
Studija predizvodljivosti
gradnje pristaništa na
rijeci Savi u svrhu razvoja
putničke, izletničke i
sportsko-rekreacijske
plovidbe

Studija predizvodljivosti gradnje pristaništa na rijeci Savi u svrhu razvoja putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe

Osijek, kolovoz, 2021. godine

Naručitelj:
Lučka uprava Slavonski Brod

Autor:
Mr.sc. Božana Matoš
Ancoris d.o.o. Osijek

Sadržaj

1.	Uvod	7
2.	Pristup izradi i metodologija istraživanja	9
3.	Društveno-ekonomska analiza projekta	11
3.1	Geografska analiza mikrolokacija	11
3.1.1	Rijeka Sava	11
3.1.2	Brodsko-posavska županija	13
3.1.2.1	Općina Davor	14
3.1.2.2	Općina Oriovac	15
3.1.3	Vukovarsko-srijemska županija	15
3.1.3.1	Općina Babina Greda	17
3.2	Demografska analiza mikrolokacija	17
3.2.1	Brodsko-posavska županija	18
3.2.1.1	Općina Davor	20
3.2.1.2	Općina Oriovac	20
3.2.2	Vukovarsko-srijemska županija	20
3.2.2.1	Općina Babina Greda	22
3.3	Ekonomska analiza mikrolokacija	23
3.3.1	Brodsko-posavska županija	23
3.3.1.1	Općina Davor	26
3.3.1.2	Općina Oriovac	26
3.3.2	Vukovarsko-srijemska županija	27
3.3.2.1	Općina Babina Greda	30
3.4	Analiza turističkog prometa	30
3.4.1	Turistički promet na području Brodsko-posavske županije	30
3.4.2	Turistički promet na području Vukovarsko-srijemske županije	33
4.	Analiza prometne infrastrukture mikrolokacija	36
4.1	Brodsko-posavska županija	36
4.1.1	Općina Davor	37
4.1.2	Općina Oriovac	39
4.2	Vukovarsko-srijemska županija	40
4.2.1	Općina Babina Greda	42
5.	Analiza strateških dokumenata na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini	45
5.1	Analiza strateških dokumenata na nacionalnoj razini	45
5.1.1	Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030.	45
5.1.2	Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.	45
5.1.3	Akcijnski plan razvoja nautičkog turizma	48
5.1.4	Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.	48
5.1.5	Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje do kraja 2020. godine	49
5.2	Analiza strateških dokumenata na regionalnoj razini	50
5.2.1	Županijska razvojna strategija Brodsko-posavske županije do 2020.	50
5.2.2	Razvojna strategija Vukovarsko-srijemske županije za razdoblje do 2020.	50
5.2.3	Strategija razvoja turizma Vukovarsko-srijemske županije 2015.- 2020.	51
5.3	Analiza strateških dokumenata na lokalnoj razini	52
5.3.1	Strategija razvoja Općine Davor	52
5.3.2	Razvojna strategija Općine Oriovac	53
5.3.3	Strategija razvoja ruralnog turizma općine Oriovac 2013.-2016.	53

5.3.4	Strategija razvoja Općine Babina Greda 2016-2020.	54
5.3.5	Strategija razvoja turizma Općine Babina Greda za razdoblje od 2017. do 2022. godine	55
6.	Analiza zakonodavnog okvira	57
6.1	Vrste pristaništa i upravljanje pristaništima unutarnjih voda	57
6.2	Tehnička pravila i nadzor brodova unutarnje plovidbe	60
7.	Analiza postojeće turističko-atraksijske osnove mikrolokacija i područja u okruženju	63
7.1	Primjeri dobre prakse u okruženju	64
7.2	Turistička atrakcijska osnova Brodsko-posavske županije	65
7.2.1	Turistička atrakcijska osnova Općine Davor	69
7.2.2	Turistička atrakcijska osnova Općine Oriovac	71
7.3	Turistička atrakcijska osnova Vukovarsko-srijemske županije	76
7.3.1	Turistička atrakcijska osnova Općine Babina Greda	81
8.	Analiza prostorno-planske dokumentacije mikrolokacija	86
8.1	Prostorni plan Brodsko-posavske županije	86
8.1.1	Prostorni plan uređenja Općine Davor	89
8.1.2	Prostorni plan uređenja Općine Oriovac	90
8.2	Prostorni plan Vukovarsko-srijemske županije	91
8.2.1	Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda	93
9.	Analiza plovnosti za potrebe putničke, izletničke i sportske plovidbe	97
9.1	Analiza čimbenika na plovnost unutarnjim vodnim putovima	97
9.2	Obilježja plovnog puta rijeke Save	97
9.3	Analiza stanja plovnosti rijeke Save za 2020. godinu	100
10.	Identifikacija budućeg projekta s opisom infrastrukturnog uređenja budućih pristaništa i granica zahvata na mikrolokacijama	108
10.1	Projektne parametri broda	109
10.2	Granice zahvata budućih pristaništa	110
10.2.1	Pristanište Davor	111
10.2.2	Pristanište Slavonski Kobaš	112
10.2.3	Pristanište Babina Greda	113
10.3	Tehnički opis	114
10.3.1	Operativna obala	114
10.3.2	Pontonsko pristanište	116
11.	Prijedlog varijantnih rješenja	119
11.1	Pristanište Davor	119
11.2	Pristanište Slavonski Kobaš	123
11.3	Pristanište Babina Greda	126
11.4	Procjena troškova izgradnje	129
11.5	Plan aktivnosti i dinamika realizacije projekta	133
12.	Analiza troškova i koristi	136
12.1	Financijska analiza varijantnih rješenja	136
12.1.1	Pristanište Davor	137
12.1.2	Pristanište Slavonski Kobaš	139
12.1.3	Pristanište Babina Greda	142
12.2	Načelna ekonomska analiza varijantnih rješenja	144
13.	Zaključak	147

1

Uvod



1. Uvod

Republika Hrvatska ima razvijenu mrežu unutarnjih vodnih putova koji svojim karakteristikama udovoljavaju zahtjevima kako međunarodnih riječnih krstarenja – krizinga, tako i izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe. Zahvaljujući dugogodišnjim investicijama u pristanišnu infrastrukturu, uvjeti za razvoj riječnog krizinga su ostvareni i Hrvatska se danas nalazi u brojnim programima riječnih krstarenja Dunavom. S druge strane, u pristanišnu infrastrukturu za razvoj turističke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe nije se dostatno ulagalo niti je ista bila u planovima razvoja općina i gradova uz unutarnje vodne putove.

Danas je nautički turizam jedan od najperspektivnijih turističkih proizvoda. Ekonomski učinak koji međunarodna riječna krstarenja imaju na destinaciju je značajan, s potencijalom rasta prihoda ukoliko se usluge budu razvijale u skladu s potražnjom. Sociološki i ekonomski efekti koji će se pojaviti paralelno s jačim razvitkom nautičkog turizma nisu zanemarivi. To je vidljivo kroz povećanje broja zaposlenih u turističkom sektoru i razvoj različitih pratećih usluga. U tom smislu, Hrvatske rijeke predstavljaju dodatni nautički potencijal i njihove geofizičke karakteristike omogućuju realizaciju tog potencijala.

Postojeća infrastruktura u smislu stvaranja preduvjeta za razvoj riječnog turizma dostatna je i prilagođena samo za potrebe riječnog krizinga jer svojim tehničkim karakteristikama ne udovoljava uvjetima pristajanja plovila manjih dimenzija te ukrcaja i iskrcaja putnika. Za potrebe razvoja ostalih oblika nautičkog turizma poput jednodnevnih i višednevnih krstarenja vlastitim plovilima, samostalno ili u skupinama (regate), u domaćoj ili međunarodnoj plovidbi kao i izleta turističkim brodovima, nije osigurana dostatna prateća infrastruktura na području destinacije. Prateći trendove razvoja ove vrste turizma, Lučka uprava Slavonski Brod u suradnji s Turističkom zajednicom Brodsko-posavske županije, izradila je u 2020. godini Studiju održivog razvoja riječnih krstarenja na području Brodsko-posavske županije. Studija je ukazala na potencijal rijeke Save za razvoj riječnog turizma, stoga je ova Studija nastavak započetih aktivnosti Lučke uprave u cilju revitalizacije rijeke Save u turističke svrhe.

Imajući u vidu da rijeka Sava na promatranj dionici karakteristikama plovnosti osigurava nesmetan promet manjih plovila karakterističnih za izletničku plovidbu, ova Studija ima zadaću analizirati varijantna rješenja pristanišne infrastrukture na lokacijama Davor, Slavonski Kobaš i Babina Greda te za odabrano rješenje izraditi analizu troškova i koristi.

Ova Studija analizirati će i društveno-ekonomsko okruženje mikrolokacija s naglaskom na turistički promet i postojeće smještajne kapacitete u okruženju. Analizom postojeće turističke osnove, ocijenit će se spremnost destinacije za razvoj riječnog turizma na rijeci Savi, a pregledom strateških dokumenata razvoja i prostorno-planske dokumentacije ocijenit će se spremnost i uvjeti za nastavak realizacije projekta gradnje pristanišne infrastrukture.

Riječni turizam oblik je turizma kojem je potreban sustavan i zajednički pristup svih dionika uključenih u njegov razvoj. Upravo ova Studija primjer je zajedničke inicijative najvažnijih dionika u razvoju riječnog turizma, Lučke uprave Slavonski Brod kao javnog tijela nadležnog za upravljanje pristaništima na rijeci Savi, i općina Davor, Oriovac i Babina Greda, nadležnih za definiranje strategije razvoja njihovih općina.

2

Pristup izradi i metodologija istraživanja



2. Pristup izradi i metodologija istraživanja

Zadatak ove Studije bio je uvjete izvodljivosti istražiti potencijal razvoja riječnog turizma na mikrolokacijama Davor, Slavonski Kobaš i Babina Greda kroz analizu postojećeg društveno-ekonomskog okruženja, zakonskog okvira, nacionalnih, regionalnih i lokalnih strateških dokumenata razvoja, prometne infrastrukture, prostorno-planskih dokumenata, plovnosti rijeke Save za putničku plovidbu te postojeće turističko-atraksijske osnove okruženja. Uz prijedlog varijantnih rješenja infrastrukture budućih pristaništa i analizu troškova i koristi odabranog varijantnog rješenja u suradnji s Naručiteljem i predstavnicima općina Davor, Oriovac i Babina Greda, Studija je zaključno dala preporuke i podlogu za nastavak daljnjih aktivnosti u smjeru revitalizacije rijeke Save u turističke svrhe.

Za izradu Studije koristili su se dostupni podaci ranije provedenih analiza i istraživanja na temu riječnih krstarenja, podaci o turističkoj atrakcijskoj osnovi destinacije, podaci o planiranim pristaništima na području predmetnih općina. U svrhu prikupljanja podataka, ovom Studijom provedena su primarna, terenska istraživanja s ciljem objedinjavanja svih preduvjeta daljnjeg razvoja projekta u cjelini te izvršen pregled potencijalnih lokacija pristaništa u općinama Davor, Oriovac (Slavonski Kobaš) i Babina Greda.

Prilikom istraživanja koristilo se metodom osobnog intervjua i ekspertnim procjenama stručnjaka u području turizma i međunarodnih riječnih krstarenja te stručnjacima u prometu unutarnjim vodnim putovima, građevini i brodogradnji. Sve preporuke i zaključci izneseni su kroz analizu pojedinih poglavlja Studije te je u konačnici zajedno sa svim prikupljenim informacijama i primjerima dobre prakse u okruženju, Studija dala prijedloge i preporuke za daljnji razvoj riječnog turizma u destinaciji.

Osim navedenog, u cilju sveobuhvatnog prikaza propisa vezanih uz gradnju i upravljanje infrastrukturom pristaništa kao i propisa vezanih uz plutajuće objekte, analizirana je zakonska regulativa vezana uz plovidbu, luke i pristaništa na unutarnjim vodama kao i nadzor i gradnju plovila na unutarnjim vodnim putovima.

Nakon analize postojećeg stanja, napravljen je prijedlog varijantnih rješenja za svaku lokaciju budućeg pristaništa te je isti predstavljen na zajedničkom sastanku Lučke uprave Slavonski Brod, predstavnika općina Davor, Oriovac i Babina Greda. Temeljem odabranog varijantnog rješenja izrađena je analiza troškova i koristi te izvršen detaljan opis budućih projekta uz diamiku realizacije.

3

Društveno-ekonomska analiza projekta



3. Društveno-ekonomska analiza projekta

U poglavlju društveno-ekonomske analize obrađuje se društveno - ekonomski aspekt relevantan za definiranje projekta na području Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije, odnosno mikolokacija određenih projektnim zadatkom, općina Davor, Oriovac i Babina Greda. Obradit će se geografski, demografski i ekonomski pokazatelji područja obuhvata projekta kao i turistički promet obzirom na svrhu projekta.

3.1 Geografska analiza mikrolokacija

Područje obuhvata projekta, općine Davor, Oriovac i Babina Greda, smještene su u dvije županije čijom južnom granicom prolazi rijeka Sava. U nastavku je dan pregled geografskih obilježja rijeke Save i županija Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske s osvrtom na mikrolokacije predmeta Studije.

3.1.1 Rijeka Sava

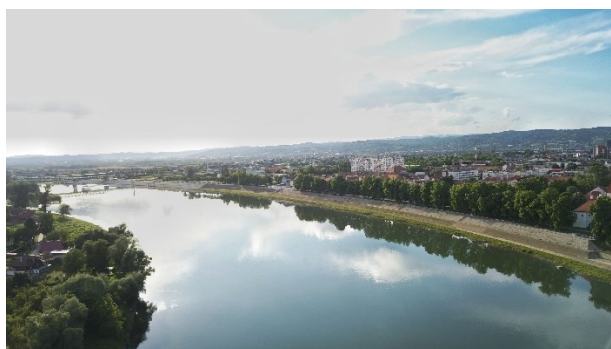
Rijeka Sava izvire u sjeverozapadnoj Sloveniji, protječe kroz 4 zemlje i na području Republike Hrvatske teče u dužini od čak 510 kilometara što je čini najduljom rijekom u našim granicama. Sava nastaje spajanjem Save Dolinke koja izvire kao slap u Tamarskoj dolini i Save Bohinjke koja nastaje izlijevanjem Bohinjskog jezera. Jednim dijelom čini riječnu granicu između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine i potom između Bosne i Hercegovine i Srbije. Sava spaja 3 glavna grada Ljubljanu, Zagreb i Beograd gdje se ulijeva u rijeku Dunav i u povijesti je bila važan prometni pravac. Unatoč tome, Sava trenutno nije plovna cijelim svojim tokom, a riječni promet općenito uvjetovan je ograničenjima u plovidbi. Riječna krstarenja u obliku međunarodnih riječnih krstarenja samo su djelomično zastupljena na rijeci Savi i također su uvjetovana ograničenjima plovidbe kao i nepostojanjem pristanišne infrastrukture. Jednodnevna riječna krstarenja u obliku izletničke plovidbe zastupljena su na gornjem toku rijeke Save oko Parka prirode Lonjsko polje, dok na području Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije ona nisu razvijena.

Rijeka	Sava
Duljina	945 km/510 km HR
Nadm. visina izvora	1222 m
Površina porječja	96.328 km ²
Izvor	Kranjska Gora i Bohinjsko jezero, Slovenija
Ušće	Dunav u Beogradu
Pritoci	Sora, Ljubljanica, Krka, Sutla, Kupa, Orjava, Una, Jablanica, Vrbas, Ukrina, Bosna, Brka, Tinja, Lukovac, Dašnica, Jerez, Kolubara, Topčiderska rijeka, Bosut, Drina, Kokra, Kamniška Bistrica, Savinja, Krapina, Sunja
Države	Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija
Gradovi	Zagreb, Sisak, Slavonski Brod, Brčko, Srijemska

	Mitrovica, Beograd, Domaljevac, Bosanski Šamac, Bosanski Brod, Orašje
Slijev	Crnomorski
Ulijeva se u	Dunav
Plovna od – do	Od Siska do ušća u Dunav, (593 km)

Od svog izvora pa do Ljubljane, Sava je planinska rijeka, a nakon strmog pada i toka kroz Ljubljansku i Kranjsku kotlinu te Litijsko-kršku klisuru, prelazi u Panonsku nizinu i postaje tipična ravničarska rijeka s mnoštvom meandara. Ukupna dužina od izvora do ušća u Dunav iznosi 944 km. Prema podacima mjerenja u razdoblju od 30 godina, površina njenog sliva veća je od 95 tisuće kvadratnih kilometara od kojih je na području RH nešto manje od 26 tisuće kvadratnih kilometara. Duž cijelog svog toka Sava prima vodu iz gotovo 250 pritoka. S obzirom na reljefne karakteristike svojeg porječja, desne pritoke su joj znatno snažnije od lijevih. Krka, koju Sava prima u Sloveniji kod Brežica, prva je od takvih snažnijih pritoka. U njezinom slivu na području Hrvatske nalazi se oko 50 srednjih slivova površine od sto do tisuću kvadratnih kilometara. Hrvatske rijeke Sutla, Krapina, Lonja, Kupa ili Orjava samo su neke od brojnih pritoka rijeke Save.

Širina korita u Zagrebu je 100 m, najveća širina joj je do 700 m na području Šabca, na ušću u Dunav iznosi 290 m. Zbog svog prekograničnog karaktera, rijeka Sava ekološki je značajna za Hrvatsku i za susjedne zemlje. Međunarodni plovni put na rijeci Savi i pritokama definiran je Protokolom o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slivu rijeke Save.



Slika 1: Rijeka Sava kroz Slavonki Brod
Izvor: Vlastita arhiva

Osnovni program u politici zaštite prirode Europske Unije je NATURA 2000. Ona obuhvaća mrežu zaštićenih područja zemalja članica Europske Unije, pa tako i područja uz rijeku Savu. Područja ekološke mreže sukladno EU ekološkoj mreži NATURA 2000 podijeljena su na područja važna za divlje svojte i stanišne tipove (potencijalna "SAC" područja – Special Areas of Conservation) te međunarodno važna područja za ptice (potencijalna "SPA" područja – Special Protection Areas). Unutar ekološke mreže njezini dijelovi povezuju se prirodnim ili umjetnim koridorima. Ekološki koridor je ekološka sastavnica ili niz takvih sastavnica koje omogućuju kretanje populacijama živih organizama od jednog lokaliteta do drugog.

Navedena zaštićena područja važna su zbog očuvanja ugroženih vrsta i stanišnih tipova navedenih u dodacima Direktive o staništima i Direktive o pticama. Stoga se prilikom realizacije projekta posebna pažnja treba posvetiti dokumentima procjene utjecaja zahvata na okoliš te isti provesti sa što manjim utjecajem na zaštićena područja.



Slika 2: Područja ekološke mreže NATURA 2000
Izvor: <https://dzpp.hr>, listopad 2012.

Gospodarske aktivnosti stanovnika savskih područja, posebno sportsko-rekreacijske i turističke aktivnosti, oduvijek su bile vezane uz rijeku, a danas se to odnosi na oko 8 milijuna stanovnika koliko ih prema procjenama živi na području sliva rijeke Save. Sava se u cijelosti preobražava nizvodno od Siska. Od rijeke što teče kroz industrijski sisačko-moslavački kraj, brzo postaje prava ruralna rijeka sa sačuvanim prirodnim i kulturnim bogatstvom pogodnim za razvoj turizma.

Najiskorištenije područje njenog prirodnog bogatstva na prostoru je Parka prirode Lonjsko polje na lijevoj obali. Zahvaljujući svojim brojnim rodama po krovovima starih kuća Čigoč je naselje poznato u cijeloj Europi, a ujedno i turističko odredište uz Savu. U selu Krapje je smještena uprava Parka prirode Lonjsko polje. Između Krapja i Drenovog Boka prirodni je park Krapje dol, prirodno gnjezdilište, zimovališta i obitavališta ptica. Na križanju putova prema susjednoj BiH smješten je turistički potencijal, spomen područje Jasenovac. Nakon pritoka Une, Sava snažno meandrira s gustim šumama na obalama. Dalje se u Savu ulijeva i rječica Veliki Strug. Do Stare Gradiške Sava gubi meandre, pa iako je u poljoprivrednom krajoliku, sela na obalama nisu česta, a veće mjesto je Davor. Tu počinje nisko poplavno područje Crnac polje, a iza suprotne obale izdižu se brda Motajice u Bosanskoj Posavini. Na Crnac polje nastavlja se Jelas polje, jedno od najvećih u Hrvatskoj. Ovdje su iskrčeni ribnjaci koji plitkom vodom i obiljem hrane privlače ptice močvarice. Stoga se tu gnijezde žličarke, čaplje, divlje guske i druge. U jesen u okolini ribnjaka ovamo slijeću na stotine, nekad i na tisuće ždralova. Ribnjaci su stoga proglašeni Posebnim ornitološkim rezervatom. Slavonski Brod je drugi po veličini grad na Savi. Most vodi do susjednog Bosanskog Broda gdje je i velika rafinerija nafte, potencijalni zagađivač rijeke. Na rijeci se održava zanimljiva „bakljada“, sada već tradicionalno spuštanje splavi s upaljenim bakljama u čast splavarske tradicije, negdašnjih vodenica i rijeke Save. Nizvodno od centra grada je naselje splavara usidrenih na obali. Sava dalje teče vrlo naseljenim i obrađenim krajem, a prije Županje opet obilato meandrira. Iza Orašja na bosanskoj strani Sava dodiruje bogat spačvanski bazen slavni hrastovih šuma, a onda se vraća u kultiviran, ali manje naseljen kraj. Preko puta Gunje je Brčko, a nizvodno samo još jedno selo u Hrvatskoj – Račinovci. Uskoro na bosansko-srpskoj granici rijeka Sava prima pritoku Drinu i polako teče prema Srbiji i Beogradu, gdje se ulijeva u rijeku Dunav¹.

3.1.2 Brodsko-posavska županija

Brodsko-posavska županija je smještena u južnom dijelu slavonske nizine, na prostoru između planine Psunj, Požeškog i Diljskog gorja sa sjevera i rijeke Save s juga i obuhvaća prostor od ukupno 2.043 četvorna kilometra što čini 3,61 % ukupnog teritorija Republike Hrvatske.

Brodsko-posavska županija jedna je od najužih i najdužih županija koja na istoku graniči sa Vukovarsko-srijemskom, na sjeveroistoku sa Osječko-baranjskom, na sjeveru s Požeško-slavonskom te na zapadu sa Sisačko-moslavačkom županijom dok se južna granica županije proteže uz rijeku Savu koja je ujedno i međudržavna granica između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine.

Slika 3: Položaj Brodsko-posavske županije na karti županija Republike Hrvatske
Izvor: <https://wikiwand.com>



¹ Preuzeto s <https://crorivers.hr>

Područje Brodsko-posavske županije može se podijeliti na tri cjeline: brdsko, ravničarsko i nizinsko. Brdsko područje čini blago uzdignuto gorje pokriveno šumom s najvišom nadmorskom visinom od 984 m (Psunj). Ravničarsko područje zauzima najveći dio Županije, a čini ga ogranak plodne slavonske ravnice. Nizinsko područje zauzima prisavski dio, uglavnom dobro zaštićen od visokih voda Save, koji je isprepleten osnovnom i lokalnom kanalskom mrežom. Županija je područje umjerene kontinentalne klime s vrlo rijetko izraženim ekstremnim meteorološkim promjenama. Bogatstvo voda, šuma i plodno tlo, plovna rijeka i značajni kopneni europski putevi prirodni su uvjeti koji su omogućili visokorazvijeno gospodarstvo, promet, trgovinu i kulturu.

Administrativno, Županija je podijeljena na 26 općina i 2 grada, Slavonski Brod i Nova Gradiška.

Općine na području Brodsko-posavske županije	
Bebrina	Okučani
Bukovlje	Oprisavci
Brodski Stupnik	Oriovac
Cernik	Podcrkavlje
Davor	Rešetari
Donji Andrijevići	Sibinj
Dragalić	Sikirevci
Garčin	Slavonski Šamac
Gornja Vrba	Stara Gradiška
Gornji Bogičevci	Staro Petrovo Selo
Gundinci	Velika Kopanica
Klakar	Vrbje
Nova Kapela	Vrpolje

3.1.2.1 Općina Davor

Općina Davor nalazi se na zapadnom dijelu Brodsko - posavske županije uz samu rijeku Savu. Površinom zauzima 43 km², a obuhvaća mjesta Davor i Orubicu. Gustoća naseljenosti iznosi 70,12 stanovnika/km². Cjelokupno područje Općine smješteno je u nizinskom prostoru Županije uz rijeku Savu. Cijeli prostor Davora u hidrološkom smislu dio je šireg prostora sliva rijeke Save koja mu daje osnovna obilježja. Stvaranjem samostalne države Republike Hrvatske, Općina Davor je postala granična općina, što je u prometnom smislu značilo ukidanje lokalnih povezanosti sa susjednom državom Bosnom i Hercegovinom i usmjeravanje prometnih tokova na utvrđene granične prijelaze. Sjeverno od prostora Općine prolazi X. paneuropski koridor u okviru kojeg je izgrađena autocesta Zagreb-Lipovac, te željeznička pruga Novska-Tovarnik. Općina Davor zauzima 2,1 % ukupne površine Brodsko – posavske županije. Prostor općine Davor nalazi se u zoni sa

značajnim potencijalima podzemnih vodonosnih slojeva za vodoopskrbu (vodonosna područja i kategorije).

Na južnom dijelu Općine Davor leži državna granica s Bosnom i Hercegovinom. Općina Davor okružena je s prostorima općine Staro Petrovo Selo na sjeveru, općine Vrbje na zapadu i općinom Nova Kapela na istoku.



Slika 4: Položaj Općine Davor

Izvor: Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.

3.1.2.2 Općina Oriovac

Općina Oriovac smještena je u središnjem dijelu Brodsko-posavske županije, obuhvaća prostor od 99,06 km² te svojim udjelom u površini Brodske-posavske županije od 4,9% pripada među teritorijalno veće općine u Županiji. Općini Oriovac pripadaju naselja: Oriovac (sjedište Općine), Radovanje, Kujnik, Malino, Lužani (na glavnoj terezijanskoj cesti), Ciglenik, Bečić (sjeverno uz Orljavu), Živike, Pričac i Slavonski Kobaš (južno na Savi).

Općina Oriovac sjevernom stranom graniči sa susjednom Požeško-slavonskom županijom, odnosno s Općinom Pleternica, dok južnu granicu općine čini rijeka Sava koja je ujedno i državna granica prema susjednoj Bosni i Hercegovini.



Slika 5: Položaj Općine Oriovac u prostoru Brodsko-posavske županije

Izvor: Razvojna strategija Općine Oriovac

Slavonski Kobaš jedno je od tri najveća naselja u sastavu Općine Oriovac. Smješteno na lijevoj obali rijeke Save, naselje obuhvaća površinu od 33,12 km². Naselje se nalazi na križanju županijskih cesta Oriovac - Slavonski Kobaš, lokalnih cesta Kloštar - Slavonski Kobaš, Slobodnica - Kaniža - Bebrina - Slavonski Kobaš i nerazvrstanih cesta.

3.1.3 Vukovarsko-srijemska županija

Vukovarsko-srijemska županija je najistočnija županija u Republici Hrvatskoj ukupne površine 2.448 km², što čini 2,8% ukupne površine, odnosno 4,3% kopnenog teritorija Hrvatske. Izgradnjom autoceste do Lipovca uključena je u međunarodni pravac, kao i željeznički međunarodni pravac Ljubljana - Zagreb - Vinkovci - Tovarnik - Beograd, bivši paneuropski koridor X, koji spaja istočnu sa zapadnom Europom, a njezin regionalni značaj ostvaruje se u boljoj prometnoj povezanosti sa središnjom Hrvatskom i Zagrebom. Ovim područjem vode važni riječni i kopneni putovi i križaju se međunarodni prometni pravci od istoka prema zapadu uz rijeku Dunav, te od sjevera preko rijeke Save prema Jadranskom moru. Tu se dotiču i sučeljavaju civilizacije zapadnoeuropskog i istočnog kulturnog kruga. Sjeverno od Vinkovaca teče rijeka Vuka koja se ulijeva u Dunav kod Vukovara, a južnije prema Savi teče Bosut s pritokama Berava, Biđ, Studva i Spačva. Bogate ribom te su rijeke utjecale na kontinuitet življenja čemu je pridonijela i plodna praporna zemlja. Na gustoću naseljavanja

utjecale su i mnogobrojne hrastove šume nikle u nekad močvarama bogatom području južnog dijela Županije.

Županija ima izvrstan geografski položaj, jer graniči s dvije države, na istoku s Republikom Srbijom, a na jugu s Bosnom i Hercegovinom te je lako dostupna svim prijevoznim oblicima što je čini i važnim transportnim središtem. Na zapadnoj granici nalazi se Brodsko-posavska, a na sjevernoj Osječko-baranjska županija.



*Slika 6: Položaj Vukovarsko-srijemske županije na karti županija Republike Hrvatske
Izvor: <https://wikiwand.com>*

Vukovarsko-srijemska županija leži u međurječju Dunava i Save, i zauzima dijelove povijesnih pokrajina istočne Slavonije i zapadnog Srijema. Na tom području male su visinske razlike. Najviša je točka Čukala kod Iloka (294 m nadmorske visine), a najniža u Posavini - Spačva (78 m). Na istoku se blago spuštaju obronci Fruške gore i prelaze u ravnici. Sa zapada, s planine Dilj, pruža se vinkovačko-đakovački ravnjak. Kroz Vukovarsko-srijemsku županiju teku rijeke Dunav, Sava, Vuka, Bosut, Berava, Biđ, Studva i Spačva.

Županija se sastoji od 31 jedinice lokalne samouprave od čega je 5 gradova; Vinkovci, Vukovar, Županja, Ilok, Otok te 26 općina s 84 pripadajuća naselja. Upravno i administrativno, sjedište Županije je u Vukovaru dok su Vinkovci najveći grad prema broju stanovnika i najveće gospodarsko središte.

Općine na području Vukovarsko-srijemske županije

Andrijaševci	Negoslavci
Babina Greda	Nijemci
Bogdanovci	Nuštar
Borovo	Privlaka
Bošnjaci	Stari Jankovci
Cerna	Stari Mikanovci
Drenovci	Štitar
Gradište	Tompojevci
Gunja	Tordinci
Ivankovo	Tovarnik
Jarmina	Trpinja

Lovas	Vođinci
Markušica	Vrbanja

3.1.3.1 Općina Babina Greda

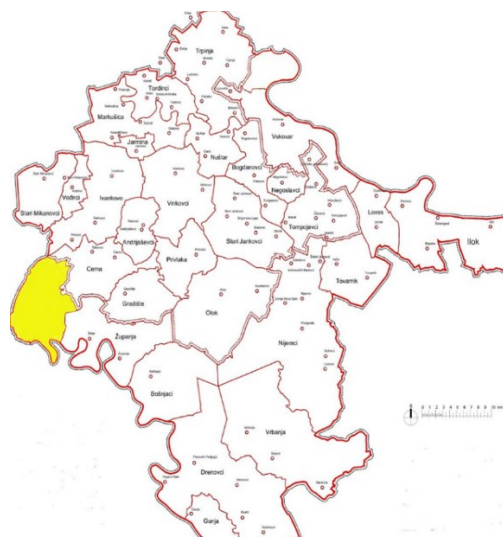
Općina Babina Greda smještena u jugozapadnom dijelu Vukovarsko - srijemske županije uz rijeku Savu i svojom površinom od 80,17 km² predstavlja najveću općinu u Županiji. Prosječna nadmorska visina područja iznosi 78 m. Nizine zauzimaju čitavu površinu Općine Babina Greda. Zbog neposredne blizine granice s Bosnom i Hercegovinom, blizine budućeg riječnog kanala "Dunav - Sava" te direktnog izlaza na autocestu A3 Zagreb - Lipovac, odnosno paneuropski koridor X i blizine paneuropskog koridora V (Budimpešta - Ploče), Babina Greda ima izuzetno dobar geoprometni položaj. Zbog svog dobrog geoprometnog položaja u posljednjih nekoliko godina Babina Greda postala je vrlo poželjna lokacija za sjedište raznih vrsta proizvodnih i prerađivačkih industrija, a popularnost joj i dalje raste.

Općina na zapadu graniči s općinama Gundinci, Sikirevci i Slavonski Šamac, na istoku graniči s Cernom i Ivankovom, jugoistoku sa Štitarom te na jugu na rijeci Savi s Bosnom i Hercegovinom.

Udaljenost od gradova u okruženju je Županja 17 km, Vinkovci 30 km i Đakovo 34 km.

Slika 7: Položaj Općine Babina Greda u prostoru Vukovarsko-srijemske županije

Izvor: Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda



3.2 Demografska analiza mikrolokacija

Negativni demografski trendovi postaju sve veći ograničavajući faktor gospodarskoga rasta u Hrvatskoj. U pojedinim županijama ti su trendovi alarmantni. Prema analizama provedenima posljednjih nekoliko godina od strane Hrvatske gospodarske komore, upravo pet slavonskih županija u kojima su Brodsko-posavska i Vukovarsko-srijemska županija, svrstavaju se u one u kojima su demografski trendovi doista alarmantni. Ove županije suočene su s problemom najdinamičnije emigracije, iseljavanja u druge županije, niskog prirodnog prirasta, niskog vitalnog indeksa, bržeg starenja stanovništva i posljedično pada broja stanovnika. Stanovnici tih županija u većem broju odlaze iz zemlje ili odlaze u druge županije zbog ekonomskih ograničenja u vlastitoj županiji. Iako ne u svim regijama ista, takva demografska i emigracijska kretanja pridonose stvaranju situacije nedostatka radne snage koji postaje osnovni problem tržišta rada u cijeloj zemlji te ujedno i ograničavajući faktor gospodarskoga rasta.

3.2.1 Brodsko-posavska županija

Prema popisu stanovništva iz 2011. godine u Brodsko-posavskoj županiji živi 158.575 stanovnika. Gustoća naseljenosti Županije iznosi 78,1 stanovnika/km² te je veća od prosjeka Republike Hrvatske, koji iznosi 75,7 stanovnika/km². Županija je nejednako naseljena, od izrazito gusto naseljenih do vrlo rijetko naseljenih područja u odnosu na ukupan prosjek na području Županije. Najgušće su naseljena urbana područja, gradovi Slavonski Brod i Nova Gradiška koji imaju veliku ulogu u ravnomjernom razvoju i povezivanju urbanih i ruralnih područja. Od ukupnog broja stanovništva 46,26% stanovnika (73.370) smatra se urbanim stanovništvom, a 53,74% (85.205) smatra se ruralnim stanovništvom.

Naziv grada/općine	Broj stanovnika (2011.)
Slavonski Brod	59 141
Nova Gradiška	14 229
Bebina	3 252
Brodski Stupnik	3 036
Bukovlje	3 108
Cernik	3 604
Davor	3 015
Donji Andrijevc	3 709
Dragalić	1 361
Garčin	4 806
Gornja Vrba	2 512
Gornji Bogičevci	1 975
Gundinci	2 027
Klakar	2 319
Nova Kapela	4 227
Okučani	3 447
Oprisavci	2 508
Oriovac	5 824
Podcrkavlje	2 553
Rešetari	4 753
Sibinj	6 895
Sikirevci	2 476
Slavonski Šamac	2 169
Stara Gradiška	1 363
Staro Petrovo Selo	5 186
Velika Kopanica	3 308
Vrbje	2 215
Vrpolje	3 524

Tablica 1: Broj stanovnika po općinama u Brodsko-posavskoj županiji
Izvor: <https://bpz.hr/>

Prosječna starost stanovništva 2011. godine u Brodsko-posavskoj županiji je 40,6 godina što predstavlja nešto povoljnije demografsko stanje od prosjeka Republike Hrvatske (41,7). U razdoblju od 2012. do 2016. godine, kretanje stanovništva Brodsko-posavske županije karakterizira pad broja živorođene djece, dok se broj umrlih

stabilizirao. Vitalni indeks (broj živorođenih na 100 umrlih) 2016. godine iznosio je 64,1 što ukazuje na negativno prirodno kretanje stanovništva, dok je u 2012. godini bio povoljniji 76,8. Apsolutno i relativno smanjenje radno aktivnog stanovništva bit će uzrokovano smanjenjem udjela mladog i povećanjem udjela starog stanovništva.

Nejednaka naseljenost unutar BPŽ upućuje na izraženu centralizaciju, te je potrebno usmjeriti socio-ekonomski razvoj kroz djelatnosti i područja razvoja koja pogoduju ruralnim i marginaliziranim područjima.



*Slika 8: Prikaz gustoće naseljenosti na području Brodsko-posavske županije
Izvor: Zavod za prostorno uređenje Brodsko-posavske županije*

Prisutan je negativan trend kretanja broja stanovnika u 2011. godini od -11% u odnosu na podatke iz 2001., čije uzroke možemo povezati s negativnim prirodnim prirastom (-343 za 2011. godinu), ali i negativnim migracijskim saldom. Prisustvo trenda negativnog prirodnog kretanja stanovništva dovodi do nepovoljnih učinaka na potrošnju, produktivnost i niži ekonomski rast nego prijašnjih godina. Povezani problemi su veći teret radno-aktivnom stanovništvu u okviru međugeneracijskih transfera (potpore, porezi) zbog nedostatka radne snage, moguće pojave inflacije, povećanih izdataka mirovinskog i zdravstvenog sustava i povećanje cijene skrbi za starije. Odnos doseljenog i odseljenog stanovništva s inozemstvom je negativan u promatranom razdoblju, a takav pokazatelj sve se više povećava na godišnjoj razini.

