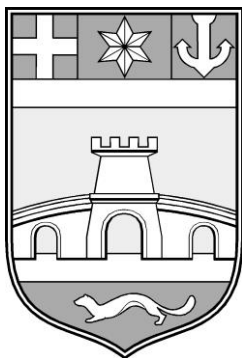


REPUBLIKA HRVATSKA
OSJEČKO-BARANJSKA ŽUPANIJA
SKUPŠTINA

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 PJ Osijek, TI Osijek*
- *Hrvatske željeznice*
- *Zračna luka Osijek*
- *Lučka uprava Osijek*
- *Agencija za vodne putove Vukovar*
- *Hrvatske autoceste d.o.o.*

Osijek, listopada 2016.

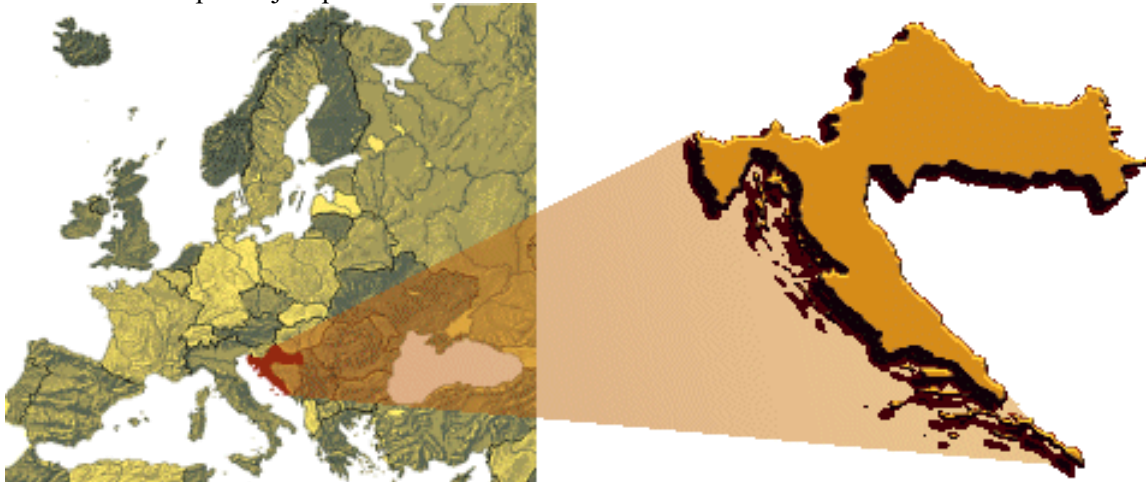
INFORMACIJA O PROMETNOJ POVEZANOSTI OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

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, geoekonomske i geoprometni položaj

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

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

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

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

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

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

Međutim, društveno vrednovanje ovog pravokutnog teritorija oslonjenog s jedne strane na srednjohrvatski prostor, a s druge zalazećeg u Panonsku ravnicu, nije na dugoj vremenskoj skali bilo usklađeno niti s 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:

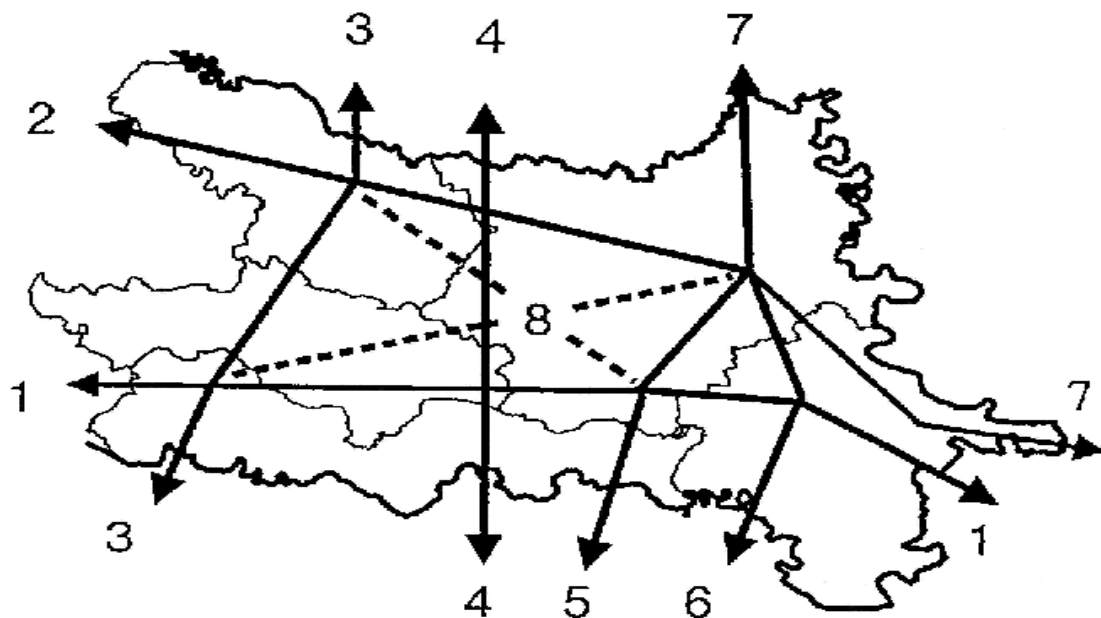
A) Nositelji sveukupne, unutrašnje, vanjske izvorišno-ciljne i tranzitne prometne potražnje

- I. longitudinalni
 - 1. Posavski,
 - 2. Podravski
- II. meridijalni ili transversalni
 - 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 (G.P.Dubrava Križovljanska (gr.R.Slovenije) - Varaždin - Virovitica - Našice - Osijek - Vukovar - G.P.Ilok (gr.R.Srbije).
- dolinom Dunava državna cesta G.P.Duboševica (gr.R.Mađarske) - Beli Manastir - Osijek - Đakovo - G.P.Sl.Šamac (gr.BiH).

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 (466,623 km),
- 86 županijska 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 (Odluka o razvrstavanju javnih cesta NN 66/15)

Redni broj	Identifikacijska oznaka	Naziv ceste Dionica u OBŽ	Širina kolnika	Duljina u OBŽ (km)	Asfaltni kolnik (km)	Tucanik kolnik (km)	Granična stacionaža
Glavne ceste							
1.	D-2	G.P.Dubrava Križovljanska (gr.R.Slov.) - Varaždin - Virovitica - Našice - Osijek - Vukovar - G.P.Ilok (gr.R.Srbije) Našice - Osijek	6,00 - 7,70	82,083	82,083	-	d 009, 4+960 - d 013, 8+265
2.	D-7	G.P.Duboševica (gr.R.Mađarske) - Beli Manastir - Osijek - Đakovo - G.P.Sl.Šamac (gr.BiH) G.P.Duboševica (gr.R.Mađarske) - Beli Manastir - Osijek - Đakovo	5,90 - 7,45	91,228	91,228	-	d 001, 0+000 - d 006, 10+750
UKUPNO				173,311	173,311	-	
Sabirne ceste							
1.	D-34	Slatina (D2) - D. Miholjac - Josipovac (D2) D. Miholjac - Josipovac (D2)	6,10 - 7,00	60,647	60,647	-	d 001, 17+897 – d 003, 19+579
2.	D-38	Pakrac (D5) - Požega - Pleternica - Đakovo (D7) Ruševo (D53) - Đakovo (D7)	5,90 - 8,00	24,528	24,528	-	d 004, 15+816 – d 004, 40+344
3.	D-46	Đakovo (D7) - Vinkovci - G.P.Tovarnik (gr.R.Srbije) Đakovo (D7) - Vinkovci	6,00 - 7,50	14,341	14,341	-	d 001, 0+000 – d 001, 14+341
4.	D-53	G.P.D.Miholjac (gr.R.Mađarske) - Našice - G.P.Sl.Brod (gr.R.BiH) G.P.D.Miholjac (gr.R.Mađarske) - Našice - Ruševo (D38)	6,00 - 7,50	50,093	50,093	-	d 001, 0+000 – d 002, 13+391
UKUPNO				149,609	149,609	-	

Spojne i priključne ceste							
1.	D-211	G.P.Baranjsko Petrovo Selo (gr.R.Mađarske) - Baranjsko Petrovo Selo (D517)	6,00	1,954	1,954	-	d 001, 0+000 - d 001, 1+954
2.	D-212	D7 - Kneževi Vinogradi - G.P. Batina (gr.R.Srbije)	6,10 - 6,60	22,302	22,302	-	d 001, 0+000 - d 001, 22+302
3.	D-213	D2 - G.P.Erdut (gr.R.Srbije)	6,30 - 7,70	26,609	26,609	-	d 001, 0+000 - d 002, 9+244
4.	D-417	Rječno pristanište Osijek - D2	6,30	2,311	2,311	-	d 001, 0+000 - d 001, 2+311
5.	D-418	D-2 - Zračna luka "Klisa Osijek"	7,00	2,303	2,303	-	d 001, 0+000 - d 001, 2+303
6.	D-515	Našice (D53) - Đakovo (D7)	6,15 - 7,10	32,669	32,669	-	d 001, 0+000 - d 002, 30+913
7.	D-517	B. Manastir (D7) - Belišće (D34)	5-50 - 6,60	27,411	27,411	-	d 001, 0+000 - d 002, 12+840
8.	D-518	Osijek (Divalentova) - čvorište Trpimirova (D2) - Jarmina (D46)	7,10	19,938	19,938	-	d 001, 0+000 - d 001, 19+938
9.	D-519	Dalj (D213) - Borovo (D2)	7,00	8,206	8,206	-	d 001, 0+000 - d 001, 8+206
Ukupno				143,703	143,703	-	
SVEUKUPNO				466,623	466,623	-	

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	82,1	10,0	20,0	22,0	7,9	14,0	8,2
D-7	91,2	50,0	0	7,2	12,0	14,0	8,0
D-34	60,6	0	0	0	0	20,0	40,5
D-38	24,5	7,3	0	0	4,8	0	12,3
D-46	14,3	0,3	0	0	0	0	14,0
D-53	50,1	7,0	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	26,6	1,0	5,0	0	0	10,0	10,6
D-417	2,3	0	0	0	2,3	0	0
D-418	2,3	0	0	2,3	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	19,9	0	0	14,8	0	0	3,1
D-519	8,2	0	0	0	0	0	8,2
Ukupno	466,4	118,6 118,2	25,0	46,3	64,5	79,2	130,0

0 - DOBRO STANJE

1,2,3 - REDOVITO ODRŽAVANJE

4,5 - INVESTICIJSKI POPRAVKI

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



2.1.1. PROGRAM GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA ZA RAZDOBLJE OD 2013. DO 2016. GODINE ("Narodne novine" 1/14.)

Izgradnja autocesta u razdoblju od 2013. do 2016. godine

Izgradnja autocesta u funkciji je postizanja konkurentnosti ukupnog hrvatskog gospodarstva, osobito turizma, ali i svih drugih čimbenika: rasta zaposlenosti i demografskog razvitka, efikasnijeg prometnog povezivanja u europski prometni sustav, kvalitetnog povezivanja svih hrvatskih regija, posebice obalnog i kontinentalnog područja, većeg gospodarskog korištenja i afirmacije jadranskih luka, prometnog i gospodarskog otvaranja jadranskog prostora srednjoeuropskom zaleđu, povećanja sigurnosti prometa, udobnosti i uštedi vremena putovanja te veće sigurnosti prometa.

Tablica 3. Planirana ulaganja u izgradnju autocesta za period od 2013. do 2016. godine

u tisućama kuna

NAZIV CESTE/DIONICE	Planirana financ. sredstva 2013.-2016.	2013.	2014.	2015.	2016.
1	2	3	4	5	6
A5 BELI MANASTIR - OSIJEK - GRANICA BIH	1.308.733	296.225	476.254	325.594	210.660
Granica Republike Mađarske - Beli Manastir	13.900	0	1.000	3.900	9.000
Beli Manastir - Osijek	531.551	10.261	87.560	232.070	201.660
Most Drava, (2500 m)	601.121	233.557	310.940	56.624	0
Osijek - Đakovo	5	3	2	0	0
Sredanci - granica BIH	93.506	48.377	45.129	0	0
Most Sava	68.650	4.027	31.623	33.000	0

Izgradnja državnih cesta

U četverogodišnjem razdoblju od 2013. do 2016. godine ulaganja u državne ceste planirana su u iznosu od 10,86 milijardi kuna. Od toga je u izgradnju državnih cesta planirano utrošiti 5,93 milijardi kuna, u poboljšanje i obnovu 3,19 milijardi kuna, dok je za redovno održavanje državnih cesta planirano 1,74 milijardi kuna.

Tablica 4. Ulaganja u izgradnju državnih cesta u razdoblju od 2013. do 2016. godine po projektima u tisućama kuna

Opis	Ukupno 2013.- 2016.	Plan za 2013.	Plan za 2014.	Plan za 2015.	Plan za 2016.
II. PROGRAM GRADNJE I REKONSTRUKCIJE BRZIH CESTA	2.535.540	548.377	683.748	533.715	769.700
III. OSTALI PROGRAMI ZAHVATA NA DRŽAVNIM CESTAMA	2.594.162	220.481	427.415	887.255	1.059.010

**IZMJENE I DOPUNE PROGRAMA GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA ZA
RAZDOBLJE OD 2013. DO 2016. GODINE ("Narodne novine" broj 151/14.)**

U poglavlju 3.2. Izgradnja autocesta u razdoblju od 2013. do 2016. godine, Tablica 5. Planirana ulaganja u izgradnju autocesta za period od 2013. do 2016. godine zamjenjuje se novom Tablicom 5., u kojoj se između ostalog mijenjaju ulaganja po pravcu A5, te zbog tih izmjena i iznosi ukupnih ulaganja u izgradnju autocesta su kako slijedi.

