,62	901,65	234,97

U tablici 5. vidljivo je da je trenutno ukupna dužina županijskih i lokalnih cesta u Osječko-baranjskoj županiji 1.136,62 km i da je 901,65 km ili 79,32% cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta sa izgrađenim suvremenim kolnikom, dok je 234,97 km ili 20,68% ukupne cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta u ovom trenutku bez izgrađenog suvremenog kolnika.

Za usporedbu u Republici Hrvatskoj je od ukupno 18.864,79 km županijskih i lokalnih cesta neizgrađeno 2.538,79 km ili 13,45 % od ukupne cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta (tablica 7.).

Tablica 7. Pregled županijskih i lokalnih cesta po županijskim upravama u Republici Hrvatskoj u kilometrima

Županijska uprava za ceste - županije	Županijske ceste		Lokalne ceste		Ukupno ceste		Ukupno ŽC i LC
	asfalt	makadam	asfalt	makadam	asfalt	makadam	
Zagrebačke	689,78	3,00	522,55	15,00	1.212,33	18,00	1.230,33
Krapinsko-zagorske	433,90	0,00	232,50	0,00	666,40	0,00	666,40
Sisačko-moslavačke	597,30	119,60	414,80	211,30	1.012,10	330,90	1.343,00
Karlovačke	470,10	32,40	473,90	86,10	944,00	118,50	1.062,50
Varaždinske	437,28	0,00	403,51	56,57	840,79	56,57	897,36
Koprivničko-križevačke	354,47	10,05	385,82	118,65	740,29	128,70	868,99
Bjelovarsko-bilogorske	471,81	44,63	374,87	154,52	846,68	199,15	1.045,83
Primorsko-goranske	559,40	20,30	307,00	16,40	866,40	36,70	903,10
Ličko-senjske	417,30	97,37	485,62	197,68	902,92	295,05	1.197,97
Virovitičko-podravске	351,60	16,30	211,82	105,38	563,42	121,68	685,10
Požeško-slavonske	176,88	24,10	200,95	67,45	377,83	91,55	469,38
Brodsko-posavske	437,89	10,87	148,72	46,59	586,61	57,46	644,07
Zadarske	516,22	51,10	443,92	192,77	960,14	243,87	1.204,01
Osječko-baranjske	636,04	14,78	265,61	220,19	901,65	234,97	1.136,62
Šibensko-kninske	394,93	48,25	165,71	163,43	560,64	211,68	772,32
Vukovarsko-srijemske	350,54	87,03	100,59	104,85	451,13	191,88	643,01
Splitsko-dalmatinske	788,40	41,00	846,80	55,00	1.635,20	96,00	1.731,20
Istarske	619,00	22,90	631,50	32,50	1.250,50	55,40	1.305,90
Dubrovačko-neretvanske	261,80	11,10	317,50	13,70	579,30	24,80	604,10
Medimurske	221,90	0,00	205,77	25,93	427,67	25,93	453,60
Ukupno	9.186,54	654,78	7.139,46	1.884,01	16.326,00	2.538,79	18.864,79

Veći postotak neizgrađenosti županijskih i lokalnih cesta od Osječko-baranjske županije imaju još samo Vukovarsko-srijemska, Sisačko-moslavačka, Ličko-senjska 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 Osječko-baranjskoj županiji razvrstano je još pet županijskih i 54 lokalne ceste koje su dijelom ili u potpunosti neizgrađene. Dužina neizgrađenih dionica na županijskim je 14,78 km, a na lokalnim cestama 220,19 km.

Na neizgrađenim dionicama sa tucaničkim kolnikom županijskih i lokalnih cesta u ovom trenutku nalazi još devet većih ili manjih naselja: Gaziye, Gornja Motičina, Andrijevac, Selci, Cerovac, Rozmajerovac, Paučje, Milinac i Ratkov Dol.

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

U proteklom razdoblju od 1998. godine do sada rekonstruirano ili modernizirano je oko 143 kilometra županijskih i lokalnih cesta među ostalima i dionice županijskih i lokalnih cesta na kojima se nalazila naselja: Kršinci, Slatinik Drenjski, Ledenik, Bočkinci, Dragotin, Makloševac, Novi Perkovci, Preslatinci, Paljevine, Ceremošnjak, Ordanja, Krunoslavlje, Harkanovci Đakovački, Bijela Loza, Teodorovac, Musić, Bučje Goransko, Ovčara, Lipine, Krndija, Martinci Miholjački, Branimirovac i Podgorje Bračevačko, Londžica, Svetoblažje i Granice.

Kroz radove izvanrednog održavanja u istom razdoblju obnovljen je kolnik novim asfaltnim slojem na 423,5 kilometara županijskih i lokalnih cesta i time je spriječeno njihovo propadanje, a poboljšana je i 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 tablici 7.

Tablica 8. Zbirni pregled stanja cesta s asfaltnim kolikom u 2011. godini

Kategorija ceste	Ocjena stanja											
	"dobro stanje" - "0"		"1"		"2"		"3"		"4"		"5"	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Županijske	275,6	42,9	108,1	16,8	47,3	7,4	171,7	26,7	38,7	6,0	1,4	0,2
Lokalne	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 549,2 km 57,5%				održivo stanje 311,7 km 32,6%				loše stanje 94,7 km 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

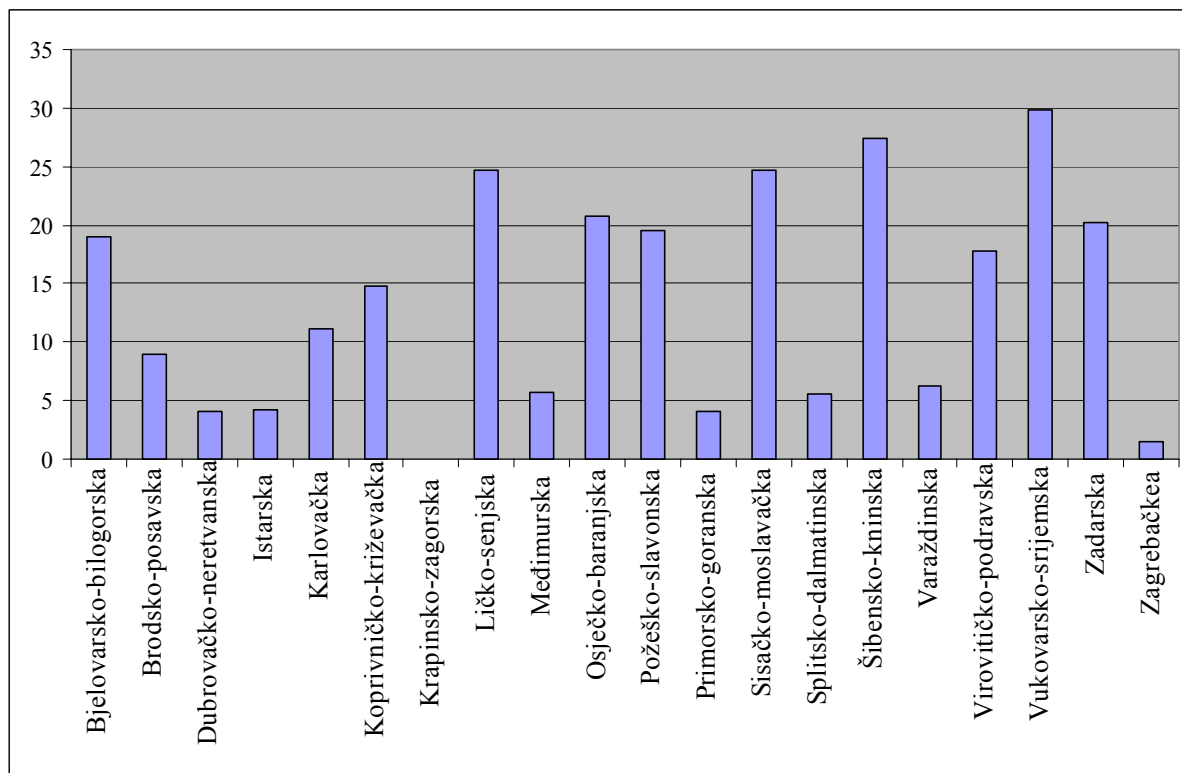
Ocjena stanja 4 i 5 - potrebni investicijski popravci

Tablica 9. Neasfaltirane ceste u izgrađenim cestama po županijama u Republici Hrvatskoj