Demografska slika BPŽ	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Broj stanovnika (procjena sredinom godine)	151.012	148.373	143.827	140.072	137.487
Broj odseljenog stanovništva	3.173	3.689	4.663	3.642	3.393
Saldo ukupne migracije	-2.254	-2.751	-3.701	-2.238	-1.577
Saldo migracije s inozemstvom	-1.271	-1.879	-2.923	-1.451	-889
Saldo migracije s drugim županijama	-983	-872	-778	-787	-688
Prirodni prirast stanovništva	-811	-730	-730	-815	-798
Broj učenika upisan u osnovne škole, početak školske godine	12.640	12.219	11.780	11.469	11.158
Broj studenata koji su diplomirali/završili sveučilišni ili stručni studij	1.083	1.021	982	1.109	1.109

Tablica 2: Demografska slika Brodsko-posavske županije

Izvor: Županije-razvojna raznolikost i gospodarski potencijali; HGK 2020./2021.

3.2.1.1 Općina Davor

Na području Općine Davor, a na temelju podataka popisa stanovništva iz 2011. godine popisano je 3.015 osoba što čini udio od 1,90% u ukupnom broju stanovnika Brodsko - posavske županije. Na prostoru Općine Davor živjelo je prema Popisu stanovništva 2001. godine 3.259 stanovnika. Usporedba Popisa stanovništva iz 2001. godine s Popisom iz 2011. godine pokazuje da područje Općine Davor karakterizira pad broja stanovnika, kao i Brodsko – posavske županije. Prosječna starost stanovnika Općine Davor, na temelju podataka iz 2011. godine je 39,6 godina, Brodsko – posavske županije 40,6 godina, dok je u Republici Hrvatskoj prosječna starost 41,7 godina, te se može zaključiti da je stanovništvo Općine Davor nešto mlađe od Brodsko – posavske županije i RH. Općina Davor sastoji se od dva naselja, Davor u kojem živi 2.382 i Orubica u kojem živi ostatak od 633 stanovnika. Ruralna područja Županije u kojima je i Općina Davor većinom bilježe pad ili stagnaciju u gustoći naseljenosti, depopulaciju stanovništva i proces starenja stanovništva.

3.2.1.2 Općina Oriovac

Na području Općine Oriovac prema posljednjem popisu stanovništva iz 2011. godine boravi 5.824 stanovnika, što čini udio od 3,67% ukupnog stanovništva Brodsko-posavske županije. Dobna struktura stanovništva na području Općine Oriovac ukazuje na razmjerno velik udio staračkog stanovništva (33 %). Najveći udio od ukupnog broja stanovnika čini dobna skupina od 50 do 54 godine, dok najmanji udio (0,17%) čine stanovništvo u dobi od 90 do 94 godine. Općina Oriovac sastoji se od 10 naselja. Uz sjedište općine Oriovac tu su Bečić, Ciglenik, Kujnik, Lužani, Malino, Pričac, Radovanje, Živike i Slavonski Kobaš. U naselju Slavonski Kobaš prema popisu stanovništva iz 2011. godine živi 1.303 stanovnika što ga nakon Oriovca čini naseljem na drugom mjestu po broju stanovnika u Općini s prosječnom gustoćom naseljenosti od 39 st/km², te 388 domaćinstava sa prosjekom od 3,3 člana po domaćinstvu. Na relativno nepovoljnu dobnu strukturu stanovništva ukazuju podaci o 46,9 % zrelog stanovništva, te 24,3% starije populacije, dok tek 28,8 % ukupnog broja stanovnika čine mladi ljudi.

3.2.2 Vukovarsko-srijemska županija

Prema službenim rezultatima popisa stanovništva iz 2011. godine na području Vukovarsko-srijemske županije živi 179.521 stanovnika. Zadnji popis ukazuje na znatno smanjenje ukupnog broja stanovnika od čak 12,3% u odnosu na stanje iz 2001. godine kada je Županija imala 204.768 stanovnika. Županija bilježi gustoću naseljenosti od 73,2 stanovnika/km² u 2011. godini, po čemu se nalazi na jedanaestom mjestu od 20 županija. Krajem 2011. godine 49,1% ukupnoga broja stanovnika živjelo je u pet županijskih gradova i čini urbano stanovništvo, dok je preostalih 50,9% stanovnika živjelo u 26 općina i čini ruralno stanovništvo. Udio gradskog stanovništva u ukupnome stanovništvu, u odnosu na prosjek Republike Hrvatske gdje je udio gradskog stanovništva 70,4%, potvrđuje njezin izrazito ruralni karakter. Prema broju i udjelu stanovnika 48% lokalnih jedinica ima između 3.000 i 10.000 stanovnika, koje čine 42,13% ukupnog stanovništva Županije.

Grad općina	Broj stanovnika	Općina	Broj stanovnika
Vinkovci	35.312	Lovas	1.214
Vukovar	27.683	Markušica	2.555

Županja	12.090	Negoslavci	1.463
Ilok	6.767	Nijemci	4.705
Otok	6.343	Nuštar	5.793
Andrijaševci	4.075	Privlaka	2.954
Babina Greda	3.572	Stari Jankovci	4.405
Bogdanovci	1.960	Stari Mikanovci	2.956
Borovo	5.056	Štitar	2.129
Bošnjaci	3.901	Tompojevci	1.565
Cerna	4.595	Tordinci	2.032
Drenovci	5.174	Tovarsnik	2.775
Gradište	2.773	Trpinja	5.572
Gunja	3.732	Vođinci	1.966
Ivankovo	8.006	Vrbanja	3.940
Jarmina	2.458	Ukupno VSŽ:	179.521

Tablica 3: Broj stanovnika po općinama u Vukovarsko-srijemskoj županiji
Izvor: <https://vsz.hr>

Pored negativnoga prirodnog prirasta VSŽ kontinuirano bilježi i negativni saldo migracije, što znači da se više stanovništva odseljava nego doseljava. Glavni čimbenik negativnog salda su migracije u druge županije u kojima broj odseljenih značajno nadmašuje broj doseljenih osoba. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku Vukovarsko-srijemska županija u 2016. godini bilježi negativan saldo migracije među županijama (-1257 osoba) kao i najveći negativan saldo ukupne migracije stanovništva (-3526 osoba).

Nejednaka naseljenost unutar VSŽ upućuje na izraženu centralizaciju. Većina stanovnika naseljena je na području 5 gradova na prostoru Županije; Vukovar, Vinkovci, Ilok, Županja i Otok.

Slika 9: Prikaz smještaja gradova na području Vukovarsko-srijemske županije
Izvor: <https://repozitorij.fpz.unizg.hr>



Pokazatelji dobne strukture stanovništva ukazuju na trend postupnog starenja stanovništva, što je u skladu s trendom na nacionalnoj razini. Iako prosječna starost stanovništva VSŽ iznosi 40,6 godina, ubraja se u županije s prosječno najmlađim stanovništvom.

Demografska slika VSŽ	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Broj stanovnika (procjena sredinom godine)	169.224	165.799	159.213	154.371	150.985
Broj odseljenog stanovništva	3.877	4.676	6.821	4.575	3.992
Saldo ukupne migracije	-2.712	-3.526	-5.665	-3.101	-2.105
Saldo migracije s inozemstvom	-1.533	-2.269	-4.644	-2.181	-1.346
Saldo migracije s drugim županijama	-1.179	-1.257	-1.021	-920	-759
Prirodni prirast stanovništva	-962	-871	-1.060	-1.004	-900
Broj učenika upisan u osnovne škole, početak školske godine	14.336	13.650	13.153	12.629	12.097
Broj studenata koji su diplomirali/završili sveučilišni ili stručni studij	1.124	1.016	1.023	1.113	1.139

Tablica 4: Demografska slika Vukovarsko-srijemske županije

Izvor: Županije-razvojna raznolikost i gospodarski potencijali; HGK 2020./2021.

3.2.2.1 Općina Babina Greda

Prema zadnjem popisu stanovništva provedenom 2011. godine Babina Greda je imala 3.572 stanovnika, od toga 1.792 žena i 1.780 muškarca. Popisi stanovništva pokazuju da Babina Greda ima oscilacije u kretanju stanovništva. Danas je trend smanjenja stanovništva zabilježen i u Babinoj Gredi i iznosi 16% odnosno 690 stanovnika manje u odnosu na popis stanovništva iz 2001. godine. Dobna struktura stanovništva je zadovoljavajuća, mlado stanovništvo prevladava u odnosu na zrelo i staro, no primjećuje se trend blagog porasta starog stanovništva. Prema spolnoj strukturi stanovništva prevladavaju žene kojih je zabilježeno 1.792 dok je muškaraca zabilježeno 1.780. Od ukupnog broja stanovnika Babine Grede 2.972 osobe su od svog rođenja nastanjene u Babinoj Gredi, a 1.284 su se doselile u Babinu Gredu, i to iz Bosne i Hercegovine se doselilo 799 osoba, iz drugih županija 305, a s područja Vukovarsko-srijemske županije u Babinoj Gredi se nastanilo 137 stanovnika.

Migracije mladih česte su i zbog potrage za boljim obrazovanjem i usavršavanjem, nedostatkom moderne tehnologije i boljim životnih mogućnostima. Istovremeno se Babina Greda suočava s nedostatkom radne snage u određenim djelatnostima (drvoprerađivački sektor, strukovna zanimanja).

3.3 Ekonomska analiza mikrolokacija

Vlada Republike Hrvatske donijela je na svojoj 63. sjednici zaključak kojim se prihvaća prijedlog karte regionalnih potpora za razdoblje od 2022. do 2027. godine s podjelom Hrvatske na četiri NUTS 2 regije. Ranije izvršena podjela Republike Hrvatske na dvije NUTS regije pokazala se tijekom primjene neadekvatnom i nepravednom za vođenje regionalne politike. Novom kartom dobile su se uravnoteženije regije s obzirom na broj stanovnika, ekonomske pokazatelje i druge socioekonomske trendove. U odnosu na prethodnu podjelu, nova Karta je s podjelom na četiri NUTS 2 regije: Panonska Hrvatska, Sjeverna Hrvatska, Jadranska Hrvatska i Grad Zagreb.

Panonska Hrvatska obuhvaća županije Sisačko-moslavačku, Bjelovarsko-bilogorsku, Virovitičko-podravsku, Požeško-slavonsku, Brodsko-posavsku, Osječko-baranjsku, Vukovarsko-srijemsku i Karlovačku županiju. Novom podjelom omogućit će se najpovoljniji intenzitet potpora i uvjeti korištenja sredstava Kohezijske politike u cilju podizanja stupnja razvijenosti.



*Slika 10: Karta NUTS 2 regija
Izvor: <https://mrrfeu.hr>*

3.3.1 Brodsko-posavska županija

U nastavku je tabelarno prikazana ekonomska "iskaznica" Brodsko-posavske županije s ostalim osnovnim podacima Županije.

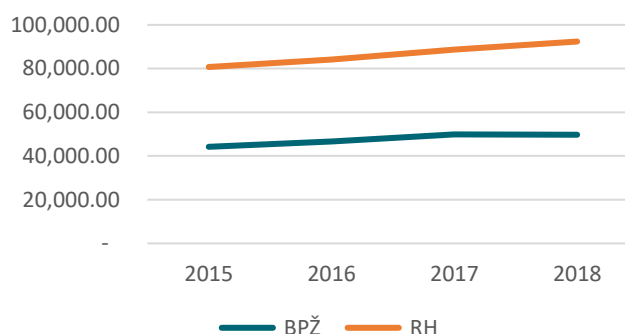
Pokazatelj	Vrijednost	Udio u RH, u %
Površina, u km ²	2.030	3,6
Broj stanovnika (2019.)	137.487	3,4
BDP (2017.), u tis. HRK	7.186.996	2,0
BDP (2017.) p/c, u HRK	49.885	–
Prosječna mjesečna neto plaća (2018.), u HRK	5.428	–
Broj osiguranika HZMO (prosjek 2019.)	39.203	2,5
Broj nezaposlenih (prosjek 2019.)	5.820	4,5
Stopa nezaposlenosti (31. ožujak 2019.), u %	15,7	--
Prihodi poduzetnika (2019.), u tis. HRK	10.408.562	1,3
Dobit poduzetnika (2019.), u tis. HRK	252.445	0,8
Robni izvoz (2019.), u tis. HRK	2.386.860	2,1
Robni uvoz (2019.), u tis. HRK	1.786.490	1,0
FDI (1993. – 2019.), u mil. EUR	165	0,5

Tablica 5: Ekonomska iskaznica Brodsko-posavske županije

Izvor: Županije-razvojna raznolikost i gospodarski potencijali; HGK 2020./2021.

Gospodarstvo Brodsko-posavske županije (BPŽ) najviše pokreće prerađivačka industrija i to izvozno orijentirane: metalna, prehrambena, drvna te proizvodnja namještaja. Osim njih tu su i građevinarstvo, trgovina, poljoprivreda te uslužne djelatnosti. Prema podacima DSZ (2021.) bruto nacionalni proizvod je u 2018. godini iznosio 6.607 EUR po stanovniku što je manje od pola BDP ostvarenog na razini Republike Hrvatske.

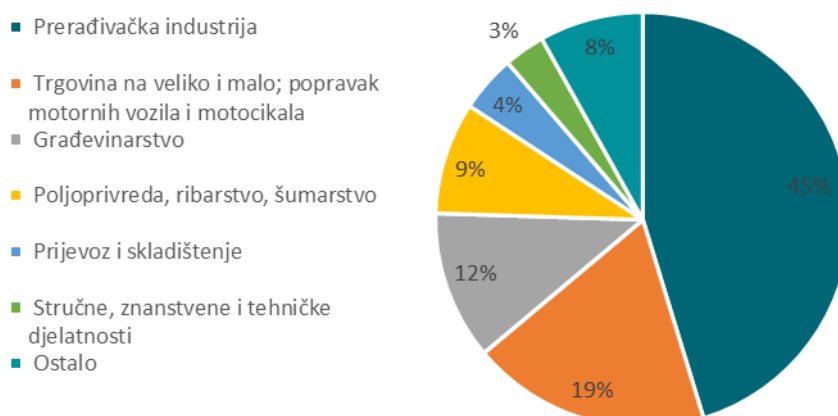
Prema podacima DSZ (2021) bruto nacionalni proizvod je u 2018. godini iznosio je 6.607 EUR po stanovniku što je manje od pola BDP ostvarenog na razini Republike Hrvatske.



Grafikon 1: Kretanje BDP u BPŽ po stanovniku u HRK

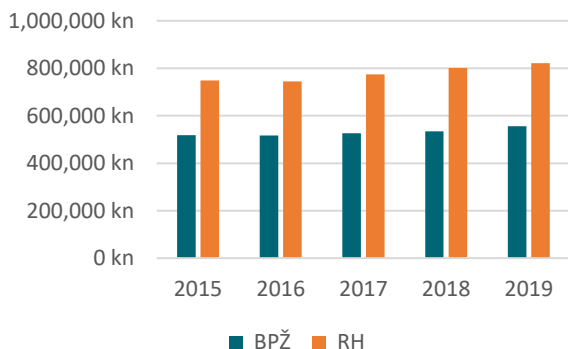
Izvor: DZS/vlastita obrada

Prema podacima FINA (2021.) na području BPŽ trenutno posluje 6.156 poduzetnika od kojih je 2.128 imalo obavezu predati financijske izvještaje na kraju godine. Tijekom 2019. godine u promatranim tvrtkama bilo je zaposleno skoro 20.000 osoba (InfoBiz, 2021). Navedeni poduzetnici ostvarili su prihod od 10,64 milijardi kuna (udio od 1,3% ukupnog hrvatskog prihoda) tijekom 2019. godine. Ukupno gledajući ostvarena je dobit tijekom 2019. godine u iznosu od 255,25 milijuna kuna (udio od 0,8% ukupne dobiti ostvarene u Hrvatskoj). Tijekom 2020. (DSZ, 2021.) poduzetnici u BPŽ ostvarili su robni izvoz u iznosu od 317,9 milijuna EUR (udio od 2,1% ukupnog hrvatskog izvoza), a robni uvoz u iznosu od 236,47 milijuna EUR (udio od 1,0% ukupnog hrvatskog uvoza) i time je ostvaren suficit u vanjsko trgovinskoj razmjeni na razini BPŽ. Najznačajnija izvozna tržišta za BPŽ su Njemačka (26,6%), Italija (12,5%) i Francuska (7,2%).

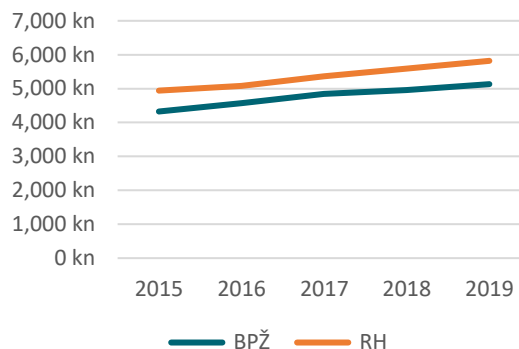


Grafikon 2: Gospodarske djelatnosti u BPŽ

Najvažnija gospodarska djelatnost u BPŽ je prerađivačka industrija koja u ukupnim prihodima Županije sudjeluje s 45%, zapošljava više od 50% ukupno zaposlenih te ostvaruje oko 80% ukupnog izvoza. U prerađivačkoj industriji prevladavaju tvrtke iz metaloprerađivačke djelatnosti, prerade drva i proizvodnje namještaja, proizvodnje kemijskih te prehrambenih proizvoda (HGK, 2021).

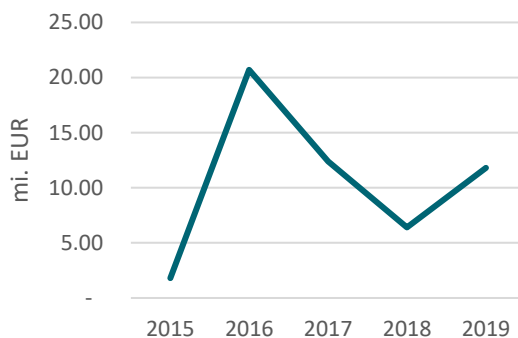


Grafikon 3: Produktivnost po zaposlenom u BPŽ

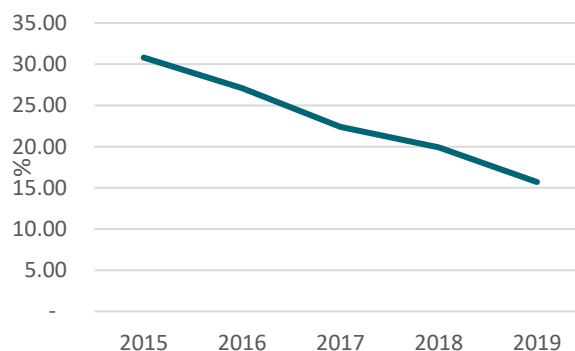


Grafikon 4: Prosječne neto plaće u BPŽ

Nakon gospodarske krize, tijekom promatranih pet godina, gospodarstvo BPŽ pokazuje znakove oporavka pri čemu je posebno istaknuti značajan porast izvoza te ostvareni suficit u vanjskotrgovinskoj robnoj razmjeni. Dobra baza za daljnji razvoj gospodarstva BPŽ očituje se u povoljnoj geostrateškom položaju (križanje Vc i X prometnih koridora), dobroj i izgrađenoj prometnoj infrastrukturi (plovni put, željeznica i cesta), prirodno bogatstvo (obradivo zemljište, šumske površine, vode), kulturno povijesno naslijeđe i te spremnost obrazovnog sustava i akademske zajednice (HGK, 2020) da se prilagodi potrebama gospodarstva.



Grafikon 5: Direktna inozemna ulaganja u milijunima EUR



Grafikon 6: Stopa registrirane nezaposlenosti u %

Direktna inozemna ulaganja tijekom promatranog razdoblja (HGK, 2020; DSZ, 2021) ukazuju na interes za gospodarstvo u BPŽ i to posebice za greenfield investicije u Industrijskom parku Nova Gradiška kao i projektima koji su usmjereni ka daljnjem razvoju poduzetništva kako u Novoj Gradiški tako i povezanih uz projekt „Izgradnja i unapređenje infrastrukture u Luci Slavonski Brod na području Lučke uprave Slavonski Brod“. Dodatno tome investicije ukazuju na potencijal koje povoljno okruženje može izazvati te o potrebnom aktivnijem radu kako pojedinaca tako i institucija u cilju boljeg korištenja komparativnih prednosti županije i svih njezinih potencijala radi njezina bržeg gospodarskog i ukupnog razvoja (HGK, 2020).

Stoga je uz dinamični razvoj gospodarstva te blisku interakciju s razvojem obrazovnog sustava vidljiva i mogućnost zaustavljanja negativnih demografskih trendova pomoću gospodarskog modela razvoja koji se temelji na industriji i izvozu kako bi BPŽ sustigla ostale razvijenije dijelove Hrvatske.

3.3.1.1 Općina Davor

Gospodarstvo Općine Davor je u najvećoj mjeri vezano za primarno korištenje prirodnih resursa. Prije svega je vezano za poljoprivredno zemljište i poljoprivrednu te stočarku proizvodnju. Činjenica da Općina južnim dijelom leži na rijeci Savi omogućava da dio gospodarstva počiva na eksploataciji šljunka. U primarnoj poljoprivrednoj proizvodnji zastupljeno je stočarstvo. Prema podacima Hrvatske gospodarske komore, na području Općine Davor registrirano je 13 aktivnih poduzeća (d.o.o., j.d.o.o.), 17 aktivnih obrta, 1 ustanova, 1 zadruga, te 2 udruge vezane uz poljoprivrednu djelatnost.

Prema veličini poduzeća, najveći dio čine male tvrtke, dok srednja i velika poduzeća ne posluju na području Općine. Prema vrsti djelatnosti, temeljenih na Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti, najviše poslovnih subjekata se bavi poljoprivredom, šumarstvom i ribarstvom te građevinarstvom a zatim prerađivačkom industrijom, trgovinom na veliko i malo te vodoopskrbom. Preostali, manji dio poduzeća, bavi se, prijevozom i skladištenjem, obrazovanjem, rudarstvom i vađenjem i ostalim uslužnim djelatnostima².

3.3.1.2 Općina Oriovac

Općinu Oriovac možemo svrstati među gospodarski najrazvijenije općine na području Brodsko-posavske županije. Gospodarstvo Općine većinom je temeljeno na tercijarnim djelatnostima. Na cijelom području Općine registrirano je sjedište ukupno 83 obrta i 31 tvrtke koje dobit ostvaruju obavljanjem dopuštenih gospodarskih djelatnosti, odnosno proizvodnjom, prometom ili pružanjem usluga na tržištu. Većina obrtnika (oko 80%) se bavi uslužnim djelatnostima, najviše trgovinom i ugostiteljstvom što predstavlja prednost za daljni razvoj turizma. Upitna ostaje kvaliteta i raznolikost usluga. Preostali dio obrtnika bavi se proizvodnim djelatnostima, od čega najviše proizvodnjom namještaja. 17 poduzeća sa sjedištem je na području općine, dok preostalih 14 djeluje kao ispostava. Promatrajući strukturu djelatnosti poduzeća sa sjedištem na području Općine, prevladavaju poduzeća u proizvodnim i uslužnim djelatnostima. Kao nositelje gospodarskog razvoja ističu se Oriolik d.d. iz Oriovca u djelatnosti proizvodnje namještaja, Rekord-Tim iz Oriovca u djelatnosti proizvodnje ostalih proizvoda od plastike, zatim Chromos Svjetlost d.d. iz Lužana u djelatnosti proizvodnja boja, lakova i premaza, Oriotapet iz Oriovca u djelatnosti u proizvodnji namještaja te Oriobeton iz Oriovca u djelatnosti proizvodnje betonske galanterije. Proizvodnja namještaja svakako predstavlja jedan od nositelja razvoja oriovačkog kraja u nekoliko posljednjih desetljeća.

Na prostoru Općine djeluje i Poduzetnička zona „Čaplja“ smještena na vrlo povoljnoj lokaciji, sjeverno od autoceste Zagreb-Lipovac, na k.o. Oriovac, neposredno uz županijsku cestu Oriovac - Slavonski Kobaš. U blizini zone smještena je tvornica „Oriolik“ te niz drugih gospodarskih subjekata. Zona se prostire na površini od 58,48 km² i raspolaže s većinom potrebne infrastrukture. Zona je osnovana s ciljem osiguravanja dugoročnih uvjeta za razvoj obrtništva, malog i srednjeg poduzetništva te otvaranja novih radnih mjesta.

Prema podacima iz Strategije razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac, na cijelom prostoru Općine registrirano je 403 obiteljska poljoprivredna gospodarstva koja svojom gospodarskom, ekološkom i socijalnom ulogom bitno pridonose održivom razvoju Općine. S obzirom na tendenciju razvoja ruralnog turizma u Općini, postojeća i buduća poljoprivredna gospodarstva utemeljena kao tržišno prepoznatljivi oblici seoskog turizma u obliku turističko seoskog obiteljskog gospodarstva, kušaonice, ruralne kuće za odmor, ruralnog B&B (noćenje s doručkom) ili pak ruralnog obiteljskog hotela mogu postati okosnica turističkog razvoja ovoga kraja i element

² Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.

prepoznatljivosti i privlačnosti na turističkom tržištu³.

Na području Slavenskog Kobaša nije registrirano niti jedno poduzeće, dok je obrtnika evidentirano 7 – farma i klaonica peradi, trgovački obrti, frizerski salon, te drvoprerađivački obrt. U Slavenskom Kobašu registrirano je 146 obiteljskih poljoprivrednih gospodarstava, što čini 42,20 % od ukupnog broja poljoprivrednih gospodarstava na cjelokupnom području Općine Oriovac. Iz prethodno navedenoga, razvidno je da se stanovništvo prvenstveno bavi poljoprivrednim djelatnostima.

3.3.2 Vukovarsko-srijemska županija

U nastavku je tabelarno prikazana ekonomska “iskaznica” Vukovarsko-srijemske županije s ostalim osnovnim podacima Županije.

Pokazatelj	Vrijednost	Udio u RH, u %
Površina, u km ²	2.454	4,3
Broj stanovnika (2019.)	150.985	3,7
BDP (2017.), u tis. HRK	8.322.099	2,3
BDP (2017.) p/c, u HRK	52.026	–
Prosječna mjesečna neto plaća (2018.), u HRK	5.314	–
Broj osiguranika HZMO (prosjek 2019.)	42.481	2,7
Broj nezaposlenih (prosjek 2019.)	6.642	5,2
Stopa nezaposlenosti (31. ožujak 2019.), u %	16,0	–
Prihodi poduzetnika (2019.), u tis. HRK	19.573.362	2,5
Dobit poduzetnika (2019.), u tis. HRK	604.636	1,9
Robni izvoz (2019.), u tis. HRK	2.132.158	1,9
Robni uvoz (2019.), u tis. HRK	3.347.393	1,8
FDI (1993. – 2019.), u mil. EUR	173	0,5

Tablica 6: Ekonomska iskaznica Vukovarsko-srijemske županije

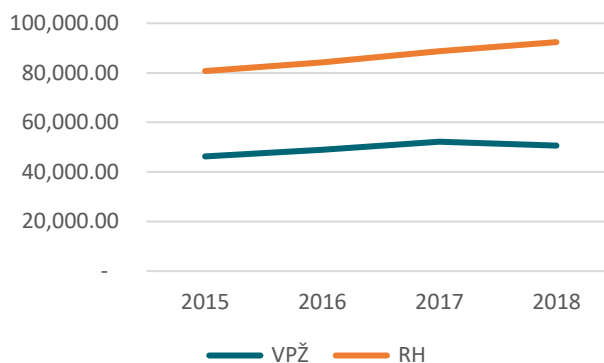
Izvor: Županije-razvojna raznolikost i gospodarski potencijali; HGK 2020./2021.

Gospodarske potencijale Vukovarsko-srijemske županije (VSŽ) predstavljaju prirodni resursi i to poljoprivredne obradive površine, šume, nalazišta nafte i plina, pijeska i šljunka, vodni tokovi i zemljopisni položaj, kao i proizvodni i uslužni kapaciteti, visokovrijedni ljudski potencijal, te bogata kulturno-povijesna

³ Strategija razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac 2013.-2016.

baština (VSŽ, 2019). Prema podacima DSZ (2021.) bruto nacionalni proizvod je u 2018. godini iznosio je 6.730 EUR po stanovniku što je malo više od 50% BDP ostvarenog na razini Republike Hrvatske.

Prema podacima DSZ (2021.) bruto nacionalni proizvod je u 2018. godini iznosio je 6.730 EUR po stanovniku što je malo više od 50% BDP ostvarenog na razini Republike Hrvatske.

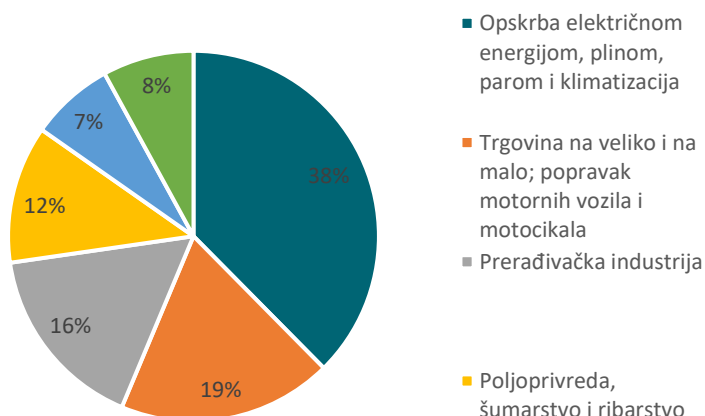


Grafikon 7: Kretanje BDP u VSŽ po stanovniku u HRK

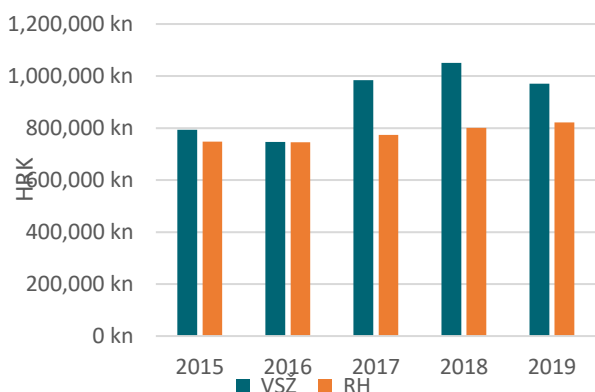
Izvor: DZS/vlastita obrada

Prema podacima FINA (2021.) na području VSŽ trenutno posluje 5.658 poduzetnika od kojih je 2.213 imalo obavezu predati financijske izvještaje na kraju godine. Tijekom 2019. u promatranim tvrtkama bilo je zaposleno malo više od 20.000 osoba (InfoBiz, 2021). Navedeni poduzetnici ostvarili su prihod od 19,39 milijardi kuna (udio od 2,4% ukupnog hrvatskog prihoda) tijekom 2019. godine. Ukupno gledajući ostvarena je dobit tijekom 2019. godine u iznosu od 554,23 milijuna kuna (udio od 1,8% ukupne dobiti ostvarene u Hrvatskoj). Tijekom 2020. (DSZ, 2021) poduzetnici u VSŽ ostvarili su robni izvoz u iznosu od 262,21 milijuna EUR (udio od 1,76% ukupnog hrvatskog izvoza), a robni uvoz u iznosu od 352,26 milijuna EUR (udio od 1,54% ukupnog hrvatskog uvoza) i time je ostvaren deficit u vanjsko trgovinskoj razmjeni na razini VSŽ. Najznačajnija izvozna tržišta za VSŽ su Italija (22,3%), Njemačka (18,3%) i Bosna i Hercegovina (10,92%).

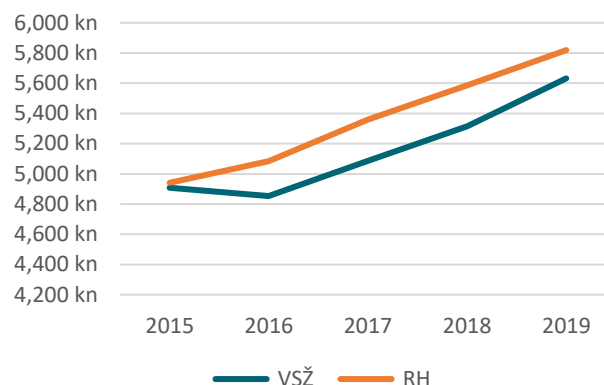
Grafikon 8: Gospodarske djelatnosti u VSŽ



Najveći udio u gospodarstvu ima opskrba električnom energijom, plinom i parom čiji je udio u ukupnom prihodu VSŽ 38,46%, a slijedi ih trgovina na malo i veliko; popravak motornih vozila i motocikala (18,46%), prerađivačka industrija (15,89%). Najviše zaposlenih je u prerađivačkoj industriji (31,59%), zatim slijede trgovina na veliko i malo (19,4%) te građevinarstvo (12,9%).

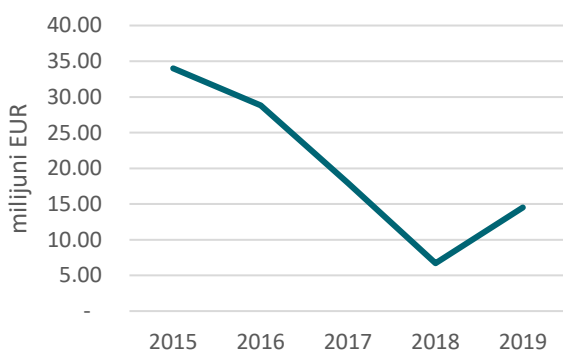


Grafikon 9: Produktivnost po zaposlenom u VSŽ

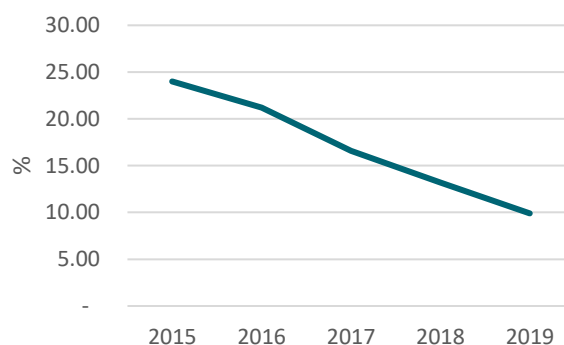


Grafikon 10: Prosječne neto plaće u VSŽ

Kao podršku daljnjem razvoju gospodarstva potrebno je istaknuti činjenicu da se na području VSŽ nalaze čvorišta plovnih, željezničkih i cestovnih pravaca (koridori Vc i X, autocesta te željeznički pravac Ljubljana-Beograd zajedno s Vinkovcima kao značajnim željezničkim pretovarnim središtem).



Grafikon 11: Direktna inozemna ulaganja u milijunima EUR



Grafikon 12: Stopa registrirane nezaposlenosti u %

S obzirom na kontinentalnu klimu i povoljan raspored oborina te posljedično kvalitetnu poljoprivrednu proizvodnju velika je mogućnost za daljnji razvoj prerađivačke industrije vezane uz prehranu. Druga prednost je i 70.000 ha šuma (pretežno hrast lužnjak u Spačvanskom bazenu) što je dobra osnova za drvoprerađivačku industriju. Ta dvije karakteristike su ključni za daljnji razvoj u drvnom i prehrambenom sektoru, a odličan geoprometni položaj dodatno pruža velike mogućnosti razvoja u segmentu transporta i logistike (HGK, 2020.). Dodatni čimbenici koji pogoduju daljnjem razvoju gospodarstva (HGK, 2020). su i niži troškovi poslovanja u VSŽ u odnosu na druga područja RH (porezne olakšice, niža cijena radne snage, itd.) kao i postojeća razvijena poduzetnička infrastruktura (poduzetničke potporne institucije, poduzetničke zone koje su spremne primiti investitore po povoljnim uvjetima, inkubatori).

3.3.2.1 Općina Babina Greda

Gospodarstvo Babine Grede svojom strukturom prati gospodarstvo Vukovarsko - srijemske županije i Republike Hrvatske u cjelini. Naime, preko 95% registriranih gospodarskih subjekata pripada kategoriji mikro,

malih i srednjih poduzetnika, a na području Općine registrirana su 23 trgovačka društva, 39 obrta te 498 OPG-a. U strukturi djelatnosti prednjače poljoprivreda i uslužne djelatnosti te manjim dijelom proizvodno - prerađivačke djelatnosti.

Uloženi veliki napori u privlačenje ulagača na područje Općine rezultirali su izgradnjom energane na šumsku bio-masu snage 9,9 MW u Gospodarskoj zoni Tečine. Osim proizvodnje električne energije, energana, budući da proizvodi i velike količine topline, ostvaruje veliki potencijal za daljnja ulaganja u stakleničku proizvodnju, silose i hladnjače za što već postoji iskazan interes investitora. Sušare su izgrađene i u funkciji, a u njima se obavlja sušenje daske za proizvodnju namještaja. S ciljem daljnjeg privlačenja ulagača u Babinu Gredu, Općina u svom programu razvoja, sukladno proračunskim mogućnostima, ima poticajne mjere koje uključuju atraktivne cijene građevinskog zemljišta, 70%-tno oslobođenje plaćanja komunalnog doprinosa za poslovno - proizvodne djelatnosti i 50%-tno za trgovačko - ugostiteljske djelatnosti.

Na temelju preliminarnih istraživanja koja je provela INA d.d. tijekom 2002. g. na bušotini izgrađenoj 1984. i 1985. g., a koja se nalazi na području Općine Babina Greda, vidljiv je velik potencijal geotermalne energije.