Tablica 5. Planirana ulaganja u izgradnju autocesta za period od 2013. do 2016. godine

u tisućama kn

NAZIV CESTE/DIONICE	Planirana financ.sredstva 2013. - 2016.	2013.	2014.	2015.	2016.
1	2	3	4	5	6
A5 BELI MANASTIR - OSIJEK - GR BIH	922.373	298.500	219.629	112.681	291.563
Granica RM - Beli Manastir	5.356	0	165	291	4.900
Beli Manastir-most Drava	119.214	4.281	20.259	23.274	71.400
Most Drava, (2500 m)	501.229	240.765	170.515	51.731	38.218
most Drava-Osijek	143.536	5.000		30.566	107.970
Osijek-Đakovo	388	21	31	336	0
Đakovo-Sredanci	670	0	562	108	0
Sredanci-granica BIH	76.723	48.433	28.016	274	0
Most Sava	75.257	0	81	6.101	69.075

Aktivnosti na izgradnji dionica autocesta koje se predviđaju u razdoblju od 2013. do 2016. godine, navedene iz Tablice 5.:

- granica RM - Beli Manastir - priprema projektne dokumentacije
- Beli Manastir - Most Drava - priprema projektne dokumentacije i pripremni radovi (otkup zemljišta, arheološka istraživanja, izmještanje instalacija), dio građevinskih radova
- Most Drava - izgradnja mosta preko rijeke Drave uključujući regulaciju rijeke Drave i Vučice i most Vučica
- Most Drava - Osijek - izgradnja i opremanje poddionice
- Sredanci - granica BiH - završetak izgradnje i puštanje u promet
- Most Sava - izgradnja međudržavnog mosta na rijeci Savi

Autocesta A5 od granice s Republikom Mađarskom - 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 treba izgraditi na području Osječko-baranjske županije su:

- Poddionica čvor Osijek - most Drava
- Most Drava
- Poddionica most Drava - Beli Manastir
- Dionica Beli Manastir - granica Republike Mađarske

Prema Izmjenama i dopunama Programa, u 2015. godini započela je izgradnja punog profila autoceste od čvora Osijek do mosta preko rijeke Drave u duljini 3,8 km, a planirani rok završetka je sredina 2017. godine. Vrijednost investicije u skladu sa Programom iznosi 143.536.000,00 kuna (zajedno s opremom).

Izgradnja mosta preko rijeke Drave započela je u drugoj polovici 2011. godine, radovi na izgradnji mosta su završnoj fazi te se planira izvršiti tehnički pregled do kraja 2016. godine.

Izgradnja preostalog dijela autoceste od mosta preko rijeke Drave do granice s Mađarskom biti će definirana u narednom programskom razdoblju.

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.

Radovi su završeni. Ukupna vrijednost investicije iznosila je oko 190 milijuna kuna (bez PDV-a). Na duljini zahvata od 12,9 km izrađeno je osam objekata, a jedan od najzahtjevnijih objekata na trasi je izvedba novog podvožnjaka Vinkovačka u sklopu izgradnje novog čvorišta Vinkovačka.

Pješački nathodnik iznad sjevernog i južnog kolnika Južne obilaznice grada Osijeka (D2)

Izgradnjom pješačkog nathodnika iznad sjevernog i južnog kolnika Južne obilaznice grada Osijeka (D2) riješeno je vođenje pješačkog prometa stanovnika Stadijskog naselja s ostatkom grada Osijeka. Vrijednost izvedenih radova je 2,5 milijuna kuna (bez PDV-a).

Državna cesta D2 - Sjeverni kolnik državne ceste D2 - Južna obilaznica Osijeka

Izvedeno je geodetsko snimanje trase i pregled objekata. Investitoru je dostavljen prijedlog Idejnog rješenja na pregled i primjedbe. Mogući su problemi u rješavanju imovinsko pravnih odnosa ovisno o prihvaćenom projektantskom rješenju čvorišta "Frigis". U postupku je izdavanje lokacijske dozvole.

Obnova dijela državne ceste D518 u Osijeku, L=450 m

U tijeku je izvođenje radova rekonstrukcije novoprekategoriziranog dijela državne ceste D518 od križanja s Divaltovom ulicom u Osijeku do čvorišta s državnom cestom D2 (južna obilaznica grada Osijeka) dužine 450 m, a plan završetka i puštanja u promet je 11. mj 2016. godine. Vrijednost radova je 5,8 milijuna kuna (bez PDV-a).

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, izdana je uporabna dozvola 2016. godine i cesta je puštena u promet.

Državna cesta D34 - izgradnja obilaznice Donjeg Miholjca L= 6 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), zahtijevao je izgradnju obilaznice grada Donjeg Miholjca, čijom je izgradnjom izmješten teretni promet iz gradskog središta.

Radovi su završeni, izdana je uporabna dozvola i cesta je puštena u promet. Vrijednost izvedenih radova (I faza i II faza) je cca 45 milijuna kuna (bez PDV-a).

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

Cesta koja povezuje Grad Osijek s granicom s Republikom Mađarskom. Cesta je proteklih godina većim dijelom obnovljena, no ostao je još dio od završetka zapadne obilaznice Osijeka do ulaska u Švajcarnicu, te 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 - 23,0 mil. kn.

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. Zbog problema s uknjižbom, neizvjesna je realizacija ovoga projekta.

Prolaz D517 kroz Belišće L=1,8 km

U sklopu rekonstrukcije državne ceste D517 kroz grad Belišće izvedena su dva raskrižja oblika "kružni tok", pješačke i biciklističke staze i cestovna rasvjeta.

Radovi su završeni krajem 2015. godine i cesta je puštena u promet. Vrijednost izvedenih radova je 10.673.238,19 kn (bez PDV-a).

Cesta D46 - Rekonstrukcija dijela državne ceste D46 - Preradovićeva ulica u Đakovu

Ishođena je lokacijska dozvola i pripremljena projektno-tehnička dokumentacija za izdavanje građevinske dozvole. Potrebno je izraditi parcelacijski elaborat jer dio zemljišta pripada RH (DUDI). Potrebno je potpisati ugovor za arheološki nadzor. Zbog rješavanja imovinsko pravnih poslova i neusuglašenih knjiga u katastru i gruntovnici rok završetka je u mirovanju.

Obilaznica Petrijevac - Izmještanje državne ceste D34, L=3,78 km

Trenutno stanje:

- izrađeno je idejno rješenje i studija o utjecaju zahvata na okoliš te je dobiveno rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš
- izrađen je idejni projekt i dobivena lokacijska dozvola te je u tijeku izrada glavnih projekata.

Izmještanje državne ceste D517 u Belom Manastiru, L=3,5 km

Trenutno stanje:

- izrađeno je idejno rješenje i studija o utjecaju na okoliš
- u tijeku je postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš
- Izrađivač: P.B.Palmotićeva 45 iz Zagreba.

Obnova državne ceste D211 - B.P.Selo, L=1,96 km

U tijeku je izrada izvedbenog projekta obnove državne ceste D211 od državne ceste D517 (B.P.Selo) do granice s R. Mađarskom duljine 1,964 km.

Obnova dijela državne ceste D518, L=450 m

U tijeku je izrada projektne dokumentacije za rekonstrukciju novoprekategoriziranog dijela državne ceste D518 od križanja s Divaltovom ulicom u Osijeku do čvorišta Trpimirova (D2) dužine 450 m.

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 s 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.

Projekti u fazi izrade projektno-tehničke dokumentacije:

- Rekonstrukcija državne ceste D34 na dionici od granice Osječko-baranjske županije s Virovitičko-podravskom županijom (Gezinci) do grada Donji Miholjac, L=20 km
- Obnova državne ceste D34 od obilaznice Valpova do Osijeka (D2), L= 13,42 km
- Rekonstrukcija državne ceste D2 između naselja Normanci i državne ceste D34, L=17,53 km.

Program redovnog održavanja državnih cesta

Pod redovitim održavanjem državnih cesta, uključujući i sve objekte i instalacije podrazumijeva se skup mjera i radnji koje se obavljaju tijekom većeg dijela ili cijele godine, a sa svrhom održavanja njihove prohodnosti i tehničke ispravnosti te sigurnosti prometa koji se odvija po njima.

Tablica 6. Program redovnog održavanja od 2014. do 2017. godine u mil. kn.

Županija	2014.	2015.	2016.	2017.		UKUPNO
Osječko-baranjska županija	26,2	26,2	26,2	26,2		104,8

2.1.1.2. Županijske i lokalne ceste u Osječko-baranjskoj županiji

Županijske i lokalne ceste su prema odredbama Zakona o cestama javne ceste u vlasništvu Republike Hrvatske, a povjerene na upravljanje županijskim upravama za ceste koje su sukladno odredbama tog istog zakona osnovane u svakoj županiji.

Prema trenutno važećoj Odluci o razvrstavanju javnih cesta ("Narodne novine" broj 66/15.) na području Osječko-baranjske županije razvrstano je 86 županijskih i 98 lokalnih cesta u ukupnoj dužini od 1.138,424 kilometra (tablica 6. i 7.).

Tablica 7. Pregled županijskih cesta u Osječko-baranjskoj županiji

Redni broj	Broj ceste	Opis ceste	Vrsta kolnika		Dužina ukupno (km)
			Asfalt, beton, kamena kocka (km)	Ostali kolnik (km)	
1.	4011	D7 - Duboševica - Ž 4018	4,400		4,400
2.	4017	Kneževo - D7	1,900		1,900
3.	4018	D7 (Kneževo) - Topolje - Gajić - (Draž) - Batina D 212	18,500		18,500
4.	4019	D7 (Kneževo) - Branjina - Podolje - Ž 4018 (Draž)	14,600		14,600
5.	4027	Ž 4019 - Popovac (L 44064)	2,200		2,200

6.	4030	Moslavina Podavska (D34) - (Moslavački Krčenik) - Zdenci - Orahovica - Pleternica (D38)	7,030		7,030
7.	4031	D34 -Viljevo - Kapelna - Kućanci- Magadenovac - Šljivoševci - Lacići - Koška (D2)	39,000		39,000
8.	4032	D34 Donji Miholjac (Mihanovića - P. Radića) - Ivanovo	9,200		9,200
9.	4033	Torjanci - Novo Nevesinje - D517	7,200		7,200
10.	4034	Luč (L 44006) - Petlovac (D517)	3,400		3,400
11.	4037	Podolje (Ž 4019) - Kotlina-Kneževi Vinogradi (D212)	7,800		7,800
12.	4040	D517 - Novi Beždan	1,000		1,000
13.	4041	D517 - Bolman - Jagodnjak - Novi Čeminac - Uglješ - Švajcarnica (D7)	18,500		18,500
14.	4042	D212 (Kneževi Vinogradi) - Grabovac - Lug - Vardarac - Bilje (Ž 4257)	18,200		18,200
15.	4046	Golinci (L 44015) - Miholjački Poreč (D53)	2,600		2,600
16.	4047	Miholjački Poreč (D53) - Radikovci - Čamagajevci - Črnkovci (D34)	8,600		8,600
17.	4048	Čamagajevci (Ž 4047) - Marijanci (Ž 4049)	4,200		4,200
18.	4049	Črnkovci (Ž 4047) - Marijanci - Šljivoševci (Ž 4031)	9,800		9,800
19.	4050	Belišće (D517)(K.Tomislava) -Valpovo (J.J.Strossmayera - A.B.Šimića) (Ž 4051)	2,900		2,900
20.	4051	Valpovo: D34 - D34 (Bana J.Jelačića - Osječka - M.Gupca)	4,700		4,700
21.	4052	Valpovo (Ž 4051) (L.Ribara) - D34 - Harkanovci - Koška	17,500		17,500
22.	4053	Valpovo (Ž 4051) (N.Tesle- E.Kvaternika) - Nard (L 44028)	5,300		5,300
23.	4054	Novi Čeminac (Ž 4041) - Čeminac (D7)	3,300		3,300
24.	4055	T.L. "Tikveški dvorac" - Ž 4056 (Kozjak)	8,200		8,200
25.	4056	Lug (Ž 4042) - Kozjak-Podunavlje - Kopačevo - Ž 4042 (Bilje)	17,200		17,200
26.	4058	D53 (Beničanci) - Bokšić Lug - Bokšić - Beljevina - Feričanci (D 2)	24,200		24,200
27.	4059	Bocanjevci (L 44023) - Gorica - Valpovo (Lj.Gaja - V.Nazora) (Ž 4051)	6,700		6,700
28.	4060	D517 (Metlinici) - Ladimirevci - Bizovac (D 2)	6,700		6,700
29.	4061	Ladimirevci (Ž 4060)-Satnica - Petrijevci (D34)	7,400		7,400

30.	4064	Ž 4030 (Zdenci) - Zokov Gaj - Ž 4058 (Bokšić)	0,210		0,210
31.	4065	Zdenci (Ž 4030) - Bankovci - Ž 4058 (Feričanci)	2,340		2,340
32.	4066	Bokšić (Ž 4058) - Šaptinovci - Klokočevci (D53)	6,100		6,100
33.	4067	Bizovac (D2) - Novaki- Brođanci - Čepinski Martinci (Ž 4105)	10,000		10,000
34.	4073	Ž 4058 (Beljevina) - Đurđenovac (Ž 4075)	3,500		3,500
35.	4074	Šaptinovci (Ž 4066) - Sušine - Đurđenovac (Ž 4075)	4,600		4,600
36.	4075	D2 - Vučjak Feričanački - Đurđenovac - Pribiševci - D53	9,300		9,300
37.	4076	Ž 4075 (Vučjak Feričanački) - Našičko Novo Selo (L44040) - Gabrilovac	3,100		3,100
38.	4077	Ličko Novo Selo (Ž 4076) - Brezik Našički - D2 (L44041) (Našice)	5,300		5,300
39.	4078	D53 - Lila - Ribnjak - Lađanska (L44043) - D2 (Jelisavac)	6,100		6,100
40.	4079	D2 (Koška) - Ledenik (L44047)	3,900		3,900
41.	4080	Koška (D2) - Lug Subotički - Budimci (Ž 4105)	10,400		10,400
42.	4081	Habjanovci (L 44053) - Brođanci (Ž 4067)	1,500		1,500
43.	4085	D7 (Ovčara) - Čepin - Livana - A.G: Grada Osijeka	7,200		7,200
44.	4089	Ž 4085 Čepin - Ivanovac - D518 (Antunovac)	8,500		8,500
45.	4092	Aljmaš - Ž 4093	0,800		0,800
46.	4093	D213 (Aljmaš) - Erdut - D213	13,100		13,100
47.	4103	Marjančanci (L 44029) - D517 (Metlini)	1,000		1,000
48.	4104	Seona - D2 (Martin - Našice)	3,700		3,700
49.	4105	Podgorač (D515) - Budimci -Poganovci - Čokadinci - Čepinski Martinci - Čepin (Ž 4085)	30,100		30,100
50.	4106	Ž 4105 (Poganovci) - Krndija - Punitovci - Tomašanci - D7	15,000		15,000
51.	4107	Punitovci (Ž4106) - Jurjevac Punitovački - Beketinci - D7(Bijele Klade - Mala Branjevina)	9,400		9,400
52.	4108	Ž 4107 - Jurjevac Punitovački - Široko Polje (D7)	5,000		5,000
53.	4109	D7 (Velika Branjevina) - Vladislavci - Paulin Dvor - Ernestinovo (D518)	12,700		12,700