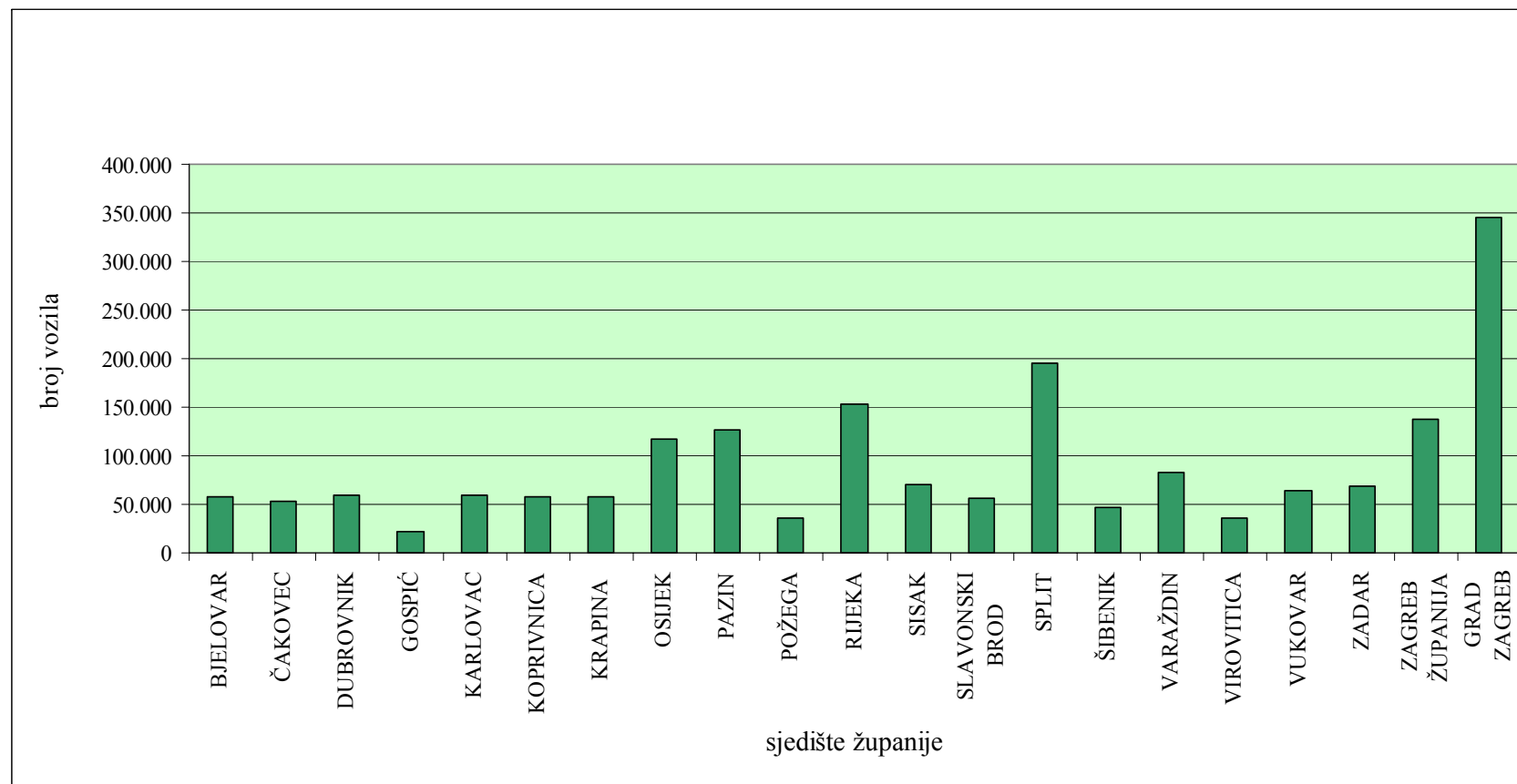
Županija	Udio neasfaltiranih cesta u izgrađenim cestama u %
Bjelovarsko-bilogorska	19,04
Brodsko-posavska	8,92
Dubrovačko-neretvanska	4,10
Istarska	4,24
Karlovačka	11,15
Koprivničko-križevačka	14,81
Krapinsko-zagorska	0,00
Ličko-senjska	24,62
Međimurske	5,71
Osječko-baranjska	20,76

Požeško-slavonska	19,50
Primorsko-goranska	4,06
Sisačko-moslavačka	24,63
Splitsko-dalmatinska	5,54
Šibensko-kninska	27,40
Varaždinska	6,30
Virovitičko-podravska	17,76
Vukovarsko-srijemska	29,84
Zadarska	20,25
Zagrebačka	1,46

Grafikon 2. Neasfaltirane ceste u izgrađenim cestama u Republici Hrvatskoj (po županijama)



Grafikon 3. Broj motornih i priključnih vozila u Republici Hrvatskoj prema sjedištima županija 31. kolovoza 2012., prema podacima MUP-a



Osječko-baranjska županija jedna je od županija s najslabije izgrađenom mrežom županijskih i lokalnih cesta, dok je s druge strane ima vrlo visok broj registriranih motornih i priključnih vozila, a čiji je utjecaj na stanje prometnica povećan i velikim brojem tranzitnog prometa koji se odvija preko naše Županije (grafikon 2. i 3.).

Tablica 10. Broj registriranih motornih i priključnih vozila na dan 31. kolovoza 2012. godini

Sjedišta županija u Republici Hrvatskoj	Broj registriranih motornih i priključnih vozila
Bjelovar	58.454
Čakovec	53.840
Dubrovnik	59.007
Gospić	21.951
Karlovac	59.026
Koprivnica	57.935
Krapina	58.225
Osijek	116.506
Pazin	127.289
Požega	36.17
Rijeka	153.826
Sisak	69.951
Slavonski Brod	56.232
Split	194.965
Šibenik	46.780
Varaždin	83.422
Virovitica	36.706
Vukovar	63.734
Zadar	69.382
Zagrebačka županija	136.765
Grad Zagreb	346.023
Ukupno	1.906.736

Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova na dan 31. kolovoza 2012. godine u Osječko-baranjskoj županiji bilo je registrirano 116.506 motornih i priključnih vozila, a u Republici Hrvatskoj 1.906.736 cestovnih vozila (tablica 10.).

2.1.1.3. Prostorno-prometna studija prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem

Osnovni cilj Prostorno-prometne studije prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem 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 2011. godine, a nakon potpisivanja istoga uslijedila je izrada i usuglašavanje oko projektnog zadatka i dokumentacije za nadmetanje.

Nakon provedenog postupka javne nabave od strane Osječko-baranjske županije, kao koordinatora, 12. ožujka 2012. godine potpisan je Ugovor o izradi Prostorno-prometne studije prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem) sa izrađivačem Studije (Institut IGH d.d.Zagreb). Vrijednost izrade Studije iznosi 4.950.000,00 kuna.

2.1.1.4. 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 19 tramvaja na dvije linije i 24 autobusa na 14 linija. Ovim su linijama pokrivena naselja: Osijek, Tvrdavica, Filipovica Podravlje, Cvjetno naselje, 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 11,6 milijuna.

U unutarnjem i međunarodnom prijevozu putnika Panturist d.d. Osijek najveća je tvrtka u Županiji, koja opslužuje sedam autobusnih kolodvora (Đakovo, Valpovo, Donji Miholjac, Belišće, Našice i Beli Manastir, Orahovica). U srpnju 2006. godine promijenila se vlasnička struktura i Panturist postaje dio međunarodne korporacije Veolia Transport sa sjedištem u Parizu. Na području Županije autobusi Panturist d.d. Osijek prometuju na 126 županijskih linija.

2.2. Željeznički promet

U skladu sa Zakonom o željeznici ("Narodne novine" broj 123/03., 194/03., 30/04., 79/07., i 75/09.) pod željezničkom infrastrukturom podrazumijeva se donji i gornji ustroj željezničke pruge, objekti na pruzi, signalno-sigurnosna, telekomunikacijska, elektrovučna, elektroenergetska i druga postrojenja i uređaji na pruzi, 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 i
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 i
4. vuču vlakova - HŽ Vuča vlakova.

Do kraja 2012. godine provest će se restrukturiranje i preustroj postojećih tvrtki, koje će za posljedicu imati ukidanje HŽ Holdinga d.o.o. i HŽ Vuče vlakova d.o.o.

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 i
- 48,972 km pruge od značaja za lokalni promet.

Tablica 11. Željezničke pruge na području Županije

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 - Belišće	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 Regionalna jedinica Organizacije i regulacije prometa Istok ima 57 službenih mjesta, od toga 23 kolodvora, 32 stajališta (od kojih je osam u funkciji prigradskog prometa) i dva otpremništva/stajališta.

Kolodvor Osijek danas ne udovoljava zahtjevima središnjeg kolodvora u regiji i nije opremljen odgovarajućim signalno-sigurnosnim uređajima. Rekonstrukcija kolodvora planira se u sklopu rekonstrukcije i elektrifikacije željezničke pruge Osijek-Strizivojna-Vrpolje na ogranku koridora Vc.

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 glavne koridorske željezničke pruge u Republici Hrvatskoj i tehnologije koje se primjenjuju u Europi.