3.4 Analiza turističkog prometa

Sastavljena od pet županija, Slavonija predstavlja iznimno zanimljivu turističku regiju. Prostorna obilježja prostora kao i obilje prirodnih ljepota i kulturnih znamenitosti, svakoj županiji donose neko posebno obilježje. Tako područje Brodsko-posavske i Vukovarsko srijemske županije, osim zajedničkih obilježja karakterističnih za ovaj kraj, imaju svoje atribute u vodnim putovima koji im mogu pomoći u stvaranju jedinstvene cjeline i bolje ih pozicionirati na turističkoj karti Kontinentalne Hrvatske. Turistički promet na području ove dvije županije je skroman u odnosu na turistički razvijenije dijelove Hrvatske. Zahvaljujući prostornim obilježjima i obilju prirodnih ljepota i kulturnih znamenitosti među kojima posebno mjesto zauzimaju prirodna bogatstva velikih rijeka, Slavonija predstavlja regiju s preduvjetima za razvoj svih oblika nautičkog, odnosno riječnog turizma. Brodsko-posavska i Vukovarsko-srijemska županija koje leže svojom južnom granicom uz rijeku Savu, pretvaraju ovo područje u jedinstvenu cjelinu za razvoj novog turističkog proizvoda koji bi trebao pomoći u njezinom, znatno boljem, tržišnom pozicioniranju.

3.4.1 Turistički promet na području Brodsko-posavske županije

Turistički proizvodi na području Brodsko-posavske županije temelje se na etno i gastro ponudi, lovnom turizmu, ruralnom turizmu, ciklo-turizmu i dr. Potencijal razvoja turističkog proizvoda temelji se prije svega na prirodnim i kulturnim vrijednostima područja, s naglaskom na tradicijske vrijednosti. Županija ima potencijal za razvoj tranzitnog, lovnog i ribolovnog, kulturnog i manifestacijskog, ekološkog, ruralnog, cikloturizma, izletničkog i rekreacijskog turizma, a posebno riječnog objedijenog s ostalom turističkom ponudom tvoreći tako jedinstveni turistički proizvod. Od turističkih atrakcija na prostoru Županije posebno se izdvajaju mnogobrojne manifestacije, lokalne planinarske, pješačke i biciklističke staze, zatim resursi vezani uz kulturu života i rada poput raznih folklornih skupina i kulturno umjetničkih društva te zaštićena prirodna baština i prirodne vrijednosti predložene za zaštitu.

U nastavku je pregled prometa na području Brodsko-posavske županije po boju dolazaka i broju noćenja za 2019. godinu usporedno s 2018. godinom kao zadnjom godinom s turističkim prometom koji nije bio pod utjecajem pandemije i smanjenog broja turističkih dolazaka.

Zemlja	Broj noćenja 2019.	Broj noćenja 2018.	Broj noćenja Indeks	Broj dolazaka 2019.	Broj dolazaka 2018.	Broj dolazaka Indeks
Domaći	28.514	24.222	117,72%	14.990	12.903	116,17%
Strani	35.918	35.552	101,03%	22.486	22.242	102,72%
Ukupno	64.432	59.774	107,79%	37.836	35.145	107,66%

Tablica 7: Turistički promet u Brodsko-posavskoj županiji 2019./2018.

Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem

Tijekom 2019. godine indeks dolazaka domaćih turista se povećao u odnosu na godinu ranije za 16,17% i dolazaka stranih gostiju za 2,72 %. Broj noćenja u 2019. godini u usporedbi s prethodnim razdobljem za domaće turiste također je u porastu; 17,72 % dok je broj noćenja za strane turiste također u porastu u istom razdoblju za 1,03%. Povećanje ukupnog broja domaćih i stranih turista 2019. godine je u broju noćenja 7,79% a broj dolazaka je 7,66 %⁴.

U nastavku prikazan je promet na području Brodsko-posavske županije prema podacima iz turističkih zajednica koje djeluju na području dva grada i pet općina prema Izvješću o radu TZBPŽ za 2019. godinu.

Turistička zajednica Naziv	Broj noćenja 2019.	Broj noćenja 2018.	Broj noćenja indeks	Broj dolazaka 2019.	Broj dolazaka 2018.	Broj dolazaka indeks
TZ BPŽ	9.677	10.180	95,05	5.247	5.058	103,73
TZ Nova Gradiška	6.249	7.898	79,12	3.439	3.484	98,71
TZ Slavonski Brod	43.418	36.632	118,52	25.518	22.378	114,03
TZ Brodski Stupnik	1.551	661	234,64	1.310	570	229,82
TZ Cernik	329	32	1.028,13	65	17	382,35
TZ Nova Kapela	1.007	1.092	92,22	639	655	97,56
TZ Oriovac	750	1.513	49,57	349	1.450	24,07
TZ Staro Petrovo Selo	1.451	1.766	82,16	1.269	1.548	81,98

Tablica 8: Turistički promet u po TZ u Brodsko-posavskoj županiji 2019./2018.

Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem

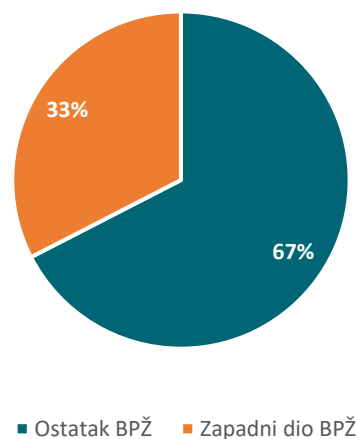
⁴ Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem

Prema Izvješću o radu Turističke zajednice BPŽ, u Brodsko-posavskoj županiji u 2019. godini ostvareno je 37 836 dolazaka gostiju sa ukupno 64.432 noćenja. Najveći broj dolazaka i noćenja bilježi sjedište Županije Slavonski Brod gdje je ostvareno 25.518 dolazaka i 43.418 noćenja. Zatim slijedi Nova Gradiška s 3.484 dolazaka i 6.249 noćenja gostiju. Ostali gosti bilježe dolazak i noćenje u turistički razvijenijim jedinicama lokalne samouprave od kojih se ističu Općina Nova Kapela i Općina Brodski Stupnik.

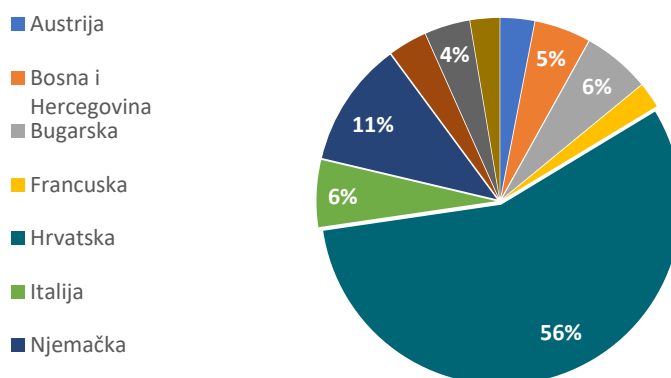
Ako uzmemo u obzir da se radi o zapadnom dijelu Županije čija su naselja jedna od drugih na kratkoj udaljenosti, dobro povezana cestovnom i biciklističkom infrastrukturom, za potrebe ove Studije koristit će se ukupan broj dolazaka na području zapadnog dijela Županije, odnosno TZ Staro Petrovo Selo, TZ Oriovac, TZ Nova Kapela, TZ Cernik, TZ Nova Gradiška i TZ Brodski Stupnik. Ukupno je u 2019. godini na ovom području ostvareno 12.319 dolazaka, što je 33% od ukupnog broja dolazaka ostvarenog na području cijele Županije.

Najveći broj posjetitelja u zapadnom dijelu Županije bilježi Nova Gradiška te općine Nova Kapela i Brodski Stupnik.

Grafikon 13: Udio posjetitelja na zapadnom dijelu Brodsko-posavske županije
 Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem



Najveći broj stranih gostiju u 2019. godini zabilježen je iz Njemačke (5.663), zatim Italije (3.040) i Bugarske (3.033), dok je iz susjedne Bosne i Hercegovine zabilježen dolazak 2.538 gostiju, a Srbije 2.048.



Grafikon 14: Udio posjetitelja po zemlji porijekla
 Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem

3.4.2 Turistički promet na području Vukovarsko-srijemske županije

Razvoj turizma Vukovarsko-srijemske županije temelji se na očuvanim prirodnim resursima (šume Spačvanskog bazena, brojnih zaštićenih područja na županijskoj razini, te biljnih i životinjskih vrsta), ponudi kvalitetne i autohtone hrane, vinogradarstvu, iznimno vrijednim kulturno-povijesnim resursima (Vučedol, Sopot, stara jezgra grada Iloka), manifestacijama te etnografskoj zanimljivosti.

U nastavku je pregled prometa na području Vukovarsko-srijemske županije po boju dolazaka i broju noćenja za 2019. godinu usporedno s 2018. godinom kao zadnjom godinom s turističkim prometom koji nije bio pod utjecajem pandemije i smanjenog broja turističkih dolazaka.

Zemlja	Broj noćenja 2019.	Broj noćenja 2018.	Broj noćenja Indeks	Broj dolazaka 2019.	Broj dolazaka 2018.	Broj dolazaka Indeks
Domaći	110.945	117.802	94,18%	67.474	70.826	95,27%
Strani	35.831	30.310	118,22%	16.686	14.180	117,67%
Ukupno	146.776	148.112	99,10%	84.160	85.006	99%

Tablica 9: Turistički promet u Vukovarsko-srijemskoj županiji 2019./2018.

Izvor: Izvješće o radu TZVSŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem

Noćenja su ostvarena u ukupno 150 smještajnih objekata i 2479 ležaja. Najposjećeniji mjeseci su rujn, potom listopad i travanj. Najzastupljenije dobne skupine su 12-17 godina, potom 45-54 i 35-44 godina. U ukupnom broju dolazaka, njih 86,85 % realizirano je individualno, a 13,15% agencijski⁵. Od ukupnog broja svih noćenja ostvarenih u 2019. godini koji iznosi 146.776, njih 52.332 odnosno 35, 65 % realizirano je u Vinkovcima.

Turistička zajednica Naziv	Broj noćenja 2019.	Broj noćenja 2018.	Broj noćenja indeks	Broj dolazaka 2019.	Broj dolazaka 2018.	Broj dolazaka indeks
TZ Vukovar	72.898	73.506	99,17	45.756	47.503	96,32
TZ Vinkovci	52.332	53.889	97,11	26.554	26.605	99,81
TZ Ilok	9.148	8.278	110,51	6.309	5.960	105,86
TZ Županja	5.971	7.043	84,78	2.945	2.804	105,03
TZ Nijemci	348	310	112,26	182	165	110,30

Tablica 10: Turistički promet u Vukovarsko-srijemskoj županiji 2019./2018.

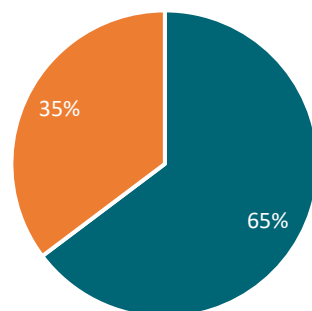
Izvor: Izvješće o radu TZVSŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem

⁵ Izvješće o radu TZVSŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem

Obzirom da Babina Greda do ove godine nije imala izgrađenih i otvorenih smještajnih kapaciteta, promet u ovoj Općini nije moguće iskazati temeljem dostupnog turističkog prometa na području Vukovarsko-srijemske županije. Najbliži gradovi s iskazanim prometom su Županja i Vinkovci, kao i općina Nijemci. Ako se uzme u obzir položaj Babine Grede u prostoru Županije, dobra prometna povezanosti i kratka cestovna udaljenost, može se zaključiti da se u ovom južnom dijelu Županije (Vinkovci, Županja i Nijemci) odvija 35,27% turističkog prometa koliko je zabilježeno u 2019. godini odnosno 29.681 dolazak.

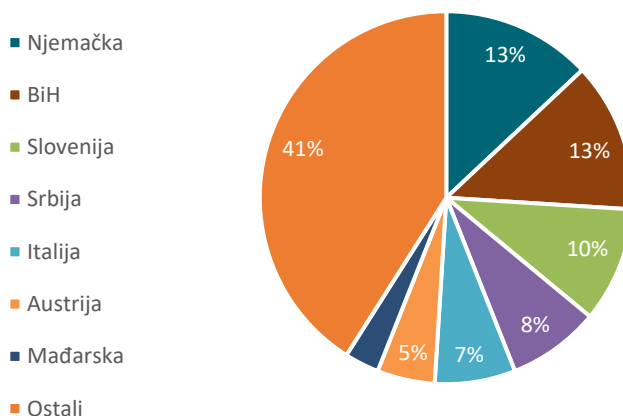
Ukupno je na području Vukovarsko-srijemske županije u 2019. godini ostvareno 84.160 dolazaka gostiju, od čega je u južnom dijelu Županije realizirano 29.681 dolazaka odnosno 35%.

Grafikon 15: Udio turističkog prometa u južnom dijelu Vukovarsko-srijemske županije
 Izvor: Izvješće o radu TZVSŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem/vlastita obrada



■ Ostatak VSŽ ■ Južni dio VSŽ

Od ukupnog broja stranih noćenja ostvarenih u 2019. godini koji iznosi 35 831, njih 17 270 odnosno 48,20 % realizirano je u Vinkovcima, a zatim u Vukovaru 31,7%. Od ukupnog broja domaćih noćenja ostvarenih u 2019. godini koji iznosi 110 945, njih 35 062 odnosno 31,60 % realizirano je u Vinkovcima, a 61 538 odnosno 55,47 % u Vukovaru.



Grafikon 16: Udio stranih gostiju na području Vukovarsko-srijemske županije prema zemlji porijekla (tržišta s preko 1000 noćenja)
 Izvor: Izvješće o radu TZVSŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem/vlastita obrada

Najveći udio inozemnih gostiju u Županiji je iz Njemačke (4.819) i susjedne Bosne i Hercegovine (4.681).

4

Analiza prometne infrastrukture mikrolokacija



4. Analiza prometne infrastrukture mikrolokacija

Razvijena prometna infrastruktura neophodna je za ekonomski rast i razvoj, kvalitetu života, društveni razvoj te promicanje trgovine i međunarodne i regionalne razmjene. Obje županije, Brodsko-posavska i Vukovarsko-srijemska, imaju povoljan položaj za iskorištavanje postojeće mreže i njen daljnji razvoj i za nadogradnju prometne mreže, a njihovo strateško razvijanje pretpostavlja usuglašenost s potrebama prometnog razvoja RH, odnosno međunarodnim potrebama.

U ovom poglavlju obrađuje se osnovna prometna infrastruktura Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije kao i mikrolokacija općina Davor, Oriovac i Babina Greda koja obuhvaća cestovni, željeznički, zračni i promet unutarnjim vodnim putovima, kao i biciklističku infrastrukturu obzirom na svrhu i cilj Studije.

4.2 Brodsko-posavska županija

Kao prednost Brodsko-posavske županije u prometnom smislu, izdvaja se blizina BiH za daljnji razvoj međunarodne trgovinske razmjene, ali s obzirom na razvojne razlike između dviju zemalja, granica se predstavlja i kao razvojna slabost. U smislu daljnjeg razvoja, Grad Slavonski Brod izdvaja se kao važno prometno/gospodarsko/industrijsko čvorište međunarodne mreže. Prema funkciji putničkog i teretnog prometa, naglašena je usmjerenost pravaca prema Zagrebu. Promet općenito, uglavnom je preusmjeren na cestovni promet, što je dugoročno okolišno i ekonomski manje isplativo od prijevoznih alternativa. Razvoj gospodarstva temeljem razvoja unutarnje plovidbe u velikoj mjeri ovisi o razvoju plovnosti rijeke Save u BiH i Srbiji te o izgradnji kanala Dunav-Sava kroz Slavoniju. Ključni faktori pritom su ulaganje u pouzdanost i sigurnost plovidbe na rijeci Savi kako bi se osigurala privlačnost luke za ulagače i investitore.

Cestovna infrastruktura na području Županije može se smatrati razvijenom. Na području Županije kategorizirano je ukupno 909 km razvrstanih cesta od čega je 128 km autocesta, 135 km državnih cesta, 448 km županijskih cesta te 198 km lokalnih cesta.

Kroz Brodsko-posavsku županiju proteže se dionica koridora X koja povezuje: (SLO) Bregana-Zagreb-Slavonski Brod-Lipovac-Beograd (Srbija), kao dio prometnog pravca između Europe i Azije, odnosno Bliskog Istoka. U okviru pravca, smještena je trasa autoceste A3 (međunarodna oznaka E70) dužine preko 116 kilometara. U smjeru sjever-jug proteže se dionica koridora Vc (uz državnu cestu D7) autoceste A5 (međunarodna oznaka E73) kao dio prometnog pravca između Ukrajine, Mađarske do Jadranskog mora. Kao poveznica podravskog i posavskog prometnog koridora, unutar Županije nalazi se u dužini od nešto manje od 12 kilometara i „Slavonika“.



Slika 11: Položaj BPŽ na prometnim koridorima
Izvor: Lučka uprava Slavonski Brod

Posavskim koridorom prolazi glavna magistralna dvokolosječna pruga položena u okviru posavskog X. koridora Tovarnik-Novska (M105). Na glavnu magistralnu prugu nadovezuje se pomoćna magistralna elektrificirana pruga Strizivojna/Vrpolje-Slavonski Šamac (M303) - državna granica BiH. Na području Županije položena je željeznička pruga Savski Marof (Državna granica)-Zagreb-Novska-Tovarnik (državna granica) koja je razvrstana u magistralne željezničke pruge s oznakom MG-2, a služi za mješoviti promet, promet putničkih i teretnih vlakova. Navedena pruga M303 dio je osnovne TEN-T mreže u Hrvatskoj, a Slavonski Šamac granični je prijelaz osnovne željezničke mreže s Bosnom i Hercegovinom. Pruge M301 i M302 dio su sveobuhvatne mreže no služe i kao veza na relaciji Bosna i Hercegovina – Hrvatska – Mađarska, slijedeći Paneuropski koridor Vc.

Na području Županije postoji 15 poljoprivrednih letjelišta i jedno sportsko letjelište „Jelas“ kod Slavenskog Broda.

Na području Županije nalazi se samo jedna teretna luka od međunarodnog značaja smještena u Slavanskom Brodu. To je glavna luka na rijeci Savi i ujedno jedina luka unutarnjih voda u Hrvatskoj na rijeci Savi koja je sastavni dio osnovne TEN-T mreže. Na ovoj lokaciji rijeka Sava ima konkavan oblik što brodovima osigurava pristup obali. Luka je povezana s cestovnom i željezničkom infrastrukturom kao i s nekoliko gospodarskih subjekata u Slavanskom Brodu. Njezin značaj očituje se smještajem na koridoru X, te blazinom križanja prometnih koridora X i Vc, što stvara uvjete za razvoj intermodalnog čvorišta. Na području Županije nema za sada uređena infrastruktura za razvoj putničkog prometa rijekom Savom. U planu je gradnja međunarodnog putničkog pristaništa u Slavanskom Brodu za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja, ali i ostalih oblika plovidbe u cilju razvoja riječnog turizma. Lučka uprava Slavonski Brod u suradnji s općinama Davor, Oriovac i Babina Greda ima u planu razvoj pristanišne infrastrukture za razvoj izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe.

Za razvoj turizma na području Županije iznimno su važne razvijene biciklističke rute. Brodsko – posavska županija je smještena podno planine Psunj i Diljskog gorja, u nizini pokraj rijeke Save i upravo takav položaj, uz velik broj slabo prometnih cesta, omogućuje joj izuzetan cikloturistički potencijal. Ovo je kraj bogate povijesti, tradicije, kulturne baštine i brojnih prirodnih ljepota, što vožnju biciklom kroz županiju čini izuzetno atraktivnom. Biciklističke rute su podijeljene u tri područja: zapadni (Nova Gradiška), središnji (Slavonski Brod zapad) i istočni (Slavonski Brod istok) dio. Prema zadnjim dostupnim podacima od strane TZBPŽ, klasificirano je 15-ak biciklističkih staza od kojih neke prolaze nizinskim dijelom uz Savu, ruralna područja i prisavske močvare i pašnjake, dok su druge smještene sjevernije, u brdsko-šumskom području.

4.2.1 Općina Davor

Općinu Davor čine naselja Davor i Orubica koja su međusobno povezana županijskom cestom. Svako od tih naselja županijskom cestom je povezano s paralelnom cestom (Ž 4158), autoceste Zagreb - Lipovac, kao i s čvorištima za ulaz/izlaz na autocestu. Na području Općine je još i manja dionica lokalne ceste L 42019 koja osigurava paralelnu vezu uz rijeku Savu od naselja Orubica prema naseljima Dolini i Mačkovcu u susjednoj općini⁶. Županijske ceste na području Općine Davor čine prometni prsten i međusobno povezuju dva naselja Općine, te njih na cestovnu mrežu užeg i šireg okruženja. Trase navedenih cesta potrebno je rekonstruirati na način da zadovolje uvjete odvijanja dvosmjernog prometa uz opremanje horizontalnom i vertikalnom signalizacijom prema hrvatskom standardu. Uz to, potrebno je osigurati puni standard održavanja navedenih cesta. Planom je predviđena i korekcija dijela postojeće županijske ceste Ž 4178 i to izgradnjom nove trase kroz naselje Davor do graničnog prijelaza na rijeci Savi. Osim županijskih cesta potrebno je urediti i dionicu

⁶ Izvješće o stanju u prostoru Brodsko – posavske županije, 2009. – 2013.

lokalne ceste prema Mačkovcu i Dolini kako bi se poboljšala prohodnost prostora uz rijeku Savu⁷.

Kategorija ceste	Broj ceste	Opis ceste	Kolnik	Duljina ceste	Širina kolnika
Županijska	4178	Ž 4158 - Zapolje - Orubica - Davor - gr. Republike BiH	asfalt	10,0 km	5,5 m
Županijska	4180	St. Petrovo Selo (Ž4158) - Davor (Ž4178)	asfalt	3,8 km	5,0 m
Lokalna	42019	Mačkovac (Ž4156) - Dolina Ž4178	asfalt	0,5 km	4,5 m

*Tablica 11: Cestovna infrastruktura na području Općine Davor
Izvor: Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.*

Prostor općine Davor smješten je uz samu rijeku Savu koja je i najvažniji prometni koridor uz južnu granicu Općine. Rijeka Sava je granična rijeka te sve aktivnosti na njenom uređenju moraju biti usklađene sa susjednom državom Bosnom i Hercegovinom. Sama rijeka i njeno užo okruženje je najveći potencijal promatranog prostora i to ne samo u prometnom smislu, već i u iskorištavanju jedinstvenog krajobraza. Riječni promet je do sada bio zapostavljen i zbog toga je jedna od odrednica Strategije prostornog razvoja Republike Hrvatske upravo podizanje značaja ove prometne grane. Na području Općine postoje dva sidrišta/privezišta za čamce u zonama naselja Orubica i Davor, te dvije lokacije deponija za šljunak. Jedna od tih deponija neposredno uz naselje Davor je stalna, a druga je uzvodno i privremenog je karaktera. Na području Općine planirana je lokacija riječne luke "Davor" u okviru koje je moguće organizirati i manju remontnu radionicu i brodogradilište. Na području Općine planirani su i značajniji sadržaji vezani uz vodni put⁸:

Naselje Davor

- pretovarna luka
- sidrište i zimsko sklonište za brodove koji prevoze opasne tvari
- pristanište (tovarište)
- sidrište i zimsko sklonište tegljenica i potisnica koje ne prevoze opasne tvari

Naselje Orubica

- sidrište za brodove i sustave
- pristanište (tovarište)

Na prostoru Općine, sjeverno od naselja Orubica, nalazi se i jedno poljoprivredno letjelište. Osnovni nedostatak ove lokacije je njegova blizina državnoj granici sa susjednom Bosnom i Hercegovinom.

⁷ Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.

⁸ Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.

4.2.2 Općina Oriovac

Općina Oriovac vrlo je dobro povezana s većim urbanim aglomeracijama u Brodsko-posavskoj županiji, kao i sa Zagrebom i glavnim gradovima susjedne Bosne i Hercegovine i Republike Srbije. Najznačajniji cestovni pravac je državna cesta D4, a iznimno važnu prometnu os na području Općine predstavlja županijska cesta Ž 4202 (Lužani – Garčin – Strizivojna – St. Mikanovci (D46)) položena na spoju posavske doline i padine Dilj gore oko koje je koncentrirana i većina stanovništva. Na navedenu cestu vežu se ostale županijske i lokalne ceste koje osiguravaju pristup do svih naseljenih mjesta u Općini. Trasa autoceste Zagreb - Lipovac izgrađena je u punom profilu, a na području Općine izvedena su osim čvora Lužani i tri putna prijelaza preko autoceste.

Kategorija ceste	Oznaka ceste	Opis trase	Duljina na području općine
Državna cesta	D4	GP Bregana - Zagreb - Slav. Brod – Bajakovo	9,3 km
Državna cesta	D49	Slavina (D2) - Požega - Pleternica - Lužani (D4)	1,5 km
Županijska cesta	Ž 4202	4202 D49 - Lužani - B. Varoš - Garčin - Strizivojna - St. Mikanovci (D46)	8,8 km
Županijska cesta	Ž 4204	Oriovac (Ž 4202) - Slavonski Kobaš	9,1 km
Županijska cesta	Ž 4203	Lužani (Ž 4202) - Živike	2,8 km
Lokalna cesta	L 42027	Živike (Ž 4203) - Pričac	1,5 km
Lokalna cesta	L 41028	Kloštar - Slavonski Kobaš	4,6 km
Lokalna cesta	L 41067	Ž 4185 - Bečić - Ciglenik - Ž 4202	3,5 km

Tablica 12: Cestovna infrastruktura na području Općine Oriovac

Izvor: Strategija razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac 2013.-2016.

Kroz Općinu Oriovac prolazi magistralna glavna dvokolosječna željeznička pruga MG-2 DG (Zagreb – Tovarnik). Najveća dopuštena brzina je 160 km/h, dok joj je najveće dopušteno opterećenje 22,5 (t/s). Službena stajališta su Oriovac i Malino - Lužani.

Plovni put rijekom Savom je u rangi II i III klase plovnosti, zbog korita rijeke koje je uglavnom neregulirano. Na plovnost rijeke Save presudnu ulogu imaju hidrološko-morfološki čimbenici pa su tako dobri uvjeti za plovidbu pri stagnirajućim srednjim vodostajima, a nepovoljni pri ekstremnim vodostajima. Općina Oriovac ima jedno sidrište za brodove, (od rkm 392 do 392+ 600) na rijeci Savi u zoni naselja Slavonski Kobaš.

Na prostoru općine postoji jedno poljoprivredno letjelište smješteno sjeverno od Slavanskog Kobaša, širine 40,0 m i dužine 600,0 m⁹.

⁹ Strategija razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac 2013.-2016.

4.3 Vukovarsko-srijemska županija

Kroz područje Županije prolaze međunarodni prometni pravci, koridor Rajna-Dunav (TEN-T, bivši Paneuropski koridor VII) i međunarodni cestovno-željeznički pravac (Salzburg-Solun, bivši Paneuropski koridor X, s tim da kroz Hrvatsku prolazi dionica Zagreb-Bajakovo). Dok je cestovni pravac u vrlo dobrome stanju, željezničkom je potrebno daljnje unaprjeđenje prije nego što njegova kvaliteta bude na razini europskih standarda.

Na području Vukovarsko-srijemske županije nalazi se jedina luka na rijeci Dunav na teritoriju Republike Hrvatske i ujedno luka s najvećim prometom na unutarnjim vodama u RH.

*Slika 12: Položaj VSŽ na prometnim koridorima
Izvor: Vodič za ulagače na području grada Vukovara, VURA*



Uzme li se u obzir da kroz Županiju smjerom zapad - istok prolazi autocesta A-3 Bregana - Zagreb - Slavonski Brod - Bajakovo i željeznička pruga Savski Marof – Zagreb - Slavonski Brod - Vinkovci - Tovarnik kao dio jednog od najvažnijih europskih prometnih koridora X, njen bi se prometni položaj mogao ocijeniti dosta povoljnim. No, autocesta A-3 nije dio osnovnih prometnih pravaca kojima većina turista dolazi u Hrvatsku, a Vukovarsko-srijemska županija je, uz Osječko-baranjsku, od Zagreba najudaljenija kontinentalna županija. Osim autoceste A-3 u Županiji nema drugih autocesta ili brzih cesta, a od pet gradova u Županiji neposredno uz nju nalazi se samo Županja, ali ne i njeno sjedište Vukovar niti najveći grad Vinkovci. Usprkos prolaska samo jedne autoceste kroz Županiju, unutarnja cestovna povezanost može se ocijeniti dobrom zbog ravničarskog terena i razmjerno kvalitetnih prometnih veza između glavnih naselja sa izuzetkom Iloka. Grad Županja smješten je neposredno uz istoimeno čvorište na autocesti A-3, grad Otok na desetak minuta vožnje do čvorišta Spačva, dok od čvorišta Županja do najvećeg grada Vinkovaca udaljenost iznosi 20 minuta vožnje, odnosno 25 kilometara. Nešto je nepovoljnija veza sa Vukovarom do kojeg od čvorišta Županja ima 45 minuta vožnje i isto toliko kilometara te osobito veza do Iloka, udaljenog od čvorišta Lipovac oko 60 kilometara.

Područjem Vukovarsko-srijemske županije prolazi i devet državnih cesta, od kojih je prometno najvažnija cesta D-2, koja od granice Slovenije preko Varaždina, Virovitice i Osijeka vodi do Vukovara i Iloka i granice sa Srbijom. Zbog prolaska blizu sjeverne granice Hrvatske uz rijeku Dravu na većem dijelu od granice Slovenije do Osijeka naziva se Podravskom magistralom i paralelna je Posavskoj autocesti uz rijeku Savu. U smjeru sjeverozapada ova je prometnica važna kao poveznica Vukovara i Iloka sa Osijekom, njegovom zračnom lukom i dalje prema Virovitici i Mađarskoj, a u smjeru istoka kao veza s Novim Sadom u Srbiji. Od ostalih državnih cesta najznačajnija je cesta D-55 smjerom sjever - jug kao veza triju najvažnijih gradova u Županiji Vukovara, Vinkovaca i Županje, ali i kao dio jedne od najvažnijih poveznica Bosne i Hercegovine s Hrvatskom, posebice područja Tuzle. Dosta je važna i cesta D-46 koja Županijom prolazi smjerom zapad - istok i prema zapadu povezuje Vinkovce sa Đakovom, a prema istoku preko Tovarnika sa Srbijom. Određenu važnost imaju i ceste D-214 i D-520 kao tranzitne veze prema Bosni i Hercegovini, a kroz Županiju prolaze i brojne županijske i lokalne ceste koje povezuju sva važnija naselja.

Područjem Županije prolazi autocesta A3, koja ima četiri izlaza: Babina Greda, Županja, Spačva, Lipovac. Gradovi Ilok, Otok, Vinkovci, Vukovar i Županja su međusobno povezani državnim cestama, a ostala naseljena

mjesta unutar Županije povezana su državnim, te županijskim i lokalnim cestama. Na području Županije je 278.258 km državnih cesta kojima upravlja društvo Hrvatske ceste d.o.o. Prema podacima Uprave za ceste Vukovarsko-srijemske županije, koja upravlja razvrstanim javnim cestama na svom području, a sukladno Odluci o razvrstavanju javnih cesta iz 2016. godine, na popisu je 40 županijskih cesta ukupne duljine 425.720 km i 42 lokalne ceste ukupne duljine 198.458 km¹⁰.

Povoljan geografski položaj Županije omogućio je brzi razvoj željezničkog prometa i razvoj Grada Vinkovaca kao putničkog i teretno-razvrstanih čvorišta. Kroz Županiju prolazi međunarodni željeznički koridor, a procjenjuje se da je 2015. godine otpremljeno oko 311.000 putnika. Također treba istaknuti postojanje RO-LA terminala (terminal za prijevoz kamionskih tegljača na željezničkim vagonima) u Spačvi, koji su Hrvatske željeznice otvorile 2007. godine. Kroz Županiju su izgrađene sljedeće željezničke pruge, koje predstavljaju građevine od važnosti za RH i razvrstane su, sukladno Odlukom o razvrstavanju željezničkih pruga:

- Željeznički Koridor RH1 (bivši X. paneuropski koridor) DG-Savski Marof-Zagreb-Dugo Selo-Novska-Vinkovci-Tovarnik-DG (državna granica sa Srbijom), oznaka pruge M104 (Novska – Vinkovci – Tovarnik – Državna granica – (Šid)) ;
- željeznička pruga Vinkovci – Vukovar-Borovo naselje – Vukovar, oznaka pruge M601, pripada u ostale željezničke pruge za međunarodni promet
- Željeznička pruga Vukovar-Borovo Naselje – Dalj – Erdut – Državna granica – (Bogojevo), oznaka pruge R104, pripada u željezničke pruge od značaja za regionalni promet; 5 Izvor: Hrvatske ceste d.o.o. i Uprava za ceste VSZ,2016.
- Željeznička pruga Vinkovci – Drenovci – Državna granica – (Brčko), oznaka pruge R105, pripada u željezničke pruge od značaja za regionalni promet;
- Željeznička pruga Vinkovci – (Gaboš) – Osijek, oznaka pruge L208, pripada u željezničke pruge od značaja za lokalni promet;
- Željeznička pruga Vinkovci – Županja, oznaka pruge L209, pripada u željezničke pruge od značaja za lokalni promet¹¹.

Otvaranje obnovljene pruge Vinkovci – Osijek 2008. godine dodatno je poboljšalo kvalitetu željezničkog prijevoza. Trenutno se željeznički promet na području Županije odvija u sedam smjerova (Vinkovci, Zagreb, Osijek, Vukovar, Tovarnik, Drenovci, Županja, Slavonski Šamac). Zahvaljujući poziciji Vinkovaca kao najvećeg željezničkog čvorišta u Hrvatskoj iz kojeg vlakovi voze u šest smjerova, željezničku vezu imaju svi gradovi u Županiji osim Iloka te većina općinskih sjedišta. Od željezničkih pruga najveću važnost ima veza zapad - istok po Posavskom koridoru i Paneuropskom koridoru X iz smjera Slavanskog Broda preko glavnog željezničkog čvorišta Vinkovaca prema Tovarniku i dalje prema Beogradu u Srbiji.

Na području Županije nema primarnih zračnih luka. U blizini Vinkovaca je tercijarna zračna luka Bok (poljoprivredno uzletište), uzletište Borovo u Vukovaru i zračno pristanište Sopot. Zračna luka Osijek od glavnog je grada Županije Vukovara udaljena svega 23 kilometra, od Vinkovaca 30 kilometara, dok iz Županje i Iloka do osječke zračne luke ima oko 60 kilometara. No, kako je putnički promet zrakoplova razmjerno rijedak i znatnim se dijelom odnosi na low cost prijevoznike, dosta putnika koristi zračnu luku Beograd u Srbiji sa znatno većim brojem letova, a u manjoj mjeri i zračnu luku Zagreb. Beogradska zračna luka od Vukovara udaljena je 134, a od Vinkovaca 157 kilometara. Do zagrebačke zračne luke iz Vukovara ima 290 kilometara i oko tri sata vožnje, a iz Vinkovaca 270 kilometara i oko dva sata i 40 minuta vožnje.

¹⁰ Razvojna strategija Vukovarsko-srijemske županije za razdoblje do 2020.

¹¹ Razvojna strategija Vukovarsko-srijemske županije za razdoblje do 2020.

Na području Županije nalaze se dva međunarodna vodna puta, rijeke Dunav i Sava. Dunav je plovna cijelom duljinom kroz Hrvatsku i prema Europskom ugovoru o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) klasificiran je klasom plovnosti VIc. Dunavom se odvija međunarodni, regionalni i lokalni promet. Sava je uvjetno plovna, odnosno uz velika je ograničenja povezana s neuređenim plovnim putem, a postojeći promet ovisi o sezonskim uvjetima vodostaja i povremenog je karaktera. Infrastrukturni objekti na vodnim putovima unutar Županije su malobrojni. Osim teretne luke u Vukovaru i dva međunarodna putnička pristaništa na Dunavu u Vukovaru i Iloku, putnički promet odvijao se preko dva putnička pristaništa za manja plovila u Vukovaru i Iloku. Na području Županije izletnička plovidba odvija se na rijeci Bosut u Općini Nijemci, a u istu svrhu plovila za prijevoz putnika nabavili su Grad Otok i Općina Andrijaševci. Na rijeci Savi trenutno se ne odvija organizirana izletnička plovidba niti postoji uređena pristanišna infrastruktura.

