

OPĆINA OREBIĆ

DNŽ

PREDMET: ZAOBILAZNICA OREBIĆA – PRIJEDLOG NOVE TRASE, KAO DIJELA PRISTUPNE CESTE PELJEŠKOM MOSTU

Predlažemo da se u Prostorni Plan DNŽ unese prijedlog nove trase orebičke zaobilaznice, kao dijela pristupne ceste pelješkom mostu.

Predlažemo novu trasu Orebičke zaobilaznice, **koja bi prolazila sa sjeverne strane brda Sv. Ilije:**

- od najviše točke ceste iznad Kampa Perna (kota **1** na 20m nadmorske visine), cestom 0.25 km prema sjevero-istoku do tunela (kota **2** na 50m n.v.) duljine 3,8 km, kroz brdo Sv. Ilija vodila bi do Dube (kota **3** na 160m n.v.). Zatim cestom 0,5 km, prema istoku, do drugog tunela (kota **4** na 180m n.v.) duljine 0.25 km, te cestom (kota **5** na 180m n.v.) duljine isto 0.25 km do trećeg tunela (kota **6** na 190m n.v.) duljine 2.2 km i cestom (kota **7** na 260m n.v.) duljine 6.5 km, sve prema istoku, prirodnim koridorom sjeverno od brda Vlaštice, pretežito po liniji postojećeg ne-asfaltiranog poljskog puta, izašla bi na Trpanjsku cestu D 415 (kota **8** na 150m n.v.). Ukupna duljina zaobilaznice, računajući od trajektnog pristaništa na Perni do Trpanjske ceste bila bi cca 14 km. Grafički prikaz ove trase označen s kotama i osnovnim podacima koji je detaljnije određuju (bez pretenzija na preciznost i stručnost) dat je u prilogima ovom prijedlogu.

Obrazloženje:

Planiranoj trasi orebičke zaobilaznice od „Kapetana“ do budućeg trajektnog pristaništa na Perni opravdano se protivi struka i lokalna zajednica, jer bi prolazila teškim terenom, opasnim klizištima, ali i vrijednim poljoprivrednim zemljištem. Ugrožavala bi izvore pitke vode i spomeničku baštinu, devastirala krajolik, ugrožavala mir i kvalitetu života u selima orebičkog zaleđa, sjekla planinarske staze i presijecala veze Orebića s brdom sv. Ilija koje je njegov prirodni resurs i turistički potencijal. To su razlozi zbog kojih ta zaobilaznica do danas nije izgrađena. (Također, ranije planirana južna varijanta zaobilaznice uskoro će postati ulica, pa bi uz spomenute manjkavosti u budućnosti izazvala isti problem koji i danas imamo).

Predložena trasa je direktnija i kraća od trenutno planirane. Osim spomenutih tunela, preostali dio te trase (ukupno cca 8 km) je pravocrtan i nezahtjevan. Predloženi tunel kroz brdo Sv. Ilija pogodno je pozicioniran prema planiranom trajektnom pristaništu na Perni, kao i prema planiranom mostu Korčula-Pelješac, koji će se možda graditi u budućnosti. Trasa bi također skratila put od trajektnog pristaništa na Perni do Trpnja za cca 6 km, te oslobodila naselja Dubu, Donju Vrućicu i Gornju Vrućicu od prometne izolacije. Dio trase iza brda Vlačice prolazilo bi pravocrtno u duljini od 6,5 km postojećim poljskim putom, prirodnim koridorom izvan naseljenih područja. Predložena trasa lako bi ispunila sve potrebne kriterije izvedivosti, opravdanosti, ekonomičnosti, zaštite okoliša i sl. Ovaj prijedlog predstavlja potpuno rješenje prometne veze zapadnog dijela Pelješa i otoka Korčule s ostatkom države. Ta veza našeg najnaseljenijeg otoka s ostatkom države je ugrožena. Ta činjenica nije dovoljno osvijestena.

Bez kvalitetne prometne povezanosti zapadnog dijela Pelješa i otoka Korčule s budućim pelješkim mostom, taj most neće u potpunosti ispuniti svoju svrhu. Trenutno, gotovo sve pristupne ceste, tuneli, mostovi i zaobilaznice koje su dio projekta „pelješki most“ vode od tog mosta prema istoku. Podsjećamo da na zapadnoj strani Pelješa, Korčuli i Lastovu, živi više od 20 000 ljudi. Taj se broj u turističkoj sezoni umnogostručuje. Pelješki kanal je u 2015. godini prešlo preko 233 tisuće vozila, te 592 tisuće putnika. Porast na godišnjoj razini iznosi 10 – 15 % . Glavna orebička ulica koja vodi do derutnog trajektnog pristaništa, po državnoj cesti D 414, predstavlja prometno usko grlo i uzrokuje prometni kaos. U prometnim nesrećama je tu u zadnjih 10 godina poginulo 6-tero ljudi.

Dakle zaobilaznica je nužna i ne treba je opravdavati. Predloženo rješenje smatramo najkvalitetnijim, te tehnički i financijski izvedivim.

Hrvatska do 2020. godine ima na raspolaganju za prometne projekte 1.3 milijarde eura iz EU fondova. Od toga 330 milijuna za povezivanje TEN-T cestovne mreže i pristupa toj mreži. Nadalje, 170 milijuna za regionalnu mobilnost i 80 milijuna za povezivanje otoka s kopnom. Također ima na raspolaganju i 456 milijuna eura iz programa CEF-a, predviđenih između ostalog i za kopneno prometne veze s lukama.

Smatramo da ovaj prijedlog orebičke zaobilaznice treba ući u program financiranja iz EU fondova, a prvi korak na tom putu je njegovo unošenje u Prostorni Plan DNŽ.

Predloženo rješenje podržavaju uz Općinu Trpanj i sve korčulanske općine, smatrajući ga zajedničkim strateškim projektom.

Ovaj prijedlog nove trase orebičke zaobilaznice uputiti ćemo Predsjedniku Vlade, Predsjedniku

Sabora i nadležnim ministarstvima .

U prilogu:

1. Topografija - prikaz trase u cijelosti i po dijelovima, označeno kotama na topografskoj podlozi.
2. Reljef - prikaz trase u cijelosti i po dijelovima, označeno kotama na reljefnoj podlozi.
3. Tablični prikazi: kote na trasi s nadmorskim visinama, dijelovi trase određeni kotama, nazivi dijelova, duljine dijelova trase u kilometrima, uzdužni nagibi u %, cijene u milj. eura po kilometru, te trošak izgradnje. (Ulazni podaci su uzeti aproksimativno. Svi dijelovi trase predstavljeni su pravocrtno. Udaljenosti su mjerene internetskim alatima, nadmorske visine označenih kota uzete su po izohipsama na topografskoj podlozi. Izračuni su elementarni).