54.	4110	Dopsin (L 44107) - Vladislavci (Ž 4109)	1,800		1,800
55.	4118	T.L. "Borovik"(L 44099) - Mandićevac - Drenje - Kučanci - D515 (Bijela Vila)	14,900		14,900
56.	4119	Slatinik Drenjski (L 44102) - Ž 4118 (Mandićevec)	2,500		2,500
57.	4120	D7 (Vuka) - Lipovac Hrastinski - Koritna - Ž 4130	8,400		8,400
58.	4121	D518 - Laslovo-Palača - Korog - Ž 4148 (Tordinci)	3,900		3,900
59.	4122	Silaš (L 44083) - Korog (Ž 4121)	2,400		2,400
60.	4128	Josipovac Punitovački (Ž 4106)- Gorjani - Satnica Đakovačka (D515)	8,800		8,800
61.	4129	Satnica Đakovačka (D515) - Gašinci-Kondrić - D38	8,500	3,800	12,300
62.	4130	D7 (Kuševac) - Viškovci - Forkuševci - Semeljci - Koritna - Šodolovci - Petrova Slatina - D518 (Ernestinovo)	24,600		24,600
63.	4131	Ž 4130 (Forkuševci) - Vučevci	2,600		2,600
64.	4132	Semeljci (Ž 4130) - Kešinci - Mrzović (Ž 4148)	3,000	2,600	5,600
65.	4133	Kešinci (Ž 4132) - Vrbica - Stari Mikanovci (D46)	6,330		6,330
66.	4144	Breznica Đakovačka (L 44099) - Levanjska Varoš - D38	2,200		2,200
67.	4145	Đakovo: D7 - Ž 4146 (A. Starčevića - A. Hebranga)	2,000		2,000
68.	4146	Đakovo: D7 - D 46 (N.Tesle - V.Nazora - F.K.Frankopana - E. Kvaternika)	3,800		3,800
69.	4147	Đakovo: D7 - Ž 4146 (F.Račkog - S.Radića - Bana J.Jelačića)	3,300		3,300
70.	4148	Vrbica (Ž 4133) - Mrzović - Markušica - Tordinci - Ž 4111	4,420	2,480	6,900
71.	4163	D38 (Kondrić) - Trnava - Staro Topolje (Ž 4202)	8,200		8,200
72.	4165	Novi Perkovci (L 44127) - Piškorevci - D7	5,100		5,100
73.	4168	Našice: Martin (D53) - Markovac Našički (D515) (kralja Tomislava - Pejačevićev trg - Kralja Zvonimira - Braće Radića)	4,400		4,400
74.	4189	Lapovci (L 44122) - Ž 4163 (Ekonomija)	2,100		2,100
75.	4202	Bartolovci (D525) - Brodski Varoš - Garčin - Vrpolje - Strizivojna - Stari Mikanovci (D46)	8,800		8,800

76.	4237	Koška (D2) - Ordanja - Andrijevac (L 44047)	4,200		4,200
77.	4238	Gorjani (Ž 4128) - Tomašanci (Ž 4106)	3,300		3,300
78.	4239	Tomašanci (Ž 4106) - Ivanovci Gorjanski - D7 (Kuševac)	4,400		4,400
79.	4247	Čepin: D7 - Ž4085	1,600		1,600
80.	4257	D7 (Švajcarnica) - Darda - Bilje - A. G. Osijek	12,800		12,800
81.	4259	Zmajevac (D212) - Ž4018 (Draž)	3,700		3,700
82.	4291	Ž 4105 - Čvor Čepin (A5)	1,710		1,710
83.	4292	Trnava (Ž 4163) - Dragotin (Ž 4164) - Đakovo (Ž 4147)	11,150	3,850	15,000
84.	4293	D7 - Šećerana - Šumarine - D517	4,100		4,100
85.	4295	Donji Miholjac: D53 - D34	2,400		2,400
86.	4297	Našice: D2 - Ž 4168	1,600		1,600
Ukupno			638,090	12,73	650,820

Tablica 8. Pregled lokalnih cesta u Osječko-baranjskoj županiji

Redni broj	Broj ceste	Opis ceste	Vrsta kolnika		Dužina ukupno (km)
			Asfalt, beton, kamena kocka (km)	Ostali kolnik (km)	
1.	40068	Ž 4057 (M.Rastovac) - Ž 4031 (Kapelna-Kučanci)		5,580	5,580
2.	40080	Ž 4030 Duzluk - Gazije - G.Motičina - Seona (Ž 4104)	2,990	7,590	10,580
3.	44001	Martinci Miholjački - Gezinci (D4)	2,000		2,000
4.	44005	Zeleno polje - Ž 4034 (Petlovac)	1,500		1,500
5.	44006	Luč (Ž 4034) - Šumarina (Ž 4035)	4,300		4,300
6.	44007	Širine - D517	0,600		0,600
7.	44010	Kneževi Vinogradi (D212) - Kamenac - Karanac - Kozarac (D7)	8,100	1,600	9,700
8.	44011	Suza (D212) - Mirkovac - L 44034	8,400		8,400
9.	44013	Kapelna (Ž 4031) - Krunoslavlje - L 44015 (Golinci)	0,150	7,250	7,400
10.	44014	L 44013 - Krunoslavlje - Ž 4031(Kučanci)	3,400		3,400
11.	44015	Golinci (Ž 4046) - Kućanci (Ž 4031)		4,700	4,700
12.	44016	Podgajci Podravski (D34) - Bočkinci - Ž 4047 (Čamagajevci)	2,470	1,930	4,400

13.	44017	Bočkinci (L 44016) - Črnkovci (D34)	2,300		2,300
14.	44018	Čamagajevci (Ž 4048) - Ž 4049 (Šljivoševci)		4,700	4,700
15.	44019	Beničanci (D53) - Lacići (Ž 4031)	4,200		4,200
16.	44020	Marijanci (Ž 4049) - Marjanski Ivanovci - D517 (Harkanovci)	11,900		11,900
17.	44021	Ž 4049 (Marijanci) - Tiborjanci - D34	5,500		5,500
18.	44022	D34 (Gat) - Veliškovci - L 44021(Tiborjanci)	1,600		1,600
19.	44023	Tiborjanci (L 44021) - Bocanjevci - Zelčin (D517)	7,400	4,000	11,400
20.	44024	Kitišanci (D34) - Vinogradci - L 44023 (Tiborjanci - Bocanjevci)	4,200		4,200
21.	44025	L 44020 (Marijanci) - Bocanjevci (L 44023)	0,450	3,650	4,100
22.	44026	Novo Nevesinje (Ž 4033) - D517 (Bakanga)	2,600	1,400	4,000
23.	44027	Kitišanci (D34) - D517 (Belišće)	2,000		2,000
24.	44028	Valpovo (Ž 4050 A.B.Šimića - Staroalpovački put) - Nard - D34 (Šag)	5,000	7,5000	12,500
25.	44029	Marjančaci (Ž 4103) - D517 (Ivanovci)	0,700		0,700
26.	44030	D517 - Majške Međe	1,100		1,100
27.	44032	Darda (Ž 4257) - Ž 4042 (Lug - Vardarac)	1,250	5,950	7,200
28.	44033	Darda (Ž 4257) - Željeznički kolodvor	0,900		0,900
29.	44034	Ž 4042 - Jasenovac - Sokolovac - Ž 4055 (Kozjak)	10,500		10,500
30.	44035	Ž 4055 (dvorac) - Tikveš	3,700		3,700
31.	44037	Feričanci (D2) - Valenovac - Gazije (L 40080)	4,900		4,900
32.	44038	D2 (Vučjak Feričanački) - Valenovac (L 44037)	0,770	2,630	3,400
33.	44039	Sušine (Ž 4047) - Teodorovac	2,500		2,500
34.	44042	D53 (Klokočevci) - Lipine	2,300		2,300
35.	44044	Velimirovac (D 53) - D2 (Jelisavac)	2,900		2,900
36.	44045	D2 - Željeznički kolodvor "Jelisavac"	0,600		0,600
37.	44046	Ledenik (Ž 4079) - Ž 4105 (Podgorač)	1,150	5,650	6,800
38.	44047	Ledenik (L 44046) - Andrijevac - Branimirovac - Ž 4080 (Lug Subotički)	5,200	1,300	6,500

39.	44048	Andrijevac (Ž 4237) - Bijela Loza - Ž 4105 (Klenik-Podgorač)	3,610	2,890	6,500
40.	44049	Ordanija (Ž 4237) - Ž 4080 (Koška - Lug Subotički)	1,000	1,000	2,000
41.	44050	D517 (Harkanovci - Zelčin) - Topoline (D2)	-	5,600	5,600
42.	44051	Lug Subotički (Ž 4080) - Habjanovci (Ž 4081)	1,900	8,200	10,100
43.	44052	Ivanovci (D517) - Cret Bizovački (D2)	1,350	4,850	6,200
44.	44053	Cret Bizovački (D2) - Habjanovci (Ž 4081)	4,000		4,000
45.	44054	Satnica Valpovačka (Ž 4061) - D2 (Bizovac - Samatovci)	2,400		2,400
46.	44055	Petrijevci (Ž 4061) - Selci - Brođanci (Ž 4067)	7,400	5,900	13,300
47.	44056	Cerovac - L 44055 (Selci)		1,000	1,000
48.	44057	Čepinski Martinci (Ž 4105) - Ž 4107 (Beketinci)	4,900	1,800	6,700
49.	44061	A.G. Grada Osijeka - Ž 4089 (Čepin - Ivanovac)		2,000	2,000
50.	44064	Popovac (Ž 4027) - Kamenac (L 44010)	1,800	5,000	6,800
51.	44083	A.G. Grad Osijek - Silaš (Ž 4122)	2,800		2,800
52.	44084	Bijelo Brdo(D213) - Željeznički kolodvor	0,900		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	1,034	5,334
55.	44090	Gazije (L 40080) - Donja Motičina (D2) (šumska cesta)	1,080	4,920	6,000
56.	44091	Zoljan (D53) – Željeznički kolodvor	0,400		0,400
57.	44092	Našice: D2 - Ž 4168 (od semafora V.Lisinskog - J.J.Strossmayera do Policije)	0,900		0,900
58.	44093	Markovac Našički (Ž 4168) - Makloševac - Ceremošnjak - Granice - Rozmajerovac	14,600	2,700	17,300
59.	44094	Gradac Našički (D53) - Londžica	3,800		3,800
60.	44095	L 44094 - L 44093 (šumska cesta: Londžica - Ceremošnjak)	0,100	4,800	4,900
61.	44097	Kelešinka - Stipanovci (D515)	1,100		1,100
62.	44098	Stipanovci (D515) - Kršinci	3,400		3,400

63.	44099	Podgorač (D515) - Ostrošinci- Podgorje Bračevačko - Borovik - Paučje - Breznica Đakovačka (Ž 4144)	12,295	11,705	24,000
64.	44100	D515 (Razbojište - Bračevci) - Bučje Gorjansko	2,100		2,100
65.	44101	D515 (Bračevci - Potnjani) - Paljevina - Drenje (Ž 4118)	5,000		5,000
66.	44102	Slatinik Drenjski (Ž 4119) - Paljevina - Potnjani (D515)	2,040	3,860	5,900
67.	44103	Potnjani (D515) - Gorjani (Ž 4128)	1,645	4,055	5,700
68.	44104	D515 (Bijela Vila) - Gorjani (L 44103)	0,370	3,230	3,600
69.	44105	Krndija (Ž 4106) - Gorjani (Ž 4128)	6,200		6,200
70.	44106	Ž 4107 (Beketinci) - Vuka (D7)	4,200		4,200
71.	44107	D7 (Vuka) - Hrastovac - Dopsin (Ž 4110)	3,620	2,480	6,100
72.	44108	Široko Polje (D7) - Semeljci (Ž 4130)	2,260	5,840	8,100
73.	44109	Ž 4109 - Hrastin - Koprivna - Šodolovci (Ž 4130)	5,900		5,900
74.	44110	Antunovac (D518) - (Seleš- Orlovnjak) - A.G. Grada Osijeka	5,000		5,000
75.	44111	Laslovo (Ž 4121) (Vendelovo) - L 44112 (Vrbik - Betin dvor) - A.G. Grada Osijeka	4,500	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	4,900	9,100
79.	44116	L 44086 (Marinovci - Vera) - D519 (ekonomija Lovas - Borovo selo)	6,900		6,900
80.	44117	Milinac - L 44099 (Paučje - Breznica Đakovačka)		1,700	1,700
81.	44118	Slobodna Vlast (D38) - Ratkov Dol		3,000	3,000
82.	44119	D38 - Musić	2,800		2,800
83.	44120	Ovčara - D38	2,400		2,400
84.	44121	Hrkanovci Đakovački - Trnava (Ž 4163)	6,500		6,500
85.	44122	L 44121 (Hrkanovci Đakovački - Trnava) - Lapovci (Ž 4189)	0,820	0,880	1,700
86.	44123	Ž 4118 (Mandićevac) - Pridvorje - Preslatinci (L 44124)	2,600	3,400	6,000
87.	44124	Kučanci Đakovački (Ž 4118) - Preslatinci - Ž 4129 (Gašinci)	1,900	2,000	3,900
88.	44125	Gašinci (Ž 4129) - Selci Đakovački (D38)	2,100	2,100	4,200

89.	44127	L 44126 - Novi Perkovci - St.Perkovci (Ž 4190)	2,600		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	3,260	8,300
92.	44134	Semeljci (Ž 4130) - (Adruševac) - Đurđanci - D46	2,310	6,290	8,600
93.	44135	L 44134 (Đurđanci) - Vrbica (Ž 4133)	0,080	3,320	3,400
94.	44136	Budrovci (D46) - D7 (Piškorevci)	3,500		3,500
95.	44137	D7 (Đakovo) - Piškorevci (Ž 4165)	1,800		1,800
96.	44138	D7 - Ž 4202 (Strizivojna)	1,200		1,200
97.	44139	Čeminac (D7) - Grabovac (Ž 4042)	4,900		4,900
98.	44141	D38 - Svetoblažje - Dragotin (L 44126)	2,000	2,300	4,300
Ukupno			290,96	196,644	487,604

Tablica 9. 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	650,820	638,090	12,730
Lokalne ceste	487,604	290,960	196,644
Ukupno	1.138,424	929,050	209,374

U tablici 9. vidljivo je da je trenutno ukupna dužina županijskih i lokalnih cesta u Osječko-baranjskoj županiji 1.138,424 km i da je 929,050 km ili 81,61% cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta sa izgrađenim suvremenim kolnikom, dok je 209.374 km ili 18,39% ukupne cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta u ovom trenutku bez izgrađenog suvremenog kolnika.

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 četiri županijske i pedeset lokalnih cesta koje su dijelom ili u potpunosti neizgrađene. Dužina neizgrađenih dionica na županijskim je 12,730 km, a na lokalnim cestama 196,644 km.

Na neizgrađenim dionicama sa tucaničkim kolnikom županijskih i lokalnih cesta u ovom trenutku nalazi još sedam većih ili manjih naselja: Gornja Motičina, 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 s tucaničkim kolnikom.

U proteklom razdoblju od 1998. godine do sada rekonstruirano ili modernizirano je oko 172 kilometra županijskih i lokalnih cesta među ostalima i dionice županijskih i lokalnih cesta na kojima se nalazila naselja: Gazije, 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, Granice i Andrijevac.