Atraktivnost županije, postojeća turistička infrastruktura, lijepa priroda, dobar položaj i bogatstvo lokalnih cesta, velik su potencijal za razvoj cikloturizma. Biciklistička mreža u Vukovarsko-srijemskoj županiji sastoji se od tri biciklističke rute te gradskih i općinskih biciklističkih staza, koje pružaju cikloturistima prigodu da dožive urbani, ali i ruralni doživljaj ovog dijela Hrvatske. U Vukovarsko-srijemskoj županiji nalaze se tri glavne državne biciklističke rute ukupne dužine 182 kilometra:

- Biciklistička ruta Dunav
- Biciklistička ruta Srijem
- Biciklistička ruta Sava

Za međunarodni cikloturizam svakako je najznačajnija biciklistička ruta Dunav, koja se u dužini od 53 kilometra u jednom pravcu, proteže sjevernim dijelom županije, od Borova do Iloka, neposredno uz samu rijeku Dunav. Biciklistička ruta Srijem, u ukupnoj dužini od 98 kilometara, povezuje južni sa sjevernim dijelom županije, računajući se u ukupno 4 različita pravca unutar županije i izravno se naslanjajući na rutu Dunav. Treća, ujedno najkraća ruta, ruta Sava, u dužini od 50 kilometra, povezuje jugozapadni dio Vukovarsko-srijemske županije sa sjevernim dijelom, od granice sa Bosnom i Hercegovinom u Slavanskom Šamcu (Brodsko-posavska županija), odnosno od Babine Grede do Borova. Ruta Sava se u Vukovarsko-srijemskoj županiji veže na rutu Srijem, a preko nje i na rutu Dunav, čime su sve tri rute u Vukovarsko-srijemskoj županiji međusobno povezane. U samostalnim dionicama, Babina Greda – Cerna te Nuštar – Borovo, Ruta Sava kroz Vukovarsko-srijemsku županiju prolazi u dužini od 34 kilometra¹². Za ljubitelje biciklizma ovdje se nalaze i atraktivne biciklističke rute koje prolaze kroz najveću cjelovitu šumu hrasta lužnjaka u Europi; Biciklistička ruta Bosut u duljini od 42,2 km, biciklistička ruta Spačva duljine 30,2 km i biciklistička ruta Virovi duljine 21,5 km.

4.3.1 Općina Babina Greda

Općina Babina Greda nalazi se na jugozapadnom dijelu Vukovarsko-srijemske županije, na granici s Bosnom i Hercegovinom, uz autocestu A3 Zagreb-Lipovac, odnosno paneuropski koridor X. U neposrednoj blizini Babine Grede prolazi i trasa odvojka „c“ paneuropskog koridora V (Budimpešta-Ploče).

Zbog svoje lokacijske važnosti na autocesti izgrađena je ulazna i izlazna petlja za Babinu Gredu. Najvažniji prometni pravci koji prolaze područjem Općine Babina Greda su:

- Autocesta A3 Zagreb-Lipovac

¹² Operativni plan razvoja cikloturizma Vukovarsko-srijemske županije sa standardima, Agencija za razvoj VSŽ HRAST, 2017.

- Državna cesta D520 Čvor Babina Greda (A3) – Slavonski Šamac (D7),

kao i županijske ceste

- Ž4221 Cerna – Babina greda
- Ž4218: Gundinci-Babina Greda-Štitar
- Ž46017: Prkovci-Babina Greda-D520

Županijska uprava za ceste upravlja i održava županijske ceste 4221 Cerna (Ž4170)-Babina Greda (Ž4218) 4218 Gundinci-Babina Greda-Štitar (Ž4170) i županijsku cestu 46017 Prkovci (Ž4167)-Babina Greda-D520. Županijska cesta 4218 je rekonstruirana tako da je sada kompletno asfaltirana. Lokalna cesta 46017 je asfaltirana kroz Babinu Gredu dok je van sela makadam. Državnom cestom D520 koja prolazi kroz naselje upravljaju Hrvatske ceste d.o.o. dok su sve ostale ceste nerazvrstani putovi kojima upravlja lokalna uprava. Svakako najznačajniji prometni pravac je autocesta A3 koja prolazi južno od Babine Grede u smjeru zapad-istok. Najbliži granični prijelaz udaljen je 8 km i nalazi se u Slavonskom Šamcu na granici s Bosnom i Hercegovinom.

		Udaljenost u km (cestovna)
Babina Greda	Zagreb	237
Babina Greda	Beograd	161
Babina Greda	Sarajevo	223
Babina Greda	Budimpešta	345

Tablica 13: Udaljenost Babine Grede od većih gradova u okruženju

Na području Babine Grede nema željezničke pruge. Najbliži željeznički kolodvor nalazi se u Velikoj Kopanici na udaljenosti od 15 km. Najbliža zračna luka je u Osijeku udaljena oko 60 km, zračna luka u Zagreb udaljena je 240 km, a zračna luka u Beogradu 160 km.

Za Općinu Babina Greda značajni plovni put je tok rijeke Save i planirani Višenamjenski kanal Dunav-Sava. Na rijeci Savi postornim planom planirana je lokacija pristaništa i lokacija za postavljanje plutajućih objekata u neposrednoj blizini pristaništa. Višestruki značaj budućeg kanala sadržan je u njegove tri glavne funkcije: navodnjavanje, plovidba i odvodnja, te nizu sporednih funkcija. Plovidbu kanalom u strateškoj prometnoj politici Hrvatske treba razmatrati jedino preko ostvarenja 560 km dugog prometnog koridora Podunavlje-Jadran. Drugi je cilj eliminacija povremenih dugotrajnih poplava Spačvansko-studvanskog bazena i reguliranje vodnog režima u njemu prema zahtjevima šumske vegetacije¹³.

¹³ Strategija razvoja Općine Babina Greda 2016.-2020.

5

Analiza strateških dokumenata na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini



5. Analiza strateških dokumenata na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini

Strateški dokumenti razvoja utvrđuju ciljeve i prioritete regionalnog razvoja na središnjoj razini te smjernica razvoja jedinica lokalne samouprave usklađenih sa strateškim ciljevima i prioritetima regionalnih politika razvoja. Strategija regionalnog razvoja temeljni je planski dokument politike regionalnoga razvoja na središnjoj razini kojim se utvrđuju ciljevi i prioriteti regionalnog razvoja Republike Hrvatske te način njihova postizanja, područja s razvojnim posebnostima, kao i međusobni odnos i aktivnosti tijela državne uprave i drugih dionika regionalnog razvoja uključenih u provedbu Strategije.

Strategijama se pridonosi utvrđivanju prioriteta aktivnosti usmjerenih prema jačanju razvojnog potencijala svih hrvatskih regija, smanjenju regionalnih razlika te jačanju i izgradnji razvojnog potencijala slabije razvijenih dijelova zemlje. Strategije trebaju predložiti okvir i smjernice za daljnji razvoj politike regionalnoga razvoja temeljem utvrđenih strateških ciljeva i prioriteta za svaki pojedini sektor.

5.1 Analiza strateških dokumenata na nacionalnoj razini

Regionalni razvoj podrazumijeva multisektorski pristup što znači da je za njegovo planiranje potrebno poznavanje i povezivanje različitih sektora te njihovo usklađivanje na teritorijalnoj razini. Strateški ciljevi i prioriteti regionalnog razvoja postavljeni na nacionalnoj ili regionalnoj razini moraju biti usklađeni s ciljevima i prioritetima drugih sektora.

5.1.1 Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030.

Nacionalna razvojna strategija prepoznala je ogroman prirodni i kulturni kapital, obilje izvora čiste vode, očuvane šume i obalu, te kulturnu baštinu koje su temelj identiteta Republike Hrvatske. Navedeni kapital predstavlja jedan od najznačajnijih potencijala za snažniji rast u budućnosti. Stoga su prema Strategiji, očuvanje prirodnog kapitala, zaštita okoliša i očuvanje dostupnosti prirodnog kapitala cjelokupnom stanovništvu nezaobilazna pretpostavka održivog razvoja.

Jedan od četiri prioriteta Strategije je ravnomjeran regionalni razvoj koji je nezaobilazna sastavnica održivog i trajnog rasta, demografskog oporavka i smanjivanja socijalnih razlika. Podupiranjem teritorijalnih strategija, vođenih na regionalnoj razini, te poticajnim mjerama za aktivaciju svih neiskorištenih potencijala, osobito zemljišta i nekretnina, omogućit će se ravnomjerniji regionalni razvoj te pridonijeti boljem standardu i kvaliteti života svih dijelova Hrvatske. Tim će se strategijama, između ostalog, potaknuti razvoj potpomognutih područja i područja s razvojnim posebnostima (brdsko-planinska područja i otoci), jačati regionalna konkurentnost kroz pametnu specijalizaciju i jačati uloga gradova u policentričnom razvoju urbanih područja¹⁴.

5.1.2 Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.

Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine kao krovni razvojni dokument hrvatskog turizma dala je putokaz i otvorila novi prostor za razvoj turizma. U Strategiji razvoja turizma RH do 2020. godine kao

¹⁴ Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030.

proizvodi sa naglašenom perspektivom razvoja istaknuti su:

- Zdravstveni turizam – riječ je o proizvodu koji na globalnoj razini raste po stopi između 15% i 20% godišnje. Zbog blizine velikim tržištima, prirodne ljepote i povoljne klime, sigurnosti zemlje, duge tradicije, konkurentnih cijena i općenito dobre reputacije zdravstvenih usluga, Hrvatska ima komparativne prednosti za razvoj zdravstvenog turizma. Proizvodi zdravstvenog turizma danas posebno relevantni za Hrvatsku uključuju: wellness turizam, lječilišni turizam i medicinski turizam.
- Cikloturizam – u europskim okvirima procjenjuje se da će udio putovanja tijekom kojih je bicikliranje glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo porasti u idućih 10 godina više od 10 postotnih bodova. Još je značajniji tržišni segment onih kojima je tijekom odmora vožnja biciklom važna dodatna aktivnost. Iako je Hrvatska relativno dobro premrežena lokalnim i županijskim biciklističkim
- Ekoturizam - procjenjuje se da je oko 3% međunarodnih odmorišnih putovanja motivirano ekoturizmom, a podržan rastućom ekološkom svijesti kupaca, proizvod pokazuje snažan rast, između 10%-20% godišnje. Usprkos raspoloživosti, atraktivnosti i očuvanosti prirodnih resursa, ekoturizam u Hrvatskoj još je uvijek izrazito slabo razvijen. Posebno brine činjenica da je ekoturizam zapostavljen čak i u većini zaštićenih prirodnih lokaliteta.

Poželjan razvoj hrvatskog turizma podrazumijeva upravljanje resursima koje udovoljava osnovnim ekonomskim, socijalnim i estetskim kriterijima dugoročno održivog poslovanja uz rast blagostanja, očuvanje kulturnog integriteta te vitalnih ekoloških sustava i biološke raznolikosti. Sukladno tome, vizija razvoja turizma do 2020. godine, između ostalog, temeljila se na načelima:

- Ekološki odgovoran razvoj – radi se prije svega o primjeni suvremenih tehničko-tehnoloških rješenja u gradnji i opremanju (npr. smanjenje toplinskih gubitaka, energetski učinkoviti sustavi grijanja/hlađenja, korištenje obnovljivih izvora energije), racionalnosti u korištenju raspoloživog prostora, poštivanju odrednica nosivog kapaciteta destinacije i mikrolokacije projekta, kao i mogućnosti priključenja na postojeće infrastrukturne sustave. Posebnu pažnju valja posvetiti promicanju rješenja koja vode niskougličnom razvoju Hrvatske i sudjelovanju turističkog sektora u provedbi proaktivnih mjera Strategije zaštite morskog okoliša u cilju njegovog očuvanja i trajne zaštite.
- Više od sunca i mora – potrebno je razviti i komercijalizirati niz novih, međunarodno konkurentnih sustava turističkih doživljaja kao što su kulturni turizam, cikloturizam, pustolovni i sportski turizam, ekoturizam, ali i golf turizam te zdravstveni i ruralni turizam.
- Turizam na cijelom prostoru – ubrzavanje razvoja kontinentalnog turizma neće biti moguće bez kapitalnih investicija u resursno-atraksijsku osnovu uz znatno korištenje sredstava EU fondova. Pritom u prvom redu valja poticati razvoj onih proizvoda i onih područja koji, zbog značajki resursno-atraksijske osnove i/ili tradicije u turističkom privređivanju, imaju najveće šanse za uspjeh već u kratkom roku.
- Autentičnost i kreativnost – uspješno diferenciranje Hrvatske od konkurentskih destinacija treba temeljiti ponajviše na njegovanju prirodne, sociokulturne, klimatske i/ili proizvodne (doživljajne) autentičnosti, odnosno na kreativnosti u razvoju proizvoda, destinacijskom pozicioniranju i komunikaciji s tržištem.

U Strategiji razvoja turizma RH do 2020. godine, kao greenfield projekti na državnom i privatnom zemljištu navode se područja uz velike rijeke (Dunav, Drava, Sava, područje Karlovca).

Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. obrađuje proizvod nautičkog turizma kao proizvod iznimne globalne atraktivnosti koji u svijetu bilježi kontinuirano visoke stope rasta. Strategija ističe

povoljan geoprometni položaj i razvedenu obalu koje uz ugodnu klimu i pogodne vjetrove Hrvatsku svrstavaju u jednu od najpoželjnijih nautičkih destinacija na svijetu. Kada se govori o Republici Hrvatskoj kao nautičkoj destinaciji, prije svega se misli na razvoj nautičkog turizma na moru, kako zbog nerazmjerno većih brojki u dolascima u odnosu na riječni nautički turizam tako i zbog razlika u izgradnji i uređenosti infrastrukture u marinama. Neovisno o tome, Strategija ukazuje da yachting turizam u Hrvatskoj nekoliko posljednjih godina obilježava stagnacija u razvoju ponude novih vezova u marinama, iako uz optimalan razvojni koncept potražnja za njima nije upitna. Pa iako kruzning turizam u posljednjih desetak godina obilježava povećan broj dolazaka megakruzera, ali i rastuća potražnja za krstarenjem na malim domaćim kruznerima, investicije u infrastrukturu nisu dostatne zbog nepovoljnog investicijskog okruženja. Strategija predviđa daljnji trend globalnog rasta yachtinga, a ekološka odgovornost i 'zelena' praksa postat će sve važnije teme za kruzning industriju.

Strategija je navela prioritete aktivnosti s ciljem razvoja nautičkog turizma kako slijedi:

- Izrada Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma – yachtinga;
- Izrada studija prihvatnog kapaciteta marina/luka za yachting i cruising te za sidrišta kao preduvjet provedbe aktivnosti na održivi i okolišno prihvatljiv način;
- U postojećim i novim lukama nautičkog turizma kao i lukama otvorenim za javni promet obogaćuje se i podiže kvaliteta cjelokupne ponude namijenjene putnicima, posadi i plovilima;
- Uređenje sustava sidrišta (naplata, usluge, cijene);
- Donošenje i usklađivanje regulative (npr. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama; klasifikacija plovnih objekata i marina);
- Uspostavljanje se mjerila 'Prijetelja okoliša' za marine i prihvatljivi ekološki standardi (crne i sive vode, separirani otpad, neinvazivni premazi);
- Promocija i unapređenje sustava prikupljanja krutog otpada s brodice, jahti, kruzera i sl.;
- S obzirom na to da su pomorske aktivnosti najveći generator podvodne buke, temeljem znanstvenih i stručnih saznanja definirati područja ograničene plovidbe radi smanjenja utjecaja na morski okoliš;
- Unapređenje ponude prihvatila i otpreme u lukama otvorenim za javni promet u kojima se odvija promet domaćih i stranih kruzera te opremanje međunarodnih polaznih luka za brodove do 2.000 putnika¹⁵.

Razdoblje važenja i provedbe aktualne Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine završilo je krajem 2020. godine. Stoga je u trenutku pisanja ove Studije, Ministarstvo turizma i sporta pokrenulo izradu nove Strategije razvoja održivog turizma do 2030. godine i Nacionalnog plana razvoja održivog turizma od 2021. do 2027. godine.

Izradi nove Strategije i Nacionalnog plana prethodila je izrada Nacionalne razvojne strategije RH do 2030. godine koja predstavlja programsko polazište za daljnji razvoj turizma i u kojoj je kao jedan od prioriteta naveden razvoj održivog, inovativnog i otpornog turizma. Strategija će propisati viziju razvoja turizma, vodeći računa o načelima održivog razvoja, razvojne potrebe i razvojne potencijale turizma, kao i propisati strateške ciljeve, ključne pokazatelje učinka i ciljne vrijednosti pokazatelja dok će Nacionalni plan pobliže definirati provedbu strateškog cilja i prioriteta područja javnih politika za sektor turizma.

¹⁵ Strategija razvoja turizma RH do 2020, Ministarstvo turizma RH

5.1.3 Akcijski plan razvoja nautičkog turizma

U Akcijskom planu razvoja nautičkog turizma iz 2015. godine, prepoznaje se važnost riječnih krstarenja te se posebno poglavlje posvećuje upravo ovoj vrsti nautičkog turizma. U Akcijskom planu navode se između ostalog posebni ciljevi razvoja:

- Ustrojstvo učinkovitog sustava za upravljanje ovom vrstom turizma;
- Povećanje broja ticanja;
- Unapređenje lučke/pristanišne infrastrukture i suprastrukture;
- Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja;
- Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa;
- Podizanje razina vještina i kompetencija svih uključenih u riječna krstarenja;
- Postupno veća zastupljenost jednodnevnih krstarenja i jahtarenja u nautičkom turizmu na rijekama;
- Ustrojstvo učinkovite kontrole utjecaja riječnih krstarenja na okoliš;
- Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji.¹⁶

Nadalje, Akcijskim planom predviđeni su sljedeći programi s ciljem ostvarenja prethodno navedenih ciljeva, a koji uključuju naziv programa, ciljeve u koje se program uklapa, opis razloga pokretanja programa, potrebne aktivnosti na ostvarenju programa, nositelji programa i ostali dionici uključeni u njegovu provedbu, izvore financiranja te prioritetnost programa:

- Unapređenje suradnje dionika
- Marketing
- Unapređenje ponude pristaništa i njihovog neposrednog okruženja
- Unapređenje destinacijske komunalne i prometne infrastrukture u funkciji riječnih krstarenja
- Zaštita okoliša i prirode
- Obrazovanje
- Unapređenje informacijske osnovice
- Razvoj riječnih jednodnevnih krstarenja (izleta)
- Razvoj jahtarenja na rijekama¹⁷

5.1.4 Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.

I Strategija prometnog razvoja prepoznala je potencijal razvoja infrastrukture u pristaništima unutarnjih voda te navodi: "Zahvaljujući geografskim obilježjima unutarnji plovni putovi nude velik potencijal za razvoj usluge prijevoza od jedne do druge točke. Rijeke se često isprječuju na pravicima drugih vidova prometa, a time i produljuju vrijeme putovanja. U ovakvoj konfiguraciji prijevoz plovnim putovima doprinosi otvaranju izoliranih područja i povezivanju susjednih, ali geografski razdvojenih područja. Otvaranje direktnih ruta za izravan prelazak rijeke, odnosno putovanje plovnim putem skratilo bi vrijeme putovanja u odnosu na isto putovanje kopnenim putem, što čini tzv. shuttle uslugu atraktivnijom. Bolji pristup urbanim odnosno

¹⁶ Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Ministarstvo turizma RH

¹⁷ Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Ministarstvo turizma RH

susjednim područjima nije samo stvar prometne politike nego i urbanog razvoja.”¹⁸

Temeljni dokument kojim se utvrđuje srednjoročni i dugoročni prometni razvoj u Republici Hrvatskoj te koji predstavlja povećanje kvalitete prometnog sustava i same prometne infrastrukture je Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. do 2030. godine. Strategija postavlja temelj za daljnji dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, a samim time i ulaganja u riječni promet, a koja će odgovarati stvarnim potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, s ciljem da usluge i objekti u prometu budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.

Unutar strategije identificirani su sljedeći specifični ciljevi, koji se odnose na razvoj riječnog prometa:

- Iskoristiti potencijal plovidbe unutarnjim plovnim putovima u segmentu turizma i javnog prijevoza
- Prilagoditi uvjete plovnosti prometnim potrebama i očuvati nužnu razinu plovnosti

5.1.5 Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje do kraja 2020. godine

Strategijom su definirana tri strateška cilja politike regionalnog razvoja:

- Povećanje kvalitete života poticanjem održivog teritorijalnog razvoja - obuhvaća sinergiju različitih aspekata razvoja društva, prostora i okoliša objedinjavajući mjere vezane uz unaprjeđenje regionalnih i lokalnih razvojnih kapaciteta te podizanje razine znanja i sposobnosti za poboljšanje kvalitete života i, s druge strane, mjere osiguranja i unaprjeđenja osnovne lokalne i regionalne infrastrukture. Cilj omogućava nastavak provedbe specifičnih politika razvoja potpomognutih područja, ali i područja s razvojnim posebnostima koja nisu nužno i nerazvijena već su razvojno specifična.
- Povećanje konkurentnosti regionalnog gospodarstva i zaposlenosti - podržava se razvoj regionalnoga i lokalnoga gospodarstva, i to unaprjeđenjem gospodarske infrastrukture, stvaranjem poticajnoga poslovnog okruženja te jačanjem ljudskih potencijala i poticanjem obrazovanja povezano s potrebama gospodarstva na regionalnoj i lokalnoj razini.
- Sustavno upravljanje regionalnim razvojem - sadržava različite vidove regionalnog razvojnog upravljanja usmjerene na pružanje odgovarajućega institucionalnog okruženja i potpore razvoju odgovarajućih tematskih područja. Cilj se odnosi na uređenje procesa planiranja, provedbe, praćenja i vrednovanja provedbe razvojnih politika na svim razinama upravljanja, zatim na usklađivanje javnih politika i zakona na nacionalnoj i regionalnoj razini u svim sektorima te na jačanje financijskih i administrativnih sposobnosti dionika na lokalnoj i regionalnoj razini.

U dokumentu su kao slabosti između ostalog identificirani:

- neiskorišten plovni potencijal rijeka, osobito u kontinentalnom dijelu Hrvatske
- nedovoljna iskorištenost vodnih resursa – plovnost rijeka i kanala,

a plovnost rijeka identificirana je kao prilika za razvoj i poboljšanje.

¹⁸ Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

5.2 Analiza strateških dokumenata na regionalnoj razini

Županijska razvojna strategija je temeljni strateški planski dokument jedinice područne (regionalne) samouprave u kojem se određuju ciljevi i prioriteta razvoja za područje jedinice područne (regionalne) samouprave s posebnim naglaskom na ulogu velikih gradova i gradova sjedišta županija u poticanju razvoja te na razvoj slabije razvijenih područja.

5.2.1 Županijska razvojna strategija Brodsko-posavske županije do 2020.

U razvojnoj strategiji Brodsko-posavske županije, riječna krstarenja kao oblik turizma nisu istaknuta u potencijalima razvoja turističkog proizvoda. Strategija navodi da se turistički proizvodi temelje na etno i gastro ponudi, lovnom turizmu, ruralnom turizmu, ciklo-turizmu i dr. Međutim Strategija s druge strane naglašava da se potencijal razvoja turističkog proizvoda temelji se prije svega na prirodnim i kulturnim vrijednostima područja, s naglaskom na tradicijske vrijednosti. Strategija prepoznaje problem nedostatka raznovrsne turističke ponude kao i neiskorištene potencijale kulturne i prirodne baštine u turističke i promotivne svrhe.¹⁹

Jedan od postavljenih strateških ciljeva je usmjeren na jačanje i povećanje konkurentnosti gospodarstva. Rast gospodarstva uglavnom podrazumijeva i pojačani pritisak na upotrebu resursa, stoga Strategija predviđa korištenje resursa politikom pametnog i održivog upravljanja. Realizacija ovog cilja doprinijeti će i afirmaciji potencijala turizma i kulturne baštine kao pokretača razvoja gospodarstva i doprinosa stvaranju poticajnog okruženja tih dvaju sektora. U području turizma glavni razvojni problemi i potrebe su nedovoljno razvijeni turistički proizvodi, neprepoznatljiv identitet Županije, nerazvijeni selektivni oblici turizma, nedovoljno obrazovani kadar za pametan i uključiv razvoj turizma te mali broj smještajnih objekata.

Razvoj turizma i valorizaciju kulturne i prirodne baštine Strategija definira kroz:

- Razvoj i promociju turističke infrastrukture, unapređenje usluga i kapaciteta turističko-informativnih centara te povezivanje djelatnika u sektoru turizma i komplementarnim sektorima
- Razvoj selektivnih oblika turizma kroz održivo korištenje kulturne, prirodne i tradicijske baštine te lovni turizam
- Podršku promociji i jačanju turističke destinacije
- Brendiranje proizvoda i turističke ponude BPŽ te promociju BPŽ kao turističku destinaciju
- Valorizaciju kulturne i turističke baštine

Obzirom da je rijeka Sava prirodna vrijednost ovog područja koja može poslužiti kao osnova za razvoj novih i raznovrsnih oblika turističke ponude, u idućoj Strategiji razvoja svakako treba predvidjeti aktivnosti s ciljem unaprjeđenja svih oblika nautičkog turizma vezanih uz rijeke i jezera na području Županije.

5.2.2 Razvojna strategija Vukovarsko-srijemske županije za razdoblje do 2020.

Ostvarenjem postavljenih razvojnih ciljeva, prioriteta i mjera, Strategija želi postići zadovoljavajuću razinu kvalitete života i postati mjesto ugodnog življenja. Jedan od strateških ciljeva je održivo gospodarstvo, koje će se ostvariti kroz postavljeni prioritet unaprjeđenja kulture i turizma putem:

- Promocije i razvoja kulturnih i turističkih proizvoda i sadržaja

¹⁹ Županijska razvojna strategija Brodsko-posavske županije do 2020., Brodsko-posavska županija, 2018.

- Jačanja kapaciteta ključnih subjekata u kulturi i turizmu
- Obnove i izgradnje turističke i kulturne infrastrukture i ustanova u kulturi
- Valorizacije, zaštite i održivog gospodarenja kulturnom baštinom
- Unaprjeđenja sportske infrastrukture i razvoj sportskih programa

Analiza stanja ukazala je na nedostatak turističkih kapaciteta i koherentnih, povezanih turističkih proizvoda, manjak kvalitetnih turističkih programa, slabu poduzetničku inicijativu u turizmu, nedostatak kvalitetnih smještajnih kapaciteta i nepostojanje smještaja u pojedinim područjima VSŽ kao i nedovoljna financijska ulaganja u marketing i turističku promociju. Cilj ovog prioriteta je povećanje atraktivnosti VSŽ i bolje pozicioniranje na tržištu kontinentalnih destinacija kroz dinamičan, kvalitetan i organiziran razvoj turizma na cijelom prostoru Županije, njegovanje održivosti i valorizaciju tradicijsko povijesnog naslijeđa te unaprjeđenje sportskih sadržaja. Sukladno Strategiji potrebno je dodatno valorizirati, zaštititi i održivo gospodariti prirodno-kulturnom baštinom i resursima, privlačiti i zapošljavati stručne kadrove u kulturi i turizmu, poticati razvoj, edukaciju i zadržavanje postojećih te uložiti dodatna sredstva u obnovu i izgradnju kulturne, turističke infrastrukture i ustanova u kulturi.

Potreba za prepoznatljivošću VSŽ kao turističke destinacije, definirana je u mjerama poticanja dinamičnog razvoja turizma, kulture i športa, ponude raznolikih sadržaja i događaja, obnovom infrastrukture i ulaganja u ljudske potencijale²⁰.

5.2.3 Strategija razvoja turizma Vukovarsko-srijemske županije 2015.- 2020.

Polazeći od identificiranih strateških prednosti i nedostataka turističkog sektora Vukovarsko-srijemske županije te postavljene vizije Županije kao turističke destinacije, Strategijom su definirani ključni ciljevi kojima se osigurava okvir za razvoj i za kontinuirano povećanje konkurentne sposobnosti turističkog sektora županije te njezinih pojedinih dijelova.

Najznačajniji su ciljevi pri razvoju turizma na prostoru Vukovarsko - srijemske županije:

- Dinamičan, kvalitetan i organiziran razvoj turizma na cijelom prostoru županije,
- Turizam u funkciji razvoja ruralnog prostora županije,
- Poboljšanje standarda života,
- Formiranje turističke ponude na osnovama održivog razvoja i ekologije,
- Usklađeni razvoj turizma s poljoprivrednim i ostalim djelatnostima te ukupnim društvenim razvojem,
- Turistički će proizvod biti formiran na bazi autohtonosti i tradicije područja,
- Definiranje razvojnog programa i ponude,
- Poboljšanje postojeće ponude, kreiranje nove ponude,
- Sustavno podizanje znanja (globalno) i pojedinačno (djelatnici).

Raznolikost prirodnih resursa kao i geografski položaj prepoznati su kao veliki potencijal za razvoj turizma destinacije. Strategija također prepoznaje bogatstvo flore i faune, ekološki čistu destinaciju i plodno su tlo pogodno za razvoj ekološkog turizma i mamac su za nove potrošače, a sve temeljeno na održivom razvoju.

U prijedlogu novih turističkih proizvoda prikazana je široka mogućnost razvoja novih proizvoda u kojima se ističe riječni turizam (crusing, male brodice, ribolov) na području oko rijeke Dunava, Save i Bosuta, te

²⁰ Razvojna strategija Vukovarsko-srijemske županije za razdoblje do 2020.

svih rijeka koje se ulijevaju u iste, zbog obilja vegetacije kao i prirodnog izvora bogatog ribama može turistu pružiti oblik rekreativno-zdravstvenog turizma i ponuditi oblike natjecateljskih, sportskih aktivnosti što je idealno rješenje za goste koji dolaze iz urbanih područja. Ovaj prijedlog novog turističkog proizvoda definiran je Strategijom i u Babinoj Gredi.

5.3 Analiza strateških dokumenata na lokalnoj razini

Strategija razvoja grada ili općine temeljni je strateški dokument pojedine mikrolokacije u kojem se određuju ciljevi i prioriteti razvoja za područje upravljanja JLS. Ovi strateški dokumenti detaljnije definiraju razvojne prioritete pojedinog područja usklađenih s regionalnim strateškim dokumentima.

5.3.1 Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.

Pvi strateški cilj razvoja Općine Davor je razvoj konkurentnog i održivog gospodarstva koji obuhvaća ruralni razvoj te razvoj građevinarstva. Daljnji razvoj Općine počiva na unaprjeđenju poljoprivredne i stočarske proizvodnje te prerađivačke industrije koja je usko vezana za poljoprivredu. Od iznimne važnosti za Općinu je i provođenje mjera zaštite i poticanja proizvodnje tradicijskih proizvoda. Poduzetništvo je jedan od ključnih pokretača hrvatskog gospodarstva, koje ima važnu ulogu u restrukturiranju industrije, konkurentnosti i inovacija te smanjenju stope nezaposlenosti. Kroz ulaganja u izgradnju i opremanje poslovno – gospodarske zone „Davor“ te uređenje plovnog puta rijeke Save, Strategija predviđa otvaranje novih radnih mjesta i razvoj malog i srednjeg poduzetništva. Realizacijom projekta Sustava navodnjavanja Orubica pospješit će se poljoprivredna proizvodnja. Strategija je predvidjela i aktivnost vezanu uz razvoj turizma kroz stvaranje prepoznatljive turističke atrakcije čiji bi cilj također bio podizanje gospodarstva na višu razinu.

Oснаživanje turističkih potencijala planirano je kroz prioritetne aktivnosti razvoj etno turizma, gradnju biciklističkih staza, unaprjeđenje plovnog puta rijeke Save i izgradnju riječne luke, a unaprjeđivanje postojećih programa, uspostava i primjena programa povećanja specijalizacije djelatnosti u ruralnim područjima, s daljnjom identifikacijom i valorizacijom resursa kroz:

- Suradnju i jačanje Lokalnih akcijskih grupa te poticanje programa njihove međusobne suradnje
- Poticanje razvoja gospodarskih djelatnosti u ruralnim područjima, te druge slične aktivnosti
- Poticanje poduzetnika i organizacija civilnog društva na ulaganje u razvoj etno turizma
- Uspostavljanje/proširenje suradnje među ključnim dionicima/nositeljima razvoja turizma s područja Općine i Turističke zajednice „Nova Gradiška“
- Proširenje turističkih kapaciteta te promocija gastro-enološke ponude te ponude kulturnih sadržaja
- Osiguranje potrebnih financijskih sredstava, kadrova i materijala za uspješno opremanje i uređenje biciklističke staze, te dodatnih sadržaja uz lijevu obalu rijeke Save
- Izgradnju šetnice uz lijevu obalu rijeke Save
- Rekonstrukciju Savskog obrambenog nasipa
- Gradnju prometnica
- Prikupljanje potrebne prostorno-planske dokumentacije
- Provedbu izgradnje sportsko - rekreativnih objekata i sadržaja

- Promociju i edukaciju lokalnog stanovništva o važnosti bavljenja sportom (kroz biciklizam)
- Uvrštavanje Davora i Orubice u turističku kartu Europe

Oснаživanje turističkih potencijala planirano je kroz uređenje nizinskog područja uz rijeku Savu te izgradnju sportsko – rekreativnih objekata i objekata za odmor i opuštanje u prirodi za što je Općina Davor Prostornim planom uređenja predvidjela je lijevu obalu Save kao pogodno mjesto za izlete te kao vrijedan turistički potencijal. To mjesto je pogodno za lov, ribolov, kampiranje, opuštanje u prirodi, sport i rekreaciju. S obzirom na navedeno, potrebno je izvršiti uređenje lijeve obale Save te izgraditi potrebne sportsko – rekreativne objekte za ostvarenje gore navedenih aktivnosti.

5.3.2 Razvojna strategija Općine Oriovac

Kao Cilj 1., Strategija predviđa razvoj i podršku poduzetništvu na području općine Oriovac kroz sljedeće prioritete:

- Jačanje poslovanja malih i srednjih poduzeća
- Razvoj širokopojasnog interneta na području općine
- Općina prepoznatljiva kao turistička destinacija za ruralni i rekreacijski turizam te razvoj tradicijskih obrta u turističke svrhe
- Razvoj poljoprivredne proizvodnje s naglaskom na ekološki uzgoj i preradu poljoprivrednih kultura
- Energetski učinkovitija općina

Svrha prioriteta Općine prepoznatljive kao turističke destinacije za ruralni i rekreacijski turizam te razvoj tradicijskih obrta u turističke svrhe je unapređenje i rast turističke ponude na području Općine temeljene na cjelogodišnjoj turističkoj ponudi temeljenoj na lokalnim posebnostima kroz:

- Razvoj turizma u ornitološkom rezervatu Jelas
- Izgradnju vinskih cesta s pješačkim i biciklističkim stazama na području Općine
- Promicanje i izgradnja potrebne infrastrukture za lovački turizam na području Općine
- Podršku turističkoj promociji i brendiranju subjekata u turizmu s područja Općine
- Potporu razvoju smještajnih kapaciteta i unaprjeđenje sustava praćenja turističkih tokova i potreba

5.3.3 Strategija razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac 2013.-2016.

Prema Strategiji razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac, jednu od osnovnih komponenti turističkog razvoja predstavlja prostor kao određeno područje s posebnim prirodno-geografskim obilježjima, a na području Općine Oriovac turističke resurse čine prirodna i društvena dobra koja se mogu turistički valorizirati, odnosno sve one prirodne i društvene pojave, procesi, objekti i sl. koje turisti i izletnici posjećuju. Strategija ističe prirodne adute Općine, obronke Dilj gore i nizinski prostor uz rijeku Savu koji omogućavaju ugodan boravak u prirodi i bavljenje sportsko- rekreativnim aktivnostima. Vizija razvoja turizma Općine temelji se na trajnoj zaštiti, implementaciji i poštivanju visokih ekoloških standarda te dugoročno održivoj valorizaciji turističkih potencijala te zaključuje: "Razvojem cjelovite ponude ove kontinentalne destinacije s jasnim elementima prepoznatljivosti i ciljanim tržištima Općina Oriovac će postići vidljiv i značajan pomak u smislu

unapređenja ukupnog gospodarstva i podizanja razine kvalitete života domicilnog stanovništva.”

Strategija ističe snagu Općine za razvoj turizma u iznimnim prirodnim bogatstvima; zaštićeni dijelovi prirode: značajni krajobraz i ornitološki rezervat Jelas polje i ribnjaci te bogatstvu vodnih površina: rijeke Sava i Orjava, jezero Čaplja, Jelas ribnjaci.

5.3.4 Strategija razvoja Općine Babina Greda 2016.-2020.

Strategija razvoja Općine Babina Greda u prioritetu 1.3. Očuvanje kulturne baštine i razvoj turizma fokus stavlja na razvoj turističke aktivnosti. U sklopu Strategije razvoja turizma Babine Grede definiran je specifični cilj brendiranje Općine kao turističke destinacije koji se direktno nadovezuje na mjeru 1.3.1. Promocija tradicijskih i turističkih vrijednosti područja, mjeru 1.3.5. Jačanje prepoznatljivosti turističke destinacije i mjeru 1.3.4. Razvoj selektivnih oblika turizma. Razvoj infrastrukture za unapređenje ruralnog turizma kao drugi specifični cilj u korelaciji je s mjerom 1.3.2. Jačanje infrastrukture u kulturi, turizmu i sportu i mjerom 1.3.3. Obnova tradicijske baštine.

Strategija kroz mjere u prioritetu 1.3. Očuvanje kulturne baštine i razvoj turizma predviđa:

- Promociju tradicijskih i turističkih vrijednosti područja
- Jačanje infrastrukture u kulturi, turizmu i sportu
- Obnovu tradicijske baštine
- Razvoj selektivnih oblika turizma
- Jačanje prepoznatljivosti turističke destinacije

Najznačajniji strateški projekti općine Babina Greda za razdoblje 2016-2020. koji doprinose razvoju turizma su:

- Izgradnja Sportsko – rekreacijskog centra; projekt će uvelike će poboljšati kvalitetu temeljnih usluga i dat će Općini Babina Greda multifunkcionalni objekt koji će imati utjecaj na šire okruženje. Projektom će se omogućiti rekreativno bavljenje sportom stanovništva Babine Grede, razvoj sporta i zdravlja općenito te će značajno poboljšati turistički potencijal općine kao i razvoj etno-gastronomske ponude što posljedično vodi ka otvaranju novih radnih mjesta,
- Zavičajni muzej-galerija Općine Babina Greda; osnivanje Zavičajnog muzeja Općine Babina Greda gdje bi se šira javnost, na interaktivan način te putem tradicionalne etno-gastronomske ponude upoznala sa „Babogredskom kompanijom 1823-1824.godine i njenim utjecajem na tadašnju Babinu Gredu, kao i na zemljopisni ustroj sadašnje Babine Grede.