Za uspješnu eksploataciju pruga na području Županije potrebno je u sklopu modernizacije ogranka koridora Vc provesti rekonstrukciju i elektrifikaciju željezničke pruge Osijek-Strizivojna-Vrpolje i građevinsku rekonstrukciju kolodvora Osijek, Vladislavci, Semeljci i Đakovo, te osigurati željezničku prugu i kolodvore suvremenim signalno-sigurnosnim uređajima kako bi se povećala brzina vlakova kao i propusna moć kolodvora. Završena je rekonstrukcija kolodvora Darda, a u 2013. godini planirana je rekonstrukcija kolodvora Beli Manastir. Ujedno je potrebno izraditi tehničku dokumentaciju i provesti pripremu za provedbu rekonstrukcije i elektrifikacije željezničke pruge Osijek-Strizivojna-Vrpolje, prije svega zbog većih zahvata i promjena trase na širem području grada Osijeka i Đakova. 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 Osječko-baranjskoj županiji planira se ili je u tijeku provedba sljedećih aktivnosti na izgradnji željezničke infrastrukture:

- novi kolosijek (Našice) - Tvornica cementa Našice, radovi su završeni, u pripremi je izdavanje uporabne dozvole,
- rekonstrukcija čvorišta Osijek s korekcijama trasa, novim predstanicama, novim rasporednim kolodvorom i razdvajanjem teretnog i putničkog prometa i
- novi međunarodni željeznički 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 Vc (Sporazum o reguliranju graničnog željezničkog prometa između Republike Hrvatske i Republike Mađarske i Ugovor Republike Hrvatske i Republike Mađarske o međunarodnom kombiniranom prijevozu stvari).

Tablica 12. Planirane investicije u željezničku infrastrukturu za razdoblje 2011-2013. godine u Županiji

u mln. kuna				
Planirane investicije	2011.	2012.	2013.	Ukupno (2011-2013.)
Ukupno	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 (Beli Manastir i Darda)	1,20	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 2012. godini završena je izgradnja putničkog pristaništa u Aljmašu (rkm 1380+200), izvršen tehnički pregled, te se očekuje otvaranje, dok su u Batini (rkm 1425+500) u tijeku građevinski radovi.

Rijeka Dunav (prometni koridor VII) plovna je tijekom cijele godine i, sukladno navedenom 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 županijsku.

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, zastranjela tehnologija flote (tegljenje umjesto potiskivanja), tehnička i tehnološka zastarjelost luka i nedostatak brodogradilišta s navozom (izvlačišta). 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 održavanja 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 investirala je 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. godine 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, te je time 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 Republike Hrvatske na temelju Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje od 2009-2016. godine kojeg je donijela Vlada Republike Hrvatske 19. prosinca 2008. godine.

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. godine u Helsinkiju potpisala, a Hrvatski sabor je 12. studenoga 1998. godine potvrdio Ugovor o glavnim unutarnjim plovim putovima od međunarodnog značaja (AGN) s UN/ECE Povjerenstvom za unutarnji promet. Prema tom Ugovoru u sustav Europskih plovih putova uvršteni su rijeke Drava do Osijeka i Dunav.

Radi reguliranja obveza preuzetih potpisivanjem AGN-a, Republika 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 ("Narodne novine" 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 ("Narodne novine" 62/09.). Temeljem spomenutog Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, vodnim putovima upravlja Agencija za vodne putove, sa sjedištem u Vukovaru, čija je zadaća:

- 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.

Dana 13. listopada 2009. godine Republika Hrvatska potpisala je 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 stvoreni su preduvjeti za koordinirano provođenje poslova obilježavanja i praćenja stanja plovnosti. Obzirom da se planiranje i obavljanje radova uređenja plovnog puta i vodotoka na pojedinim dionicama Dunava mora, u smislu tehničkih rješenja i vremenskih rokova, usuglašavati između dviju država, ovim Sporazumom je to omogućeno. Također su stvoreni bolji uvjeti za prekograničnu suradnju i zajedničko kandidiranje pojedinih projekata za financiranje iz fondova EU.

Na vodnom putu Drave u graničnom području s Republikom Mađarskom plovidba, održavanje i obilježavanje plovnog puta regulirano je Sporazumom potpisanim 11. lipnja 1975. godine u Beogradu između tadašnje Vlade SFRJ i Vlade NR Mađarske o plovidbi na rijeci Dravi, a koji je kao i Pravilnici doneseni temeljem ovog Sporazuma, važeći prema Odluci o objavljivanju popisa dvostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju sukcesije ("Narodne novine", Međunarodni ugovori broj 13/97.). Predviđeno je donijeti novi međunarodni ugovor (Sporazum) s pripadajućim Pravilnicima, ali nakon što Republika Hrvatska zvanično postane članicom Europske unije. Obzirom na dobru suradnju s nadležnim tijelima u Republici Mađarskoj nema posebnih poteškoća u međusobnim odnosima po pitanju plovidbe vodnog puta na Dravi.

Poslove upravljanja lukama i pristaništima obavljaju sljedeće lučke uprave:

1. "Javna ustanova Lučka uprava Vukovar" sa sjedištem u Vukovaru - za područje mjesne nadležnosti Lučke kapetanije Vukovar i
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 ("Narodne novine" broj 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 ("Narodne novine" 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 donio je 16. kolovoza 2008. godine Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008-2018.) ("Narodne novine" broj 65/08.). Strategija je dokument kojim se primarno rješavaju pitanja razvitka, uređenja na višu klasu plovnosti, obnove i održavanja, te upravljanja vodnim putovima.

Kako 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 je činjenica da se većinom radi o graničnim rijekama. Zbog toga je projekte uređenja potrebno koordinirati sa susjednim zemljama. Republika 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 plovni putova na unutarnjim vodama ("Narodne novine" broj 77/11.) razvrstana je od rkm 0+000 do rkm 14+050 kao vodni put IV. klase, od rkm 14+050 do rkm 55+450 (Belišće) kao vodni put III. klase, a od rkm 55+450 do rkm 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 ("Narodne novine" broj 109/07. i 132/07.) zadužena je Agencija za vodne putove. Na rijeci Dravi od km 12 do km 12+200 izveden je 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 II. faza pregrade starog korita rijeke Drave u rkm 14+110 i 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 plovni put od međunarodnog značaja na rijeci Dravi od 0 do 22 km, koji je izradio Hidroing d.o.o. Osijek u ožujku 2003. godine, a radovi na izvedbi pregrade prema Glavnom projektu pregrade G na rijeci Dravi rkm 14+110, koji je izradio Hidroing d.o.o. Osijek u veljači 2004. godine. 2007. i 2008. godine započeli su radovi osiguravanja desne ivice prokopa koji se 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 po regulacionoj liniji osigurana je obaloutvrdom koja je izvedena kao kamena obloga pokosa obale na podlozi od getekstila položenog na tlo pokosa kazetirano fašinskim kobama. Od 2010. godine nastavilo se sa radovima na daljnjem iskupu desne obale do regulacione linije. Do sada je na radove osiguranja prokopa uloženo cca 19 milijuna kuna. Usporedo sa radovima na osiguranju prokopa svake godine se vrše i morfološka praćenja korita Drave u području prokopa.

Lučki promet u Osijeku razvija se još od kraja 18. stoljeća, a početkom 20. stoljeća (1903. godine) izgrađeno je 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. godine kada je Osijek po prekrcaju roba bio drugo pristanište u jugoistočnoj Europi) na 228.000 t/g (1934.-1939. godine) do preko 2.000.000 t/g (razdoblje 1980-1990. godine) razvoj 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 razvoja 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.

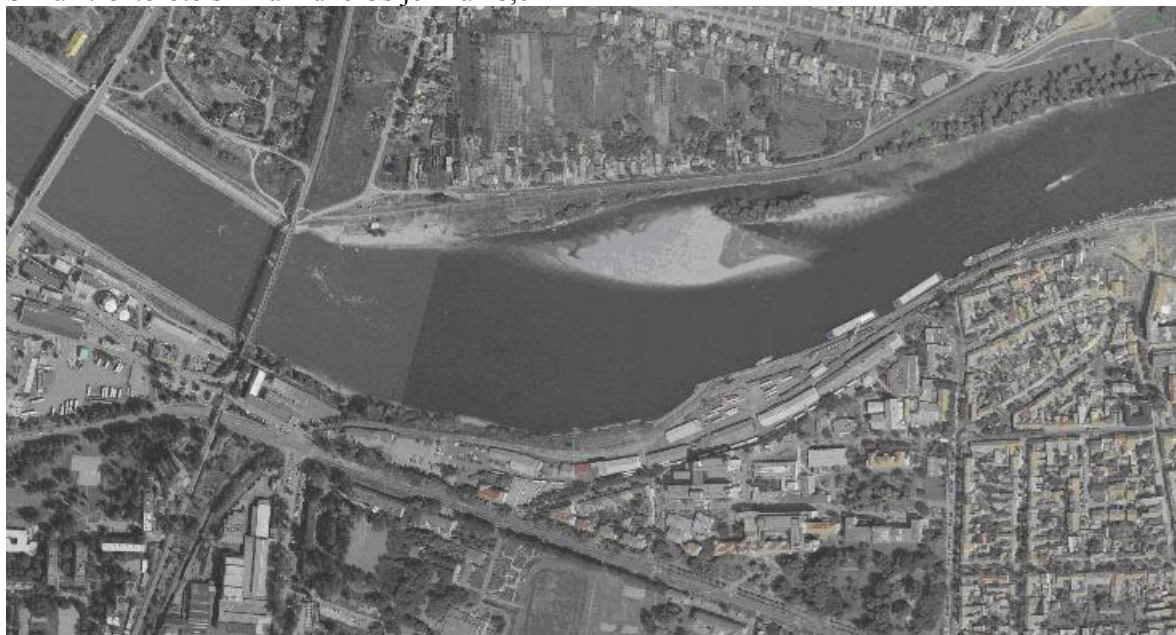
2.3.2.1. Preseljenje Stare luke Osijek

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 i
- otvaranje razvojnih mogućnosti u turizmu (putničko pristanište za promet putnika).