Kroz radove izvanrednog održavanja u istom razdoblju obnovljen je kolnik novim asfaltnim slojem na 520 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 10.

Tablica 10. Zbirni pregled stanja cesta s asfaltnim kolnikom u 2016. godini

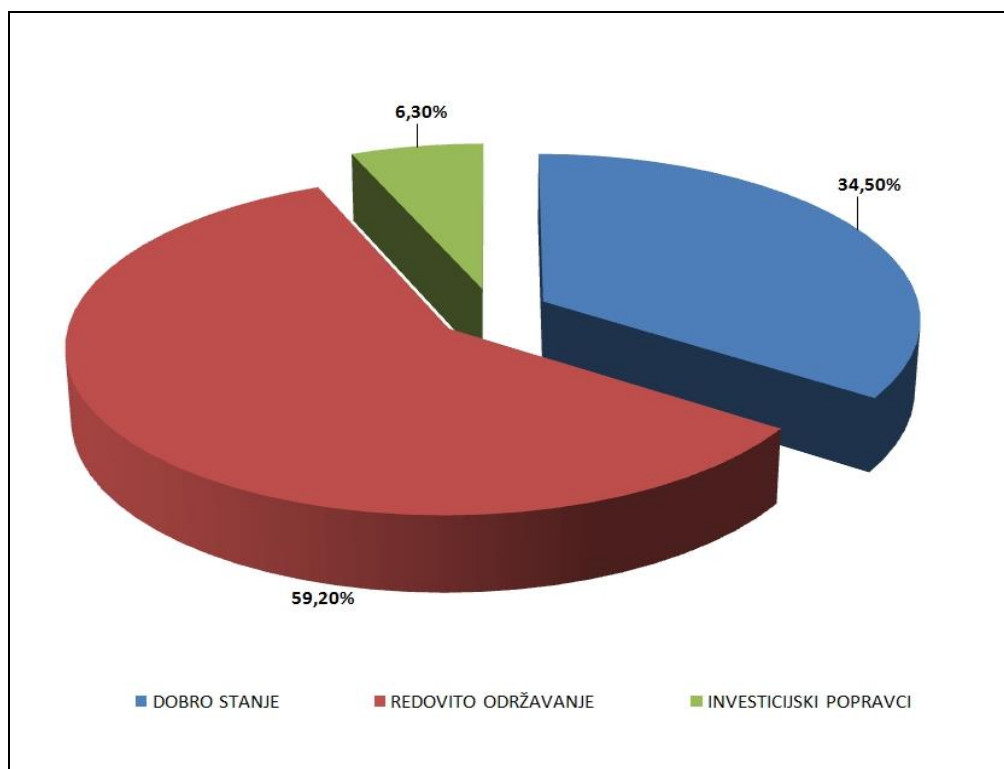
Kategorija ceste	Ocjena stanja											
	"dobro stanje"- "0"		"1"		"2"		"3"		"4"		"5"	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Županijske	232,29	36,4	156,18	24,5	97,66	15,3	135,95	17,8	14,61	2,3	1,4	0,2
Lokalne	88,25	30,3	58,01	19,9	32,02	11,0	70,43	24,2	39,15	13,5	3,1	1,1
Ukupno	320,54	34,5	214,19	23,1	129,69	14,0	206,38	22,2	53,76	5,8	4,5	0,5
	dobro stanje 320,54 km 34,5%				redovito održavanje 550,25 km 59,2%				investicijski popravci 58,26 km 6,3%			

Ocjena stanja 0 - dobro stanje -izvodi se užu spektra radova redovnog održavanja

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

Ocjena stanja 4 i 5 - potrebni investicijski popravci

Grafikon 2. Ocjena stanja županijskih i lokalnih cesta u osječko-baranjskoj županiji u 2016. godini



Moramo istaknuti da s raspoloživim sredstvima u 2016. godini nije moguće održati dostignuti kvalitet i sigurnost prometa na našim županijskim i lokalnim cestama, a njihov daljnji razvoj, poboljšanje i modernizacija 209,374 kilometra županijskih i lokalnih cesta koje su bez suvremenog kolnika postaju sve dalja budućnost.

Raspoloživim sredstvima kroz program redovitog održavanja moguće je izvesti Zakonom o cestama i Pravilnikom o održavanju cesta propisane radove redovitog održavanja javnih cesta u obimu koji je ispod 50% standarda održavanja, a kroz program izvanrednog održavanja moguće je godišnje obnoviti oko 2% naše cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta što znači da smo trenutno u mogućnosti da svake 50 godine obnovimo istu dionicu ceste što je van svih tehničkih kriterija održavanja nekog objekta pa tako i ceste. Kroz program građenja, odnosno rekonstrukcija godišnje smo u mogućnosti izvesti radove na cca. 5 kilometara naših cesta.

Ovo je izravna posljedica kontinuiranog obezvređivanja, a kasnije i smanjenja financijskih sredstava namijenjenih za županijske i lokalne ceste kroz duži vremenski period, a koje je počelo s utjecajem inflacije od 2002. godine do danas i poskupljenja naftnih derivata koje se dogodilo u tom periodu. Rezultat tih poremećaja je bio povećanje svih cijena izvođenja radova na županijskim i lokalnim cestama za 40 do 50% u odnosu na 2002. godinu kada je zadnji puta izvršena pozitivna korekcija naših prihoda.

Stanje je još dodatno pogoršano odlukama ministra pomorstva, prometa i infrastrukture 2013. godine kada nam je svojom odlukom smanjio prihode od naknada za financiranje građenja i održavanja javnih cesta za cca. 6.000.000,00 kuna, pa 2015. godine još za cca. 4.500.000,00 kuna i još dodatno za cca. 12% našeg prihoda od godišnje naknade za uporabu javnih cesta što je daljnje smanjenje za 6.000.000,00 do 7.000.000,00 kuna što će biti rezultat donošenja novog Pravilnika o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila (NN br. 96/2015.) koji je stupio na snagu 01.01.2016. godine.

Zbog naprijed navedenog smanjenja raspoloživih financijskih sredstava namijenjenih za županijske i lokalne ceste koja ni u 2014. i 2015. godini nisu bila dostatna za njihovo održivo financiranje) dolazi do postepenog propadanja županijskih i lokalnih cesta što je vidljivo iz podataka ocjene stanja županijskih i lokalnih cesta u 2016. godini kada ih usporedimo sa podacima iz 2015. godine, a posljedica će biti proporcionalno smanjivanje sigurnost prometovanja cestovnim pravcima naših županijskih i lokalnih cesta.

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

Osnovni cilj izrađene 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.

Studijom se obradila strategija ubrzanog razvoja prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem zajedno s rubnim dijelovima susjednih županija, koja je:

1. Prikazala 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 predložila 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 s rubnim dijelovima susjednih županija, omogućavajući Osijeku kao regionalnom, gospodarskom i prometnom središtu, efikasnu povezanost.
2. Analizirala 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 utvrdila neusklađenosti u strukturi prometnog sustava, te utvrdila kritične elemente i aspekte funkcioniranja u svim segmentima prometne ponude i potražnje.

3. Predložila koncepciju i prometno rješenje redefiniranja cestovnog, željezničkog, riječnog, zračnog i kombiniranog prometa u širem okruženju grada Osijeka zajedno s 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. Predložila, temeljem provedenih analiza postojećeg stanja te prognoze prometnih rješenja, potrebne izmjene prostorno-planske dokumentacije.
5. Predložila 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 s rubnim dijelovima susjednih županija za razdoblje od 5, 10, 20 i 30 godina.
6. Predložila odgovarajuće zakonske i institucionalne instrumente za realizaciju izgradnje i rekonstrukcije.
7. Predložila 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.

Vrijednost izrade Studije nakon provedenog postupka javne nabave iznosila je 4.950.000,00 kuna, a odabrani izrađivač Studije bio je Institut IGH d.d.Zagreb, koji je 8. prosinca 2014. godine dostavio njezinu konačnu varijantu. Konačnu varijantu Studije pozitivno su ocijenili članovi Povjerenstva.

Osnovni cilj koji se želio postići izradom Prostorno prometne studije prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem je sagledavanje i prijedlog dugoročnog koncepta razvitka i sinergijskog djelovanja svih vidova prometa u funkciji javnih potreba stanovništva i razvitka gospodarstva uz uvažavanje elemenata - postulata: funkcionalnosti, brzine, sigurnosti, kapaciteta, udobnosti, ekonomičnosti, cijene koštanja, zaštite okoliša i dinamike izgradnje cjelovitog prometnog sustava.

Studija kao stručni materijal dugoročnog razvitka prometne infrastrukture služi prvenstveno za implementaciju u Prostorni plan Osječko-baranjske županije, a nakon toga i u planove nižeg reda (PPG Osijeka, PPG Đakova, itd.), čime predložena rješenja dobivaju zakonsku osnovu i legitimitet za realizaciju projekata infrastrukture kroz redovne procedure (studije, lokacijske i građevinske dozvole).

2.1.1.4. Masterplan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije

U tijeku je izrada Masterplana prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije kojega je na javni poziv "Ograničeni poziv za dostavu projektnih prijedloga vezanih uz OP promet 2007-2013, prioritetnu os 1 - Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa" Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, a pod nazivom "PRIPREMA PROJEKATA IZ PODRUČJA INTEGRIRANOG PROMETA I ODRŽIVE REGIONALNE/ URBANE MOBILNOSTI - OPERATIVNI PROGRAM PROMET 2007.-2013." prijavila Regionalna razvojna agencija Slavonije i Baranje d.o.o. u suradnji s Osječko-baranjskom županijom i Gradovima Osijek, Beliše, Valpovo, Našice, Đakovo, Beli Manastir i Donji Miholjac.

Nepostojanje krovnog dokumenta koji objedinjava potrebe svih gradova u županiji predstavlja prepreku održivom razvoju i povećanju mobilnosti. Povrh toga, potreba izrade Masterplana proizašla je iz potrebe povezivanja Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske s prometnim rješenjima niže razine u smislu davanja osnovnih smjernica i određivanja ciljeva prometnog sustava koji će se temeljiti na ishodima analize i biti u skladu s politikama Europske unije (npr. održivi razvoj prometa,

okoliša). Masterplan ima za cilj postaviti temelje za prometni razvoj svih gradova na području Osječko-baranjske županije, analizirati mogućnosti poboljšanja prometne povezanosti te analizirati i predložiti rješenja za poboljšanje, modernizaciju i rekonstrukciju postojeće prometne infrastrukture gradskog prijevoza grada Osijeka i njegovo usklađivanje s međugradskim prometnim linijama (autobusne linije, željezničke linije, promet osobnih i teretnih vozila). Izradom Masterplana dat će se rješenja za podizanje kvalitete usluge i povećanje masovnosti korištenja javnog putničkog prijevoza na području Osječko-baranjske županije. Brži, čistiji i efikasniji javni prijevoz je nužan za razvoj županije, a njegovom modernizacijom će se neposredno omogućiti daljnji razvoj svih sektora gospodarstva.

Ukupna vrijednost projekta izrade Masterplana i Strateške procjene utjecaja Masterplana na okoliš iznosi 2.172.130,00 kn (bez PDV-a), a 85% ukupne vrijednosti projekta predstavljaju bespovratna sredstva EU. Rok završetka projekta je 31. prosinca 2016. godine.

2.1.1.5. 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 17 tramvaja na dvije linije i 23 autobusa na 12 linija. Ovim su linijama pokrivena naselja: Osijek, Tvrdavica, Filipovica Podravlje, Cvjetno naselje, Josipovac, Višnjevac, Livana, Brijesće, Brijest, Nemetin, Tenje, Čepin, Sarvaš, Bijelo Brdo, Antunovac i Ivanovac. 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 a GPP će obavljati prijevoz putnika za područje općine Antunovac, na linijama Antunovac i Ivanovac. GPP Osijek bez putnika koje preveze Panturist za GPP u tarifnoj uniji, preveze radnim danom prosječno oko 40.000 putnika ili godišnje oko 11 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 94/13. i 148/13.) željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici, uz jednake uvjete na način propisan ovim Zakonom, a željeznička pruga je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkoga prometa, kao i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.).

Prema namjeni, gospodarskom značenju, značenju koje imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, načinu upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom te planiranju njezina razvoja, željezničke pruge razvrstavaju se na:

1. pruge za međunarodni promet,
2. pruge za regionalni promet i
3. pruge za lokalni promet.

Djelatnost javnog prijevoza putnika i roba u unutrašnjem i međunarodnom prometu željezničkim prijevoznim sredstvima u nadležnosti je željezničkih prijevoznika koji se definiraju kao svaka domaća ili inozemna pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu i rješenje o sigurnosti izdano od mjerodavnog tijela. Kao upravitelj infrastrukture u Republici Hrvatskoj tvrtka HŽ Infrastruktura d.o.o. izgrađuje i investira u željezničku infrastrukturu, brine se o njenom održavanju i osuvremenjivanju, upravlja sustavom sigurnosti, osigurava pristupa i dodjeljuje infrastrukturne kapacitete svim željezničkim prijevoznicima koji ispunjavaju zakonske uvjete, određuje pristojbe za korištenje infrastrukturnih kapaciteta, izrađuje i objavljuje vozni red te organizira i regulira željeznički prijevoz.

Na području Osječko-baranjske županije ukupno je 243,826 km pruga, od čega je:

- 90,491 km pruge za međunarodni promet,
- 104,363 km pruge za regionalni promet i
- 48,972 km pruge za lokalni promet.

Tablica 11. Željezničke pruge na području Županije

Oznaka pruge	Skraćeni naziv željezničke pruge	Vrsta pruge	Dužina (km)
M104	Novska - Tovarnik - DG	pruga za međunarodni promet	18,000
M301	DG - B. Manastir - Osijek	pruga za međunarodni promet	32,505
M302	Osijek - Strizivojna-Vrpolje	pruga za međunarodni promet	48,377
M303	S.-Vrpolje - S. Šamac - DG	pruga za međunarodni promet	1,253
R104	Vukovar-B.n. - Erdut - DG	pruga za regionalni promet	17,380
R202	Varaždin - Dalj	pruga za regionalni promet	86,983
L205	Nova Kapela - Našice	pruga za lokalni promet	17,671 (5,675 km u uporabi)
L207	Bizovac - Belišće	pruga za lokalni promet	12,940
L208	Vinkovci - Osijek	pruga od 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 Koridoru RH3 (bivši ogranak V.c. paneuropskog koridora).

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 Koridora RH3 (bivši ogranak V.c. paneuropskog koridora) 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 pruge. Završena je rekonstrukcija kolodvora Darda i 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 i izdana je uporabna dozvola
- 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 Koridoru RH3 (Sporazum o reguliranju graničnog željezničkog prometa između Republike Hrvatske i Republike Mađarske i Ugovor Republike Hrvatske i Republike Mađarske o međunarodnom kombiniranom prijevozu stvari).

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.