Geotermalni izvori; Projekt od izuzetne važnosti za Općinu B. Greda kao i za Vukovarsko – srijemsku županiju, osim geotermalne elektrane i stakleničke proizvodnje projektom predviđen vodeni park s turističko-rekreacijskim i terapijskim sadržajima.

Slika 13: Geotermalni vodeni park
 Izvor: Strategija razvoja Općine Babina Greda 206.-2020.



5.3.5 Strategija razvoja turizma Općine Babina Greda za razdoblje od 2017. do 2022. godine

Strategija razvoja turizma Općine Babina Greda u primarne i neizostavne projekte ubraja sve projekte definirane unutar cilja Razvoj infrastrukture za unapređenje ruralnog turizma, a koji podrazumijevaju uređenje prostora na Kladavcu, uređenje igrališta, off road staze, triatlon staze, šumske kuće, revitalizaciju šokačkih stanova, uređenje biciklističkih staza i postavljanje informativnih tabli, revitalizaciju starog mlina na Savi, postavljanje turističke signalizacije i informativnih ploča, te izgradnju komunalne infrastrukture za ugostiteljske sadržaje.

Strategija predviđa uz osnovnu komunalnu infrastrukturu i tematske staze (triatlon staze, biciklističke staze i sl.) i projekte podrške koji će se graditi oko primarnih projekata u cilju razvoja turizma. Jedan od ključnih projekata podrške odnosi se na završetak istražnih i pripremnih radnji na geotermalnim izvorima, a čiji rezultati ukoliko budu pozitivni i perspektivni, otvaraju jednu potpuno novu dimenziju razvoja turizma na području Općine, naročito u sklopu primarnog projekta koji se odnosi na stavljanje geotermalnih izvora u funkciju.

Strategija je razvijene vodotoke na području Općine definirala kao snagu, a mogućnost razvoja selektivnih oblika turizma kao priliku u Strategiji razvoja turizma.

6

Analiza zakonodavnog okvira



6. Analiza zakonodavnog okvira

Pristaništa na unutarnjim vodama, njihova izgradnja, tehnički uvjeti, održavanje kao i način upravljanja regulirani su:

- Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda,
- Uredbom o pristaništima unutarnjih voda,
- Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda,
- Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe,
- Pravilima za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe

te propisima o gradnji, vodama i zaštiti okoliša ukoliko se radi o zahvatu koji zadire u njihovu nadležnost.

Prema trenutno važećem zakonodavnom okviru kojim su regulirane vrste pristaništa na unutarnjim vodama, buduća pristaništa koja su predmet ove Studije trebala bi biti razvrstana kao putnička pristaništa od županijskog značaja. U tijeku pisanja ove Studije radi se na izmjenama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda koje ne isključuju drugačiju podjelu vrsta pristaništa, infrastrukturnih uvjeta te uvjeta razvrstavanja i upravljanja istima.

6.1 Vrste pristaništa i upravljanje pristaništima unutarnjih voda

Temeljem Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda (u daljnjem tekstu Zakon), obavljanje poslova upravljanja lukama i pristaništima na unutarnjim vodama u nadležnosti je lučkih uprava. Za područje nadležnosti na rijeci Savi ustrojena je Lučka uprava Slavonski Brod sa sjedištem u Slavonskom Brodu u Brodsko-posavskoj županiji. Lučka uprava Slavonski Brod nadležna je za upravljanje i razvoj luka i pristaništa na rijeci Savi na području nadležnosti Lučke kapetanije Slavonski Brod od rkm 207 do rkm 467.

Zakon je definirao pristanište kao dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila. Pristanišno područje je područje pristaništa kojim upravlja upravitelj pristaništa, a koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti i na kojem vrijedi poseban režim kontrole dolaska i odlaska plovila te ulaska i izlaska vozila i osoba. Obavljanje lučkih djelatnosti u pristaništima dozvoljeno je temeljem koncesije ili odobrenja koje dodjeljuje temeljem javnih ovlasti nadležna lučka uprava.

Uredba o pristaništima unutarnjih voda (u daljnjem tekstu Uredba o pristaništima) definira sljedeće vrste pristaništa:

- putničko,
- industrijsko-trgovačko,
- brodogradilišno,
- sportsko,

- turističko,
- komunalno te
- posebne vrste pristaništa tovarište i zimovnik.

Sukladno važećoj Uredbi, upravljanje u turističkim pristaništima obavlja osoba koja upravlja nacionalnim parkom ili parkom prirode, iz čega se zaključuje da je prema trenutno važećim propisima ovu vrstu pristaništa moguće graditi samo u područjima nacionalnih parkova i parkova prirode. Obzirom da bi po svojoj namjeni buduća pristaništa za razvoj nautičkog turizma trebala imati svrhu razvoja turizma i turističke plovidbe neovisno o mjestu gradnje, prijedlog izmjena Uredbe ići će u smjeru da se uvede nova kategorija pristaništa ili prošiti opseg upravljanja u postojećima.

Sukladno Uredbi o pristaništima pristanište može biti otvoreno za domaći i/ili međunarodni javni promet putnika i roba te za vlastite potrebe korisnika pristaništa. Pristaništa za međunarodni promet putnika biti će otvorena u svrhu razvoja međunarodnih riječnih krstarenja, dok se za razvoj ostalih vrsta turističke plovidbe unutar granica države pristaništa otvaraju za domaći promet. Ova kategorizacija bitna je zbog uvjeta koja moraju ispunjavati pristaništa u pogledu opremljenosti i infrastrukture.

Putničko pristanište je javno pristanište, na njemu se mora omogućiti pristajanje svih plovila koje će ga koristiti za ukrcaj i iskrcaj putnika i mora biti opremljeno propisanom infrastrukturom i opremom kako slijedi:

- pristane čija veličina odgovara vrsti plovila, uređaje i opremu za siguran privez plovila,
- pristupni most ili pokretni sifon za transfer putnika, konstruiran i opremljen na način koji jamči sigurno kretanje putnika,
- informacijsku ploču s osnovnim podacima o pristaništu,
- objekte sigurnosti plovidbe postavljene u skladu s planom obilježavanja,
- uređene i osvijetljene prilaze pristaništu i plovilu,
- prostor na pontonu ili objekt na obali uređen za prihvatanje putnika i prtljage i kraći boravak putnika,
- opremu za sprječavanje onečišćenja voda s plovila koja se nalaze u pristaništu,
- opremu i obučeno osoblje za zaštitu od požara, prema posebnim propisima.

U putničkom pristaništu lučka uprava kao upravitelj pristaništa mora korisnicima osigurati sljedeće usluge:

- privez i odvez plovila,
- prihvatanje i otpremu putnika,
- opskrbu plovila vodom i električnom energijom,
- prihvatanje otpada s plovila,
- službu hitne zdravstvene pomoći.

Poslovi upravljanja pristaništem sukladno Uredbi o pristaništima obuhvaćaju:

- kontrolu i evidenciju dolazaka i odlazaka plovila, prekrcaja i transporta,
- osiguravanje kontinuiteta obavljanja lučkih djelatnosti u pristaništu,
- prihvat otpada, fekalnih, kaljužnih i zauljenih voda s plovila,
- provođenje reda u pristaništu i nadzor nad obavljanjem lučkih djelatnosti u pristaništu,
- redovito održavanje infrastrukture,
- redovito održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na području pristaništa.

Redovito održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na području pristaništa do 1. siječnja 2019. godine bilo je u nadležnosti Agencije za vodne putove. Nakon pripajanja Agencije resornom Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, poslovi na održavanju u direktnoj su nadležnosti ovog Ministarstva.

Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda, luke i pristaništa razvrstavaju se prema značaju lučkom sustavu na:

- luke i pristaništa od državnog značaja;
- luke i pristaništa od županijskog značaja;
- privatne luke i pristaništa.

Luke i pristaništa mogu se razvrstati u luku ili pristanište od državnog ili županijskog značaja ukoliko je lučka infrastruktura na području luke ili pristaništa u vlasništvu Republike Hrvatske ili jedinice lokalne samouprave, odnosno ukoliko Republika Hrvatska ili jedinica lokalne samouprave imaju nad lučkom infrastrukturom pravo građenja.

Mjerila za razvrstavanje luka u luke od gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku su:

- smještaj na međunarodnom vodnom putu, najmanje IV. kategorije plovnosti od te luke do luka na glavnoj TEN-T mreži;
- mogućnost prihvata plovila uobičajenih za kategoriju vodnog puta na kojem je luka smještena;
- ukupni prekrcajni kapacitet luke treba biti najmanje 500.000 tona tereta godišnje;
- povezanost s međunarodnim cestovnim i željezničkim koridorima;
- mogućnost rukovanja standardnim kontejnerima;
- pogodni uvjeti za razvoj lučke industrijsko-gospodarske zone.

Mjerila za razvrstavanje luka u luke od gospodarskog značaja za županiju su:

- mogućnost prihvata plovila uobičajenih za kategoriju vodnog puta na kojem je luka smještena;
- ukupni prekrcajni kapacitet luke treba biti najmanje 250.000 tona tereta godišnje;
- cestovna ili željeznička povezanost s glavnim županijskim centrima.

Mjerila za razvrstavanje pristaništa u pristaništa od gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku su:

- za industrijsko-trgovačka pristaništa – ukupni prekrcajni kapacitet veći od 50.000 tona godišnje;
- za brodograđevna pristaništa – veličina navoza veća od 80 metara, odnosno veličina doka za plovila veća od 800 tona nosivosti.

Putnička i sportska pristaništa ispod mjerila koja su za njih propisana, razvrstavaju se u pristaništa od gospodarskog značenja za županiju. Prilikom razvrstavanja svaka luka ili pristanište mora udovoljiti svim mjerilima propisanim za odgovarajuću kategoriju luke odnosno pristaništa.

6.2 Tehnička pravila i nadzor brodova unutarnje plovidbe

Hrvatski registar brodova (HRB), javno i neovisno tijelo, uspostavio je sustav Pravila za klasifikaciju brodova unutarnje plovidbe sukladno kojima brod mora biti nadziran tijekom gradnje te održavan i pregledavan u službi. Sektor unutarnje plovidbe Hrvatskog registra brodova (CRS Inland) djeluje kao nadležno i inspekcijsko tijelo prema Direktivi (EU) 2016/1629 i ovlašten je za obavljanje pregleda svih vrsta brodova koji nose zastave EU-a, a koji potpadaju pod tu Direktivu i Europski standard kojim se utvrđuju tehnička pravila za brodove unutarnje plovidbe (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels ili ES-TRIN).

Time su direktno obuhvaćene sljedeće aktivnosti:

- odobrenje tehničke dokumentacije;
- nadzor kod proizvođača tijekom proizvodnje materijala, strojeva, uređaja i opreme koja će se ugraditi na brod;
- nadzor tijekom gradnje u brodogradilištu;
- nadzor tijekom obavljanja završnih ispitivanja i pokusne plovidbe;
- pregledi i uvjeti za obavljanje pregleda postojećih brodova.

Tehnička pravila za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe i Pravila za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe bave se svim aspektima sigurnosti života i imovine na unutarnjim plovnim putovima, kao i zaštitom okoliša na unutarnjim plovnim putovima te u tom smislu propisuju prihvaćene i primjenljive norme glede:

- konstrukcije trupa objekata unutarnje plovidbe;
- sigurnosti i pouzdanosti porivnog stroja, pomoćnih strojeva, uređaja i sustava;
- stabiliteta, pregrađivanja i nadvođa;
- radioopreme, pomagala za navigaciju i sredstava za signalizaciju;
- zaštite pri radu i smještaju posade i putnika;
- sprečavanja zagađivanja s objekata unutarnje plovidbe;

- baždarenja plovnih objekata unutarnje plovidbe.

Nakon završetka nadzora nad gradnjom, HRB izdaje slijedeće dokumente:

- Svjedodžbu o sigurnosti plutajućeg objekta,
- Svjedodžbu o baždarenju za brod unutrašnje plovidbe, te
- Potvrdu o tehničkim podacima plutajućeg objekta.

U skladu s navedenim, tijekom projektiranja /gradnje plutajućih objekata u unutarnjoj plovidbi, HRB ima ulogu odobrenja tehničke dokumentacije te nadzora gradnje. Ponton kao infrastrukturni objekt u putničkom pristaništu sa svrhom priveza broda te ukrcaja i iskrcaja putnika, također je plutajući objekt te podliježe svim navedenim propisima o projektiranju i gradnji. U smislu plovidbe unutarnjim vodama svi brodovi koji se bave javnim prijevozom putnika moraju imati od HRB-a Svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu kao i Svjedodžbu o baždarenju.

7

Analiza postojeće turističko-atraksijske
osnove mikolokacija i područja u okruženju



7. Analiza postojeće turističko-atraksijske osnove mikrolokacija i područja u okruženju

Turističku atrakcijsku osnovu u pravilu čine zaštićena kulturno-povijesna baština, kultura života i rada, znamenite osobe i povijesni događaji, manifestacije te kulturne i vjerske ustanove. Percepcija gostiju je Hrvatska kao regija dobre hrane, očuvanih običaja, prirodnih ljepota te gostoljubiva, vesela destinacija puna boja. Istočna kontinentalna Hrvatska prepoznata je kao prostor malih gradova, ruralnih naselja i pitomog krajolika, mirna i tiha destinacija čistih emocija²¹.

U službi razvoja turizma, buduća putnička pristaništa bila bi dio turističke atrakcijske osnove kao javna turistička infrastruktura u cilju razvoja nautičkog, odnosno riječnog turizma. Nautički turizam na unutarnjim vodnim putovima od ostalih vrsta turizma razlikuje se po svojim specifičnim obilježjima s naglaskom na pronalaženje kompromisa između potrebe za infrastrukturnim projektima koji će pratiti razvoj ove vrste turizma i s druge strane potrebe za očuvanjem okoliša u koji se svakako zadire razvojem pristanišne infrastrukture. Na rijekama i jezerima nautički turizam se javlja ukoliko morfološka konfiguracija i atraktivnosti to omogućuju. Javljaju se u vidu kajakinga, raftinga, jedrenja, veslanja i sl. Veći jezerski prostori, osim prirodne i morfološke atraktivnosti nude brojne rekreacijsko nautičke, sportsko – manifestacijske sadržaje (jedriličarske regate, utrke čamaca, kružna putovanja, plovidbe različitih sadržaja) i sl.

Nautički turizam je vrsta turizma u kojoj su plovidba i s njom povezani doživljaji glavni motiv putovanja, a plovilo pretežno mjesto turističkog boravka. Postoje dvije osnovne vrste plovila koja omogućuju takav boravak, brodice i jahte na kojima je moguć višednevni boravak posade/putnika i brodovi hoteli (kruzeri)²². Pod turističkim plovilom smatra se plovni objekt s motorom ili bez njega, prikladan za krstarenje na moru, rijekama, jezerima i kanalima radi razonode, zabave i rekreacije i dolaze u različitim vrstama i namjenama:

- turistički brod,
- jahta,
- jedrilica,
- gliser,
- čamac i ostala plovila.

Kako je navedeno u Akcijskom planu razvoja nautičkog turizma, u Hrvatskoj se nautički turizam danas odvija u okviru sljedećih podvrsta (proizvoda):

- plovidba na vlastitim ili unajmljenim brodicama i jahtama (jahting turizam ili jahtarenje)
- krstarenja morem na brodovima
- krstarenja morem na malim, srednjim i velikim brodovima pod stranom zastavom te
- krstarenja rijekama brodovima pod stranim zastavama²³.

Turistički brod/turističko plovilo je posebno građen ili preuređen putnički brod namijenjen za turističke izlete ili krstarenja koji turistima može dodatno pružati i usluge smještaja, prehrane, pića i sve druge usluge vezane za putovanje i boravak na brodu. Veličina ovih brodova ovisi o njihovoj namjeni i području plovidbe.

²¹ Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2020.

²² Marušić, Z. i Horak, S.: Perspektive održivog razvoja nautičkog turizma na Jadranu, HAZU, Zagreb, 2018.

²³ Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Institut za turizam, Zagreb, 2015

7.1 Primjeri dobre prakse u okruženju

Rijeka Sava, uz rijeke Dunav i Dravu, glavni je prirodni turistički resurs za razvoj svih oblika putničke plovidbe. Uz međunarodna riječna krstarenja koja su na ovim rijekama već zastupljena u manjoj ili većoj mjeri, do sada nisu bili dovoljno valorizirani njihovi potencijali za razvoj izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe, odnosno plovidbe manjim plovilima s manjim kapacitetima putnika.

U novije vrijeme, turistički brodovi manjih kapaciteta namijenjeni izletničkoj plovidbi mogu se pronaći na rijekama i jezerima na širem području RH, od Iloka do Gorskog kotara. Kapacitet ovih plovila je oko 60 mjesta te služe u svrhu prijevoza putnika s ciljem turističke razonode. Ponuda izletničke plovidbe prethodnih je godina bila uobičajena samo unutar nacionalnih parkova i parkova prirode, no interes posjetitelja u destinacijama smještenim uz rijeke doveo je do razvoja ove vrste plovidbe i na rijekama. U nastavku će se dati primjeri dobre prakse iz okruženja gdje je izletnička plovidba u manjoj ili većoj mjeri dobro organizirana. Primjere organizirane turističke plovidbe posljednjih nekoliko godina nalazimo na području Vukovarsko-srijemske županije, u Vukovaru i Iloku na Dunavu²⁴ i u općini Nijemci na Bosutu. U iste svrhe u postupku uspostavljanja izletničke plovidbe s već nabavljenim plovilima su i Grad Otok i Općina Andrijaševci. Na rijeci Dravi za sada nema većeg turističkog ili izletničkog broda osim glisera za 7 osoba. U tijeku je izrada projektne okumentacije gradnje putničkog pristaništa u Belišću, a uz otvoreno putničko pristanište u Osijeku stvoreni su infrastrukturni preduvjeti za razvoj putničke i izletničke plovidbe manjim plovilima. Na rijeci Savi primjere dobre prakse provode u PP Lonjsko polje. Na rijeci Kupi izletnička plovidba odvija se replikom žitne lađe s polaskom iz mjesta Brođani.

Jedino putničko pristanište namijenjeno pristajanju manjih izletničkih plovila nalazi se u Vukovaru na lokaciji Otok sportova. Pristanište je izgrađeno s ciljem priveza plovila manjih dimenzija i opremljeno pontonom i pristupnim mostom za siguran ukrcaj i iskrcaj putnika, a polazišna je točka za panoramske vožnje Dunavom. Pristanište je javnog karaktera te je predviđeno za ukrcaj i iskrcaj putnika uz prethodnu najavu Lučkoj upravi Vukovar. U tijeku pisanja ove Studije u postupku je ishođenje lokacijske dozvole i postavljanje pontona u Nijemcima čime će i ova lokacija biti infrastrukturno uređena sukladno postojećim propisima iz oblasti unutarnje plovidbe.

U Općini Nijemci u organizaciji Turističke zajednice moguća je plovidba na turističkom brodu Sveta Katarina. Brod Sveta Katarina plovi na rijekama Spačva i Bosut i otvara mogućnost riječnog avanturizma, promatranja ptica, životinja i biljnih vrsta. U ljetnim mjesecima brod plovi po redovnom redu plovidbe, a ostale mjesece plovi po najavi. Kapacitet broda je 30 putnika, a ukrcaj i iskrcaj putnika vrši se u centru Općine Nijemci.



Slika 14: Sveta Katarina

Izvor: <https://tz-opcinanijemci.hr>

²⁴ Prema posljednjim dostupnim informacijama plovilo u Iloku je prodano i ne nalazi se više na Dunavu, a plovilo u Vukovaru je u trenutku pisanja Studije bilo u postupku provođenja stečajnog postupka

Ovaj drveni izletnički brod je 25 metara duljine i 4 metra širine s gazom od 57 cm, ima toalet i natkriven je u potpunosti. Do samog mjesta ukrcaja ima pristupna cesta kao i uređen parking za autobuse. Jedinstveni pogled na prirodu s drvenog riječnog broda moguć je za 60 putnika koji će osim povijesnih priča o lađi i bogatstvima biljnog i životinjskog svijeta Kupe, uživati i u ponudi domaćih proizvoda lokalnih OPG-ova. Redovna plovidba po redu vožnje organizirana je svake subote i nedjelje od 11h i po dogovoru za veće grupe.



Slika 15: Žitna lađa-Zora
Izvor: <https://visitkarlovac.hr>

Do Lonjskog od nedavno se može i brodom Juran i Sofija koji ima novi vizualni identitet, s prepoznatljivim bojama Lonjskog polja. Juran i Sofija nakon remonta, vlasnik Grad Sisak dao je na upravljanje Parku prirode Lonjsko polje. Osim za potrebe PP Lonjsko polje, brod je na raspolaganju preko tjedna i vikendima za grupne ili pojedinačne vožnje Sišćanima i svim posjetiteljima grada. Kapacitet broda je 78 putnika, a cilj je povezati turističke programe obilaska grada Siska s programom obilaska PP Lonjsko plovibom od Siska do Parka.



Slika 16: Juran i Sofija
Izvor: <https://pp-lonjsko-polje.hr>

Kao što je vidljivo iz navedenih primjera organizirane izletničke plovidbe, ona se bazira na motivima uživanja u riječnim krajobrazima i prirodi, promatranju ptica, u parkovima prirode vrlo često i nekih zaštićenih vrsta. Putnici prije svega stječu doživljaj i iskustvo plovidbe rijekom što je i osnovni motiv odabira ovog turističkog proizvoda. Uz plovidbu vezani su obilasci drugih turističkih atrakcija poput kulturnih, povijesnih, sakralnih znamenitosti. Kako je svaka regija bogata i specifičnom eno-gastro ponudom, vrlo često izletnička plovidba povezana je i s ponudom autohtonih proizvoda na samom plovilu tijekom plovidbe ili organiziranim ručkom/večerom u nekom od obiteljskih turističkih gospodarstava ili restorana.

7.2 Turistička atrakcijska osnova Brodsko-posavske županije

Za razliku od međunarodnih riječnih krstarenja gdje posjetitelji u destinaciju dolaze riječnim putem, za razvoj izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe iznimno je bitna dobra prometna povezanost Županije s najvažnijim prometnim pravcima i koridorima. Brodsko-posavska županija sa stajališta cestovne prometne

povezanosti ima jako dobar položaj. Na području Županije nalazi se sjecište dvaju glavnih europskih prometnih koridora X i Vc, u smjeru zapad - istok njome prolazi autocesta A3 Bregana - Zagreb - Slavonski Brod - Bajakovo i željeznička pruga Savski Marof - Zagreb- Slavonski Brod - Vinkovci - Tovarnik kao dio koridora X, a poprečno u smjeru sjever - jug na istoku Županije autocesta A-5 Beli Manastir - Osijek - Đakovo - Svilaj i željeznička pruga Beli Manastir - Osijek - Đakovo - Vrpolje kao dio koridora Vc. Sve općine su zbog geografskog položaja Županije udaljene od autoceste A3 do 30 min vožnje, a dobra prometna povezanost je i između općina putem županijskih i lokalnih cesta. Prema zapadu autoceste A3 glavna je prometna veza Županije sa Zagrebom i ostalim dijelovima Hrvatske, a u smjeru istoka s Beogradom. U smjeru sjevera prema Osijeku i dalje prema Budimpešti u Mađarskoj, za Županiju je bitna autocesta A5 koja je dio Paneuropskog koridora Vc - Budimpešta - Osijek - Sarajevo - Mostar – Ploče. Od Slavanskog Broda u oba smjera zapadno i istočno, najbliže zračne luke Osijek i Zagreb udaljene su više od 100 km.

Brodsko-posavska županija nema značajnijih rijeka pogodnih za plovidbu. Uz Savu značajnije rijeke su Orlava u središnjem dijelu Županije i duga 89 kilometara te Berava na istoku duga 66 kilometara. Preko odvojka Lonje Veliki Strug na zapadu, Županija zadire u Park prirode Lonjsko polje. U Brodsko-posavskoj županiji također nema niti prirodnih jezera, a od umjetnih jezera najvažnija su jezero Petnja kod Sabinja, jezera Ljeskove Vode i jezero Orašje pokraj Cernika. Niti na jednoj rijeci i jezeru u Županiji nije razvijena turistička plovidba u smislu organizirane izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe. Na području Brodsko-posavske županije jedini do sada zabilježeni oblik izletničke plovidbe rijekom Savom nalazio se na području Općine Oriovac u mjestu Živike. Plovilo „Graničarka“, registrirano kao čamac za gospodarske namjene za prijevoz putnika, u vlasništvu je Turističkog obiteljskog gospodarstva Kereković, no istome u 2020. godini nije produžena potrebna isprava (svjedodžba) za plovidbu Hrvatskog Registra Brodova²⁵. Također, mjesto ukrcanja i iskrcanja putnika nije bilo opremljeno potrebnom pristanišnom infrastrukturom sukladno propisima iz oblasti unutarnje plovidbe.

Jedini do sada zabilježeni oblik putničke plovidbe zabilježen je u obliku međunarodnih riječnih krstarenja koja se kroz godinu odvijaju sporadično, ovisno o uvjetima plovnosti i programima kruzing kompanija i touroperatora. Riječni kruzeri tom prilikom zaustavljaju se u Slavanskom Brodu na privremenom mjestu za vez, do završetka gradnje budućeg putničkog pristaništa. Kako se Slavonski Brod nalazi na sredini južne granice Županije, sva okolna mjesta lako su dostupna autobusom i maksimalno udaljena do 45 minuta vožnje. Stoga je gradnja pristanišne infrastrukture za pristajanje većih putničkih plovila kakva plove u međunarodnim riječnim krstarenjima, za sada dostatna na području Županije na predviđenoj lokaciji u Slavanskom Brodu.

Najveći turistički pomet kroz godinu bilježi se od travnja o listopada, prosječno godišnje Županiju posjeti oko 37.000 gostiju (2019.), a prosječna duljina boravka je 1,7 dana. Na temelju podataka o broju noćenja i soba/postelja za 2018. godinu, prosječna godišnja bruto stopa iskorištenosti postelja u svim vrstama smještajnih kapaciteta iznosi 12,3 %, dok je bruto iskorištenost smještajne jedinice na razini od 27,9 %²⁶. Osim višednevnih turističkih posjeta koji se bilježe kroz sustav e-Visitor, zbog njene južne granice sa BIH te bližeg okruženja susjednih županija, za turizam Županije važni su jednodnevni posjetitelji, no za ove goste nema službenih podataka o dolascima.

Za potrebe definiranja turističke atrakcijske osnove Brodsko-posavske županije, analizirani su dostupni dokumenti izrađeni u svrhu analize postojećeg stanja i potencijala razvoja turizma Županije. Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije za razdoblje 2019.-2025., kao zadnji dokument s obrađenom

²⁵ Podatak preuzet iz Hrvatskog Registra Brodova

²⁶ Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025.; Institut za turizam

turističkom atrakcijskom osnovom u Županiji, grupirao je turističke atrakcije u:

- Prirodne atrakcije
- Kulturno - povijesne atrakcije
- Manifestacije i turističku infrastrukturu

S obzirom da cijelom južnom granicom Županija izlazi na plovni put rijeke Save, rijeka kao prirodna turistička atrakcija ima najveći značaj za razvoj novih oblika turizma kojima se Županija može istaknuti i pozicionirati kao željena turistička destinacija. Kako je analizom plovnosti zaključeno da nema znatnijih ograničenja za plovidbu turističkim plovilima manjeg gaza, može se zaključiti da je ova prirodna atrakcija spremna kao turistička osnova. S druge strane, nepostojanje pristanišne infrastrukture koja je tek planirana na navedenim lokacijama, rijeku Savu definira kao prirodnu atrakciju tek djelomično spremnu za razvoj riječnog turizma. Cjelokupna turistička atrakcijska osnova Županije nedvojbeno može biti u službi razvoja bilo kojeg od oblika riječnog turizma, s kojima povezana u jedinstvene programe predstavlja Županiju u obliku novog doživljaja.

Prema Marketinškom planu turizma, u Brodsko-posavskoj županiji definirane su najznačajnije turističke atrakcije razvrstane kako slijedi:

Naziv atrakcije	Tip atrakcije	Važnost
Prirodne atrakcije		
Rijeka Sava	Rijeka	Nacionalna
Rezervat šumske vegetacije Prašnik s primjerkom hrasta	Šuma i zaštićeno stablo	Nacionalna
Antropogene atrakcije		
Tvrđava u Slav. Brodu s muzejom tambure i galerijom Ružić	Dvorac/tvrđava/muzej	Međunarodna
Spomen galerija Ivana Meštrovića u Vrpolju	Muzej	Nacionalna
Muzej Brodskog Posavlja u Slavonskom Brodu	Muzej	Nacionalna
Franjevački samostan sa crkvom Sv. Petra u Cerniku	Sakralni	Nacionalna
Franjevački samostan s crkvom Sv. Trojstva u Slav. Brodu	Sakralni	Nacionalna
Povijesna jezgra Slavonskog Broda	Povijesno-urbanistička cjelina	Regionalna
Manifestacije		
U svijetu bajki Ivane Brlić Mažuranić	Umjetnički festival	Nacionalna
Turistička infrastruktura		
Savska biciklistička ruta	Biciklistička ruta	Nacionalna

Tablica 14: Popis glavne turističke atrakcijske osnove Brodsko-posavske županije

Izvor: Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025./vlastita obrada

I Marketinški plan turizma prepoznao je rijeku Savu kao glavnu prirodnu atrakciju i turističku osnovu Županije. Osim što najvećim dijelom toka protiče južnom granicom Županije, uz nju je smještena i važna turistička infrastruktura "Savska biciklistička ruta" te se ove dvije važne turističke atrakcije mogu povezati nizom "cruise&bike" programa s uključenim noćenjima i eno-gastro doživljajima uz rute. Uz turističku atrakcijsku osnovu navedenu u prethodnoj tabeli, Županija obiluje s nizom sakralnih i muzejskih objekata, ribnjaka, lovišta, arheoloških lokaliteta, turističke infrastrukture i manifestacija koje će se obraditi u nastavku poglavlja prema mikrolokacijama kojima gravitiraju.

Na području Brodsko-posavske županije ukupno je 106 objekata sa 1.521 krevetom čiji je razmještaj po općinama prikazan u tabeli u nastavku. Što se tiče strukture smještajne ponude po vrsti smještaja prevladavaju uglavnom objekti obiteljskog smještaja (domaćinstva), odnosno različiti nekategorizirani objekti, a mali udio seljačkih domaćinstava ukazuje na činjenicu da je ovaj oblik smještajne ponude još uvijek u inicijalnoj fazi razvoja.

Objekt Vrsta objekta	Broj smještajnih jedinica	Broj kreveta	Broj objekata
Hoteli	266	521	15
Objekti na OPG-u (seljačkom domaćinstvu)	13	30	6
Objekti u domaćinstvu	100	233	43
Ostali ugostiteljski objekti za smještaj (druge vrste - skupina kampovi)	300	733	41
Restorani	2	4	1
Ukupno	681	1.521	106

Tablica 15: Popis smještajnih kapaciteta Brodsko-posavske županije

Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu/vlastita obrada

Iz tabele je vidljivo da na području Općine Oriovac ima 5 smještajnih objekata s 54 ležaja, dok na području Općine Davor nema smještajnih kapaciteta u samoj Općini, ali se mogu koristiti smještajni kapaciteti u općinama u okruženju.

Grad /općina	Broj smještajnih jedinica	Broj kreveta	Broj objekata
Brodski Stupnik	19	41	2
Cernik	8	16	3
Garčin	40	97	5
Gundinci	3	6	1
Nova Gradiška	87	187	7
Nova Kapela	13	34	6
Okučani	27	49	4
Oprisavci	5	8	2
Oriovac	24	51	5
Rešetari	17	37	1
Sibinj	24	49	1
Slavonski Brod	355	834	62
Stara Gradiška	6	12	1
Staro Petrovo Selo	20	32	2
Velika Kopanica	33	68	4
Ukupno	681	1.521	106

Tablica 16: Popis smještajnih kapaciteta po naseljima na području Brodsko-posavske županije

Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu/vlastita obrada

7.2.1 Turistička atrakcijska osnova Općine Davor

Za potrebe opravdanosti gradnje pristanišne infrastrukture u Općini Davor, analizirati će se podaci o smještajnim kapacitetima i turističkoj atrakcijskoj osnovi općina u okruženju koje gravitiraju ovoj mikrolokaciji i imaju dobru međusobnu cestovnu povezanost. Ovo područje obuhvata u skladu je i sa područjem obuhvata projekta „Slavonia bike“ u kojem je područje Županije podijeljeno na 3 cjeline i rute; Nova Gradiška, Slavonski Brod Zapad i Slavonski Brod Istok. Općina Davor na području je cjeline Nova Gradiška, odnosno krajnjeg zapadnog dijela Županije i općina u okruženju.



Slika 17: Prikaz područja okruženja Općine Davor

Na području Općine Davor za sada nema smještajnih kapaciteta. Najbliži smještajni kapaciteti nalaze se u susjednim općinama Staro Petrovo Selo i Nova Kapela u ukupnom broju od 66 ležaja što je dovoljan kapacitet smještaja ekvivalentno paprametrima manjeg izletničkog plovila koji u prosjeku imaju 50-60 mjesta. Ukupni smještajni kapaciteti u ovom zapadnom dijelu Županije, od Općine Nova Kapela do zapadne granice Županije, prikazani su u tabeli u nastavku.

Grad / općina	Broj smještajnih jedinica	Broj kreveta	Broj objekata
Cernik	8	16	3
Nova Gradiška	87	187	7
Nova Kapela	13	34	6
Okučani	27	49	4
Rešetari	17	37	1
Stara Gradiška	6	12	1
Staro Petrovo Selo	20	32	2
Ukupno	178	367	24

Tablica 17: Popis smještajnih kapaciteta na zapadnom dijelu Brodsko-posavske županije

Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu/vlastita obrada

Iz prikazanih podataka u tabeli vidljivo je da na ovom području Županija raspolaže s 24 objekta u kojima se nalazi 178 smještajnih jedinica s ukupno 367 kreveta.

U nastavku je prikaz najznačajnije turističke atrakcijske osnove ovog područja koji gravitira Općini Davor, definirane u Marketinškom planu turizma Brodsko-posavske županije.

Naziv atrakcije	Tip atrakcije	Važnost
Prirodne atrakcije		
Rijeka Sava	Rijeka	Nacionalna
Rezervat šumske vegetacije Prašnik s primjerkom hrasta	Šuma i zaštićeno stablo	Nacionalna
Park prirode Lonjsko polje	Močvarno područje	Regionalna
Novogradiško vinogorje	Kulturni krajobraz	Regionalna
Značajni krajobraz Pašnjak Iva	Travnjak	Regionalna
Rezervat šumske vegetacije Muški bunar	Šuma	Regionalna
Antropogene atrakcije		
Franjevački samostan sa crkvom Sv. Petra u Cerniku	Sakralni	Nacionalna
Povijesna jezgra Nove Gradiške	Povijesno-urbanistička cjelina	Regionalna
Eko-etno selo Stara Kapela	Očuvana ruralna cjelina	Regionalna
Dvorac Marković - Kulmer u Cerniku	Dvorac/palača	Regionalna
Crkva Bezgrešnog začeća Bl. Djevice Marije u Novoj Gradiški	Sakralni objekt	Regionalna
Crkva Sv. Terezije Avilske u Novoj Gradiški	Sakralni objekt	Regionalna
Crkva Rođenja Bl. Djevice Marije u Novoj Kapeli	Sakralni objekt	Regionalna
Gradski muzej Nova Gradiška	Muzej	Regionalna
Arheološki lokalitet Zapolje	Arheološki lokalitet	Regionalna
Kula Gračanica kod Baćin Dola	Kula/gradina	Regionalna
Manifestacije		
Ribarske večeri u Davoru	Eno-gastro manifestacija	Regionalna
Novogradiško glazbeno ljeto	Glazbena manifestacija	Regionalna
Turistička infrastruktura		
Biciklistička ruta "Slavonia bike"- dionica Nova Gradiška	Biciklistička ruta	Nacionalna
Lovište 'Radinje' kod Nove Gradiške	Lovište	Nacionalna
Strmac kod Nove Gradiške	Izletište	Regionalna

Tablica 18: Popis glavne turističke atrakcijske osnove u okruženju Općine Davor

Izvor: Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025./vlastita obrada

Uz rijeku Savu u bližem okruženju Općine nalaze se brojne prirodne atrakcije, odnosno šumska i močvarna područja pogodna za razvoj lovnog i ribolovnog turizma. U neposrednom okruženju bogata je i kulturno-povijesna ostavština u obliku skralnih objekata, arheoloških nalazišta i muzeja. Na prostoru Općine Davor, na prostoru jednog od ukupno četiri velika meandra koje na području Općine stvara rijeka Sava, nalazi se izletničko i vikend područje Bokovi, izvan građevinskog područja naselja Davor. To je prostor od cca 70 ha u kojemu je izgrađeno i nekoliko građevina za povremeno stanovanje. Ovo poplavno nizinsko područje pogodno je za izlete i rekreaciju, kampiranje i vikend izlete te za rekreaciju vezanu za rijeku Savu.

Na području općine Davor održavaju se tijekom godine manifestacije stalnog karaktera, koje privlače određeni broj posjetitelja te su prema Strategiji razvoja Općine Davor 2016.-2020., upravo one sadržaji koje je moguće valorizirati kroz razvitak turizma na prostoru Općine. Od navedenih manifestacija treba „Ribarske

večeri“, kulturnu i gastro manifestaciju za vrijeme koje Davor posjeti oko 10 000 posjetitelja kroz dva dana²⁷. Druga značajna manifestacije je „Davorije“ – manifestacija sportsko-gastonomskog sadržaja koja se organizira polovinom lipnja, zatim smotra folklor „Kolo Nadvaštuka“ u Orubici krajem kolovoza, pokladna povorka i Božićni koncert kao i razne vjerske manifestacije.