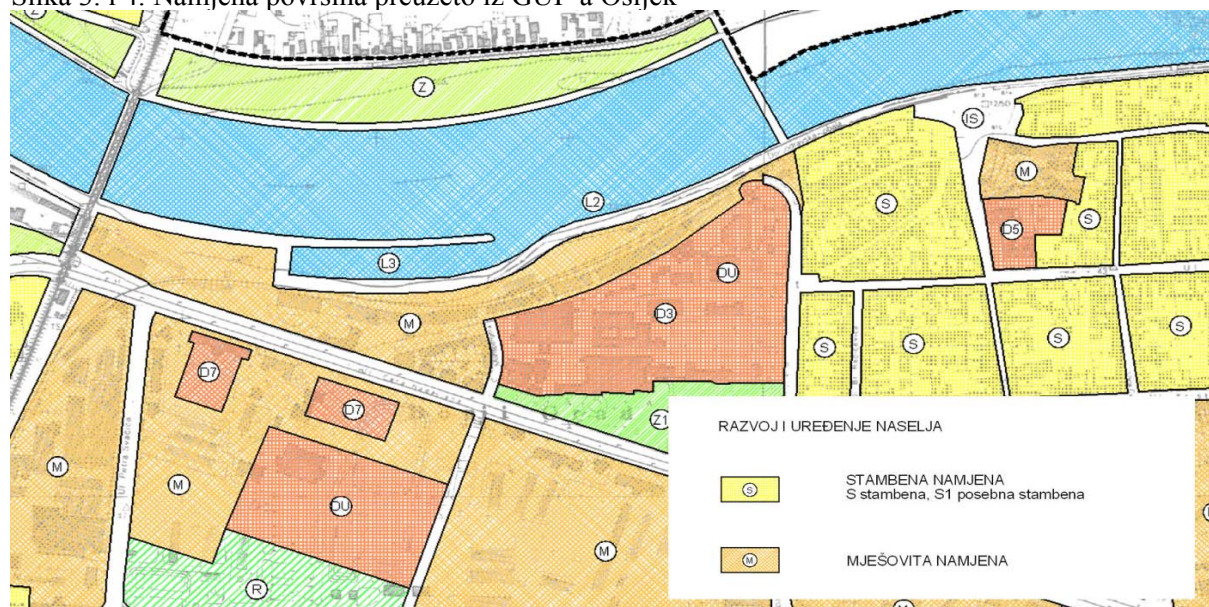
Na lokaciji Stare luke u funkciji su terminal za prekrcaj rasutih tereta i skladišni kapaciteti zatvorenog tipa. Budući da na lokaciji Nove luke Osijek ne postoje takvi sadržaji iste je potrebno izgraditi.

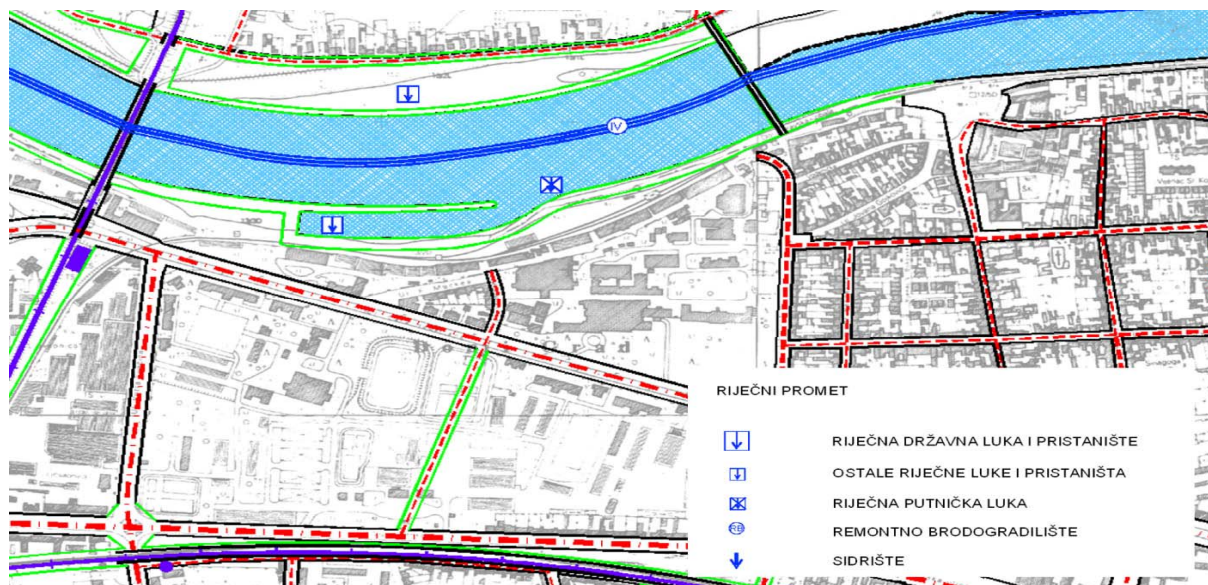
Slika 2. Ortofoto snimak luke Osijek na 18,0 rkm



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. i 4. Namjena površina preuzeto iz GUP-a Osijek



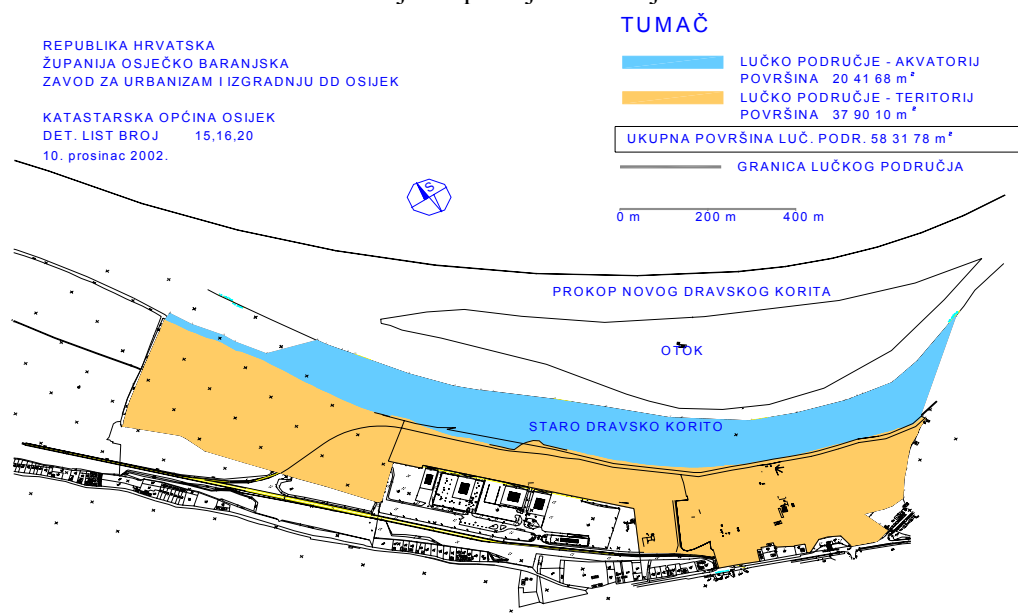


2.3.2.2. Nova luka Osijek

Nova luka Osijek (nastavno: 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.

Postojeće vodne građevine u lučkom akvatoriju sastoje se od sadašnje konstrukcije operativne obale na zapadnom dijelu južne obale i to okomitog tipa u duljini od 100 m, a prema istočnoj strani, kosog tipa duljine cca 230 m. Između okomite i kose obale je cca 120 m neuređene obale. Kosa obala služi za prekrcaj rasutih tereta (ugljen, šljunak, klinker, pijesak i drugi rasuti teret). Na okomitoj obali uglavnom se prekrcava čelik i teški tereti.

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) i
- 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 ishodenje građevinske dozvole za terminal za prekrcaj rasutih tereta u Luci Osijek i
- 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 i
- izgradnja i rekonstrukcija južne obale.

U tablici 13. prikazani su projekti pokrenuti iz nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i drugih projekata u Luci Osijek koji se trebaju realizirati na lučkom području.