U 2013. godini završena je izgradnja putničkog pristaništa u Aljmašu (rkm 1380+200), izvršen tehnički pregled, te je otvoreno i razvrstano kao javno putničko pristanište od županijskog značaja, dok su u Batini (rkm 1425+500) u 2015.g. dovršeni svi radovi te je pristanište otvoreno i razvrstano kao javno putničko pristanište od županijskog značaja.

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 županiju.

Na vodnom putu Dunava u granicama Osječko-baranjske županije smješteni su:

- Putničko pristanište u Aljmašu - rkm 1380+200 i
- Putničko pristanište u Batini - rkm 1425+500.

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 i
- Industrijsko-trgovačko pristanište u Belišću - rkm 53+500.

Osnovni problem riječnog prometa su nedovoljna uređenost vodnih putova, naročito vodnog puta rijeke Drave na dijelu na kojemu je međunarodna, IV klasa plovnosti, tehnička i tehnološka zastarjelost luka i nedostatak brodogradilišta s navozom (izvlačilišta). Zbog ograničenih financijskih sredstava (državni proračun) tijekom jedne godine, provode se samo radovi na "održavanju" stanja, koji se svode na održavanje objekata sigurnosti plovidbe i obilježavanje vodnih putova, te radovi (sanacija korita i obala) u manjem opsegu u svrhu tehničkog održavanja i osposobljavanja vodnih putova. Za uređenje vodnog puta na deklariranu klasu plovnosti, potrebno je izvršiti određene hidrograđevinske radove, za što je potrebno osigurati više financijskih sredstava. Kako bi se moglo pristupiti bilo kakvim 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.

Plovidba rijekom Dravom se, gotovo isključivo, odvija od ušća u Dunav do Osijeka te je prioritet osigurati plovnost tokom cijele godine na navedenoj dionici. Agencija za vodne putove izradila je Konceptijsko rješenje poboljšanja uvjeta plovnosti rijeke Drave od ušća (rkm 0) do Luke Osijek (rkm 12) koje je dalo odgovor na pitanje je li moguće određenim građevinskim zahvatima u koritu rijeke Drave smanjiti potrebe za čestim održavanjem te na taj način osigurati plovnost većim dijelom godine. U pripremi su aktivnosti za nastavak izrade studijsko- tehničke dokumentacije.

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 plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) s UN/ECE Povjerenstvom za unutarnji promet. Prema tom Ugovoru u sustav Europskih plovnih putova uvršteni su rijeke Drava do Osijeka i Dunav.

Radi reguliranja obveza preuzetih potpisivanjem AGN-a, 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" 109/07., 132/07., 51/13. i 152/14.), 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.

Donesene su Izmjene i dopune Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda u prosincu 2014. godine ("Narodne novine" broj 152/14.) te su potpuno usklađene sa Zakonom o koncesijama ("Narodne novine" broj 143/12.).

Dana 13. listopada 2009. godine Republika Hrvatska potpisala je s 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 je Republika Hrvatska službeno postala 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.

Izrada i donošenje novog međudržavnog ugovora će uslijediti nakon što se nadležna tijela za međudržavnu suradnju dogovore o pokretanju postupka.

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., 63/11. 130/11., 56/13. i 14/14.) 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 Dunava i donje Drave nadležan je Vodnogospodarski odjel u Osijeku.

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.

Hrvatska Vlada usvojila je Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. do 2030. godine ("Narodne novine" broj 131/14.). Ova Strategija predstavlja polazišnu točku u novom procesu planiranja prometnog razvoja Republike Hrvatske.

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 plovničkih 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 unaprjeđenje i prometno-tehnološku modernizaciju vodnog puta rijeke Drave prema Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda ("Narodne novine" broj 109/07., 132/07. i 51A/13.) 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 plovim 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 plovnog puta od međunarodnog značaja na rijeci Dravi od 0 do 22 km, kojega 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, kojega 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 geotekstila položenog na tlo pokosa kazetirano fašinskim kobama. Od 2010. godine nastavilo se s radovima na daljnjem iskopu desne obale do regulacijske linije te je prošle, 2015. godine završeno proširenje desne obale prokopa. Ostalo je osigurati obalu na samom nizvodnom kraju prokopa i ulazu u akvatorij luke. Očekuje se završetak osiguranja obale tokom 2016. godine. Usporedo sa radovima na osiguranju prokopa, svake godine se vrše i morfološka praćenja korita Drave u području prokopa.

Obzirom da je desna obala prokopa proširena na projektiranu regulacijsku liniju, moglo se pristupiti povišenju pregrade starog korita (pregrada "G") te će se sve tečenje Drave usmjeriti kroz prokop dovoljnog profila za proticanje velikih voda i spriječiti unošenje velikih količina pješčanog nanosa u akvatorij luke što trenutno predstavlja znatnu smetnju za rad luke Nemetin. Započelo je i uklanjanje nanosa iz akvatorija luke putem koncesija čime će se ukloniti oko 700.000 m³ nanosa i time ukloniti problemi u plovidbi u akvatoriju luke.

Izrađeno je konceptijsko rješenje poboljšanja plovnosti rijeke Drave od ušća (km 0,0 do luke Osijek (km 12,0), a pokrenuto je putem "Dunavskog foruma". U izradi su sudjelovale sve struke koje imaju utjecaja na projekt uključujući i nevladine udruge. Rezultat je cjelovito i sveobuhvatno rješenje temeljem kojega će biti moguće urediti plovni put od ušća Drave u Dunav do luke Nemetin uvažavajući sve zahtjeve i najnovija dostignuća glede potreba plovidbe i zaštite prirode.

Završetkom proširenja prokopa i povišenjem pregrade "G" na višu kotu, znatno će se smanjiti unošenje i taloženje nanosa u akvatoriju luke. U tijeku je i odabir koncesionara za vađenje cca 700.000 m³ nataloženog pijeska iz akvatorija luke te će se završetkom svih navedenih aktivnosti (prokop, pregrada, vađenje pijeska) otkloniti smetnje za normalnu plovidbu u luci.

U tijeku je izrada konceptijskog rješenja poboljšanja plovnosti rijeke Drave od ušća (km 0,0 do luke Osijek (km 12,0) koje se treba dovršiti do početka 2016. godine, a pokrenut je putem "Dunavskog foruma". U izradi će učestvovati sve struke koje imaju utjecaja na projekt uključujući i nevladine udruge. Očekuje se cjelovito i sveobuhvatno rješenje temeljem kojega će biti moguće urediti plovni put od ušća Drave u Dunav do luke Nemetin uvažavajući sve zahtjeve i najnovija dostignuća glede potreba plovidbe i zaštite prirode.

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 s 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 na 13 i 18 rkm. Lučke aktivnosti na području "Stare luke" na rkm 18 prestale su se odvijati krajem 2015. godine kada je to područje zatvoreno zbog izgradnje sjevernog kolektora Grada Osijeka. Ovo područje je planirano za razvoj putničkog pristaništa.

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,
- rasterećenja prometa u centru grada,
- smanjenja negativnih utjecaja na okoliš i stanovništvo grada Osijeka,
- 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).

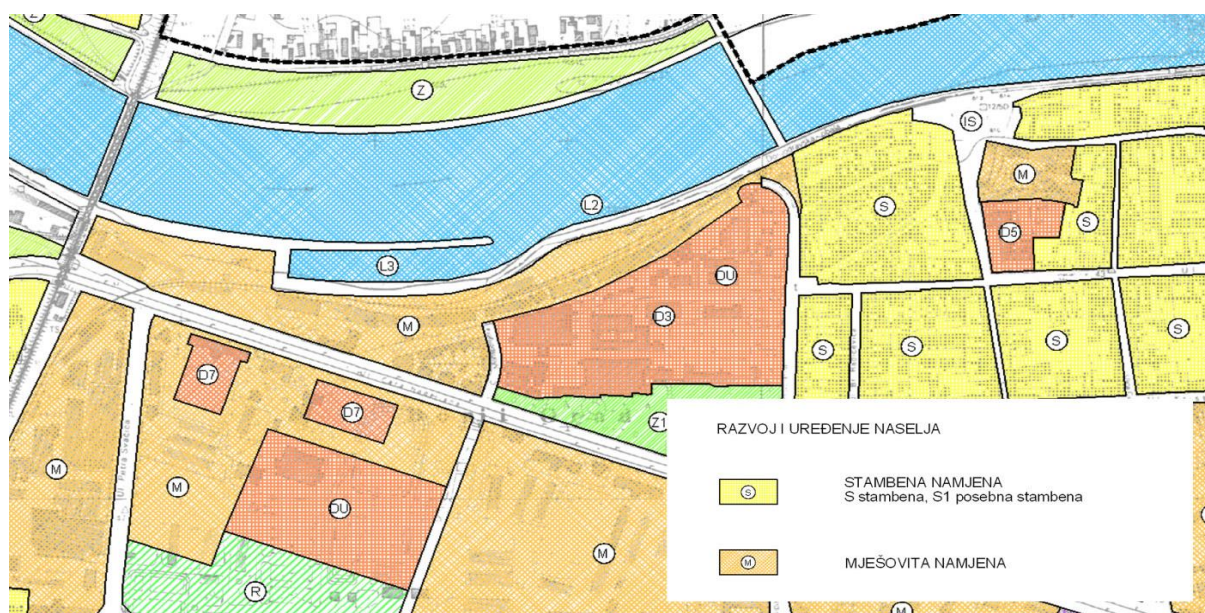
Na lokaciji Stare luke u funkciji su bili do 2015. godine terminal za prekrcaj rasutih tereta i skladišni kapaciteti zatvorenog tipa. Budući da na lokaciji Nove luke Osijek ne postoje takvi sadržaji iste je potrebno izgraditi.

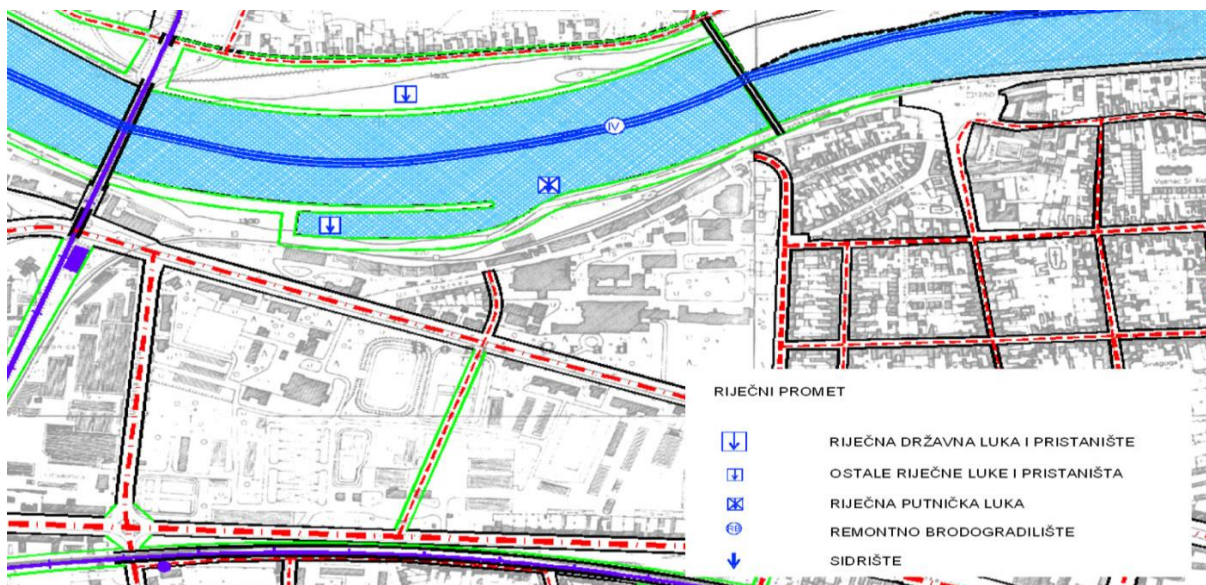
Slika 2. Ortofoto snimak luke Osijek na 18,0 rkm



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



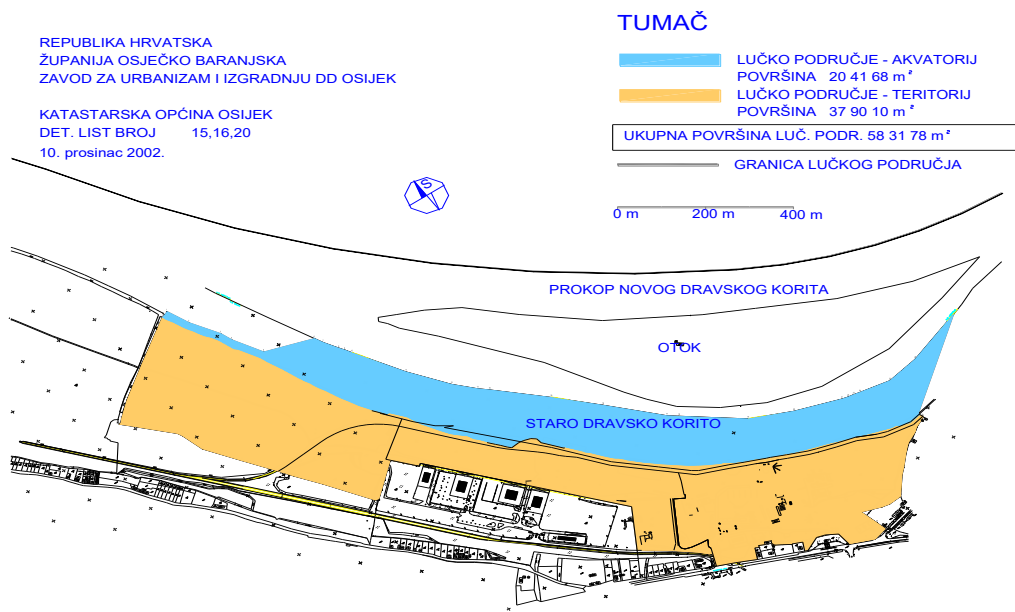


2.3.2.2. Nova luka Osijek

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 prekrca 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 i
- otvaranje novih radnih mjesta.

Osnove za realizaciju ovog projekta su:

- međunarodni vodni put rijeka Drave i Dunava,
- cenovna konkurentnost riječnog transporta,
- tradicija Luke Osijek i plovidbe na rijeci Dravi,
- gravitacijsko područje Luke Osijek i
- 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 učinjeno je sljedeće:

- Studija izvodljivosti, usklađivanje plana razvitka Luke Osijek,
- Studija utjecaja na okoliš Luke Osijek,
- Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta - završen glavni i izvedbeni projekt, ishoda građevinska dozvola te za potrebe izgradnje izvršen otkup k.č.br. 10212/19 u površini 21.518 m² od Luke Tranzit Osijek d.o.o., Osijek,
- Izgradnja i rekonstrukcija južne obale - završen idejni projekt i ishoda lokacijska dozvola
- Izgradnja intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke - završen idejni i glavni projekt, ishoda lokacijska dozvola

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

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

U tablici 12. prikazani su projekti pokrenuti iz nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i drugih projekata u Luci Osijek koji se trebaju realizirati na lučkom području.