Osnovna ideja prilikom osmišljavanja i organiziranja ove manifestacije je bila turistička promocija mjesta Davor te popularizacija konzumacije slatkovodne ribe. Događaj se odvija svake godine u prvom vikendu kolovoza mjeseca i vezan je za državni praznik Dan domovinske zahvalnosti i Dan hrvatskih branitelja. U sklopu manifestacije se održava i sajam proizvoda iz domaćih radinosti i raznih obiteljskih poljoprivrednih gospodarstava iz cijele Slavonije.



Slika 18: Manifestacija „Ribarske večeri“

Izvor: <https://croatia.hr>

Općina Davor uključena je i u pilot projekt programa „Hrvatska 365“ Ministarstva turizma koji je pokrenut u rujnu 2014. godine s osnovnim ciljem boljeg korištenja resursa u vrijeme pred i posezone i prikazivanja Hrvatske kao destinacije koja nije turistički atraktivna samo kao destinacija „sunca i mora“, već i kao destinacija s turističkim mogućnostima tijekom cijele godine. PPS destinaciju „Moja lijepa Slavonija kraj Save“ čine tri umrežena grada, Slavonski Brod, Nova Gradiška i Županja, te 17 općina uz Savu; Babina Greda, Klakar, Bošnjaci, Oriovac, Oprisavci, Slavonski Šamac, Cerna, Davor, Gornja Vrba, Drenovci, Sikirevci, Stara Gradiška, Vrbje, Štitari, Gunja i Gradište.

7.2.2 Turistička atrakcijska osnova Općine Oriovac

Za potrebe opravdanosti gradnje pristanišne infrastrukture u Općini Oriovac, analizirati će se podaci o smještajnim kapacitetima i turističkoj atrakcijskoj osnovi općina u okruženju koje gravitiraju ovoj mikrolokaciji i imaju dobru međusobnu cestovnu povezanost. Ovo područje obuhvata, kako je već prethodno navedeno, u skladu je i sa područjem obuhvata projekta „Slavonia bike“ u kojem je područje Županije podijeljeno na 3 cjeline i rute; Nova Gradiška, Slavonski Brod Zapad i Slavonski Brod Istok, kako je prikazano na slici u nastavku.

²⁷ Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.



Slika 19: Prikaz područja okruženja Općine Oriovac

Na području Općine Oriovac nalazi se 5 smještajnih objekata sa 24 smještajne jedinice i ukupno 51 ležajem što je dovoljan kapacitet smještaja ekvivalentno papametrima manjeg izletničkog plovila koji u prosjeku imaju 50-60 mjesta. Ukupni smještajni kapaciteti u ovom zapadnom dijelu Županije, koji uz Oriovac obuhvaćaju općine Brodski Stupnik, Sibinj, Bebrinu i Podcrkavlje, prikazani su u tabeli u nastavku.

Grad /općina	Broj smještajnih jedinica	Broj kreveta	Broj objekata
Brodski Stupnik	19	41	2
Oriovac	24	51	5
Sibinj	24	49	1
Ukupno	67	141	8

*Tablica 19: Popis smještajnih kapaciteta Općine Oriovac i općina u okruženju
Izvor: Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu/vlastita obrada*

Iz prikazanih podataka u tabeli vidljivo je da na ovom području Županija raspolaže s 8 objekata u kojima se nalazi 67 smještajnih jedinica s ukupno 141 krevet. Ako se ovom broju pridoda broj smještajnih objekata u sjedištu Županije koje je sa Slavonskim Kobašom dobro povezano cestovnom i biciklističkom infrastrukturom, tada ovaj dio Županije raspolaže sa ukupno 86 smještajnih objekata.

U nastavku je prikaz najznačajnije turističke atrakcijske osnove ovog područja koji gravitira Općini Oriovac, definirane u Marketinškom planu turizma Brodsko-posavske županije.

Naziv atrakcije	Tip atrakcije	Važnost
Prirodne atrakcije		
Rijeka Sava	Rijeka	Nacionalna
Psunj	Gora	Regionalna
Požeška gora	Gora	Regionalna
Dilj gora	Gora	Regionalna
Rijeka Orjava	Rijeka	Regionalna
Značajni krajobraz i ornitološki rezervat Jelas polje	Močvarno područje	Regionalna
Brodsko vinogorje	Kulturni krajobraz	Regionalna

Jezero Petnja	Jezero	Regionalna
Antropogene atrakcije		
Crkva Sv. Ivana Krstitelja u Slavonskom Kobašu	Sakralni objekt	Nacionalna
Crkvice Sv. Martina u Lovčiću	Sakralni objekt	Regionalna
Crkva Sv. Mihovila Arhanđela u Dubočcu	Sakralni objekt	Regionalna
Manifestacije		
Stupnička berba grožđa	Folklorna manifestacija	Regionalna
Orio vita	Eno-gastro manifestacija	Regionalna
Turistička infrastruktura		
Biciklistička ruta "Slavonia bike"- dionica Slavonski Brod Zapad	Biciklistička ruta	Nacionalna

Tablica 20: Popis glavne turističke atrakcijske osnove u okruženju Općine Oriovac

Izvor: Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025./vlastita obrada

Posebnu vrijednost i posebnost krajolika u okruženju Općine Oriovac čini prirodna turistička osnova, vinogradi i voćnjaci koji se prostiru na krajnjim južnim obroncima Dilja. Područje Općine po svojim prirodnim osobinama pogodno je za razvoj lovnog gospodarstva. U njemu su dijelovi dva državna lovišta, i dva zajednička lovišta:

- Lovište „Radinje“ državno je lovište smješteno je sjeverno od rijeke Save u predjelu slavonske ravnice i šuma hrasta lužnjaka i poljskog jasena te zauzima ograđeni prostor površine 4135 ha.
- „Brodski ribnjaci - stari ribnjak Jelas“ državno je uzgajalište je nizinskog tipa, ukupne površine 1477 ha i nalazi se u središnjem dijelu Općine.
- Lovište „Oriovac“ županijsko je zajedničko lovište koje zauzima površinu od 6279 ha.
- „Slavonski Kobaš“ je lovište locirano u južnom dijelu Općine, južno od autoceste Zagreb –Lipovac i Državnog lovišta br. XII/2A, a sjeverno od rijeke Save. Zapadna granica je granica općine i na jugozapadnom dijelu granica Državnog lovišta br. XII/116 „Radinje“. Lovište zauzima površinu od 6649 ha.

Područje Jelas polja uživa dva oblika zaštite. Jelas polje zaštićeno je u kategoriji značajnog krajobraza u površini od 20.800 ha koja se proteže se na teritoriju grada Slavenskog Broda i općina Oriovac, Bebrina, Sibinj i Brodski Stupnik. Dio područja Jelas polja i ribnjaka površine 125 ha zaštićen je kao posebni ornitološki rezervat. Šire područje ribnjaka (oko 130 ha) vrednovano kao Međunarodno važno područje za ptice također je izniman turistički potencijal budući da predstavlja važno gnijezdilište, hranilište i zimovalistište ptica, ali i staništa drugih životinjskih vrsta.

Jezero Čaplja i rijeka Orjava također se mogu uvrstiti u značajne turističke resurse. „Čaplja“ je manje umjetno jezero nastalo iskopavanjem zemlje sredinom 20. stoljeća za potrebe ciglane tijekom kojega je otkriven izvor vode. U okolici se nalaze tereni za sport i rekreaciju, a u ljetnim mjesecima pretvara se u mjesno kupalište. Rijeka Orjava koja izvire podno Psunja na nadmorskoj visini od oko 800 metara, a svoj tok završava upravo na području Općine Oriovac, točnije između naselja Pričac i Slavonski Kobaš gdje se ulijeva u rijeku Savu. Obje vodne površine pogodne su za razvoj sportsko-rekreacijskog (ribolovnog) i izletničkog turizma.

Na području općine postoji nekoliko sakralnih objekata iznimne vrijednosti od kojih su crkva sv. Ivana Krstitelja i crkva Blažene Djevice Marije u Slavonskom Kobašu te crkva sv. Emerika u Oriovcu uvrštene na listu zaštićenih nepokretnih kulturnih dobara Republike Hrvatske.

Župna crkva sv. Ivana Krstitelja najstarija je zidana barokna crkva na zapadnom dijelu Brodskog Posavlja. Sagrađena je 1780. godine kao jednobrodna građevina s polukružnim svetištem, zvonikom na pročelju i s juga prigradenom katnom sakristijom. Osnovni materijali od kojih je crkva građena su cigla i drvena građa. Pripada u red značajnijih sakralnih građevina baroknog graditeljstva druge polovice 18. stoljeća u Slavoniji.



Slika 20: Župna crkva sv. Ivana Krstitelja u Slavonskom Kobašu

Izvor: <https://pozeska-biskupija.hr>

Svetište Majke Božje u Slavonskom Kobašu, poznatije pod imenom Kloštar, najstarije je marijansko hodočasničko svetište na prostorima Požeške biskupije. Crkva je sagrađena u gotičkom stilu na mjestu drevne templarske crkvice iz 13. stoljeća. Karakteristična je po monumentalnom trijumfalnom luku koji predstavlja kasnogotički element jedinstvene ljepote u širem prostornom kontekstu istočne Hrvatske.



Slika 21: Svetište Majke Božje u Slavonskom Kobašu

Izvor: <https://pozeska-biskupija.hr>

Župna crkva sv. Emerika u Oriovcu sagrađena je 1815. godine, o čemu svjedoči uzidana ploča s natpisom na glavnom pročelju. Jednobrodna građevina sa zvonikom u pročelju i sakristijom prigradenom sa zapadne strane svetišta. Prvobitni izgled unutrašnjosti izmijenjen je suvremenim uređenjem bez umjetničke vrijednosti, ali izvana crkva ima bogato raščlanjeno pročelje čime se ističe među ostalim spomenicima sakralne arhitekture prve polovice 19. stoljeća.



Slika 22: Svetište Majke Božje u Slavonskom Kobašu

Izvor: <https://sbplus.hr>

Na području Općine nalazi se i niz vrijednih arheoloških lokaliteta od kojih su u Slavonskom Kobašu locirani Prapovijesno nalazište „Kremenice - Brežani“, Prapovijesna nekropola „Selišta“, Antičko nalazište „Rimska

cesta“ i Prapovijesno nalazište „Rastić“²⁸.

Folklorne, kulturne i eno-gastro manifestacije značajno povećavaju stupanj atraktivnosti u Općini i obogaćuju sadržaj boravka turista. Na ovom području održava se nekolicina kulturno-umjetničkih, folklornih, sportskih i zabavnih manifestacija koje imaju dobru posjećenost.

- „Orio vita“ je smotra vina u Oriovcu koja okuplja sedamdesetak izlagača s područja Brodsko-posavske županije i okoline, održava se svake godine u prvom vikendu mjeseca lipnja i traje 3 dana. Smotra je izložbenog, natjecateljskog i edukativnog karaktera, u njezinu sklopu organizirana su razna predavanja na temu vinarstva, vinogradarstva, podrumarstva.
- „Fišijada“ – usporedna manifestacija uz Orio Vitu, natjecanje u pripremanju fiša koja uz bogat folklorni program, poznato slavonsko gostoprimstvo i veliki izbor domaćih gastro specijaliteta upotpunjava ovu manifestaciju.
- „Orio vačke žetvene svečanosti“ su folklorna manifestacija koja se održava već 11 godina za redom te okuplja brojne KUD-ove iz Hrvatske i inozemstva. Kroz svoj program nastoji prikazati narodne i tradicijske običaje koji su vezani uz žetvene svečanosti, i šire, očuvati tradiciju i kulturu s područja Slavonije i Baranje.
- „Smotra tamburaških sastava Brodsko-posavske županije u Slavanskom Kobašu“ održava se u organizaciji Kulturno-umjetničkog društva „Matija Gubec“. Na smotri nastupaju brojni tamburaški sastavi s područja županije, od kojih se pomnim ocjenjivanjem biraju najbolji.
- „Orljavačke ribarske večeri“ tradicionalna manifestacija koja se održava drugog vikenda u mjesecu lipnju u organizaciji Športsko ribolovne udruge „Orljava“. Gastronomski je to događaj pri kojemu se pripremaju specijaliteti od slatkododne i morske ribe, a okuplja brojne sudionike i promatrače iz svih naselja Općine te iz okolnih mjesta.
- „Kobaško ljeto“ čine razne manifestacije s kulturno-umjetničkim, sportskim, gastronomskim i vjerskim programom koje se tijekom ljeta održavaju u Slavanskom Kobašu.
- „Kajak – kanu regata Kobaš“ natjecanje je kajakaša i kanuista koje se u lipnju održava na rijeci Savi. Sudjeluju sportske ekipe s područja Brodsko-posavske i okolnih županija, te iz susjedne Bosne i Hercegovine.
- „Lužansko Čijalo perja“ manifestacija je koja se održava u naselju Lužani u organizaciji Općine Oriovac i Kulturno-umjetničkog društva „Graničar“. Manifestacija se organizira s ciljem očuvanja tradicionalnih običaja ovoga kraja, prvenstveno starog slavonskog običaja čijanja perja koji je već bio gotovo potpuno pao u zaborav
- „Poklade u Slavanskom Kobašu“ uz tradicionalnu Pokladnu zabavu događaj je koji osim zabavnog karaktera ima i funkciju očuvanja pučke tradicije i običaja. Maske kao alegorijski elementi pričaju svoje priče te ukazuju na promjene koje donosi novo vrijeme i upozoravaju na važnost učenja iz starih narodnih mudrosti²⁹.

Od ostalih događaja i manifestacija izdvajaju se „Razigrani lipicanci“, „Ribarska večer pod Bajerom na Savi“, „Kolo pred kapelom“, Hodočašće u Kloštar na blagdan Velike Gospe.

²⁸ Strategija razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac

²⁹ Strategija razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac

Manifestacija "Razigrani lipicanci" svečana je povorka prekrasno okićenih konjskih zaprega kroz Slavonski Kobaš. Manifestaciju organizira Kulturno-umjetničko društvo „Matija Gubec“, a sudionici su razne konjogojske udruge sa šireg područja.

Slika 23: Konjska zaprega na manifestaciji "Razigrani lipicanci"

Izvor: Radio Nova Gradiška



Važnost udruživanja s ciljem promocije ovog područja prepoznale su turističke zajednice Općina Brodski Stupnik, Oriovac i Nova Kapela. U veljači 2021. godine sklopljen je sporazum kojim su definirane pojedinosti oko ustroja nove Turističke zajednice i održana je Osnivačka skupština Turističke zajednice Meridiana Slavonica. Trenutno je jedina lokalna turistička zajednica tako udružena na području Brodsko-posavske županije.

7.3 Turistička atrakcijska osnova Vukovarsko-srijemske županije

Vukovarsko-srijemska županija nalazi se na krajnjem istoku Hrvatske na jednom od glavnih pravaca prometnog povezivanja Zapadne i Jugoistočne Europe, te sa izlaskom na rijeku Dunav preko Vukovara kao glavne hrvatske riječne luke. Uzme li se u obzir da kroz Županiju smjerom zapad - istok prolazi autocesta A-3 Bregana - Zagreb - Slavonski Brod - Bajakovo i željeznička pruga Savski Marof – Zagreb - Slavonski Brod - Vinkovci - Tovarnik kao dio jednog od najvažnijih europskih prometnih koridora X, njen bi se prometni položaj mogao ocijeniti dosta povoljnim. No, autocesta A-3 nije dio osnovnih prometnih pravaca kojima većina turista dolazi u Hrvatsku, a Vukovarsko-srijemska županija je, uz Osječko-baranjsku, od Zagreba najudaljenija kontinentalna županija. Osim autoceste A-3 u Županiji nema drugih autocesta ili brzih cesta, a od pet gradova u Županiji neposredno uz nju nalazi se samo Županja, ali ne i njeno sjedište Vukovar niti najveći grad Vinkovci. Iako Županija nema vlastitu zračnu luku, Zračna luka Osijek smještena je neposredno uz granicu Osječko-baranjske i Vukovarsko-srijemske županije, a razmjerno blizu nalazi se i važna međunarodna zračna luka Beograd u susjednoj Srbiji.

Kroz Vukovarsko-srijemsku županiju protječe osam rijeka. Samo Dunav i Sava kategorizirane su kao plovne rijeke dok je Bosut djelomično plovna. Ostale rijeke u Vukovarsko-srijemskoj županije nisu kategorizirane niti su izvršena mjerenja njihovih dubina. Korištenje voda za plovidbu sa stajališta preduvjeta za razvoj riječnog turizma od iznimnog je značaja. Značajno ograničenje uređenja vodotoka za plovidbu su hidrološke prilike i teškoće u postizanju i održavanju plovnog puta. Komercijalna trgovačka plovidba u Republici Hrvatskoj odvija se na Dunavu i dionicama Drave i Save na kojima je proglašen međunarodni režim plovidbe.

Upravo u ruralnom prostoru Vukovarsko - srijemske županije turisti mogu doživjeti nešto jedinstveno i autentično. Područje je prirodno-geografski omeđeno rijekom Dunavom na sjeveru i rijekom Savom na jugu. Na površini od 2.448 km² teku rijeke: Dunav, Sava, Vuka, Bosut, Berava, Biđ, Studva i Spačva, a prostori uz riječne tokove Bosuta, Berave, Biđa, Studve i Spačve djelomice su zamočvareni. Istočnohrvatska ravnica, pa tako i Vukovarsko-srijemska županija, u cijelosti pripada Crnomorskom slijevu, odnosno porječju Dunava. Rijeka Sava s najdužim tokom u Hrvatskoj značajna je za razvoj turizma, no kako je prethodno navedeno, zbog problema s plovnošću još uvijek nije dovoljno iskorišten njen potencijal. Druga po dužini

rijeka u Europi je Dunav koji kroz Hrvatsku protječe u dužini od 137 km, a zbog mogućnosti plovidbe tijekom cijele godine i vrlo rijetkih ograničenja u plovidbi najzastupljenija je rijeka u riječnim krstarenjima i ostalim oblicima riječnog turizma.

Za potrebe razvoja riječnih krstarenja na rijeci Dunav izgrađena su dva međunarodna putnička pristaništa i jedno putničko pristanište za domaću plovidbu. Na rijeci Savi u granicama Vukovarsko-srijemske županije za sada nema izgrađeno i otvoreno putničko pristanište iako se u za potrebe pristajanja u riječnim krstarenjima služi privremenim vezom i privremenim rješenjima. S ciljem razvoja novog turističkog proizvoda vezanog uz korištenje rijeke Dunav kao plovnog puta i resursa za razvoj riječnog turizma, na lokaciji Otok sportova uređeno je i otvoreno pristanište za potrebe pristajanja manjih plovila u turističkoj, panoramskoj vožnji/izletničkoj plovidbi. Pristanište je izgrađeno s ciljem priveza plovila manjih dimenzija od riječnih kruzera, a koja nisu mogla pristajati na postojeće putničko pristanište za riječne kruzere zbog razlike u visini izlaza za putnike. Pristanište je opremljeno pontonom i pristupnim mostom za siguran ukrcaj i iskrcaj putnika i polazišna je točka za panoramske vožnje Dunavom. Pristanište trenutno koristi za godišnji vez plovilo Vukovar Waterbus temeljem Odobrenja za vez izdanog od Lučke uprave Vukovar, upravitelja pristaništa. Pristanište je javnog karaktera te je predviđeno za ukrcaj i iskrcaj putnika i s drugih plovila na zahtjev i uz prethodnu najavu Lučkoj upravi Vukovar.

Uz samo međunarodno putničko pristanište u Iloku smješteno je i putničko pristanište za vlastite potrebe malog obiteljskog hotela "Dunav" koji uz svoje osnovne usluge pružaju mogućnost plovidbe Dunavom turističkim brodom "Danubius". U ponudi nema redovitog reda vožnje nego prema najavi, a moguća je plovidba oko 30ak putnika smještenih u komforno opremljenoj unutrašnjosti broda uz mogućnost konzumacije jela i pića tijekom plovidbe³⁰.

U Općini Nijemci u organizaciji Turističke zajednice moguća je plovidba na turističkom brodu Sveta Katarina. Brod Sveta Katarina plovi na rijekama Spačva i Bosut i otvara mogućnost riječnog avanturizma, promatranja ptica, životinja i biljnih vrsta. U ljetnim mjesecima brod plovi po redovnom redu plovidbe, a ostale mjesece plovi po najavi. Kapacitet broda je 30 putnika, a ukrcaj i iskrcaj putnika vrši se u centru Općine Nijemci na lokaciji koja nije otvorena i razvrstana kao putničko pristanište sukladno propisima unutarnje plovidbe. U Gradu Otoku je u sklopu projekta Vrata spačvanskog bazena – Izgradnja i opremanje bioekološko edukacijskog centra Virovi potpisan ugovor za nabavu plovila za prijevoz turista. Radi se o električnom brodu kapaciteta 50 putnika s dva motora kojim će turisti imati priliku razgledati Virove.

S obzirom da cijelom južnom granicom Županija izlazi na plovni put rijeke Save, rijeka kao prirodna turistička atrakcija ima najveći značaj za razvoj novih oblika turizma kojima se Županija može istaknuti i pozicionirati kao željena turistička destinacija. Kako je analizom plovnosti zaključeno da nema znatnijih ograničenja za plovidbu turističkim plovilima manjeg gaza, može se zaključiti da je ova prirodna atrakcija spremna kao turistička osnova. S druge strane, nepostojanje pristanišne infrastrukture koja je tek planirana na navedenim lokacijama, rijeku Savu definira kao prirodnu atrakciju tek djelomično spremnu za razvoj riječnog turizma. Cjelokupna turistička atrakcijska osnova Županije nedvojbeno može biti u službi razvoja bilo kojeg od oblika riječnog turizma, s kojima povezana u jedinstvene programe predstavlja Županiju u obliku novog doživljaja.

Prema Marketinškom planu turizma, u Vukovarsko-srijemskoj županiji definirane su najznačajnije turističke atrakcije razvrstane kako slijedi:

³⁰ Prema dostupnim informacijama plovilo Danubius više nije na vezu u Iloku

Naziv atrakcije	Tip atrakcije	Važnost
Prirodne atrakcije		
Rijeka Dunav	Rijeka	Međunarodna
Rijeka Sava	Rijeka	Nacionalna
Rijeka Bosut	Rijeka	Nacionalna
Srijemsko vinogorje	Kulturni krajobraz	Nacionalna
Šume Spačvanskog bazena sa značajnim krajobrazom Spačva	Šumsko područje	Nacionalna
Park šuma Kunjevci kod Vinkovaca	Šumsko područje	Nacionalna
Antropogene atrakcije		
Arheološki park i lokalitet Vučedol	Arheološki lokalitet	Međunarodna
Muzej Vučedolske kulture	Muzej	Međunarodna
Spomen područje Ovčara u Vukovaru	Memorijalno područje	Međunarodna
Vodotoranj s vidikovcem	Memorijalno područje	Međunarodna
Stari grad Ilok	Povijesno-urbanistička cjelina	Nacionalna
Povijesna jezgra Vukovara	Povijesno-urbanistička cjelina	Nacionalna
Dunavski limes	Arheološko lokalitet	Nacionalna
Arheološko-etnografski park Sopot kod Vinkovaca	Arheološki lokalitet	Nacionalna
Dvorac Eltz u Vukovaru s Gradskim muzejom	Dvorac i muzej	Nacionalna
Dvorac Odescalchi u Iloku s muzejom grada Iloka	Dvorac i muzej	Nacionalna
Franjevački samostan i crkva Sv. Filipa i Jakova u Vukovaru	Sakralni objekt	Nacionalna
Crkva Sv. Ivana Kapistrana u Iloku	Sakralni objek	Nacionalna
Mjesto sjećanja - Vukovarska bolnica 1991.	Memorijalno područje i muzej	Nacionalna
Memorijalno groblje žrtava iz Domovinskog rata	Memorijalno područje	Nacionalna
Središnji križ na ušću Vuke u Dunav u Vukovaru	Spomenik	Nacionalna
Gradski muzej Vinkovci	Muzej	Nacionalna
Šumarski muzej Bošnjaci	Muzej	Nacionalna
Spomen kuća Antuna Gustava Matoša u Tovarniku	Spomen kuća poznatih osoba	Nacionalna
Iločki podrum	Kultura života i rada	Nacionalna
Ladanjsko imanje Principovac u Iloku	Kultura života i rada	Nacionalna
Manifestacije		
Vinkovačke jeseni	Folklorna manifestacija	Međunarodna
Svi zajedno - Hrvatsko naj	Folklorna manifestacija	Nacionalna
Vukovar film festival	Umjetnički festival	Nacionalna
Rimski dani Vinkovci	Umjetnički festival	Nacionalna
Dunav art festival	Umjetnički festival	Nacionalna
Festival glumca u Vinkovcima	Umjetnički festival	Nacionalna
Dani sjećanja na žrtvu Vukovara	Memorijalna manifestacija	Nacionalna
Turistička infrastruktura		
Dunavska biciklistička ruta EuroVelo 6	Biciklistička ruta	Međunarodna
Pristaništa za riječne kruzere u Vukovaru i Iloku	Turističko pristanište	Međunarodna

Vukovarski Nokturno	Turistički put	Međunarodna
Lovište 'Spačva'	Lovište	Nacionalna
Iločke vinske ceste	Turistički put	Nacionalna
Savska biciklistička ruta	Biciklistička ruta	Nacionalna

Tablica 21: Popis glavne turističke atrakcijske osnove Vukovarsko-srijemske županije

Izvor: Marketinški plan turizma Vukovarsko-srijemske županije 2019.-2025./vlastita obrada

Iz prethodne tabele vidljivo je da Županija obiluje turističkom atrakcijskom osnovom međunarodnog značenja. Uz rijeku Dunav, rijeka Sava također kao međunarodni plovni put zauzima ulogu od međunarodnog značaja iako to u navedenom dokumentu nije prepoznato. Nadalje, u Županiji je niz sakralnih objekata, muzeja, arheoloških lokaliteta i dvoraca od nacionalnog značaja, kao i važne međunarodne i nacionalne turističke infrastrukture. Vukovarsko-srijemska županija obiluje i mnoštvom posjećenih manifestacija koje svakako doprinose njejoj turističkoj atraktivnosti.

Prema službenim podacima Turističke zajednice VSŽ, na području Vukovarsko-srijemske županije tijekom 2019. godine na raspolaganju je bilo 1.018 smještajnih jedinica, odnosno 2.519 postelja. Najveći udio u ukupnom smještajnom kapacitetu pružaju hosteli s 29,97%, a zatim hoteli s udjelom od 21,34% u ukupnim smještajnim kapacitetima. Od ostalih vrsta objekata treće mjesto zauzimaju sobe za iznajmljivanje, a zatim apartmani.

Vrsta smještajnog objekta	Jedinica	Ležajevi
Hoteli	312	537
Hosteli	175	754
Lovačke kuće	21	42
Sobe za iznajmljivanje	83	181
Studio apartman u domaćinstvu	4	8
Apartment u domaćinstvu	27	59
Prenočište	28	65
Nekomercijalni smještaj	6	19
Objekt u domaćinstvu	5	8
Kuća za odmor	41	110
Privatni smještaj	11	65
Apartmenti i sobe	13	24
Akademis	110	227
Pansion	13	23
Apartment	46	130
Sobe u domaćinstvu	11	22
Turističko naselje	24	48
Seljačko domaćinstvo	17	34
Robinzonski turizam	4	9
Smještaj u domaćinstvu	15	41
Studio apartman	5	8
Agroturizam	9	22
Gostionica sa smještajem	7	14
Ostali ugostiteljski smještaj	3	5

Sobe	28	61
UKUPNO	1018	2516

Tablica 22: Popis smještajnih kapaciteta po vrsti objekta u Vukovarsko-srijemskoj županiji
Izvor: TZVSŽ/vlastita obrada

Najveći udio smještajnih kapaciteta u ležajevima imaju Vukovar (40,94%) i Vinkovci (38,67 %), slijede ih Ilok i Županja. Za razliku od drugih slavonskih županija, na području Vukovarsko-srijemske županije ima znatno više hotelskog smještaja u kojem se nalazi 312 soba sa 537 kreveta. U nastavku je pregled smještajnih kapaciteta Županije na području gradova i općina.

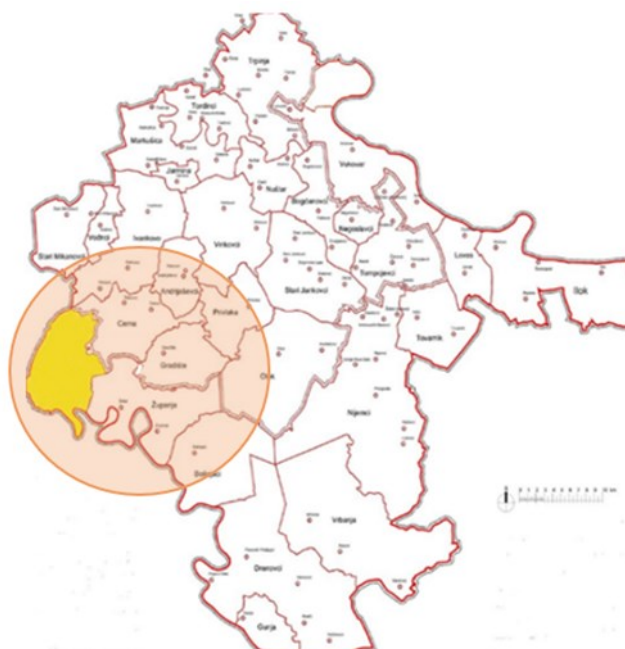
Grad / općina	Broj smještajnih jedinica	Broj kreveta	Broj objekata
Vinkovci	449	973	51
Vukovar	345	1030	45
Ilok	82	176	20
Županja	41	98	21
Nijemci	20	41	7
Bošnjaci	17	34	5
Tordinci	11	27	3
Tovarnik	5	10	1
Gradište	2	4	1
Nuštar	7	30	4
Ivankovo	10	22	2
Vrbanja	6	12	2
Borovo	1	2	1
Stari Jankovci	2	6	2
Lovas	13	28	4
Cerna	2	12	2
Stari Mikanovci	2	4	2
Štitar	3	7	2
Ukupno	1.018	2.516	175

Tablica 23: Popis smještajnih kapaciteta po naseljima u Vukovarsko-srijemskoj županiji
Izvor: TZVSŽ/vlastita obrada

Prema dostavljenim podacima TZ Babina Greda, a za potrebe izrade ove Studije, na području Općine Babina Greda u 2021. godini otvoren je prvi smještajni objekt. Kuća za odmor "Kalilo" kategorizirana je sa tri zvjezdice, ima kapacitet jedne smještajne jedinice s 2 osnovna i 2 pomoćna ležaja. Uz to, u tijeku je projekt uređenja novih smještajnih jedinica u objektu "Mihićevi dvori" planiran kao pansion s deset dvokrevetnih soba, restoranom, kušaonicom proizvoda lokalnih OPG-ova i konferencijskom dvoranom. Završetak ovog objekta planiran je za 2023. godinu čime će Babina Greda na raspolaganju imati ukupno 11 smještajnih jedinica s 22 ležaja. Za potrebe ove Studije izdvojiti će se smještajni kapaciteti gradova i općina u neposrednom okruženju kako je prikazano u tabeli u nastavku.

7.3.1 Turistička atrakcijska osnova Općine Babina Greda

Za potrebe opravdanosti gradnje pristanišne infrastrukture u Općini Babina Greda, analizirati će se podaci o smještajnim kapacitetima i turističkoj atrakcijskoj osnovi općina u okruženju koje gravitiraju ovoj mikrolokaciji i imaju dobru međusobnu cestovnu povezanost. Općina na zapadu graniči s općinama Gundinci, Sikirevci i Slavonski Šamac, na istoku graniči s Cernom i Ivankovom, jugoistoku sa Štitarom te na jugu na rijeci Savi s Bosnom i Hercegovinom. Udaljenost od gradova u okruženju je Županja 17 km i Vinkovci 30 km, stoga će se u opisu turističke atrakcijske osnove u obzir uzeti cijelo navedeno područje koje gravitira Općini Babina Greda te je s njom dobro povezano cestovnom i biciklističkom infrastrukturom.



Slika 24: Prikaz područja okruženja Općine Babina Greda

Na području Općine Babina Greda za sada ima jedan objekt za smještaj gostiju kako je navedeno u prethodnom tekstu. Najbliži smještajni kapaciteti nalaze se u susjednim općinama Gradište, Cerna i Štitar te Županji na području Vukovarsko-srijemske županije i Općini Gundinci na području Brodsko-posavske županije. U Županji i četiri općine iz neposrednog okruženja Babine Grede, Gradištu, Cerni, Štitaru i Gundincima, nalazi se ukupno 27 smještajnih objekata sa 127 ležaja koji zajedno s novootvorenom kućom za odmor u Babinoj Gredi broje 28 objekata sa 129 ležajeva.

Grad / općina	Broj smještajnih jedinica	Broj kreveta	Broj objekata
Županja	41	98	21
Gradište	2	4	1
Cerna	2	12	2
Štitar	3	7	2
Gundinci	3	6	1
Babina Greda	1	2	1
Ukupno	52	129	28

Tablica 24: Popis smještajnih kapaciteta u južnom dijelu Vukovarsko-srijemske županije
Izvor: TZVSŽ/vlastita obrada

Prirodno i kulturno bogatstvo Babine Grede ističe se svojom raznolikošću, a najveća vrijednost i posebnost ove destinacije je rijeka Sava te mogući kvalitetni turistički sadržaji koje Sava može ponuditi. U nastavku je prikaz najznačajnije turističke atrakcijske osnove Općine Babina Greda i neposrednog okruženja, definirane u Marketinškom planu turizma Vukovarsko-srijemske županije.

Naziv atrakcije	Tip atrakcije	Važnost
Prirodne atrakcije		
Rijeka Sava	Rijeka	Nacionalna
Rijeka Bosut	Rijeka	Nacionalna
Značajni krajobraz Virovi kod Otoka	Močvarno područje	Regionalna
Šume Spačvanskog bazena sa značajnim krajobrazom Spačva	Šumsko područje	Nacionalna
Bošnjački virovi	Močvarno područje	Regionalna
Posebni rezervat šumske vegetacije Lože kod Otoka	Šumsko područje	Regionalna
Posebni rezervat šumske vegetacije Radiševo kod Županje	Šumsko područje	Regionalna
Antropogene atrakcije		
Šumarski muzej Bošnjaci	Muzej	Nacionalna
Naselje Cerna	Očuvana ruralna cjelina	Regionalna
Crkva Sv. Bartola u Novim Mikanovcima	Sakralni objekt	Regionalna
Crkva Mučeništva Sv. Ivana u Županji	Sakralni objekt	Regionalna
Crkva Sv. Lovre Đakona i mučenika u Babinoj Gredi	Sakralni objekt	Regionalna
Suvara - mlin na konjski pogon u Otoku	Kultura života i rada	Regionalna
Zavičajni muzej Stjepana Grubera u Županji - Čardak na Savi	Muzej i kultura života i rada	Regionalna
Manifestacije		
Šokačko sijelo u Županji	Folklorna manifestacija	Regionalna
Konji bijelci u Babinoj Gredi	Folklorna manifestacija	Regionalna
Turistička infrastruktura		
Lovište 'Spačva'	Lovište	Nacionalna
Savska biciklistička ruta	Biciklistička ruta	Nacionalna
Adrenalinski park u Cerni	Zabavni park	Regionalna
Konjički turizam više lokacija	Konjički turizam	Regionalna

*Tablica 25: Popis glavne turističke atrakcijske osnove u okruženju Općine Babina Greda
Izvor: Marketinški plan turizma Vukovarsko-srijemske županije 2019.-2025./vlastita obrada*

Kao što je vidljivo iz prethodnog popisa, područje obiluje prirodnim atrakcijama i kulturno-povijesnom baštinom, međutim u okruženju za sada nema razvijenog kongresnog centra, centara za posjetitelje, većih kapaciteta tematskih i zabavnih parkova koji bi ponudili aktivni turizam. Iako je cijela južna granica Županije kao i Babina Greda smještena uz rijeku Savu, nisu razvijeni vodeni sportovi niti izgrađen infrastruktura za organiziranu plovību u izletničke i sportsko-rekreacijske svrhe poput kružnih izletničkih tura ili kajakinga i sl.

Prirodno i kulturno bogatstvo Babine Grede ističe se svojom raznolikošću. Zbog prepoznate ekološke i turističke vrijednosti šuma i blizine rijeke Save kao i velikog kulturnog bogatstva, u posljednjih nekoliko desetljeća razvijaju se i različite vrste turizma. U bogatim šumama i poplavnim prostorima Save obitavaju

brojne močvarne biljke i životinje što je prepoznato kao idealno mjesto za lovni, izletnički i rekreacijski turizam. Zbog svoje duge i bogate povijesti uz brojne prirodne zanimljivosti, Babina Greda se može pohvaliti i svojim velikim kulturnim bogatstvom kojim privlači sve veći broj posjetitelja.