Tablica 13. Projekti pokrenuti iz nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, te drugi projekti u Luci Osijek

Redni broj	Nositelj projekta	Naziv projekta	Opis projekta	Pripremljenost projektne dokumentacije i dozvole	Razdoblje provedbe (početak i završetak izgradnje)	Vrijednost projekta u EUR (procjena projektanata)
1.	Lučka uprava Osijek	Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta	Izgradnja operativne obale u dužini 240 m, izgradnja kolosijeka 500 m i kranske staze 300 m, postrojenje za pretovar zapremine 60 m ³	- završena projektna dokumentacija - izdana građevinska dozvola - u tijeku priprema za EU fondove	2014.-2016.	12.900.000
2.	Lučka uprava Osijek	Izgradnja i rekonstrukcija južne obale lučkog bazena	Projekt obuhvaća četiri faze: I. izgradnja lučke infrastrukture II. kontejnerski terminal u dužini 330 m III. RO-RO terminal dužine 150m IV. rekonstrukcija vertikalne i kose obale dužine 410 m	- izdana lokacijska dozvola - završetak glavnog projekta 2014. godine (financiranje iz IPA-e)	2015.-2019.	37.000.000 (sve IV faze)
3.	Lučka uprava Osijek	Izgradnja intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke Osijek	Izgradnja obalne građevine cca 2220m; konačna faza izgradnje "G" pregrade cca 210m; izgradnja ceste, rasvjete i druge infrastrukture; nasipavanje terena (92 ha) i izgradnju potpornog zida dužine 1.497 m	- izdana lokacijska dozvola - završen glavni projekt - građevinska dozvola tijekom 2012. godine	2014.-2016.	52.000.000
4.	Etanol Osijek d.o.o.	Izgradnja tvornice bioetanola	Izgradnja tvornice na 6 ha zemljišta na lučkom području, proizvoditi će 190 milijuna litara etanola preradom 400.000 t kukuruza, investitor su poduzetnici iz SAD-a	- rezervirano zemljište za izgradnju na lučkom području -završena projektna dokumentacija - građevinska dozvola izdana	2013.-2014.	120.000.000
Projektantska procijenjena ukupna vrijednost ulaganja						221.900.000

Prva tri projekta u tablici 13., kao projekti od posebne važnosti za Republiku Hrvatsku, uvršteni su u Operativni program Vlade Republike Hrvatske, te će se njihova izgradnja financirati sredstvima iz državnog proračuna i EU fondova; dok će izgradnju tvornice bioetanola financirati američki investitori.

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

[illegible]

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

- 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



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 slično) 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 regulirat će na temelju ugovora o pravu gradnje s nadležnim državnim institucijama.

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

Izgradnja tvornice bioetanola

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

- vrijednost investicije je oko 140 milijuna EUR-a, jedna od najvećih greenfield investicija proizvodnog tipa u Republici Hrvatskoj,
- transfer najsuvremenije tehnologije i znanja,
- planirani ukupni godišnji prihod tvornice bio bi oko milijardu kuna, a dobit oko 200 milijuna kuna,
- otkup 380.000 tona kukuruza od hrvatskih proizvođača ili iz uvoza,
- povećanje BDP,
- oko 1.000 novih radnih mjesta, od čega oko 100 u samoj tvornici, a ostalo u poljoprivredi, luci i ostalim pratećim djelatnostima (promet, energetika i sl.),
- povećanje prometa u Luci Osijek za oko 600.000 tona godišnje, što je u odnosu na prošlogodišnji promet od cca 500.000 tona povećanje za 120%,
- 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 ulaska u EU,
- dolaskom ovog investitora osigurati bi nove investicije kroz dolazak njegovih kooperanata čija je proizvodnja vezana uz proizvodnju bioetanola.

I. faza obuhvaća sljedeće projekte:

- 38

- Obala za pretovar etanola i drugih tekućih tereta - budući da će se cjelokupna proizvodnja etanola riječnim putem izvoziti u Europsku uniju, ova obala (120 m) dobila je prioritetni status. Na obali moći će se pretovarati i druge vrste tekućih tereta (nafta i sl.).

II. 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.

Ovako 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, što bi sve trebalo započeti u 2011. i 2012. godini, s obzirom na sveukupnu visinu investicija (preko dvije milijarde kuna), predstavlja važan projekt za Osijek, Osječko-baranjsku županiju, i šire.

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

2.3.3. Rijeka Dunav

U sustav Europskih plovni putova rijeka Dunav uvrštena je pod oznakom E-80, od rkm 1433+000 do rkm 1295+501, kao vodni put VIc klase. Dunav protječe istočnom granicom Osječko-baranjske županije u dužini od 85 km i to od granice s Republikom Mađarskom do iza Očine Erdut, gdje počinje područje Vukovarsko-srijemske županije. Plovni put Dunavom na cijelom sektoru Republike 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 Republikom Mađarskom nalazi se 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 1.400 do rkm 1.410 gdje je korito Dunava izrazito nestabilno, matica mijenja svoj položaj te za vrijeme niskih vodostaja postoje ograničenja u smislu širine i dubine. 2005. godine započelo sa radovima na žurnoj sanaciji desne obale, koji se rade prema projektu "Žurne sanacije regulacijskih vodograđevina na desnoj obali rijeke Dunav na potezu od km 1.405 do km 1.407 u cilju stabilizacije obale, tehničkog održavanja i međunarodnog plovnog puta" izrađenog od Hidroinga d.o.o. Osijek. Do sada je na radove na sanaciji desne obale Dunava na području Kopačkog rita uloženo cca 40 milijuna kuna.

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

- Idejni projekt uređenje plovnog puta i određivanje regulacijske linije za srednju vodu rijeke Dunav od Aljmaša kod ušća Drave (rkm 1.380) do granice s Republikom Mađarskom,
- Studija utjecaja na okoliš za istu dionicu je izrađena, te je pokrenut postupak usvajanja pred nadležnim tijelima Republike Hrvatske,
- Idejni projekt dionice od Dalja (km 1.350) do Aljmaša (km 1.380),
- U fazi izvođenja je žurna sanacija desne obale radi sprečavanja prodora Dunava u prostor parka prirode. Izvedena su 3 T- pera, paralelna gradnja i obaloutvrda, a potrebno je dovršiti još jedno T-pero i
- U izradi idejna dokumentacija dionice od Sotina (km 1.320) do Dalja (km 1.350).

Planirano je kandidiranje projekta za dionicu od ušća Drave do granice s Republikom 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 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 iznose 55 milijuna EUR, dok samo za dionicu Apatin - Kopački rit na hrvatskoj strani iznose 20,5 milijuna EUR.

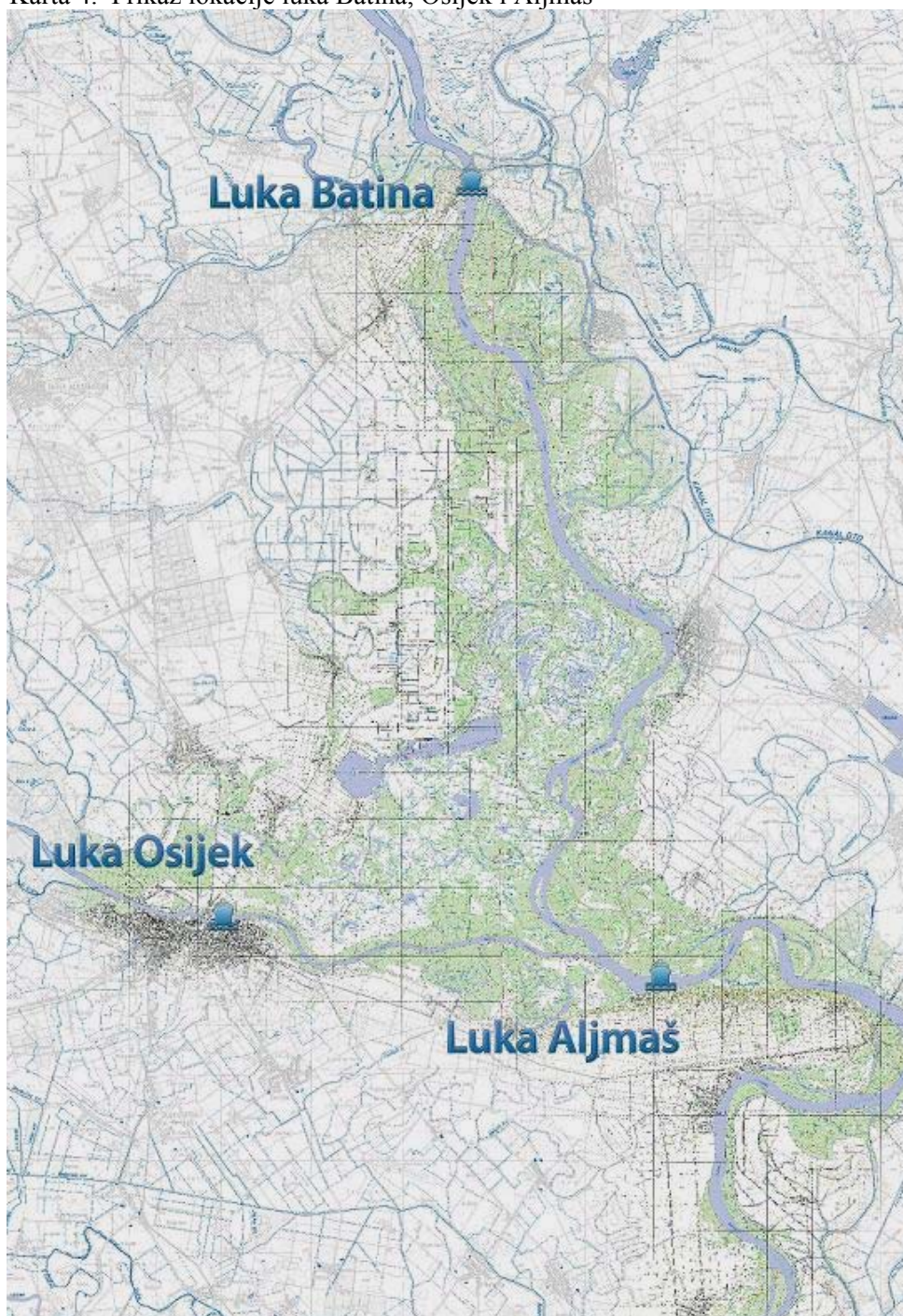
Zbog iskorištenosti gospodarskih potencijala Osječko-baranjske županije na lokacijama u Baranji, posebice oživljavanja turizma na području Parka prirode Kopački rit i Vinske caste Zmajevac-Suza, od izuzetne važnosti je mogućnost prihvata riječnih brodova koji prevoze turiste Dunavom. Slijedom navedenog, Županija je 2004. godine pokrenula projekt izgradnje putničkih pristaništa u Aljmašu i Batini i u tu namjenu 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. godine 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. U tijeku su građevinski radovi, a završetak radova se očekuje do kraja 2012. godine.
- Putničko pristanište Aljmaš - u 2012. godini dovršena je izgradnja putničkog pristaništa u Aljmašu (rkm 1.380+200), izvršen tehnički pregled te se očekuje njeno otvaranje. 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.
- Pristaništa se otvaraju rješenjem ministra Ministarstva pomorstva, 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 4. 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 bio je koncipiran po kriteriju zadovoljavanja vlastitih potreba, a međusobno povezivanje tih sustava i usklađivanje njihova rada bilo je 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 trenutno 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 propisa 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:

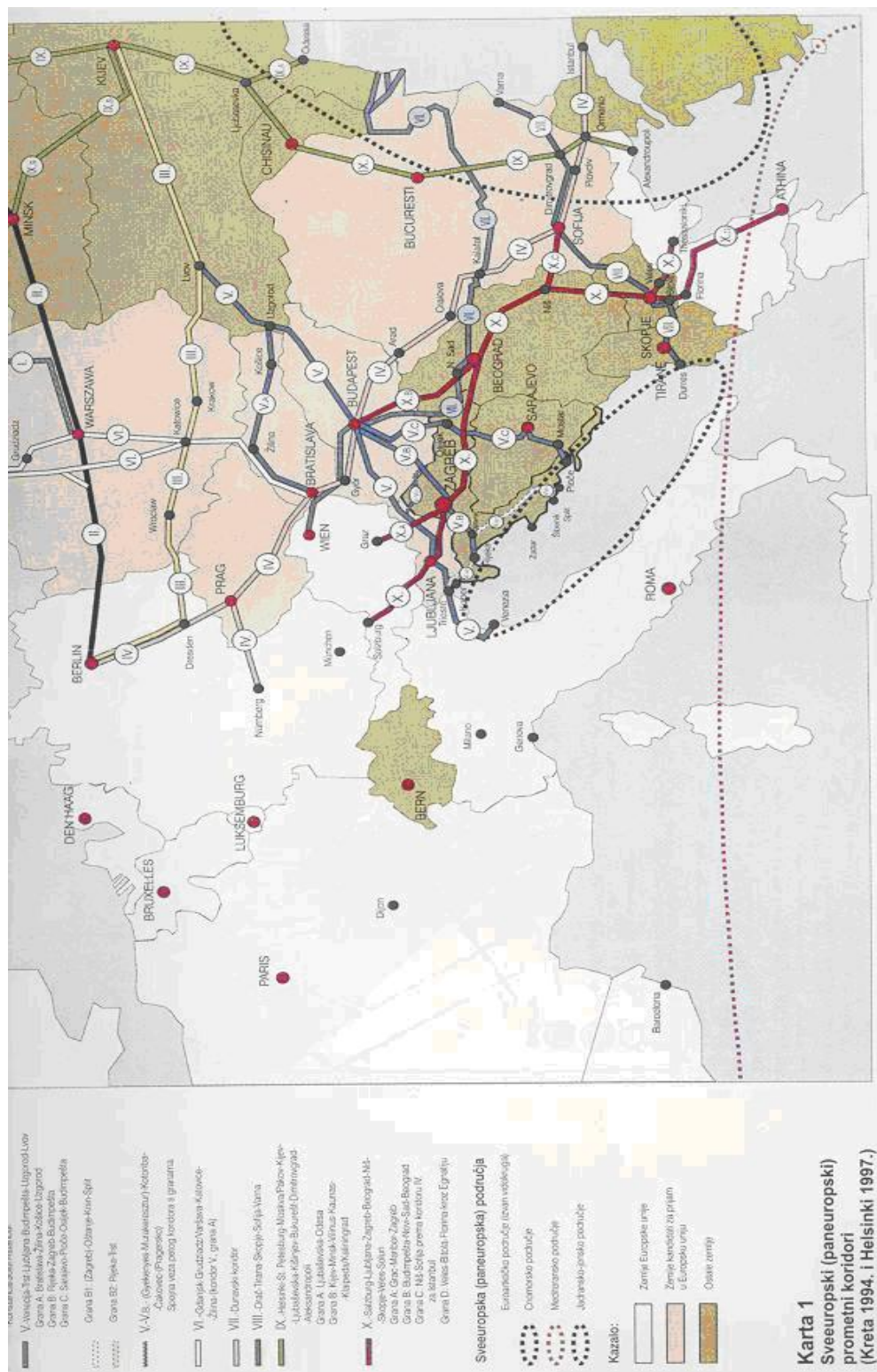
- dosadašnji razvoj i zatečeno stanje (nasljeđe),
- potreba i mogućnost povezivanja tih područja i
- oblikovanje interesa pojedinih zemalja te njihovo usklađivanje sa interesom susjednih zemalja.

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 Vc uvršten u sustav europskih koridora.

Složeni podunavski prometni koridor Vc 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 5. (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 koridori 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 značajan je 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 Vc

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 čeon 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:

-	granica 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	<u>$2 \times 1,50 (2,00)$</u>	<u>3,00 m (4,00 m)</u>
	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 i 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 četiri objekta (nadvožnjaka).

Za potrebe presječne mreže postojećih cesta i putova na ovoj dionici autoceste projektirano je tri 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 ishođena građevinska dozvola.

Na predmetnoj dionici projektirana su dva čvorišta:

- čvorište Beli Manastir (tipa trube) sa spojem na državnu cestu D517 i
- čvorište Čeminac (tipa trube) sa spojem na županijsku cestu Ž 4041 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 (jedan vijadukt, 12 mostova i 13 nadvožnjaka) od čega su najznačajniji objekti most Drava duljine 2.507 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 cestarski prolaz Sudaraš, dok je u čvorištu Čeminac projektiran cestarski 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 - caffe bar, sanitarni čvor i
 - dječje igralište
 - PUO Osijek - jednostrani prateći uslužni objekt tipa A/A sa sljedećim sadržajima:
 - parkirališne površine,
 - površine za odmor i rekreaciju,
 - sanitarni čvor, pitka voda,
 - dječje igralište,
 - benzinska postaja s trgovinom i
 - motel s restoranom.