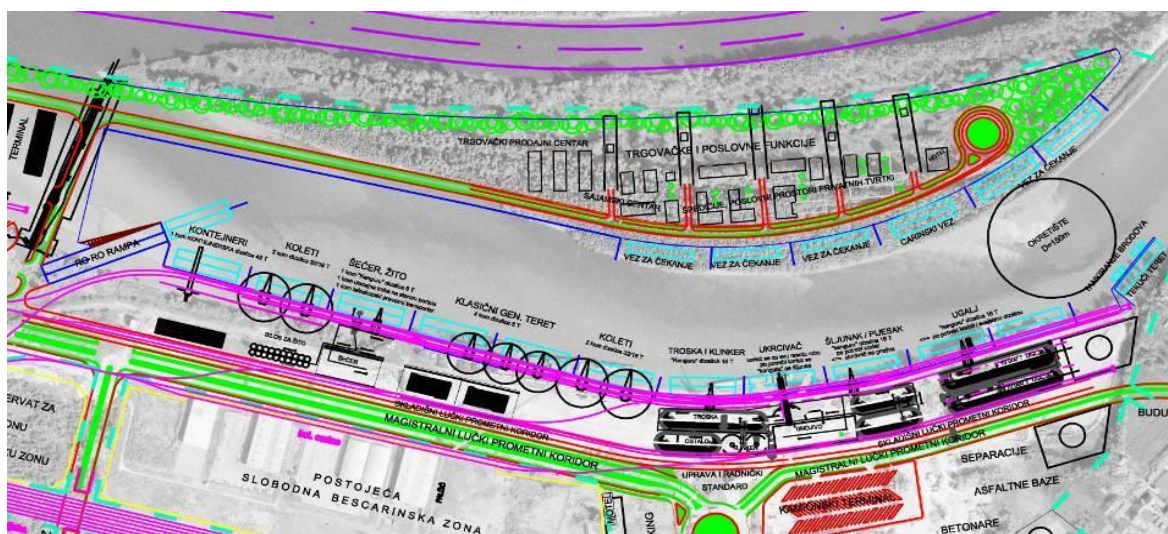
Tablica 12. Projekti pokrenuti iz nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, te drugi projekti u Luci Osijek

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 - očekuje se odluka Europske komisije	2017. - 2020.	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	2016.-2021.	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	2015.- 2021.	52.000.000
Projektantska procijenjena ukupna vrijednost ulaganja						101.900.000

Do sada je Republika Hrvatske u izradu projektne dokumentacije, putem Lučke uprave Osijek, uložila 24 milijuna kuna. Tijekom 2013. godine, za otkup zemljišta za potrebe izgradnje terminala za pretovar rasutih tereta plaćen je iznos od 6.476.057,20 kuna.

Slika 6. Planirana izgradnja lučkog bazena prema Master planu



Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta

Do 2015.godine terminal za pretovar rasutih tereta nalazi se u širem središtu grada, u neposrednoj blizini Kliničkog bolničkog centra Osijek. Da bi se lučki sadržaji izmjestili s ove lokacije potrebno je izgraditi zamjenske kapacitete na području nove Luke Osijek (istočno predgrađe).

Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta uključuje:

- 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,
- kransku stazu i
- infrastrukturu potrebnu za rad terminala (pristupna cesta, opskrba vodom, oborinska odvodnja, otpadne vode, elektroenergetski priključak, rasvjeta i ostalo).

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

Pripremni radovi na izgradnji terminala za pretovar rasutih tereta započeti su i dovršeni u lipnju 2014. godine. Vlada RH donijela je 08.05.2014. Zaključak kojim je projekt izgradnje terminala za pretovar rasutih tereta i nadzora nad izgradnjom istoga uvršten među 16 investicija u pripremi za sufinanciranje iz sredstava fondova EU za financijsko razdoblje 2014. do 2020. godine.

U 2015. godini podnesena je prethodna prijava (prenotification) državne potpore Europskoj komisiji, a do kraja 2016. godine očekuje se konačna odluka Europske komisije nakon čega će započeti realizacija projekta.

Izgradnja i rekonstrukcija južne obale lučkog bazena

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

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

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

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

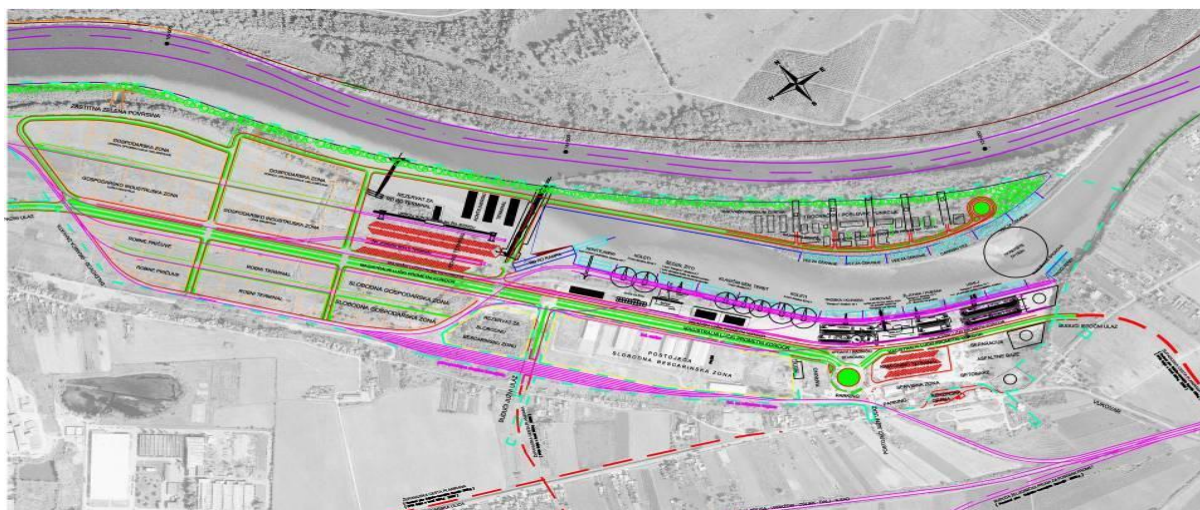
Slika 7. Stanje okomite obale



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.

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



Uvažavajući veličinu investicije (radova) i potrebu za stalnim obavljanjem lučkih djelatnosti tijekom izgradnje, pri izradi projektne dokumentacije predviđena je fazna (etapna) izgradnja lučke infrastrukture. Sukladno navedenom predložene su dvije faze izvođenja radova:

I. faza obuhvaća sljedeće projekte:

- terminal za pretovar rasutih tereta - čijom se izgradnjom stvaraju uvjeti da se lučki sadržaji trajno eliminiraju s prostora kod Kliničkog bolničkog centra Osijek te da se taj prostor prepusti na korištenje Gradu Osijeku za njihove potrebe. Ovaj projekt predviđa, pored izgradnje 260 m okomite obale i kupovinu postrojenja za pretovar rasutih tereta i
- uređenje akvatorija lučkog bazena i prostora intermodalne infrastrukture- stvaraju se uvjeti za izgradnju gospodarskih sadržaja. Korisnici zone bili bi ujedno i korisnici lučkih usluga (pretovar, skladištenje i dr.);

II. faza obuhvaća 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 i
- 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.

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.

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.

2.3.2.3. Pristaništa

Javna ustanova Lučka uprava Osijek pored luka upravlja i pristaništima na području svoje nadležnosti. Otvorena su sljedeća pristaništa:

PUTNIČKO PRISTANIŠTE "GALIJA" na području desne obale Drave rkm 21+282 do 21+402 za pristajanje riječnih putničkih brodova.

U tijeku 2016. godine najavljeno je pristajanje 40 putničkih brodova.

SPORTSKO PRISTANIŠTE "RETFALA" tipa pontonska marina izgrađeno je na području desne obale Drave rkm 23+090 do 23+300 za privez čamaca članova Motonautičkog kluba Retfala.

SPORTSKO PRISTANIŠTE "ZIMSKA LUKA" na području desne obale Drave rkm 20+675 do 21+210 otvoreno je Rješenjem Osječko-baranjske županije na kojem je pravo korištenja imaju članovi Motonautičkog kluba Drava, a na kojim upravlja JU Lučka uprava Osijek Krajem 2013. godini izvršeno je čišćenje pristaništa od nanosa pijeska i mulja te ulaganje u sanaciju pontona. U 2014. godini nastavlja se sa daljnjom sanacijom pontona.

SPORTSKO PRISTANIŠTE "NEPTUN" na području desne obale Drave rkm 22+250 do 22+350 izgrađeno je za potrebe članova Motonautičkog kluba Neptun.

U pripremi je projektna dokumentacija za izgradnju sportskih pristaništa Donji grad i Nemetin, kao i priprema projektne dokumentacije za pristan u Kopačkom ritu za potrebe PP Kopački rit.

2.3.3. Rijeka Dunav

U sustav Europskih plovnih 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 Općine 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 se s 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 Drava (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
- Izrađena je i 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 prihvatljivu razinu.

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.

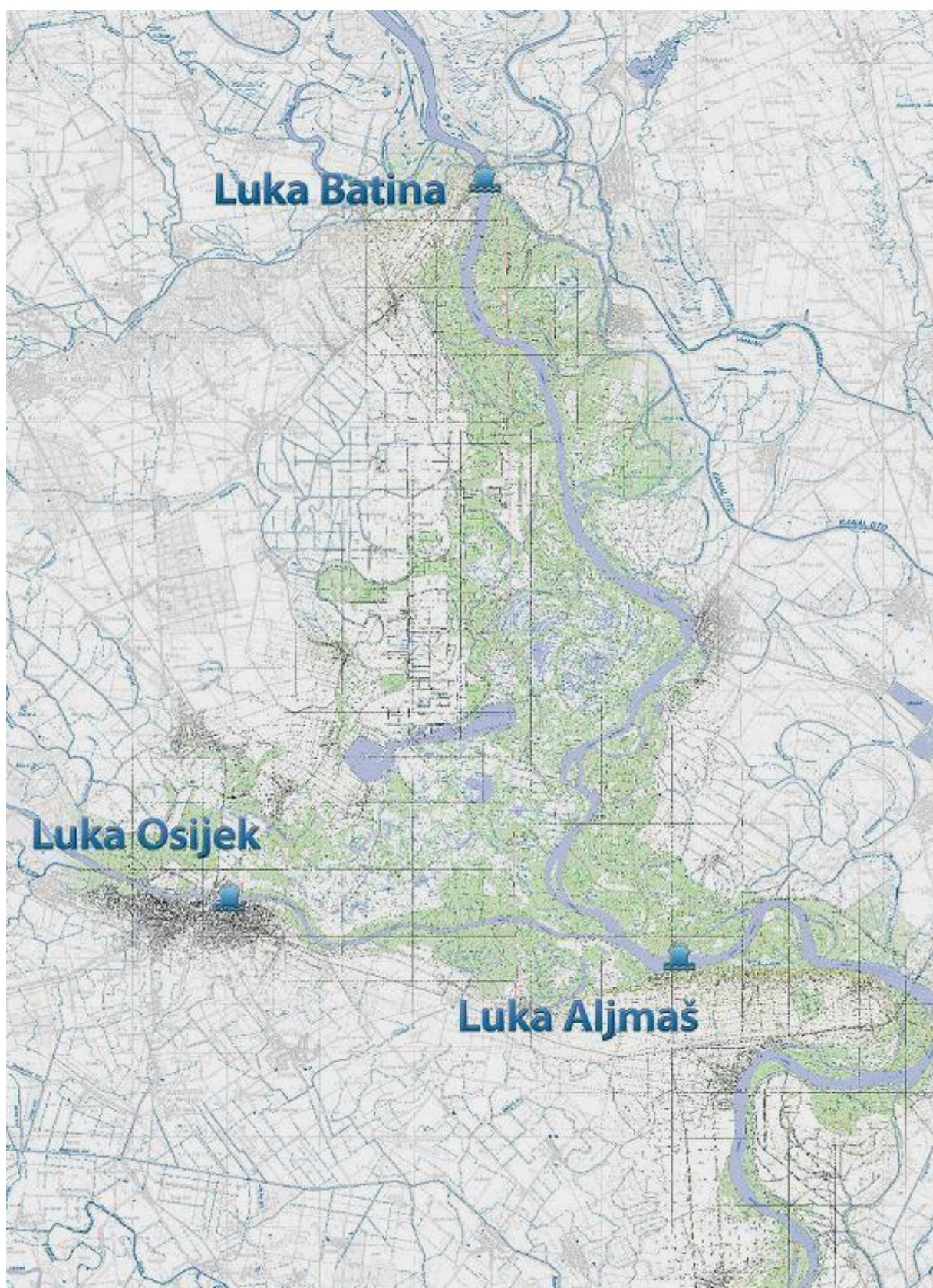
Zbog iskorištenosti gospodarskih potencijala Osječko-baranjske županije na lokacijama u Baranji, posebice oživljavanja turizma na području Parka prirode Kopački rit i Vinske ceste Zmajevac-Suza, od izuzetne važnosti je mogućnost prihvata riječnih brodova koji prevoze turiste Dunavom. Slijedom navedenog, 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 (rkm 1.425+500) - izgradnja je započela tijekom 2010. godine sredstvima Državnog proračuna Republike Hrvatske i Hrvatskih voda temeljem sporazuma o sufinanciranju. Stručne poslove obavlja Lučka uprava Vukovar. Radovi na izgradnji završeni u cjelosti, a u ožujku 2015. godine pristanište je otvoreno i razvrstano kao javno putničko pristanište od županijskog značaja. Nakon otvaranja i razvrstavanja putničkog pristaništa započela je i sezona pristajanja putničkih plovila (riječnih kruzera) u 2015. godini. Ukupno je najavljeno 45 pristajanja putničkih plovila, što predstavlja značajnu brojku u pogledu broja plovila, obzirom da se radi o prvim putničkim plovilima u putničkom pristaništu Batina.
- Putničko pristanište Aljmaš (rkm 1.380+200). Završena je izgradnja putničkog pristaništa, izvršen tehnički pregled i pristanište otvoreno i razvrstano u ožujku 2013.g. kao javno putničko pristanište od županijskog značaja. Financijska sredstva u cijelosti je osigurala 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. 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 od posebne su važnosti projekti mreže europskih autocesta - TEM i mreže europskih željeznica - TER. Cilj tih projekata je da se izgradnjom, rekonstrukcijom i modernizacijom, 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.

Sukladno Odluci EK iz listopada 2013. godine uspostavljena je mreža od 9 glavnih koridora koji čine okosnicu transportnog sustava europskog jedinstvenog tržišta.