Osim navedene turističke osnove na području Babine Grede, najveća kulturna zanimljivost su stanovi - posjedi sa svim gospodarskim zgradama izvan sela gdje je boravila stoka, djeca koja su je čuvala i stariji ukućani, dok su mlađi bili u selu. Uz Crkvu Sv. Lovre Đakona i mučenika, od sakralnih objekata u Babinoj Gredi treba istaknuti i crkvu Uzašašća Kristovog na mjesnom groblju te mnoge kapelice u selu i izvan njega. Tu je i vrijedna galerija slika i etno zbirka u domu slikarice Ane Verić. Ovaj veliki prirodni i kulturni potencijal Babine Grede prepoznala je i Hrvatska turistička zajednica te je pokrenula projekt „PPS destinacija“ s ciljem razvoja i promocije atraktivne i konkurentne destinacijske ponude s dodanom vrijednošću u razdoblju pred i posezone. Jedna od kontinentalnih PPS destinacija „Moja lijepa Slavonija kraj Save“ koja obuhvaća gradove i općine od Nove Gradiške do Drenovaca je i Babina Greda.

U cilju očuvanja tradicijske baštine kao odrednice identiteta ovoga kraja te promociju i popularizaciju običaja i etno-gastronomске ponude, u Babinoj Gredi se održavaju razne manifestacije. Najznačajnija manifestacija u Babinoj gredi je „Nema sela nad Babine Grede“ koji se najčešće održava u drugom tjednu lipnja. Manifestaciju „Nema sela nad Babine Grede“ sačinjava trodnevni kulturno-zabavni program čiju glavninu sačinjavaju tri manifestacije: „Dani kulina, sira i vina“, „Konji bijelci“ i „Bečarfest“. Uz navedenu manifestaciju na području Općine održavaju se poznati „Stanarski susreti“, „Pokladni jahači“ i „Večeri Matije Babića“.

Ljubav i tradicija uzgoja lijepih i gizdavih lipicanskih konja seže još u 1939. godinu, kada je u Babinu Gredu doveden prvi pastuh Favory Montenegro 599. Tada je u selu bilo 1324 konja. U nastojanju da se kod mladih Babogredaca razvije ljubav prema konjima te se očuvaju drevni običaji, 1981. godine donesena je odluka da se organizira kulturno-športska manifestacija „Konji bijelci“.



Slika 25: Manifestacija „Konji bijelci“

Izvor: Strategija razvoja Općine Babina Greda 2016.-2020.

Cilj održavanja manifestacije je očuvanje stanova, starih običaja, načina života, čobanskih igara, narodnih jela i govora. Stanarski susreti su najznačajnija manifestacija koja je u turističkoj ponudi na području Općine Babina Greda i Vukovarsko-srijemske županije. Upravo zbog toga je riječ o specifičnoj manifestaciji koja svojim održavanjem obnavlja zaboravljeni život na stanovima.

Slika 26: Manifestacija „Stanarski susreti“

Izvor: Strategija razvoja Općine Babina Greda 2016.-2020.



Bećarfest "Alaj ću se kerit i bećarit" objedinjuje značajke festivala i smotre. Izvedbe bećarca prati ocjenjivački sud i nagrađuje najuspješnije izvedbe s više nagrada. Bećari i bećaruše dolaze na smotru da bi pokazali tradicijsku i suvremenu odjeću na javnoj medijskoj sceni.

Slika 27: Manifestacija „Bećarfest“

Izvor: Strategija razvoja Općine Babina Greda 2016.-2020.



Na području naselja Babina Greda također se nalaze i vrijedna arheološka nalazišta „Gerzine“, „Stari vrt“ i „Zmijino“ sve na udaljenosti od 4 km od naselja. U budućnosti, značajan poticaj razvoju turizma pružit će geotermalni potencijal, a kada bude stavljen u funkciju, pružit će mogućnost za razvoj lječilišnog turizma te sportsko-rekreacijskih aktivnosti. Turistički razvoj Babine Grede istovremeno će biti praćen gradnjom interpretacijskog centra koji će na jednom mjestu pružiti turistima audio - vizualni i gastronomski doživljaj Babine Grede kroz povijest. Općinom Babina Greda prolazi i biciklistička ruta Sava koja prolazi rutom Babina Greda – Vinkovci – Vukovar te je ukupne duljine u županiji 31 kilometar. Ova ruta se spaja na rutu Srijem i rutu Dunav.

8

Analiza prostorno-planske dokumentacije mikrolokacija



8. Analiza postorno-planske dokumentacije mikrolokacija

Prostorni planovi županije su temeljni dokument prostornog uređenja kojim se regulira namjena i korištenje prostora u skladu i u najvećoj mogućoj mjeri sa susjednim županijama, prostornim razvojem i zaštitom prostora.

Ključni je županijski dokument prostornog uređenja koji diktira osnovne ciljeve u namjeni i gospodarenju prostorom u županiji, daje smjernice za ciljeve prostornog planiranja s kojim se usklađuju svi ostali planovi uređenja općina i gradova. Analizom prostorno planske dokumentacije provjerit će se usklađenost važeće prostorno-planske dokumentacije s razvojnim projektima gradnje pristaništa na rijeci Savi u cilju razvoja putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe. Analizirati će se prostorni planovi Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije kao i prostorni planovi općina Davor, Oriovac i Babina Greda kako bi se dale preporuke o eventualnim izmjenama potrebnim radi usklađivanja planiranih projekata i važećih planova, a u cilju nastavka izrade projektne dokumentacije i provođenja projekata gradnje pristanišne infrastrukture. Razvoj turizma općenito na području Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije pod izravnim je utjecajem važeće prostorno planske dokumentacije, prvenstveno prostornog plana županija kao i prostornih planova uređenja gradova i općina. Ovi planovi podloga su za razvoj cjelokupne infrastrukture za razvoj nautičkog turizma na rijeci Savi, a označene lokacije pristaništa namijenjenih ukrcaju i iskrcaju putnika preduvjet su gradnje istih.

8.1 Prostorni plan Brodsko-posavske županije

Brodsko-posavska županija smještena je u južnom dijelu slavonske nizine, između planina Psunja, Požeškog i Diljskog gorja sa sjevera i rijeke Save s juga. Obuhvaća prostor od 2.034 km² što čini 3,61 % ukupnog teritorija Republike Hrvatske i po veličini je na 14. mjestu među hrvatskim županijama. Sa svojih prosječno 7 km širine i 117 km dužine jedna je od najužih i najdužih županija koja na istoku graniči s Vukovarsko-srijemskom, na sjeveroistoku s Osječko-baranjskom, na sjeveru s Požeško-slavonskom i na zapadu sa Sisačko-moslavačkom županijom. Najveća prednost geografskog položaja Županije s gledišta razvoja riječnih krstarenja, njena je južna granica na rijeci Savi od 174 km.

Od ukupno 26 općina na području Brodsko-posavske županije, uz grad Slavonski Brod čak 11 općina ima granicu na rijeci Savi: Stara Gradiška, Vrbje, Davor, Nova Kapela, Oriovac, Bebrina, Klakar, Oprisavci, Velika Kopanica, Sikirevci i Slavonski Šamac.



Slika 28 : Karta položaja općina Brodsko-posavske županije uz rijeku Savu

Izvor: <https://tzbpz.hr>

Ciljevi izrade Prostornog plana Brodsko-posavske županije su:

- postizanje harmoničnog i ujednačenog razvitka prostora Županije kroz osiguranje prostornih i normativnih pretpostavki za zadovoljenje materijalnih, socijalnih, zdravstvenih, kulturnih i duhovnih potreba njenih stanovnika,
- osiguranje uvjeta za gospodarski razvitak na osnovama održivog razvitka uz istovremeno osiguranje ekonomskog i socijalnog optimuma, uz najmanje moguće štete po okoliš,
- osiguranje uvjeta za očuvanje i revitalizaciju integriranih prirodnih i kulturnih vrijednosti prostora (urbanih i ruralnih cjelina), te ekološki i gospodarski posebno vrijednih i važnih resursa,
- usklađivanje i povezivanje s prostorno-planskim sustavima susjednih područja, te stvaranje uvjeta za koordinirani monitoring i intervencije u sferi zaštite okoliša,
- preuzimanje strateško-razvojnih odrednica kroz elemente sustava i prostora od važnosti za Državu,
- stvaranje normativne osnove za planove nižeg reda.

Mjerama provedbe Prostornog plana Županije utvrđena je obveza izrade dokumenata prostornog uređenja i to Prostornih planova posebnih obilježja (PPPO), Prostornog plana uređenja općine / grada PPUO/G) za 2 grada, 26 općina, GUP i UPU-ove te detaljnih planova uređenja za turističke lokalitete izvan građevinskih područja.

Prostorni plan Brodsko-posavske županije predvidio je stavljanje raspoloživih prirodnih resursa koje pruža rijeka Sava u svrhu razvoja plovidbe i turizma uz maksimalno uvažavanje granica ekološke snošljivosti. Plan predviđa gradnju luka i pristaništa na niz lokacija duž rijeke Save u granicama Županije kao i gradnju višenamjenskog kanala Dunav-Sava kojim bi se stvorili uvjeti za uključivanje rijeke Save u plovni sustav Podunavlja. Na ukupnoj duljini plovnog puta na području Županije od 174,7 km, predviđena je gradnja dvije luke srednje veličine u Slavonskom Brodu i Slavonskom Šamcu te manja luka u široj zoni Nove Gradiške i u zoni naselja Davor. U tabeli u nastavku nalazi se prikaz svih mjesta pristaništa i sidrišta na rijeci Savi na području Županije sukladno podacima iz Prostornog plana Brodsko-posavske županije i prostornih planova općina i gradova.

R. br.	Mjesto	Stacionaža
1.	Slavonski Šamac	rkm 313+800
2.	Jaruge	Rkm 319+500 - 321
3.	Novi Grad	rkm 325+100
4.	Slavonski Brod	rkm 370
5.	Migalovci	rkm 379
6.	Dubočac	rkm 388+800

7.	Slavonski Kobaš	rkm 400+100
8.	Nova Kapela	415+300
9.	Davor	rkm 424+100
10.	Orubica	rkm 441+500
11.	Dolina	rkm 448+200
12.	Mačkovac	rkm 452+900
13.	Stara Gradiška	rkm 466+800

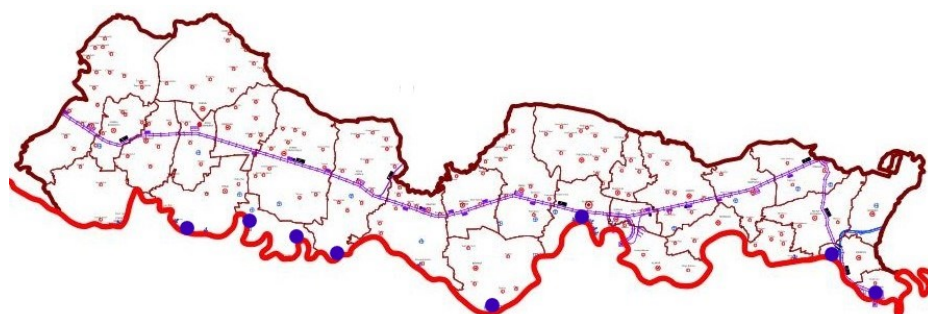
*Tablica 26: Lokacije pristaništa i sidrišta na području Brodsko-posavske županije
Izvor: Prostorni plan BPŽ i prostorni planovi uređenja općina BPŽ, vlastita obrada*

Nadalje, na prostoru općine Davor Prostornim planom planiran je razvoj riječne remontne radionice te manjeg brodogradilišta, dok je u zoni Slavonskog Broda i riječni granični prijelaz II. kategorije za teretni i putnički promet.

Za razvoj riječnog turizma Savom, osim preduvjeta plovnosti, potrebna je i zakonom propisana infrastruktura za ukrcaj i iskrcaj putnika kako je opisano u poglavlju o zakonskoj regulativi. Promet putnika, bilo da se radi o međunarodnom ili domaćem prometu, odvija se preko pristaništa koji čini dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje plovila. Bez obzira na njegovu namjenu i vrstu, pristaništa su u prostornim planovima uglavnom označena kategorijom „pristaništa ostale namjene“, a njihova vrsta i namjena navodi se u Odluci o otvaranju i razvrstavanju koje donosi nadležno Ministarstvo nakon završenih svih infrastrukturnih radova i ishođenja uporabne dozvole. Unatoč činjenici da je čak 11 općina Brodsko-posavske županije smješteno uz rijeku Savu, analizom njihovih prostornih planova utvrđeno je da sve općine nemaju predviđena mjesta za razvoj pristanišne infrastrukture. Isto tako pojedine općine imaju detaljno razrađene uvjete gradnje, dok je u prostornim planovima uređenja pojedinih općina samo navedena lokacija i namjena pristaništa.

Pregledom dostupne dokumentacije i kartografskih prikaza uočene su određene neusklađenosti. U Prostornom planu BPŽ nisu označene lokacije pristaništa u općini Nova Kapela kao ni mjestu Jaruge u općini Sikirevci, a koja se nalaze u prostornim planovima uređenja ovih općina. S druge strane, Prostornim planom Županije predviđene su lokacije pristaništa u mjestima Dubočac i Kaniža u općini Bebrina dok prostornim planom uređenja općine Bebrina na lokacijama stoji oznaka sidrišta. Obzirom da je prostorni plan preduvjet planiranja izgradnje pristaništa, navedeno je potrebno uskladiti za potrebe razvoja putničke plovidbe. Za potrebe ove Studije analiziran je Prostorni plan Brodsko-posavske županije kao i prostorni planovi uređenja općina Davor i Oriovac koji su predmet Studije.

Pristaništa su prostornim planovima označena strelicom plave boje u kvadratiću i treba ih razlikovati od plave strelice bez kvadratića koja je oznaka za sidrište. Na donjoj karti prikazane su sve lokacije pristaništa opisane prostornim planom BPŽ i prostornim planovima općina u kojima se nalaze nizvodno redom kako slijedi: Općina Vrbje, Općina Davor (2 lokacije), Općina Bebrina, Slavonski Brod, Općina Sikirevci, Općina Slavonski Šamac. Obzirom da je na lokaciji pristaništa Općine Klakar predviđena međunarodna teretna luka, ova općina nije u prikazanom planu.



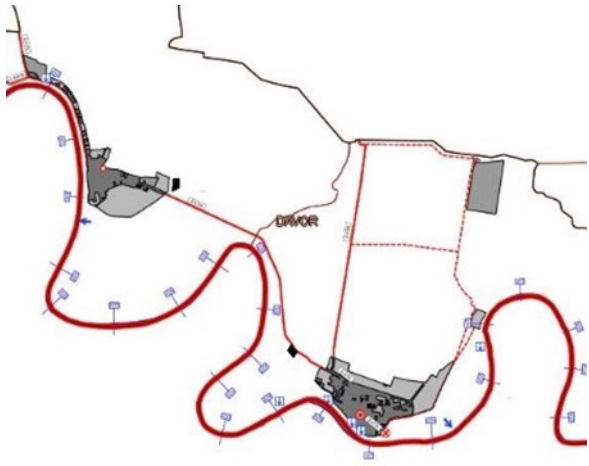
*Slika 29 : Lokacije pristaništa na rijeci Savi na području Brodsko-posavske županije
Izvor: Studija održivog razvoja riječnih krstarenja na području BPŽ*

Iz prikazane karte vidljivo je da na području Općine Oriovac nije oznaka pristaništa. Razlog je što je lokacija namijenjena budućem pristaništu u važećoj prostorno-planskoj dokumentaciji označena kao sidrište.

8.1.1 Prostorni plan uređenja Općine Davor

Prostor Općine Davor smješten je uz samu rijeku Savu koja je i najvažniji prometni koridor južnom granicom Općine. Općina je poznata po brodarstvu i riječnoj plovidbi, a njenim prostornim planom predviđena su dva sidrišta/privezišta za čamce u zonama naselja Orubica i Davor. U Općini Davor na prostoru jednog od ukupno četiri velika meandra koje stvara rijeka Sava, nalazi se izletničko i vikend područje Bokovi, izvan građevinskog područja naselja Davor. To je prostor od cca 70 ha u kojemu je izgrađeno i nekoliko građevina za povremeno stanovanje. Ovo nizinsko područje uz lijevu obalu Save, pogodno je za izlete i rekreaciju, kampiranje i vikend izlete, a zbog prirodnog položaja pogodno za rekreaciju vezanu za rijeku Savu poput kupanja, ribolova, plovidbom u izletničke i sportsko-rekreacijske svrhe. Prostorni plan prepoznao je rijeku Savu i njeno užje okruženje kao najveći potencijal promatranog prostora i to ne samo u prometnom smislu, već i u iskorištavanju jedinstvenog krajobraza.

Općina Davor

Naselje	Stacionaža	Opis	GIS
Orubica	rkm 441+500	Luka i pristanište županijskog značaja	
Davor	rkm 424+100	Luka i pristanište županijskog značaja	

U cilju ukupnog razvitka Općine Davor izrađen je dugoročni program integralnog razvoja Općine Davor pod nazivom „Projekt Davor“, gdje je turizam procijenjen kao jedan od najznačajnijih pravaca razvoja Općine³¹. Razvitak turizma na području Općine Davor u skladu je sa suvremenim tokovima turističkog razvoja usmjerenim prema kontinentalnom prostoru, odnosno kontinentalnom turizmu. U ostvarivanju takvog cilja, a s obzirom na raspoložive resurse, postoje mogućnosti za razvitak ruralnog turizma vezanog za valorizaciju rijeke Save te izletnički, rekreacijski, lovni i ribolovni turizam. Uz postojeća izletničko-rekreacijska područja uz rijeku Savu (Bokovi), postoje mogućnosti i razvitka ribolovnog turizma te rekreacijskog korištenja rijeke za kupališni turizam, sportove na vodi, riječni turistički promet. U tom pravcu Općina planira razvitak riječnog nautičkog turizma na području Općine kroz izgradnju riječne marine s manjim brodogradilištem i mogućnostima servisiranja riječnih turističkih plovila, što znači i povezivanje gospodarskih i turističkih kapaciteta. Također se planira i mogućnost pružanja ostalih usluga riječnim nautičarima kroz aktiviranje ruralnog turizma, odnosno poticanja seoskih gospodarstava za uključivanje u turističke segmente ponude kroz pružanje usluga smještaja, proizvodnju zdrave hrane, poticanje tradicionalnih zanata i obrta te organiziranja odmora, sporta, rekreacije, lova kroz programe aktivnog odmora³².

Sukladno postojećoj prostorno-planskoj dokumentaciji Općine Davor, stečeni su preduvjeti za nastavak realizacije projekta kroz izradu projektne dokumentacije u cilju isodaenja potrebnih dozvola za gradnju.

8.1.2 Prostorni plan uređenja Općine Oriovac

Analizom Prostornog plana uređenja Općine Oriovac te izmjena i dopuna istog, uočena je neusklađenost između tekstualnog i grafičkog dijela plana. Prilikom zadnjih izmjena i dopuna PPUO Oriovac iz popisa stručnih službi vidljivo je da nisu konzultirane stručne službe Lučke uprave Slavonski Brod kao ni Lučke kapetanije Slavonski Brod, a popis sektorskih dokumenata i propisa koje je bilo potrebno poštovati u izradi plana nije uzeo u obzir Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda s pripadajućim podzakonskim aktima. U poglavlju Korištenje i namjena prostora, Prostornog plana uređenja Općine Oriovac, na kartografskom prikazu na području naselja Slavonski Kobaš, unijeta je oznaka sidrišta. Sukladno Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda, sidrište je uređeni i obilježeni prostor na vodnom putu namijenjen za sidrenje plovila dok je za privezivanje plovila uz obalu te ukrcaj i iskrcaj putnika potrebno imati oznaku pristaništa. Ova neusklađenost uočena je tijekom izrade Studije održivog razvoja riječnih krstarenja na području Brodsko-posavske županije, Ancoris d.o.o., 2020. te je inicijativom Lučke uprave Slavonski Brod i izrađivačem Studije započeo postupak ispravka ove neusklađenosti u aktualnim izmjenama i dopunama Prostornog plana uređenja Općine Oriovac. U tekstualnom dijelu važećeg Plana, poglavlju Prometni sustav, planirani zahvati na prometnom sustavu Općine Oriovac su između ostalih:

- uređenje plovnog puta rijeke Save u plovni put IV. kategorije i u konačnici V.a kategorije, te
- uređenje pristaništa i deponija u zoni naselja Slavonski Kobaš.

Na području riječnog prometa planira se uređenje plovnog puta rijeke Save i podizanje klase plovnosti na kategoriju IV. i u konačnici V.a. Na području općine planirane su deponije šljunka i pijeska na području:

- Slavonski Kobaš na rkm 393+000 do rkm 393+800,

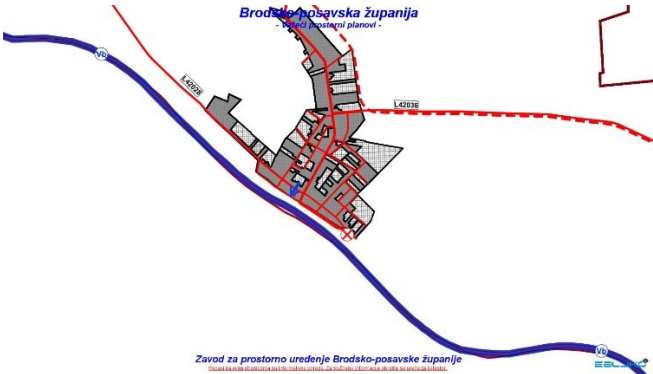
³¹ Prema informaciji iz Općine Davor ovaj plan nije završen

³² Prostorni plan uređenja Općine Davor

- Pričac na rkm 399+200 do rkm 399+500,

dok je pristanište planirano u naselju Slavonski Kobaš na rkm rkm 392+000 do rkm 392+600³³.

Općina Oriovac

Naselje	Stacionaža	Opis	GIS
Slavonski Kobaš	rkm 392+000 do rkm 392+600	Sidrište	

Ostala mjesta u Brodsko-posavskoj županiji u kojima su prostornim planovima predviđena pristaništa su uz općine Davor i Oriovac, općine Bebrina, Sikirevci, Vrbje, Nova Kapela i Slavonski Šamac. U konačnici, pristaništa za razvoj riječnog turizma mogu se planirati na svim navedenim lokacijama što bi svakako doprinijelo bogatijoj ponudi ovog oblika turizma, mogućnosti više različitih programa i mjesta polazišta i odredišta, odnosno ukrcaja i iskrcaja putnika. To će dakako ovisiti o razvojnim programima samih općina na kojima se nalaze lokacije budućih pristaništa, strateškim planovima Županije vezano uz razvoj turizma kao i raspoloživim financijskim sredstvima za gradnju infrastrukturnih preduvjeta. Mjesta i općine u kojima prostorno-planskom dokumentacijom nije predviđena lokacija pristaništa, a žele razvijati ovaj oblik turizma, moraju započeti proceduru izmjene prostornih planova kako bi ostvarili preduvjet za razvoj turističke plovidbe.

8.2 Prostorni plan Vukovarsko-srijemske županije

U prirodne osobitosti od šireg značaja, za razvoj gospodarstva i turizma Prostorni plan Županije izdvaja očuvane prirodne predjele Spačvanskih šuma, obale vodotoka Dunava, Save, Vuke i Bosuta te brojna kulturna dobra.

Područje Vukovarsko-srijemske županije je prirodno-geografski omeđeno rijekom Dunavom na sjeveru i rijekom Savom na jugu. Na površini od 2448 km² teku rijeke: Dunav, Sava, Vuka, Bosut, Berava, Biđ, Studva i Spačva, a prostori uz riječne tokove Bosuta, Berave, Biđa, Studve i Spačve djelomice su zamočvareni. Istočnohrvatska ravnica, pa tako i Vukovarsko-srijemska županija, u cijelosti pripada Crnomorskom slijevu, odnosno porječju Dunava. Samo Dunav i Sava kategorizirane su kao plovne rijeke dok je Bosut djelomično plovni. Ostale rijeke u Vukovarsko-srijemskoj županiji nisu kategorizirane niti su izvršena mjerenja njihovih dubina. Korištenje voda za plovidbu sa stajališta preduvjeta za razvoj riječnog turizma od iznimnog je

³³ Prostorni plan uređenja Općine Oriovac

značaja. Rijeka Sava s najdužim tokom u Hrvatskoj značajna je za razvoj turizma, no zbog problema s plovnošću još uvijek nije dovoljno iskorišten njen potencijal. Druga po dužini Rijeka u Europi je Dunav koji kroz Hrvatsku protječe u dužini od 137 km, a zbog mogućnosti plovidbe tijekom cijele godine i vrlo rijetkih ograničenja u plovidbi najzastupljenija je rijeka u riječnim krstarenjima i ostalim oblicima riječnog turizma. Na prostoru Županije na rijeci Dunav izgrađena su 2 međunarodna putnička pristaništa, u Vukovaru i Iloku, gdje se unazad nekoliko godina odvijala i izletnička plovidba manjim turističkim brodovima. Na rijeci Bosut izletnička plovidba odvija se u općini Nijemci.

Razvoj riječnog prometa na prostoru Županije uvjetovan je reguliranjem statusa graničnih rijeka Save i Dunava sa susjednim zemljama i utvrđivanjem uvjeta korištenja plovni putova, uređenjem riječnih objekata, čišćenjem korita, obnovom obala, kanala i ušća te otklanjanjem oštećenja nastalih za vrijeme rata. Hrvatska će se u sustav europskog riječnog prometa uključiti i izgradnjom planiranog višenamjenskog kanala Dunav-Sava (VKDS) koji ima važnu ulogu u prostorno-prometno-gospodarskom povezivanju sa zemljama Srednje Europe. Trasa planiranog kanala Dunav - Sava je jedan od najznačajnijih zahvata u uređenju unutarnjih plovni putova Republike Hrvatske koji spajajući rijeku Dunav i Savu, skraćuje dosadašnji put posavskim riječnim koridorom za 417 km. Izgradnja kanala Dunav - Sava otvoriti će nove mogućnosti prometnog povezivanja plovni putovima Vukovarsko - srijemske županije. Izgradnjom kanala otvaraju se mogućnosti za uspostavu novih oblika organizacije prometa i prijevoza roba i putnika u ovom području koje je od interesa i za susjedne zemlje. U funkciji riječnog prometa su i pristaništa na Dunavu u Iloku i Opatovcu te planirana pristaništa na Savi kod Račinovaca, Gunje i Županje.

Prioritetima u razvoju riječnog prometa prethodi reguliranje statusa graničnih rijeka Save i Dunava i utvrđivanje uvjeta korištenja plovni putova, uređenje riječnih objekata - čišćenje korita, obnova obala, kanala i ušća te otklanjanje oštećenja nastalih za vrijeme rata te izgradnja kanala Dunav - Sava i nove luke Vukovar. Prioriteti razvoja turizma su obnova u ratu razrušenih turističkih objekata, prednost dati obnovi kapaciteta koji su na razini europske ponude i potražnje, poboljšati infrastrukturu i uvjete zaštite okoliša, obnoviti zapuštena naselja i spomeničko nasljeđe, štititi od građenja područja posebnih prirodnih vrijednosti te ispitati opravdanost i veličinu planiranih, a neizgrađenih većih turističkih zona³⁴.

Sukladno Prostornom planu, potencijali turizma Županije temelje se na prirodnim ljepotama, arheološkim lokalitetima i kulturnim dobrima te očuvanom ruralnom prostoru. Posebno se ističe pogodnost i značaj međunarodnih prometnih smjerova područjem Županije i laka dostupnost gotovo svim lokalitetima. Gradnja kanala Dunav - Sava uz primarna gospodarska i ekološka ima i značajna turistička obilježja. Na području Županije sukladno Prostornom planu nužno je:

- valorizirati tranzitnog korisnika usluga prometa auto-cestom Zagreb-Lipovac na kojoj su na prostoru Županije objekti "Šokadija", "Rastovica", "Lubanji" te atraktivni lokaliteti zaštićene prirode i kulturnih dobara,
- valorizirati prometne smjerove dunavske turističke ceste i turistički potencijal rijeke Bosut,
- istražiti prostore potencijalnih termalnih izvorišta s mogućnostima njihove uporabe (kod Babine Grede),
- koristiti komparativne prednosti bogatstva prirodnih resursa za razvoj turističke djelatnosti Županije, kompleksa hrastovih šuma, nezagađenih vodotoka između Dunava i Save, lovnog i ribolovnog turizma, seoskog turizma i dr.,
- oblikovati turistički identitet Županije i jačati promidžbenim aktivnostima turističku gravitaciju,
- istaknuti prirodne osobitosti i povijesne i druge vrijednosti Županije, vodotoke - Dunav, Sava, Bosut;

³⁴ Prostorni plan Vukovarsko-srijemske županije

zaštićene šume i rijeke Spačvanskog bazena te tradicionalne manifestacije³⁵.

Zaključno, razvijanje riječnog turističkog prometa učinio bi prostor Županije dostupnijim organiziranom posjetu i obogatio bi turističku ponudu.

8.2.1 Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda

Općina Babina Greda smještena je u zapadnom dijelu Vukovarsko-srijemske županije uz rijeku Savu. Prosječna nadmorska visina područja iznosi 78 m. Nizine zauzimaju čitavu površinu Općine Babina Greda. Rijeka Sava nalazi se na udaljenosti od 2,4 km. Područje Općine Babina Greda nalazi se na slivnom području Biđ-Bosutskog polja koje je dio savske doline na lijevoj obali rijeke Save između Slavanskog Broda i Sremske Mitrovice u Vojvodini. Polje je sa juga omeđeno rijekom Savom, a sa sjevera obroncima Dilj gore i Fruške gore. Polje je dobilo naziv po glavnim recipijentima koji prolaze područjem: rijeci Bosut i vodotoku Biđu koji imaju izrazito mali pad.

Područje Biđ-Bosutskog polja u Republici Hrvatskoj prostire se na području Vukovarsko-srijemske županije (1.791,64 km²), Osječko-baranjske županije (514,86 km²) i Brodsko-posavske županije (554,21 km²). Područje Općine Babina Greda je na prostoru katastarske općine Babina Greda i omeđeno je:

- na jugu površinama u k.o. Slavonski Šamac (u Brodsko-posavskoj županiji) i rijekom Savom, a na drugoj obali rijeke Save je Federacija Bosna i Hercegovina,
- na istoku su površine k.o. Štitar u sastavu grada Županja i k.o. Cerna (Općina Cerna),
- na sjeveru su površine k.o. Šiškovci (Općina Cerna) i k.o. Prkovci (Općina Ivankovo)
- na zapadu su površine u k.o. Gundinci i k.o. Sikirevci, obje u Brodsko-posavskoj županiji³⁶.

Svi kanali na području Općine Babina Greda su na vodnom području sliva rijeke Save. Glavni recipijent u Općini je vodotok Biđ, najveća pritoka rijeke Bosut, koji utječe u rijeku Savu kod naselja Bosut u Vojvodini. Pri odabiranju infrastrukturnih koridora obveza je prema PPU zadržati postojeće sačuvane prostore kojih je sve manje i koji su od neprocjenjive vrijednosti za budućnost. U riječnom prometu to je planirani plovni put na rijeci Savi u cilju postizanja parametara IV klase plovnosti prema kategorizaciji Europske ekonomske komisije i planiranom plovidbenom dubinom na Savi i njezinim planiranim kanaliziranim dijelovima 2,80 m. Prijedlogom Prostornog plana VKDS -a obuhvaćeno područje kojim prolazi trasa kanala, uključujući i područja neposrednog utjecaja kanala na korištenje prostora, promet, infrastrukturne sustave i vode nalazi se i na području Općine Babina Greda.

Prostornim planom predviđeno je ukupne turističke potencijale Općine revalorizirati i usmjeriti njihovo korištenje prema kvaliteti i pravilnom korištenju atraktivnosti prostora, osobito prirodne i kulturne baštine. Posebnu pozornost treba usmjeriti regionalnim osobitostima i prostornim vrijednostima, uključujući i tradicijske elemente načina života i djelatnosti, a zbog utjecaja na prostor potrebno je utvrditi međusobni odnos turizma i prirodne baštine s gledišta aktiviranja istog u funkciji turizma. Posebnu važnost ovog geografski perifernog i pograničnog područja Republike Hrvatske čini prolazak značajnih međunarodnih

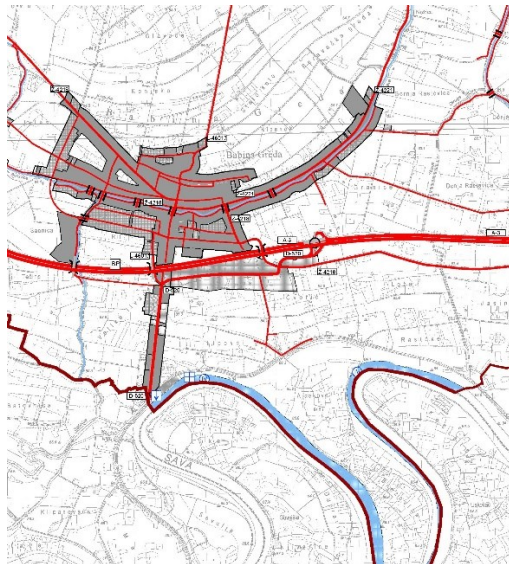
³⁵ Prostorni plan Vukovarsko-srijemske županije

³⁶ Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda

prometnih pravaca, time se otvara mogućnost razvoja tranzitnog turizma i njemu pratećih djelatnosti.

Polazeći od današnje strukture gospodarstva i dostignutog stupnja razvitka grane od posebne važnosti za Općinu Babina Greda je uz prehrambenu industriju, poljoprivredu i šumarstvo, i razvoj turizma.

Općina Babina Greda

Naselje	Stacionaža	Opis	GIS
Babina Greda	rkm 300	Ostale riječne luke i pristaništa	

Strateški resurs turizma je visoko vrijedan prostor, čija će vrijednost dugoročno rasti. Potrebno je stvoriti turistički identitet ovog prostora. Razvoj turizma jedan je od načina revitalizacije ruralnog prostora Općine, a time će se poboljšati životni standard stanovništva. S obzirom na potencijal Općine u smislu krajobraznih vrijednosti i izvora geotermalne vode potrebno je potencirati razvitak sljedećih vrsta turizma:

- Športsko-rekreacijski
- Izletnički
- Seoski
- Zdravstveni

Osobito vrijedno područje je pojas uz rijeku Savu (južni dio Općine – Park prirode) i izvor geotermalne vode (zapadni dio Općine). Jedan od ciljeva prostornog razvoja općinskog i županijskog značaja, pa i šire, je izgradnja ugostiteljsko-turističkog kompleksa uz lokalitet izvora geotermalne vode, čija temperatura pri izlasku ima 92°C. Kompleks bi trebao služiti razvoju turističke djelatnosti kao športsko-rekreacijskog, zdravstvenog i ugostiteljsko-turističkog turizma, kao potpora razvoju i seoskog turizma, koristeći visokovrijedan krajobraz te kulturološko nasljeđe Općine³⁷.

³⁷ Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda

Zaključno, Prostorni plan prepoznaje potencijal voda za razvoj kontinentalnog turizma. Krajnji jug Općine u meandru rijeke Save predviđa se urediti kao zaštićeni osobito vrijedni kultivirani krajobraz površine od 255,50 ha. Uz već izgrađene i planirane površine za sport i rekreaciju unutar naselja, predviđene su i one izvan građevinskog područja naselja:

- zona na području izgradnje lovačkog doma kao sjedišta lovnog turizma s ostalim pratećim sadržajima za sport i rekreaciju,
- sportsko-rekreacijska zona u okviru ugostiteljsko-turističke zone Krčevine,
- za budući razvoj turizma posebnu pažnju treba obratiti uređenju Savskih obala.

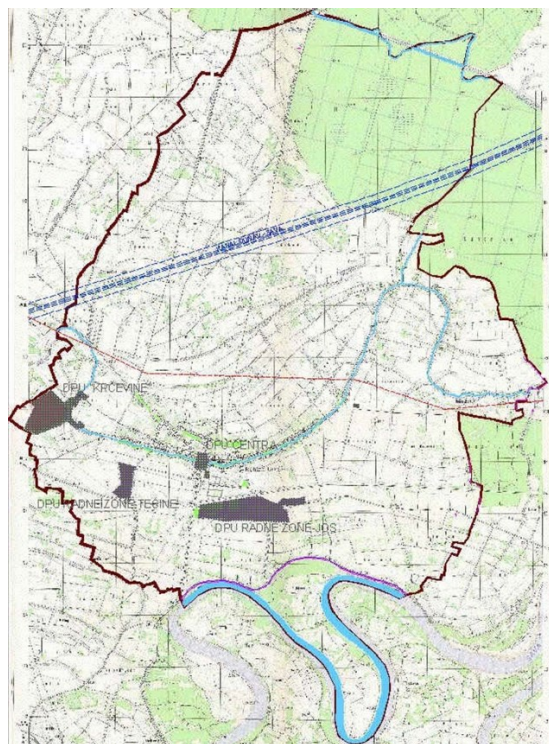
Prostornim planom omogućuje se izgradnja zahvata u prostoru u svrhu obavljanja seoskog turizma, kako unutar građevinskog, tako i izvan građevinskog područja pod posebnim uvjetima određenih odredbama za provođenje, te izgradnja većeg kompleksa turističkog sadržaja uz geotermalni izvor na području Krčevine. Područja vrijednih prirodnih krajolika, šume, objekata graditeljske baštine, te sportsko-rekreacijske zone, lovstvo i ribolovstvo valja turistički aktivirati.

Prostornim planom uređenja Općine Babina Greda zaštićeni su sljedeći lokaliteti prirodne i kulturne baštine:

- područje uz rijeku Savu
- arheološka nalazišta Tećine, Ritići i Jos, Ritić i Rastovica Donja
- dio područja naselja Babina Greda

Prijedlog njihovih granica obuhvata koje su označene u PPUO Babina Greda potrebno je tumačiti kao usmjeravajući podatak kojeg je potrebno doraditi i dodatno uskladiti adekvatno sadržaju tih područja. Važniji turistički resurs Općine Babina Greda je pojas uz rijeku Savu čiji se meandar ovim planom označava kao zaštićeni park prirode.