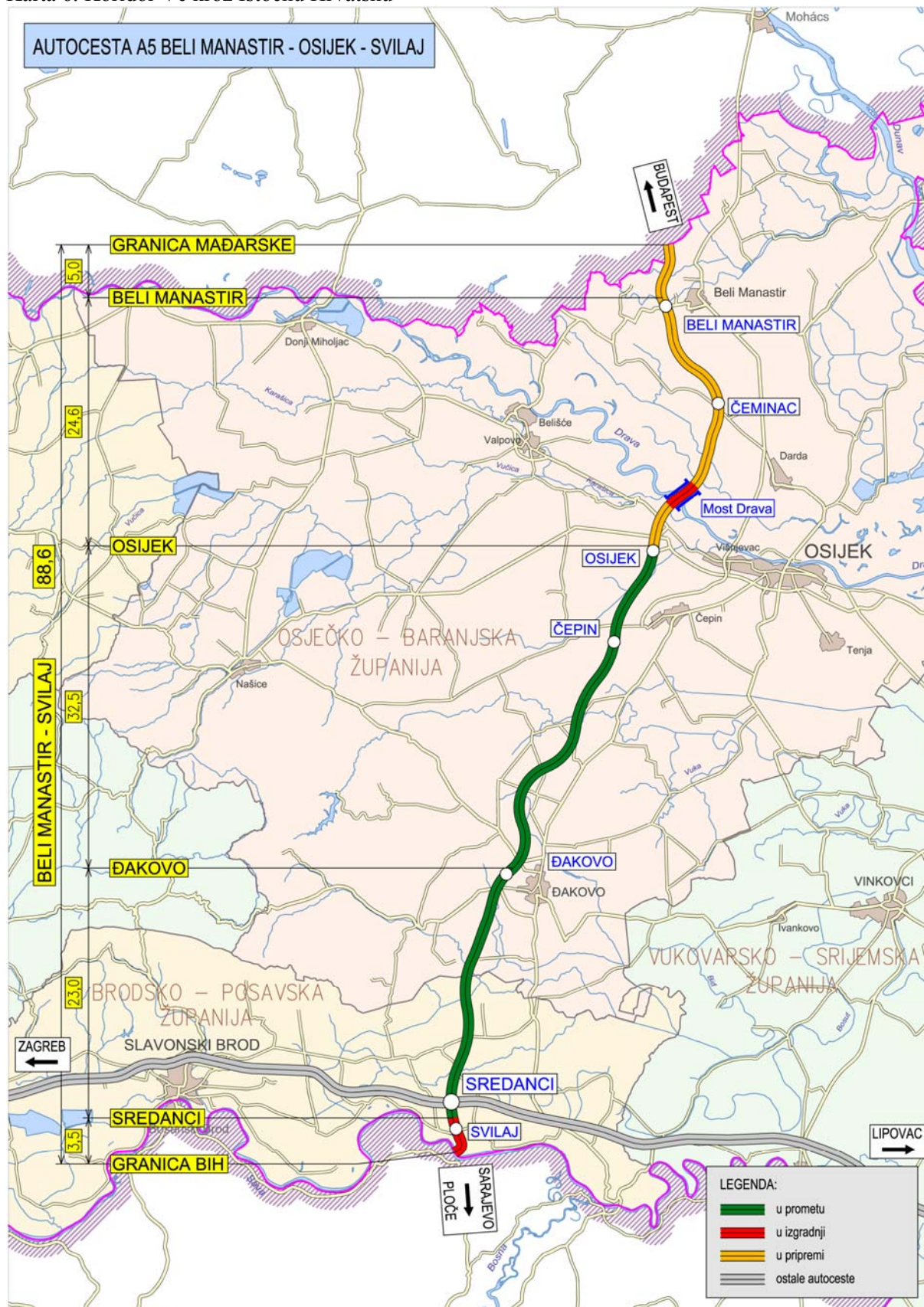
U skladu s planiranom dinamikom izgradnje dionice Beli Manastir osigurana su financijska sredstva te su započeli radovi na izgradnji najvažnijeg infrastrukturnog objekta na autocesti A5 - mosta preko rijeke Drave. Most preko rijeke Drave predstavlja sponu između Slavonije i Baranje. Ugovor je sklopljen između Hrvatskih autocesta 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 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 izvode 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 6. Koridor Vc kroz Istočnu Hrvatsku



3.2. Željeznički promet

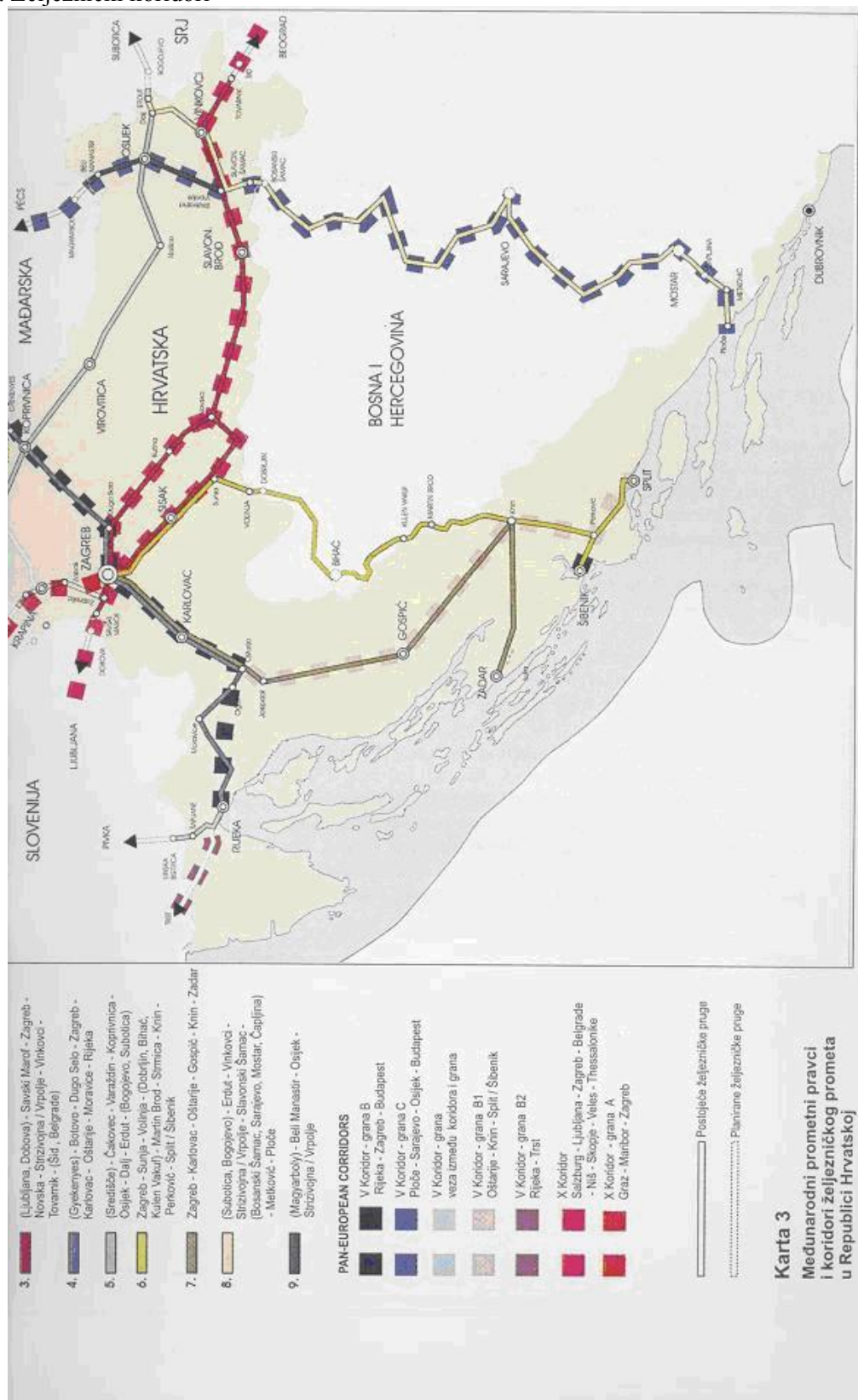
U skladu s dokumentima sa paneuropskih konferencija o prometu u Kreti 1994. godine i Helsinkiju 1997. godine, željezničke pruge dijelovi su koridora Vc i X, kako slijedi:

- 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 Vc

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 Vc izvan Osijeka.

Karta 7. Željeznički koridori



3.2.2. Željeznički promet u ogranku koridora Vc

Ogranak paneuropski koridora Vc 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). 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 Vc 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 Republike Hrvatske i Programom prostornog uređenja Republike Hrvatske 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 (Valpovo, Belišće i Donji Miholjac) rezerviran je prostor za izgradnju VS Osijek.

Inicijativom od strane Upravnog odjela za gospodarstvo i regionalni razvoj Osječko-baranjske županije i državnih institucija (Hrvatske vode, Hrvatske elektroprivrede, Hrvatskih autocesta i tadašnjeg Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva, sada Ministarstvo poljoprivrede) 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 1.000 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, razvoj ribnjčarstva i ribarstva),
- osiguranje održivog razvoja 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) i
- poboljšanje ostalih gospodarskih uvjeta (prometa roba i ljudi Dravom, prometa nekretnosti, turizma i ugostiteljstva, građevinarstva, elektroindustrije).

Predloženim rješenjem posebna se 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 udjela u investiciji za:

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

Prema financijskoj analizi udio 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 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. Zagreb. 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 realizacijom projekta VHS Osijek, a što podrazumijeva sljedeće:

- 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 906.250,00 kuna),
- nakon izrade posebne stručne revizije pristupiti na isti način izradi studije utjecaja na okoliš (vrijednosti 2.474.500,00 kuna), te
- 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 (sada: Ministarstvo poljoprivrede) (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.

Tijekom 2012. godine izrađena je Stručna revizija Studije izvodljivosti VHS Osijek, a u tijeku je izrada Studije o utjecaju VHS Osijek na okoliš.

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 i
- Zračna luka Osijek (kod naselja 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 prihvat 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 Osijek obnovljena je, te je ponovno počela sa radom na svojoj matičnoj lokaciji Klisa 2002. godine.

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

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

Tablica 14. 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
Prilazna svjetla i svjetlosno označavanje	11 ALS 420m SALS, PAPI 3° 29 ALS 900m ALPA-ATA, PAPI 3° Svjetla pragova i kraja USS-e, rubova USS-e, spojnice i stajanke. Osvjetljenje stajanke s četiri reflektora na stupovima 25 m, 9x400 W
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

3.4.2.1. Promet i razvoj Zračne luke Osijek

Međunarodni i domaći putnički i cargo promet osnovica su 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.

Od 19. lipnja do 4. rujna 2012. godine nacionalna zrakoplovna tvrtka Croatia Airlines, zrakoplovima DASH8 Q400, samo je jednom tjedno, utorkom, povezivala Osijek sa Splitom. Popunjenost zrakoplova iznosila je 76% tj. na ukupno 24 leta prevezeno je 1.389 putnika.