Karta 5. TEN-T Core Network Corridor)



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 čeone naplate cestarine (nakon prvog čvorišta). Čvor Sredanci je u zatvorenom sustavu naplate obzirom da povezuje autocestu A5 s 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 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.

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 još treba izgraditi su:

- | | | |
|--|-------------|-----------------|
| • granica Republike Mađarske - Beli Manastir | L = 5,0 km | treba izgraditi |
| • Beli Manastir - Osijek | L = 24,6 km | u izgradnji |
| • Most preko rijeke Save | L = 0,6 km | u izgradnji. |

Most preko rijeke Drave

L= 2,485 km

U skladu s planiranom dinamikom izgradnje dionice Beli Manastir - Osijek, osigurana su financijska sredstva te su u tijeku završni radovi na izgradnji najvažnijeg infrastrukturnog objekta na autocesti A5 - mosta preko rijeke Drave. Most preko rijeke Drave predstavlja sponu između Slavonije i Baranje. Most se sastoji iz tri dijela:

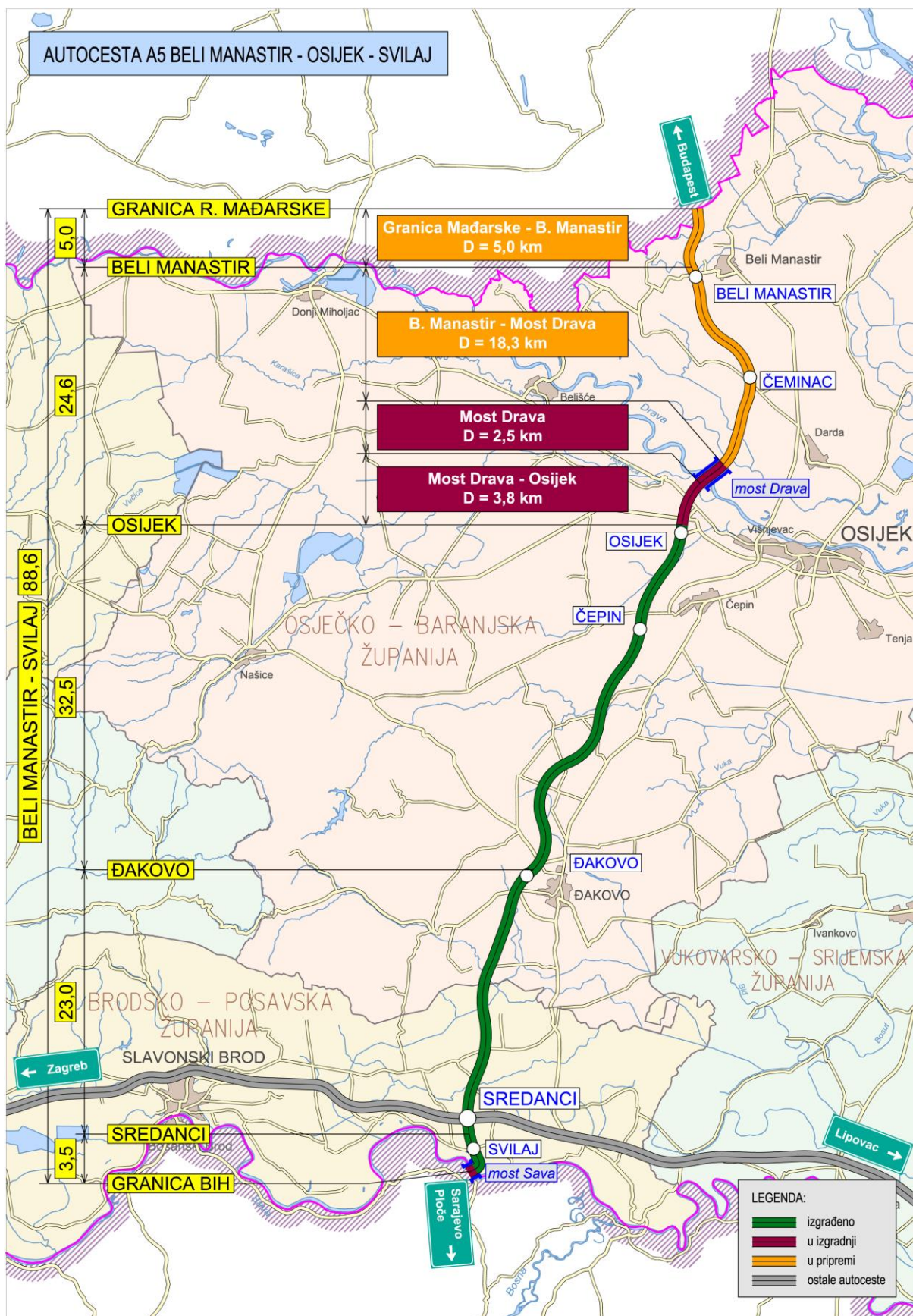
- pristupnog vijadukta sa slavonske strane
- glavne rasponske konstrukcije i
- pristupnog vijadukta s baranjske strane.

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

Rok završetka radova na izgradnji mosta preko rijeke Drave je kraj 2016. godine.

U tijeku su radovi na izgradnji i opremanju poddionice most Drava - Osijek dužine 3,8 km. Izgradnja preostalog dijela autoceste (dionice granica R. Mađarske - Beli Manastir i poddione Beli Manastir - most Drava) do granice s Republikom Mađarskom biti će definirana u narednom programskom razdoblju.

Karta 6. Koridor Vc kroz Istočnu Hrvatsku



3.2. Željeznički promet

U skladu s Odlukom o razvrstavanju željezničkih pruga ("Narodne novine" broj 3/14.), željezničke pruge dijelovi su Koridora RH1 i Koridora RH3, kako slijedi:

- Koridor RH3: DG- Beli Manastir - Osijek - Slavonski Šamac - DG Koridor RH1: DG - Dugo Selo - Novska - Vinkovci - Tovarnik - DG.

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 RH3 izvan Osijeka.

Karta 7. Željeznički koridori



3.2.2. Željeznički promet na Koridoru RH3

Sukladno Ugovoru o izradi Prostorno-prometne studije prometnog sustava grada Osijeka sa širim okruženjem potpisanog 12. ožujka 2012. godine između Osječko-baranjske županije i Instituta IGH d.d., Zagreb ukupna vrijednost izrade Studije iznosi 4.950.000,00 kuna. Rok izrade Studije je 18 mjeseci.

Posebno važan segment same Studije čini željeznički promet u okviru kojega je predviđena rekonstrukcija i elektrifikacija željezničke pruge Osijek - Strizivojna Vrpolje na ogranku Koridora RH3. Imajući u vidu značenje ovog projekta kako za Osječko-baranjsku županiju tako i za Republiku Hrvatsku u cijelosti, Osječko-baranjska županija i Grad Osijek su s predstavnicima HŽ Infrastrukture dogovorili pripremu odgovarajuće dokumentacije sa svrhom kandidiranja projekta za uključivanje u popis strateških projekata Operativnog programa za promet 2014-2020. Nastavno na te aktivnosti isti dionici potpisali su i Sporazum o suradnji na provedbi projekta rekonstrukcije i elektrifikacije željezničke pruge Osijek - Strizivojna Vrpolje na Koridoru RH3 i rješavanja najprometnijih križanja željezničke pruge s cestama na području grada Osijeka 1. listopada 2013. godine.

Sukladno Sporazumu HŽ Infrastruktura će izraditi projektni zadatak, pripremiti i provesti javno nadmetanje za izradu tehničke dokumentacije, koja uključuje izradu prethodne studije izvodljivosti rješavanja najprometnijih križanja željezničke pruge s cestama na području grada Osijeka, izradu idejnog projekta s ishođenjem lokacijskih dozvola za cijeli projekt, izradu glavnog projekta s ishođenjem građevinskih dozvola za cijeli projekt, izradu studije utjecaja na okoliš za cijeli projekt, izradu financijske i ekonomske analize za cijeli projekt, izradu studije izvodljivosti za cijeli projekt i izradu aplikacije za sufinanciranje projekta iz fondova EU.

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)

Odlukama Sabora Republike Hrvatske od 27. lipnja 1997. godine o usvajanju Strategije prostornog uređenja RH te od 7. svibnja 1999. godine o usvajanju Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske, potvrđen je kontinuitet opredjeljenja države prema iskorištenju hidro-energetskog potencijala rijeke Drave. Odredbom (3-30) Programa navodi se da bi citiram: "...prioritet iskorištenja hidro-energetskog potencijala sa stajališta vodno-gospodarskih interesa trebali biti višenamjenski objekti...", između ostalih planirana je i vodna stepenica (VS) Osijek na Dravi. VS Osijek bila je i sastavni dio međunarodnog projekta višenamjenskog korištenja Donje Drave još od početka 1992. godine. Slijedom navedenog VS Osijek je planirana i Prostornim planom Osječko-baranjske županije ("Županijski glasnik" broj 1/02. i 4/10.).

Kako se radi o zahvatu koji bi donio niz pozitivnih učinaka na gospodarski razvoj i kvalitetu života stanovništva ove regije (opskrba energijom-hidrocentrala s proizvodnjom 237 GWh električne energije godišnje, poboljšanje sustava obrane od poplava, sustava navodnjavanja 30 000 ha, ribnjačarstvo, promet-plovidba, opskrba vodom stanovništva, turizam, povećanje vrijednosti postojećih nekretnina i zemljišta, povećanje zaposlenosti, osiguranje mjera za slučaj nailaska ekstremnih poplavnih valova i pojave ekstremno dugih sušnih razdoblja te pozitivan utjecaj na očuvanje prirode u širem okolišu- blizina parka prirode Kopački rit), Osječko-baranjska županija inicirala je njegovu ponovnu aktualizaciju 2006. godine s Hrvatskim vodama, Hrvatskom

elektroprivredom, Ministarstvom poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva i Hrvatskim autocestama. Očekivani ukupni troškovi zahvata procjenjuju se na 2.500.000.000,00 kuna.

Do sada je uloženo ukupno 8.748.550,00 kuna za dokumentaciju, kako slijedi:

- Studija opravdanosti i izvodivosti investicije izgradnje Višenamjenskog hidrotehničkog sustava za uređenje voda i zemljišta (VHS) Osijek u vrijednosti od 4.867.800,00 kuna,
- Studija utjecaja VHS Osijek na podzemne vode u zaobalju u iznosu od 500.000,00 kuna,
- Stručna revizija Studija opravdanosti i izvodivosti investicije izgradnje Višenamjenskog hidrotehničkog sustava za uređenje voda i zemljišta (VHS) Osijek u vrijednosti od 906.250,00 kuna i
- Studija o utjecaju Višenamjenskog hidrotehničkog sustava za uređenje voda i zemljišta (VHS) Osijek na okoliš i ekološku mrežu u vrijednosti od 2.474.500,00 kuna.

U tijeku su aktivnosti na izradi Studije utjecaja na okoliš u okviru koje je sukladno Zakonu o zaštiti okoliša ("Narodne novine" broj 80/13.) potrebno odrediti nositelja zahvata, ali unatoč nastojanjima Osječko-baranjske županije to pitanje do danas nije riješeno.

Uz financijsku podršku Hrvatskih voda, Hrvatske elektroprivrede, Ministarstva poljoprivrede realizaciju ovog projekta pisanim putem podržali su i Ministarstvo gospodarstva, Ministarstvo graditeljstva i prostornog planiranja te Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije.

3.4. Zračni promet

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

- Aerodrom Osijek-Čepin i
- Zračna luka Osijek (kod naselja Klisa), otvorena za javni zračni promet.

3.4.1. Aerodrom Osijek-Čepin

Aerodrom Osijek-Čepin, na kojem je operator Aeroklub Osijek ima uzletno-sletnu stazu dugu 1.200 m, široku 30 m, a prema klasifikaciji ICAO-a ima kodnu oznaku 2C. Izgrađeni kapaciteti aerodroma Osijek-Čepin koriste se za nekomercijalni prihvat i otpremu zrakoplova generalne avijacije te sportsko letenje.

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, 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

Tablica 13. 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	4°E (2012)
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 82/ F/B/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: 95/F/B/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. Stajanka za zrakoplove je površine 27.000 m² na kojoj se može istodobno parkirati četiri srednjedoletna zrakoplova kapaciteta do 189 sjedala.

Promet Zračne luke Osijek u 2015. godini

Tijekom 2015. godine prevezeno je 29.026 putnika za/iz Zračne luke Osijek, obavljeno je 1.896 operacija zrakoplova te je prevezeno 37 t robe. U tablici 14. je prikazana usporedba prometa ZL Osijek 2014. i 2015. godine. Uočljiv je porast broja putnika od 7% te broja operacija zrakoplova od 16% 2015. godine u usporedbi s prethodnom 2014. godinom.