Kako već godinama postoji velika zainteresiranost putnika za domaćim letovima tijekom cijele godine. Zračna luka Osijek u suradnji s resornim ministarstvom intenzivirala je pregovore s nacionalnim zrakoplovnim prijevoznikom Croatia Airlines kako bi se od zimske sezone uvele redovite linije iz Osijeka prema Zagrebu i Splitu, a koje bi se istim intenzitetom nastavile tijekom cijele slijedeće godine. Operiralo bi se zrakoplovima Embraer 120ER (30 putničkih mjesta) koje bi kroz ACMI³ sustav Croatia Airlines iznajmila od mađarske zrakoplovne tvrtke Budapest Aircraft Service (BAsE). Realno je za očekivati rast domaćeg redovitog putničkog prometa zbog visoke popunjenosti ovih linija, kao i velike zainteresiranosti putnika.

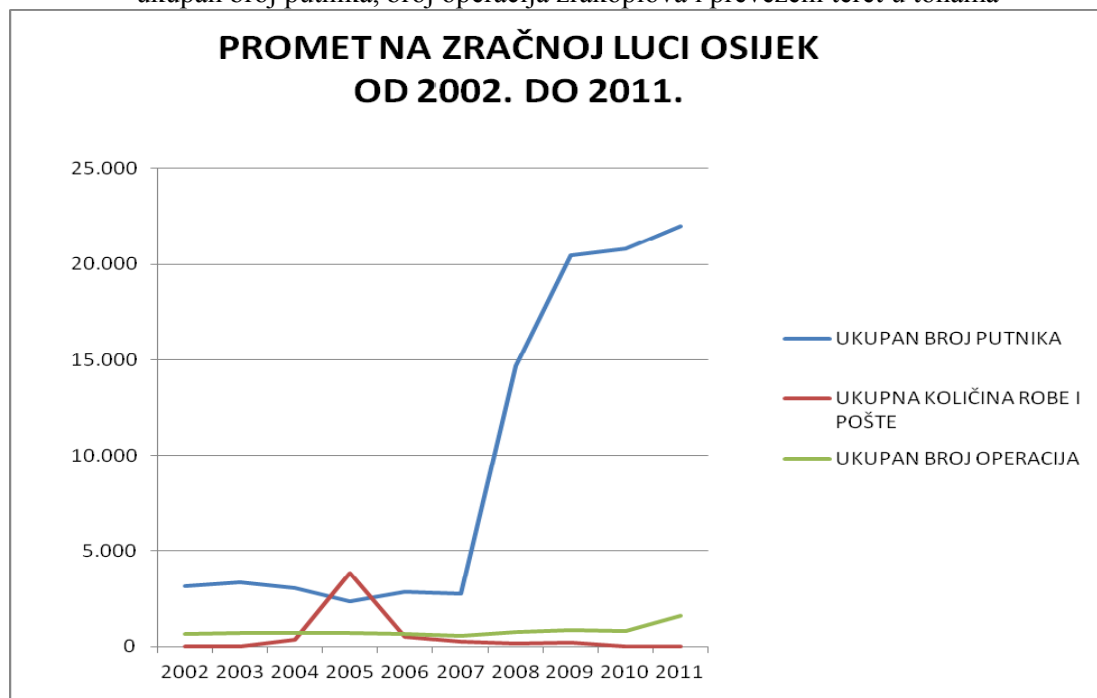
U tijeku je proces pregovora, usklađivanja regionalnih potreba, definiranje reda letenja i cijena zrakoplovnih karata koji je naišao na podršku i zainteresiranost, kako kod putnika i gospodarskih subjekata, tako i kod jedinica lokalne uprave i samouprave. Cilj Zračne luke Osijek je uspostaviti dodatne linije Croatia Airlines 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.

Redovitog međunarodnog putničkog prometa sa Zračne luke Osijek u 2012. godini nije bilo. S redovitim međunarodnim putničkim prometom započelo se 2008. godine kada je prvu redovitu međunarodnu liniju Osijek-Cologne/Bonn otvorila njemačka niskotarfna zrakoplovna tvrtka Germanwings. Slijedeće godine, 2009., s letovima je započela niskotarifna zrakoplovna tvrtka Ryanair povezujući Osijek s Frankfurt/Hahn-om, koja je tijekom treće ljetne sezone što je letjela bilježila kontinuirani rast broja putnika na ovim linijama. Zrakoplovna tvrtka Ryanair letjela je iz Osijeka tijekom ljetne sezone, nudeći dva puta tjedno, srijedom i nedjeljom, letove na relaciji Frankfurt/Hahn-Osijek-Frankfurt/Hahn, zrakoplovima Boeing 737-800 kapaciteta 189 putnika. Ovom direktnom linijom bili smo povezani s tržištem Njemačke, no putnicima iz Frankfurta na raspolaganju su letovi za više od 50 destinacija. Bez obzira na dobru popunjenost zrakoplova tijekom godina, Ryanair u 2012. godini nije nastavio s letovima sa Zračne luke Osijek kao posljedica promjene tržišnih trendova, povećanja troškova za oglašavanje i propasti mađarskog nacionalnog zrakoplovnog prijevoznika Maleva čiji je veći dio letova iz Budimpešte preuzeo upravo Ryanair. Zračna luka Osijek planira i u 2013. godini, naročito tijekom ljetne sezone, ponovno uspostaviti redovite međunarodne putničke linije prema destinacijama u Njemačkoj, skandinavskim zemljama i Velikoj Britaniji.

³ „Wet leasing“ je leasing aranžman kojim jedna zrakoplovna tvrtka (zakupodavac) daje zrakoplov, kompletnu ekipu, održavanje i osiguranje (ACMI) drugom zračnom prijevozniku (zakupac), koji plaća po satu upravljanja. Najmoprimac osigurava gorivo, plaća putničke pristojbe zračnih luka i sve ostale obveze, porez i sl.

Grafikon 4. Promet Zračne luke Osijek u periodu 1991.- 2011.

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



Osim redovitog prometa, Zračna luka Osijek 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 ostao je na istoj razini u odnosu na 2009. godinu, iako su umjesto letova za Egipat u 2010. godini charter zrakoplovi tvrtke Nouvelair povezivali Osijek s Tunisom. U 2011. i 2012. 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. godine 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, 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 dezigniranja 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. U 2013. godini očekuje se ponovno pokretanje cargo letova.

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 nalazi se 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 i
- 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 donesenim 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 Ž 4257 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 Brijesća na dionici D7-Brijesće-L 4406 s nadvožnjakom iznad M3,
- nova cesta s južne strane rasporedno-teretnog HŽ kolodvora "Brijesće" na pravcu Ž 4090-Ankin Dvor-Ž 4086,
- izgradnja korekcije dijela trase Ž 4031 južno od Šljivoševaca i
- 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 i
- 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 i
- R104 Vukovar-Borovo naselje-Dalj-Erdut-Državna granica (Bogojevo).

Od značaja za lokalni promet:

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

Planirane pruge za poseban promet:

- industrijski kolosjek Tvornice cementa Našice i
- 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 i
- Letjelišta za poljoprivrednu avijaciju.

4.2. Prometne građevine od važnosti za Republiku Hrvatsku

Građevine od važnosti za Državu u 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 graditeljstva i prostornog uređenja 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 (Bosna i Hercegovina) 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 Ljeskove na smjeru prema Čaglinu),
- planirana nova trasa državne ceste D212,
- planirana nova trasa državne ceste D213 i
- 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 V/c 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 i
- korekcija trase državne ceste D34 u Črnkovcima.

Od važnosti za Državu su i granični cestovni prijelazi:

- veliki granični prijelaz je planirani međunarodni cestovni granični prijelaz na budućoj autocesti u koridoru V/c,
- 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 i
- 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 i
- 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 i
- plovni put Dravom.

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

- putničko pristanište u Batini,
- putničko pristanište u Aljmašu,
- pristaništa u Erdutu i Dalju,
- luka "Osijek",
- putnička 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 i
- 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 Vc 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.

Republika Hrvatska na početku je procesa programiranja fondova za razdoblje 2013-2020. godine. Ovaj proces odredit će prirodu sudjelovanja u fondovima EU i to: način financiranja projekata, aktivnosti, tipove investicija pogodne za financiranje, nositelje projekata i slično. Područje prometa neće biti otvoreno kroz natječaje zbog visoke vrijednosti pojedinih projekata, već će se projekti koji će biti financirani utvrđivati na državnoj razini. Nositelji i predlagači ovih projekata bit će javna poduzeća, kao što su: HŽ infrastruktura, lučke uprave, Hrvatske ceste i druga. Stoga bi javna poduzeća kod planiranja razvoja trebala informirati jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave o projektima koji se izvode ili planiraju izvoditi na njihovim područjima. Ova suradnja s javnim poduzećima nije uvijek zadovoljavajuća, što za posljedicu ima usporavanje ili zanemarivanje pojedinih projekata, pa čak i davanje prednosti određenim projektima u onim županijama koje pravovremeno raspolažu informacijama. Potrebno je utvrditi obvezu da javna poduzeća uključe sve županije u proces planiranja projekata za strukturne fondove i kohezijeski fond. Tako će se pravednije i učinkovitije koristiti dostupna sredstva i u jedinicama lokalne samouprave, jer će iste koordinirati županije.