Tablica 14. Usporedba prometa na ZL Osijek 2014.- 2015. godina

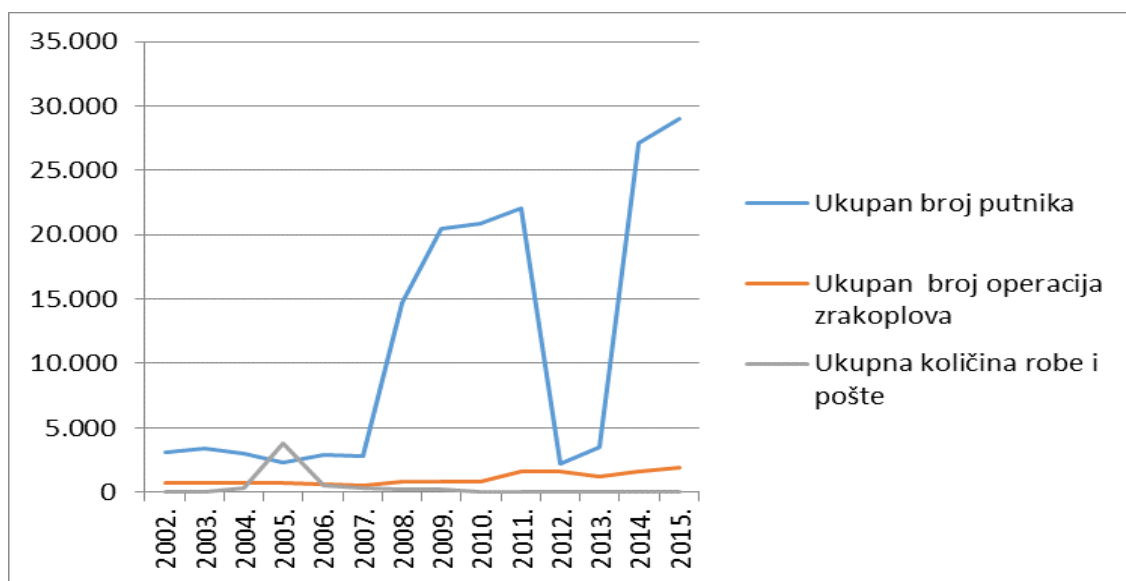
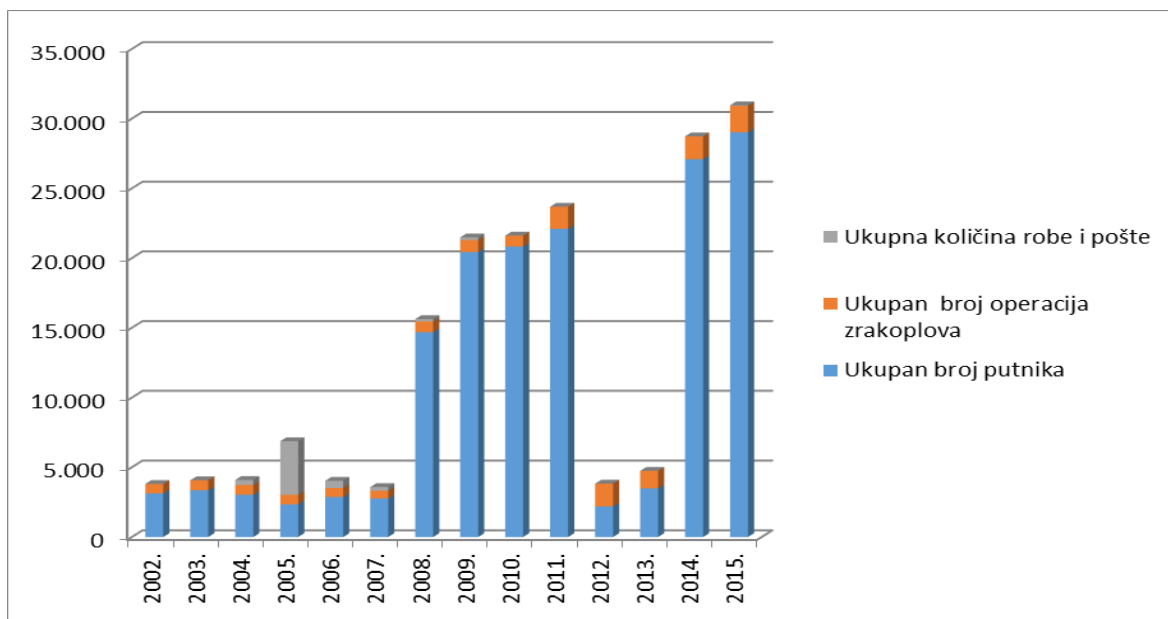
			operacije zrakoplova			broj putnika			
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno
2015	DOM	- redovni	263	269	532	3.824	3.786	0	7.610
		- neredovni+GA	439	442	881	29	24	0	53
	INT	- redovni	62	62	124	10.038	10.620	0	20.658
		- neredovni+GA	186	173	359	341	360	4	705
		UKUPNO	950	946	1.896	14.232	14.790	4	29.026

			operacije zrakoplova			broj putnika			
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno
2014	DOM	- redovni	271	273	544	3.959	3.923	0	7.882
		- neredovni+GA	356	357	713	148	61	21	230
	INT	- redovni	62	62	124	8.730	9.469	0	18.199
		- neredovni+GA	127	128	255	414	301	70	785
		UKUPNO	816	820	1.636	13.251	13.754	91	27.096

INDEKS 2015/ 2014.	DOM	-redovni	0,97	0,99	0,98	0,97	0,97	0	0,97
		-neredovni+GA	1,23	1,24	1,24	0,20	0,39	0	0,23
	INT	-redovni	1,00	1,00	1,00	1,15	1,12	0	1,14
		-neredovni+GA	1,46	1,35	1,41	0,82	1,20	0	0,90
		UKUPNO	1,16	1,15	1,16	1,07	1,08	0	1,07

Na grafikonu 3. je prikazan ukupan promet na ZL Osijek u razdoblju od 2002. do 2015. godine.

Grafikon 3. Promet Zračne luke Osijek u periodu 2002. - 2014.
- ukupan broj putnika, broj operacija zrakoplova i prevezeni teret u tonama



Domaći redovni putnički promet u 2015. godini

Redovni domaći promet u 2015. se odvijao zrakoplovnom tvrtkom Trade Air za Zagreb (u zimskom redu letenja - od studenog do ožujka) tri puta tjedno i u ljetnom redu letenja (od travnja do listopada) pet puta tjedno zrakoplovima E120 sa 30 sjedala te jednom tjedno (petkom) za Zagreb-Rijeku (s mogućnošću nastavka leta za Split i Dubrovnik). Croatia Airlines je letjela za Split i Dubrovnik jednom tjedno tijekom cijelog ljetnog reda letenja (od travnja do listopada) zrakoplovima DASH8-Q400 sa 76 sjedala.

Međunarodni redovni putnički promet u 2015. godini

Od kraja ožujka do studenog 2015. operira redovita putnička linija Ryanaira Osijek - London, dva puta tjedno, zrakoplovima B737-800 (189 sjedala). Ukupno je prevezeno 20.658 putnika s faktorom popunjenosti zrakoplova od 85% u dolasku i 90% u odlasku zrakoplova. Ovako odličan faktor popunjenosti zrakoplova je bio i jedan od razloga za nastavak linija i u 2016. godini. U usporedbi s 2014. godinom, prevezeno je 13% više putnika na ovoj liniji.

Cargo promet

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.

Zbog cjelokupnog gospodarskog stanja i nedostatka robe koja bi se prevozila zračnim putem, trenutno je cjelokupni prostor skladišta u zakupu domaće logističke tvrtke što je u skladu s preporukama konzultanata kako u cargo dijelu treba nužno pokrenuti kamionske aktivnosti kako bi takvo povećanje poslovne dinamike potaklo i zračni cargo prijevoz.

U sklopu redovnih putničkih linija povremeno se prevoze manje količine robe.

Za potrebe migranata sa ZL Osijek je 2015. prevezeno 37 t potrebitog materijala.

Ostali promet

Osim redovitog prometa, Zračna luka Osijek redovno prihvata charter letove i letove poslovne i generalne avijacije te svojim individualnim pristupom svakom korisniku omogućuje kvalitetnu i brzu uslugu.

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.

Promet Zračne luke Osijek siječanj - kolovoz u 2016. godini

Promet prvih osam mjeseci 2016. godine se odvijao prema sljedećem redu letenja:

- od siječnja do kraja ožujka 2016. (zimski red letenja) tri puta tjedno za/iz Zagreba Trade Air
- od početka travnja 2016. (do početka studenog 2016.) dva puta tjedno za/iz Londona Ryanair
- od kraja ožujka 2016. (do kraja listopada 2016.) jednom tjedno za/iz Split i Dubrovnik Croatia Airlines
- od početka srpnja 2016. (do kraja godine) tri puta tjedno i dva puta dnevno za/iz Zagreba, dva puta tjedno Pula-Split, dva puta tjedno Rijeka-Split-Dubrovnik Trade Air zrakoplovima JS32 sa 19 sjedala

Prema navedenom redu letenja, ugovor s prijevoznikom Trade Air je potpisan za razdoblje do 2020. godine. Putnici će moći letjeti za navedene destinacije tijekom cijele godine. Preko distribucijskog sustava Croatia Airlines, karte će, kao i do sada, biti dostupne za prodaju u svim zemljama svijeta, a time su omogućeni konekcijski letovi kroz čvorišta Croatia Airlines te na takav način, putnici mogu preko Zagreba letjeti na preko 10 europskih destinacija.

Tablica 15. Usporedba prometa na ZL Osijek siječanj - kolovoz 2014.- 2015. godine

			operacije zrakoplova			broj putnika				teret (u tonama)		
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno	istovareno	utovareno	ukupno
sij - kol 2016	DOM	- redovni	165	165	330	2.729	3000	0	5.729	0,00	0,00	0,00
		- neredovni+GA	317	315	632	103	111	0	214	0,00	0,00	0,00
	INT	- redovni	44	44	88	7.414	7486	0	14.900	0,00	0,00	0,00
		- neredovni+GA	88	88	176	115	155	9	279	0,00	0,00	0,00
		UKUPNO	614	612	1.226	10.361	10.752	0	21.122	0,00	0,00	0,00

			operacije zrakoplova			broj putnika				teret (u tonama)		
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno	istovareno	utovareno	ukupno
sij - kol 2016	DOM	- redovni	186	186	372	2.691	2.922	0	5.613	0,00	0,00	0,00
		- neredovni+GA	295	296	591	20	10	0	30	0,00	0,00	0,00
	INT	- redovni	45	45	90	7.624	7.570	0	15.194	0,00	0,00	0,00
		- neredovni+GA	104	99	203	134	169	0	303	0,00	0,00	0,00
		UKUPNO	630	626	1.256	10.469	10.671	0	21.140	0,00	0,00	0,00

INDEKS sij - kol 2016/ 2015	DOM	-redovni	0,89	0,89	0,89	1,01	1,03	0,00	1,02
		-neredovni+GA	1,07	1,06	1,07	5,15	11,10	0,00	7,13
	INT	-redovni	0,98	0,98	0,98	0,97	0,99	0,00	0,98
		-neredovni+GA	0,85	0,89	0,87	0,86	0,92	0,00	0,92
		UKUPNO	0,97	0,98	0,98	0,99	1,01	0,00	1,00

Podjednak broj putnika i operacija zrakoplova u prvih osam mjeseci 2016. godine u usporedbi s istim razdobljem 2015. je zbog kašnjenja početka prometovanja zrakoplovne kompanije Trade Air koja je počela s operacijama tek početkom srpnja 2016., no do kraja 2016. godine je planirano povećanje broja putnika i operacija zrakoplova u odnosu na prethodnu godinu.

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

U tom svjetlu, Zračna luka Osijek je krenula u adaptaciju putničke zgrade, i prilagodbu zahtjevima Schengenske pravne stečevine, te će i tim aktivnostima učvrstiti svoj položaj kao jedne od sedam međunarodnih zračnih luka u Hrvatskoj. U 2013. je završena prva faza prilagodbe, zamijenjena su pročelja i prostori za graničnu policiju su se uskladili sa zahtjevima Schengenskog sporazuma. Završen je glavni i izvedbeni projekt te je krajem kolovoza 2016. započeto s radovima na proširenju putničke zgrade, koja će se proširiti sukladno schengenskim zahtjevima, odnosno dodatno će se osposobiti domaći odlazni i dolazni gate (uz međunarodni dolazak i odlazak), sa svim pratećim sadržajima (kancelarije za policiju i carinu, apartmani za odmor posada, restoran i dr.).

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 za regionalni, lokalni i posebni promet.

Željezničke pruge za regionalni promet:

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

Željezničke pruge za lokalni promet:

- L205 Nova Kapela-Batrina-Pleternica-Našice,
- L207 Bizovac-Belišće i
- L208 Vinkovci-Gaboš-Osijek

Planirane pruge za poseban promet:

- industrijski kolosijek Tvornice cementa Našice i
- industrijski kolosijek 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,
- Aerodrom Čepin 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 Ljeskovice 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 (dionica: "Koridor Vc - Čvorište Tenjska"),
- 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
- 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 Črnkocima.

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 za međunarodni promet i rekonstrukcije na njima:

- glavna (koridorska) željeznička pruga za međunarodni promet M301-(Magyarboly)-Državna granica-Beli Manastir-Osijek i M302-Osijek Đakovo-Strizivojna-Vrpolje i
- glavna (koridorska) željeznička pruga za međunarodni promet M104 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 od županijsko značaja u Batini,
- putničko pristanište od županijskog značaja 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 omogućiti realizaciju ništa manje važnih projekata riječne infrastrukture (VHS Osijek, gospodarske luke, putnička pristaništa...).

Proces programiranja fondova za razdoblje 2014. - 2020. godine za Republiku Hrvatsku je dovršen i usmjeren na ključne ciljeve Prometne strategije za Hrvatsku:

1. poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama,
2. poboljšanje dostupnosti prijevoza putnicima na dugim relacijama u Hrvatskoj,
3. poboljšanje regionalne povezanosti putnika u Hrvatskoj i promicanje teritorijalne povezanosti,
4. poboljšanje dostupnosti prijevoza putnicima do i unutar glavnih urbanih aglomeracija,
5. poboljšanje dostupnosti teretnog prijevoza u Hrvatskoj,
6. unaprjeđenje organizacijskog i operativnog ustroja prometnog sustava radi poboljšanja njegove učinkovitosti i održivosti.

Prioritetna os Operativnog programa "Konkurentnost i kohezija" koja se odnosi na promet za razdoblje 2014. - 2020. označit će nastavak provedbe strateških ciljeva određenih u Operativnom programu "Promet" za razdoblje 2007. - 2013. (osuvremenjivanje željezničke infrastrukture i sustava unutarnjih plovni putova), uz osiguravanje dosljednosti i usklađenosti s obzirom na dosadašnje financiranje iz fondova EU - a u sektoru prometa u Hrvatskoj U okviru prioritetne osi 7., glavni prioriteti financiranja iz Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda za Operativni program "Konkurentnost i kohezija" su sljedeći:

1. povećati stupanj korištenja i relevantnost željezničke mreže (Kohezijski fond);
2. unaprijediti cestovnu mrežu TEN-T i pristup cestovnoj mreži TEN-T (EFRR);
3. povećati broj prevezenih putnika u javnom gradskom prijevozu (Kohezijski fond);
4. poboljšana dostupnost Dubrovnika zrakom (Kohezijski fond);
5. poboljšati dostupnost naseljenih otoka stanovnicima (Kohezijski fond);
6. poboljšati cestovnu sigurnost u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa (EFRR);
7. povećati količinu teretnog prometa na unutarnjim plovnim putovima (Kohezijski fond).

Osječko-baranjska županija nastoji uklopiti spomenute smjernice u svoje strateške dokumente kako bi maksimizirala učinak razvojnih projekata iz područja prometa. Nositelji i predlagачi projekata razvoja prometne infrastrukture su uglavnom javna poduzeća, kao što su: HŽ infrastruktura, lučke uprave, Hrvatske ceste i druga. 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.

Osječko-baranjska županija, također direktno sudjeluje u prijavi i provedbi projekata iz područja prometa (Masterplan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije) kao i u lobiranju kod relevantnih institucija za projekte koji nisu u nadležnosti Županije kao institucije (dovršetak Koridora Vc, Podravska brza cesta, itd.), te djeluje kroz različita tijela zadužena za planiranje prometnog razvoja (Odbor za praćenje operativnog programa Promet i dr.).

Možemo reći da novi strukturni fondovi donose brojne prilike za unaprjeđenje razvoja Osječko-baranjske županije uključujući i razvoj prometne infrastrukture. Ali premda Osječko-baranjska županija prednjači po korištenju EU fondova, potrebni su još uvijek veliki naponi kako bi se uklonile negativne posljedice dugotrajnog zanemarivanja čitave istočne kontinentalne Hrvatske.