*Slika 30:: Južni dio Općine uz rijeku Savu
Izvor: Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda*



Za svu gradnju i uređivanje zemljišta na području zaštićenih prirodnih i povijesnih cjelina, te za intervencije na zaštićenim zgradama kulturno povijesne vrijednosti kao i za gradnju u njihovoj neposrednoj blizini, potrebno je u postupku izdavanja lokacijske dozvole zatražiti suglasnost i smjernice za moguće intervencije nadležne službe za Zaštitu spomenika kulturne i prirodne baštine. Nakon dobivanja posebnih uvjeta iz prethodnog stavka treba se ishoditi prethodna dozvola na projekt usuglašen s danim uvjetima³⁸.

³⁸ Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda – Odredbe za provođenje

9

Analiza plovnosti za potrebe putničke,
izletničke i sportske plovidbe



9. Analiza plovnosti za potrebe putničke, izletničke i sportske plovidbe

Uz izuzetak plovidbe manjim turističkim plovilima od Rugvice do Zagreba, Sava je plovna za veće brodove od Siska sve do njezinog ušća u Dunav u Beogradu. Međutim zbog dugogodišnjeg nedovoljnog održavanja plovnog puta, plovidba rijekom Savom ograničena je na nekim dionicama i u svojoj ukupnoj duljini Sava nije plovna cijele godine. Osim nedovoljnog održavanja, na plovidbu rijekom Savom utječe i veliki broj oštih zavoja te plićaci koji se pojavljuju pri niskom vodostaju.

9.1 Analiza čimbenika na plovnost unutarnjim vodnim putovima

Plovni putovi pod utjecajem su raznih čimbenika poput nanosa pijeska, stvaranja sprudova, rušenja obala, a koji utječu na promjene širine i dubine plovnog puta. Iz tog razloga od velike važnosti za nesmetano odvijanje riječnog prometa, kako teretnog tako i putničkog, nužno je kontinuirano regulirati plovni put s ciljem stvaranja i održavanja dubina, širina i polumjera krivina u granicama koje omogućuju sigurnu plovidbu. Mjere uređenja prirodnog vodotoka za potrebe plovidbe vrlo su raznovrsne i mogu se svesti uglavnom na reguliranje riječnoga korita i kanaliziranje riječnoga toka, od biotehničkih mjera i bagerskih radova u riječnom koritu do građenja novih vodnih građevina.

Osim navedenog, na sigurnu plovidbu na rijekama izravno utječe i struja, a povećanje ili smanjenje brzine struje ovisi o povećanju ili smanjenju količine vodene mase, odnosno oscilacije vodostaja rijeke. Brzina nije jednaka, na površini i prema sredini rijeke je veća, a prema obalama i dnu manja. Pored podužnog strujanja vode, postoje još i poprečna strujanja i kružna kretanja (vrtlozi i limani) koji nastaju kod naglih promjena dubina ili širina rijeke, uslijed podvodnih prepreka, kod preljeva, itd. Nepovoljno djelovanje vodene struje na plovidbu reflektira se u sljedećem:

- Brzina uzvodne plovidbe umanjena je za veličinu brzine toka rijeke;
- Nizvodna plovidba može biti ugrožena ako se kod manevra ne uzme u obzir sila vodene struje;
- U slučajevima otkazivanja pogonskog uređaja brod biva nošen strujom vode pri čemu prijeti opasnost od havarije, udara u druga plovila, kamenitu obalu, stup mosta itd.

Poteškoće u plovidbi na rijeci Savi nastaju i kao posljedica hidroloških, hidrografskih i klimatskih prilika, a njihova učestalost je različita, promjenjiva i ovisi o vremenskim prilikama. Prema značaju, dužini trajanja i učestalosti hidrometeoroloških prilika najveći utjecaj na plovnost rijeke Save imaju visoki i ekstremno visoki vodostaji, odnosno niski i ekstremno niski vodostaji, a zatim brzaci i magla, dok je pojava leda i vjetra koji bi ograničavali plovidbu rijetko zabilježena. Na plovnom putu postoje i razne umjetne zapreke koje ometaju plovidbu, od nepovoljno postavljenih mostova do potopljenih plovila. Plovni je put obilježen prema trenutnom stanju u kojem se nalazi, a sustav obilježavanja mijenja se sukladno uređenju plovnog puta.

9.2 Obilježja plovnog puta rijeke Save

Plovni putovi su predmet homogenog i međunarodno priznatog sustava klasifikacije prema AGN (Ugovor o glavnim plovnim putovima od međunarodnog značaja). Ekonomska važnost za međunarodni vodni promet

pripisana je plovnim putovima kategorije IV do VII. Ovaj sustav klasifikacije uspostavili su UNECE (Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu) i CEMT (Europska konferencija ministara prometa).

Ključni kriterij klasifikacije ovisi o osnovnim dimenzijama plovila koja se koriste, a varijable temeljem kojih se odlučuje su dužina, širina i gaz plovila, nosivost plovila kao i međuprostor mosta. Zbog toga će Studija obraditi u nastavku i tehničke karakteristike plovila za izletničku plovidbu. Konkurentnost plovnog puta znatno ovisi o prevladavajućim uvjetima plovnog dijela rijeke koji određuju kapacitet plovila za unutarnju plovidbu te time i ekonomsku vitalnost. Klasifikacija međunarodnog plovnog puta rijeke Save rezultat je trenutnog stanja u kojem se nalazi plovni put dok će u budućnosti doći do manjih korekcija kao posljedica infrastrukturnih radova.

Sava	Dionica	Dužina	Klasa
	210+800 (Račinovci) – 313+700 (Sl. Šamac)	102,90	IV.
	313+700 (Sl. Šamac) – 338+200 (Oprisavci)	24,50	III.
	338+200 (Oprisavci) – 371+200 (Sl. Brod-grad)	33,00	IV.
	371+200 (Sl. Brod-grad) – 594+000 (Sisak-Galdovo)	222,80	III.

Tablica 27 : Klasa plovnosti rijeke Save

Izvor: Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama

Rijeku Savu karakterizira promjena vodnog režima, što je uobičajena pojava kod svih prirodnih rijeka koje kroz svoju povijest erodiraju kopnene površine. Korita rijeka se usijecaju u teren i produbljuju se. U posljednjih 40 godina produbljivanje korita rijeke Save intenzivnije je radi pojačane eksploatacije šljunka i pijeska. Promjena vodnog režima očituje se značajnijim smanjenjem razine vode kod niskog i srednjeg vodostaja, posebno na mjestima gdje se nalaze prirodni geološki pragovi koji predstavljaju diskontinuitet uzdužnog pada. Na ovim mjestima je pojačano taloženje nanosa i stvaranje plićaka što predstavlja problem i s aspekta ugroženosti obala radi težnje proširivanja korita i s aspekta sigurnosti plovidbe radi smanjenja dubine za plovidbu. Pri visokim vodostajima rijeka ruši obalu i proširuje korito, što za posljedicu ima daljnje smanjivanje dubina. Osim toga, postoje i umjetne zapreke koje ometaju plovidbu kao što su nepovoljno postavljeni mostovi nedovoljnih visina i širina plovidbenog otvora. Brodovi mogu ploviti samo ograničen broj dana u godini ili moraju smanjivati gaz plovila što značajno umanjuje ekonomsku isplativost prijevoza roba vodnim putem i ugrožava sigurnost plovidbe.

Danas rijeka Sava nije dovoljno uređena za plovidbu. Najveći problem plovnosti su plićaci koji se pojavljuju pri niskom vodostaju i ne omogućavaju plovidbu punim gazom u dovoljnom broju dana u godini koji bi imao ekonomski opravdanost za korištenje plovnog puta, kao najisplativijeg vida transporta. Osim teretnog prometa, niti međunarodna riječna krstarenja zbog ograničenja u plovidbi nisu na zadovoljavajućoj razini.

Do sada, ograničenja i prekidi plovidbe bili su uzrokovani prvenstveno nedovoljnim dubinama. Nedovoljne širine plovnog puta, kao i ostali uvjeti su također bile prisutni kod niskih vodostaja, ali uzimajući u obzir intenzitet prometa nisu predstavljale značajnije ograničenje.

Kao međunarodni vodni put, Sava na cijelom toku ne udovoljava mjerilima plovnosti za europske vodne putove prema AGN ugovoru, jer bi trebao biti uređen tako da je osigurana sigurna plovidba za tipska plovila

IV klase kroz najmanje 240 dana godišnje. Dionica vodnog puta između Slavanskog Šamca i Oprisavaca razvrstana je kao vodni put III klase što je ispod mjerila plovnosti za kategorizaciju vodnog puta kao „međunarodni“. Unutar ove dionice je plićak „Jaruge-Novigrad“ koji predstavlja najveće ograničenje za plovidbu na cijelom vodnom putu rijeke Save od ušća u Dunav uzvodno do Siska. Krična dionica rijeke Save „Jaruge- Novi Grad“ proteže se od Jaruga (rkm 320) do Novog Grada (rkm 329). Krična dionica dio je međunarodnog dijela vodnog puta od Sl. Šamca (rkm 313+700) do Oprisavaca (rkm 338+200) i definirana je kao međunarodni vodni put III. klase.

Minimalni zahtjevi propisani su Europskim ugovorom o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN), prema kojem je pri modernizaciji plovnih putova, na rijekama s fluktuirajućim vodostajem (međunarodni vodni putovi), potrebno je osigurati karakterističan gaz kroz 240 dana odnosno 66 % dana godišnje.

Plovni put rijeke Save dijeli se na tri sektora:

- Gornja Sava od rkm 594 do rkm 467;
- Srednja Sava od rkm 467 do rkm 139;
- Donja Sava od rkm 139 do rkm 0.

Brodsko-posavska i Vukovarsko-srijemska županija oslonjene su cijelom svojom južnom granicom na Sektor srednje Save koji je svojom dužinom od 328 rkm najduži sektor i prostire se od Gradiške do Sremske Mitrovice. Zbog svoje dužine ovaj sektor dijeli se na tri podsektora:

- Podsektor Gradiška – Slavonski Brod (rkm 467 do rkm 370)
- Podsektor Slavonski Brod – Brčko (rkm 370 do rkm 228)
- Podsektor Brčko – Sremska Mitrovica (rkm 228 do rkm 139)

Podsektor Gradiška – Slavonski Brod dužine 97 km, u cijelosti gledano u povoljnom je stanju za plovidbu. Mjerodavna vodomjerna postaja za ovaj podsektor je Slavonski Brod, a pri vodostaju „0“ cm na ovom sektoru dubine vode na plićacima se kreću oko 160 cm dok je širina plovnog puta od 40 do 50 m u prosjeku. Najpoznatiji plićaci na ovom podsektoru su Gradiška, Mačkovac, Dolina, Gornje polje, Davor-Toka, Radinje, Kaoci, Kobaš, Osavica, Grlić, Dubočac, Zbjeg-Ukrina, Sijekovac-Migalovci, Rafinerija Brod. Obzirom da je ova Studija rađena u svrhu razvoja nautičkog turizma, sve krivine ovoga podsektora ne predstavljaju ograničenje u plovidbi pa se ukazuje samo na najveću krivinu Hercegov Dol kao i krivinu Motaica gdje je potrebno u plovidbi koristiti sva navigacijska sredstva i pomagala kao i uređaje radio veze. Okretanje i sidrenje na ovom podsektoru moguće je vršiti na za to obilježenim mjestima: Davor na rkm 428,5, Kobaš na rkm 400, i Slavonski Brod na rkm 370,1.

Podsektor Slavonski Brod – Brčko (rkm 370 do rkm 228) veoma je težak za plovidbu, naročito u vrijeme niskih vodostaja. Dužina ovog podsektora je 142 rkm, a mjerodavne vodomjerne stanice na ovom podsektoru su: Slavonski Brod, Šamac i Brčko. U ovom podsektoru nalazi se i 33 rkm duga dionica Novi Grad–Domaljevac tzv. „Šamački sektor“ koji je i najteži za plovidbu na rijeci Savi. Plovidbom na ovom dijelu upravlja se prema vodomjernoj stanici u Šamcu. Pri nizvodnoj plovidbi od Slavanskog Broda, prva veća prepreka je krivina i plićak Vijuš rkm 367 koji predstavlja probleme pri niskim vodostajima. Na rkm 337 nalazi se plićak Oprisavci koji također predstavlja prepreku zbog svog uskog prolaza pri nižim vodostajima. Osim navedenih plićaka, na ovom se potezu nalaze i značajnije krivine, opasne za susretanje brodova, a to su: Vijuš rkm 367, Moclek rkm 358 i Ugljara rkm 343.

Dužina podsektora Brčko – Sremska Mitrovica je 89 km i karakterizira ju različitost plovidbenih uvjeta, od veoma povoljnih do ograničenja plovidbe. U razdobljima niskih vodostaja, i na ovom se potezu pojavljuju plićaci u mjestima Gunja, Brezovo polje, Djevojačka-Nakić kula, Jamena, Visočica, Bela crkva i Sremska Rača.

Krivine su na ovom sektoru velike i oštre i predstavljaju ograničenja plovidbe u mjestima Rača, Bosut, Ravnje i Mendeloš.

9.3 Analiza stanja plovnosti rijeke Save za 2020. godinu

Vodostaj određenog mjesta na vodotoku predstavlja razinu vode od proizvoljno odabrane točke na mjestu mjerenja. Točka od koje se mjeri vodostaj određuje se empirijski i označava se kao nulta točka. Vodostaji iznad te točke predstavljaju pozitivne vrijednosti i iskazuju se u centimetrima, a vodostaji niži od nulte točke iskazuju se kao negativne vrijednosti, također u centimetrima. Vodostaji su dakle, relativna veličina. S prometnog stajališta vodostaji su bitni zbog dva razloga:

- određivanja dubine plovnog puta
- određivanja visine slobodnog profila ispod mostova.

Određivanje dubina vrlo je važan postupak i predstavlja specifičnost riječne navigacije. Zbog oscilacija vodostaja i hidroloških promjena koje se ogledaju kao promjene brzine strujanja vode, povećanje ili smanjenje protoka te promjene pravca kinete (matice rijeke), dubine je teško predvidjeti. Određivanje dubina i prognostički postupci vodostaja važni su ne samo zbog sigurnosti plovidbe već i zbog eksploatacije plovila. U ovisnosti o tome kakva je prognoza i trend vodostaja određuje se maksimalno dozvoljeni gaz plovila te planira krcanje broda ili plovnih jedinica i određuje način formiranja plovnog sastava³⁹.

U donjoj tabeli prikazani su podaci o zabilježenim minimalnim i maksimalnim vodostajima kroz mjesece u 2020. godini na vodomjernim stanicama na cijelom plovnom putu rijeke Save kroz RH.

Vodomjerna postaja	Minimalan vodostaj		Maksimalan vodostaj		Niski plovidbeni nivo NPV (cm)	Broj dana ispod NPV	Visoki plovidbeni nivo VPN (cm)	Broj dana iznad VPN
	(cm)	mjesec	(cm)	mjesec				
Crnac	-193	rujan	614	listopad	-183	5	692	0
Gušće	-110	rujan	718	prosinac	-111	0	-	-
Jasenovac	-83	rujan	768	listopad	-74	4	816	0
Davor	78	rujan	734	listopad	90	8	960	0
Slav. Brod	-18	rujan	546	listopad	-13	6	738	0
Slav. Šamac	-229	rujan	364	prosinac	-191	22	651	0

³⁹ Specifičnosti tehnoloških procesa u riječnom prometu, Grubišić, N., Pomorski zbornik, 2010.

Županja	-62	rujan	576	prosinac	-38	11	815	0
----------------	-----	-------	-----	----------	-----	----	-----	---

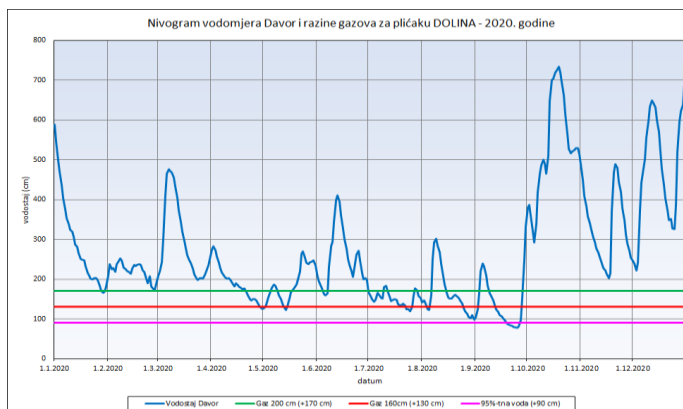
Tablica 28 : Granične vrijednosti na vodomjernim postajama

Izvor: Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija

U nastavku ovog poglavlja dan je grafički prikaz vodostaja u usporedbi s gazom plovila od 200 cm i 160 cm, na vodomjernim stanicama plovnog puta rijeke Save u granicama Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije. Nepovoljno stanje za plovidbu na većini ograničavajućih plićaka, posebno na gornjoj Savi (Migalovci, Grlić, Dolina, Višnjica, Lonja, Gušće Blinjski Kut i Prelošćica), koje je bilo prisutno u ljetnom razdoblju i početkom jeseni, nije uzrokovano niskim vodostajima već zapunjenošću plićaka nanosom i nedovoljnom uređenošću vodotoka za plovidbu. Na plićaku Jaruge - Novi Grad je nepovoljno stanje za plovidbu znatno izraženije nego na ostalim plićacima na Savi, a povoljno razdoblje za plovidbu je bilo samo početkom godine, sredinom i krajem godine uz kraća pojavljivanja nižih vodostaja.

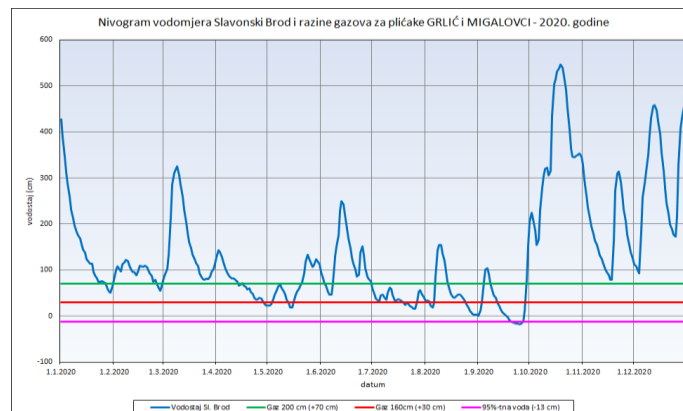
Grafikon 17: Nivogram vodomjera Davor i razine gazova za plićak Dolina 2020. g.

Izvor: Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija



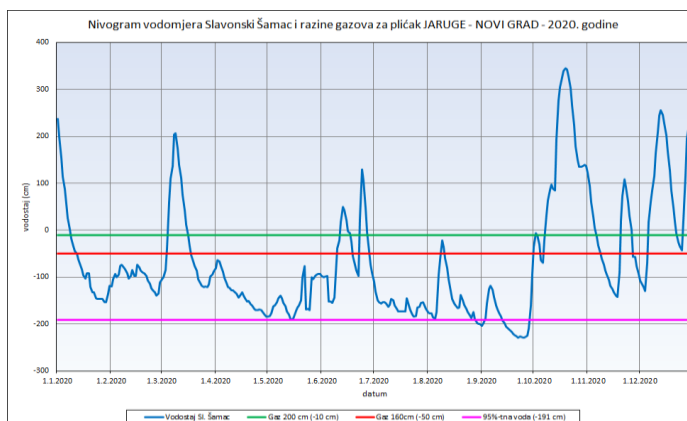
Grafikon 18: Nivogram vodomjera Slavonski Brod i razine gazova za plićake Grlić i Migalovci 2020.g.

Izvor: Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija



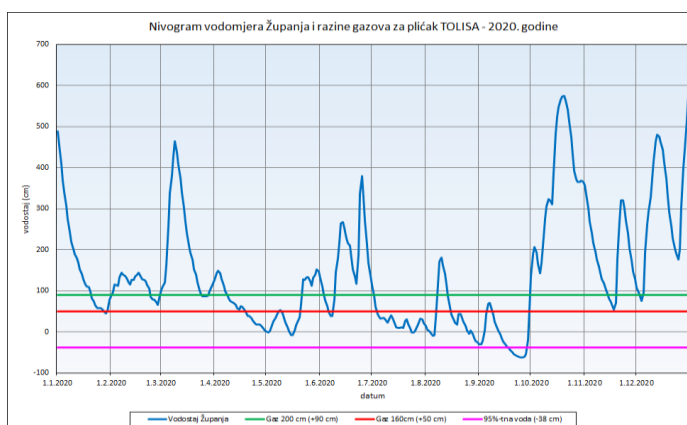
Grafikon 19: Nivogram vodomjera Slavonski Šamac i razine gazova za plićak Jaruge-Novi Grad 2020.g.

Izvor: Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija



Grafikon 20: Nivogram vodomjera Županja i razine gazova za plićak Tolisa 2020.g.

Izvor: Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija



S obzirom da razvoj putničkog prometa na rijeci Savi, zbog manjeg gaza za razliku od teretnog prometa zahtijeva ipak nešto manje dubine za sigurnu plovidbu, iz navedenih mjerenja može se zaključiti da je najveća zapreka za razvoj putničkog prometa u obliku međunarodnih riječnih krstarenja kritična dionica plićaka Jaruge - Novi Grad. Kako se ova dionica nalazi nizvodno od Slavenskog Broda gdje je u planu izgradnja međunarodnog putničkog pristaništa, ona je trenutno i najveća prepreka za razvoj međunarodnog krizinga obzirom da riječni kruzери na svom putu od Dunava uzvodno Savom prolaze ovom dionicom. S druge strane, za razvoj putničkog prometa u obliku izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe turističkim brodovima s manjim gazom kao prema prikazu parametara plovila u nastavku ove Studije, nema ograničenja.

Redni broj	Kritični sektor	Dionica (rkm)	Mjerodavni vodomjer
1	Gradiška	464,0 – 466,0	Davor
2	Dolina	445,5 - 449,5	Davor

3	Davor Mature	429,0 - 431,0	Davor
4	Davor ušće Vrbasa	426,5 - 427,2	Davor
5	Grlić	394,4 - 395,0	S. Brod
6	Migalovci – ušće	377,5 - 382,0	S. Brod
7	Sijekovac	377 - 378,2	S. Brod
8	Poloj	366 - 367	S. Brod
9	Jaruge – Novi grad*	322,0 - 329,0	S. Šamac
10	Savulje	310,5 - 311,5	S. Šamac
11	Tolisa	275,0 – 277,0	Županja
12	Gunja	220,0 - 223,0	Gunja
13	Račinovci Nakić	210,8 - 212,7	Gunja

Tablica 29 : Popis kritičnih dionica rijeke Save na području Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije

Izvor: Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija

Analizom trajanja vodostaja na rijeci Savi uočava se da su vodostaji imali očekivano trajanje, ali stanje plovnosti je znatno ispod potrebnog za ekonomski opravdanu plovidbu. Na donjoj Savi ranijih godina nije bilo izraženih smetnji radi nedovoljne dubine. Već 2017. i 2018. godine i ovdje su bile prisutne ovakve smetnje na plićaku Gunja i na plićaku Tolisa. Ovo je uvjetovano iz dva razloga:

- zapunjenost korita nanosom u zoni ušća Drine još od vremena poplava 2014. godine što za posljedicu ima uspor prema uzvodno i intenzivnije taloženje nanosa,
- prestanak intenzivne eksploatacije šljunka na rijeci Bosni u BiH kao i dionicama rijeke Save nizvodno ušća Bosne.

U nastavku je prikaz ograničenja na određenom sektoru na vodomjernim postajama na području Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije, s razdobljima i brojem dana kada je plovidba bila ograničena za plovidbu za gaz od 160 cm. Prikazani broj dana i razdoblja ograničenja dani su na osnovu podataka o raspoloživim dubinama plovnog puta, a za prikazani gaz broda s rezervom dubine od 50 cm za zahtijevanu punu širinu plovnog puta u skladu s njegovom aktualnom kategorijom, a na čitavoj duljini kritičnog sektora. Podaci su preuzeti i obrađeni iz Izvješća o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu.

Sektor vodomjerna postaja Davor			
Red. broj	Razdoblje po datumima	Broj dana ograničenja	Razlozi ograničenja

1.	30.04. – 02.05.	3 dana	Nedovoljna dubina
2.	14.05. – 14.05.	1 dan	Nedovoljna dubina
3.	23.07. – 27.07.	3 dana	Nedovoljna dubina
4.	04.08. – 08.08.	2 dana	Nedovoljna dubina
5.	25.08. – 02.09.	9 dana	Nedovoljna dubina
6.	13.09. – 27.09.	15 dana	Nedovoljna dubina
Ukupno:		33 dana	

Sektor vodomjerna postaja Slavonski Brod

Red. broj	Razdoblje po datumima	Broj dana ograničenja	Razlozi ograničenja
1.	29.04. – 03.05.	5 dana	Nedovoljna dubina
2.	13.05. – 15.05.	3 dana	Nedovoljna dubina
3.	19.07. – 26.07.	7 dana	Nedovoljna dubina
4.	04.08. – 06.08.	3 dana	Nedovoljna dubina
5.	25.08. – 03.09.	10 dana	Nedovoljna dubina
6.	12.09. – 28.09.	17 dana	Nedovoljna dubina
Ukupno:		45 dana	

Sektor vodomjerna postaja Slavonski Šamac

Red. broj	Razdoblje po datumima	Broj dana ograničenja	Razlozi ograničenja
1.	12.01. – 03.03.	52 dana	Nedovoljna dubina
2.	18.03. – 09.06.	84 dana	Nedovoljna dubina
3.	19.06. – 22.06.	4 dana	Nedovoljna dubina
4.	29.06. – 08.08.	41 dan	Nedovoljna dubina
5.	11.08. – 30.09.	51 dan	Nedovoljna dubina

6.	05.10. – 06.10.	2 dana	Nedovoljna dubina
7.	09.11. – 19.11.	11 dana	Nedovoljna dubina
8.	27.11. – 05.12.	9 dana	Nedovoljna dubina
Ukupno:		254 dana	

Sektor vodomjerna postaja Županja

Red. broj	Razdoblje po datumima	Broj dana ograničenja	Razlozi ograničenja
1.	28.01. – 29.01.	2 dana	Nedovoljna dubina
2.	19.04. – 07.05.	19 dana	Nedovoljna dubina
3.	10.05. – 20.05.	11 dana	Nedovoljna dubina
4.	06.06. – 08.06.	3 dana	Nedovoljna dubina
5.	07.07. – 07.08.	35 dana	Nedovoljna dubina
6.	16.08. – 05.09.	21 dan	Nedovoljna dubina
7.	09.09. – 29.09.	21 dan	Nedovoljna dubina
Ukupno:		111 dana	

Sektor Novi Grad - Jaruge

Red. broj	Razdoblje po datumima	Broj dana ograničenja	Razlozi ograničenja
1.	13.01. – 03.03.	51 dan	
2.	18.03. – 09.06.	84 dana	
3.	19. 06. - 22. 06.	4 dana	
4.	29. 06. - 08. 08.	41 dan	Ograničena dubina i širina plovnog puta
5.	11. 08. - 30. 09.	51 dan	
6.	05. 10. – 06.10.	2 dana	
7.	09. 11. - 19. 11.	11 dana	

8.	27.11. – 05.12.	9 dana
Ukupno:		253 dana

Tablice 30-34: Prikaz ograničenja plovidbe po sektorima

Izvor: Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija

Uzmemo li u obzir da je plovnost osnovni uvjet razvoja putničkog prometa, iz navedenog prikaza dana ograničenja plovidbe možemo zaključiti da za razvoj putničke plovidbe na međunarodnim riječnim krstarenjima gdje su minimalni zahtjevi plovnosti 160 cm, postoje značajne prepreke. Posebno se to odnosi na sektor Slavonski Šamac, Županja i Jaruge-Noví Grad.

S druge strane, za razvoj izletničke plovidbe na rijeci Savi s polaskom iz predmetnih lokacija u općinama Davor, Oriovac i Babina Greda, nisu zabilježena ograničenja obzirom na parametre izletničkog broda koji se planira za ovu vrstu plovidbe.

10

Identifikacija budućeg projekta s opisom infrastrukturnog uređenja budućih pristaništa i granica zahvata na mikrolokacijama



10. Idetifikacija budućeg projekta s opisom infrastrukturnog uređenja budućih pristaništa i granica zahvata na mikrolokacijama

Razvoj plovidbe unutarjnim vodnim putovima u turističke svrhe mora se sagledati obzirom na karakteristike plovila, osigurane uvjete plovnosti i pristanišnu infrastrukturu. Iz navedenih primjera dobre prakse u okruženju na rijekama Republike Hrvatske, vidimo pozitivne pomake u smjeru razvoja ove vrste turističkog proizvoda koji do prije nekoliko godina nije bio razvijen.

Osnovni preduvjeti za razvoj plovidbe u putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske svrhe, mogu se sažeti kroz sljedeće stavke:

- postojanje uređenog vodnog puta
- pretpostavka plovnosti za manja izletnička plovila
- uređena pristanišna infrastruktura za ukrcaj i iskrcaj putnika
- izletničko plovilo
- turistička atraktivnost destinacije

Ovisno o broju dostupnih mjesta za ukrcaj i iskrcaj putnika, odnosno pristanišne infrastrukture, izletnička plovidba može biti organizirana kao kružna ili između dva mjesta pristajanja. Obzirom na mali broj uređene pristanišne infrastrukture na unutarjnim vodnim putovima RH, izletnička plovidba za sada se uglavnom odvija kružno. Izuzetak je bila povremena plovidba na Dunavu na relaciji Ilok-Vukovar kao i plovidba na Savi od Siska do Lonjskog polja. U tabeli u nastavku dan je opis i pregled uvjeta za obje vrste plovidbe.

Naziv	Opis	Infrastrukturni preduvjeti
Kružna izletnička plovidba	Kružna izletnička plovidba podrazumijeva ukrcaj i iskrcaj putnika na istom pristaništu, kružnu plovidbu rijekom Savom uzvodno ili nizvodno od pristaništa, kraća ili duža plovidba ovisno o programu koji može biti samo na brodu ili povezan s programom na kopnu	<ul style="list-style-type: none"> • pristanište za ukrcaj i iskrcaj putnika na jednoj lokaciji • turistički/izletnički brod • plovnost rijeke Save
Jednosmjerna /dvosmjerna izletnička plovidba između dva pristaništa	Izletnička plovidba koja podrazumijeva ukrcaj putnika na jednom pristaništu, jednosmjernu plovidbu uzvodno ili nizvodno, iskrcaj putnika na drugom pristaništu, kombinira se s cestovnim prijevozom u povratku do mjesta ukrcaja, može biti kraća ili duža ovisno o lokacijama i udaljenosti samih pristaništa te o programu koji može biti izveden samo na brodu ili povezan s programom na kopnu	<ul style="list-style-type: none"> • pristaništa za ukrcaj i iskrcaj putnika na dvije lokacije • turistički/izletnički brod • plovnost rijeke Save

Ako uzmemo u obzir činjenicu da je u tijeku razvoj projekta putničkog pristaništa u Slavanskom Brodu čija je dokumentacija pred ishodom građevinske dozvole, u skorije vrijeme infrastrukturni uvjet polazišne točke za ukrcaj i iskrcaj putnika u kružnoj izletničkoj plovidbi biti će ostvaren u Slavanskom Brodu. Buduće pristanište predviđeno je prostornim planom na Šetalištu braće Radić u neposrednoj blizini centra grada, uz njega se nalazi i parking i odlična je lokacija za polazišnu i završnu točku kružne plovidbe. Kružna izletnička plovidba uz sami centar grada omogućit će putnicima osim doživljaja plovidbe i doživljaj mnogih turističkih atrakcija Slavanskog Broda pogledom s rijeke. Da bi bili ostvareni infrastrukturni preduvjeti za izletničku plovidbu uzvodno ili nizvodno od jednog pristaništa do drugog, uz planirano pristanište u Slavanskom Brodu ili planirana pristaništa na lokacijama koje su predmet ove Studije, potrebno je infrastrukturno urediti još jedno pristanište uzvodno ili nizvodno. Poznavanje stacionaže prilikom planiranja budućih lokacija pristaništa važno je ne samo radi planiranja gradnje infrastrukture, nego i vremena trajanja plovidbe između dva pristaništa uzimajući u obzir prosječnu brzinu plovila kao i izračun uzvodnih i nizvodnih sila koje djeluju na brzinu.

10.1 Projektni parametri broda

Prema osnovnoj ideji, na pristanu bi se omogućio privez jednog do dva turističko-izletnička broda ovisno o potrebi. Na njima bi se odvijao putnički promet na predmetnoj dionici rijeke Save, linijskog ili kružnog putovanja u cilju turističkog razgleda i promocije turističke ponude. Brod bi bio pogonjen na ekološki privatljivo pogonsko rješenje kao primjer električnog broda u nastavku. Kako bi se ostvarila funkcionalnost broda, potrebno je konstruktivno riješiti privezivanje broda za obalu primarnog korita Save u svim hidrološkim prilikama, pristup putnika brodu preko pristupnog mosta, opskrbu broda strujom (fotonaponski paneli/ hidrocentrale/kopneni priključak). Ovisno o potrebama obuhvat projekta može biti i usluga opskrbe vodom i odvoz otpada s broda. Potrebno je urediti pješačku stazu za pristup putnika, parkiralište s pristupom za autobus i prateću infrastrukturu elektroopskrbe kao sekundarno napajanje broda.

Osnovne značajke plovila su:

- Duljina do 15 m
- Širina do 5 m
- Gaz do 0,7 m
- Težina lakog broda do 12 t
- Posada 2 člana
- Kapacitet 50-60 putnika
- Brzina operativna 10 km/h
- Brzina maksimalna 15 km/h
- Pogonski motori 2 elektro motora
- Baterijski set Litijske baterije



Slika 31: Prijedlog koncepta riječnog katamarana
Izvor: iCat d.o.o., Zagreb

Značajke plovila definirane su temeljem predviđenog kapaciteta broda. Uzimajući u obzir veličinu rijeke, međusobne udaljenosti plovidbe između stanica te tržišni potencijal plovidbe, predviđen smještajni kapacitet je 50-60 putnika, što je ekvivalent kapacitetu sjedišta u autobusu. Brod kapaciteta 50-60 putnika smatra se manjim putničkim brodom, kod kojega ukrcaj putnika traje par minuta što je primjereno plovidbi između stanica od desetak minuta. Generalno načelo: kratke linije – manji brodovi; duge linije – veći

brodovi, primjenjivo je i pri dimenzioniranju putničkog broda za rijeku Savu. Osnovni tehnički zahtjevi na plovilo temelje se na zahtjevima za kapacitetom putnika, veličini broda s obzirom na korito rijeke Save i plovnost na predmetnoj dionici odnosno ograničeni gaz te energetiku broda.

Predviđena dnevna autonomija je 110 km sa 80% baterijskog kapaciteta pri prosječnoj brzini plovidbe od 10 km/h prema obali. Sukladno navedenom potrebno je definirati veličinu baterijske banke. Vlastita proizvodnja solarne energije mora zadovoljavati minimalno 30% tražene dnevne autonomije, odnosno mora biti dostatna za 33 km dnevno pri operativnoj brzini od 10 km/h. Vrijednosti se uzimaju za period plovidbe travanj – listopad, a odnose se na prosječnu mjesečnu proizvodnju tijekom mjeseca s najmanje insolacije (listopad). Prosječna godišnja proizvodnja solarne energije za period plovidbe od travnja do listopada mora zadovoljavati minimalno 60% tražene dnevne autonomije, odnosno mora biti dostatna za 66 km dnevno pri operativnoj brzini od 10 km/h.

Definirane tehničke značajke ograničene su temeljem zahtjeva kojima se predviđa plovidba Savom te osiguranjem suhog veza broda. Gaz do 0,7 metara sukladno maloj dubini rijeke pri niskim plovnim vodostajima, definira minimalne zahvate u koritu rijeke radi osiguravanja plovnog puta. Težina do 12 tona omogućuje jednostavan način skladištenja broda. Zahtjevi za vlastitom proizvodnjom solarne energije pristana su opcija, koja se temelji na potpunoj energetskej održivosti sustava pristaništa uz pretpostavku da je minimalno 30% solarne energije proizvedeno na brodu, a 70% na pristanu.

Brod dodatno može biti izveden na nači da se na njega mogu smjestiti i bicikli te tako zaokružiti ponuda u „cruise&bike“ programima.

10.2 Granice zahvata budućih pristaništa

Za izradu koncepcijskih rješenja korištene su sljedeće podloge:

- Geodetsko-hidrografski snimak;
- Hidrološke podloge (vodostaji rijeke Save);
- Prometne podloge (regulacijska linija, plovni put i sl.) i
- Kartografske podloge.

Nakon detaljne analize projektnog zadatka i prikupljanja raspoloživih podloga definirani su slijedeći osnovni elementi koji će se razraditi ovom Studijom:

Osnovni građevinski elementi pristaništa:

1. Operativna obala,
2. Privezni elementi pristaništa,
3. Prometne površine pristaništa,
4. Uređenje površine pristaništa,
5. Prateća linijska infrastruktura.

Pontonsko pristanište:

1. Ponton,
2. Pristupni most,
3. Sustav sidrenja,
4. Oprema pontona,
5. Informacijska ploča.

Također za svaku od lokacija definirana su po dva varijantna rješenja:

1. Varijanta 1: operativna obala u vidu obaloutvrde gradskog tipa,
2. Varijanta 2: operativna obala u vidu vertikalne obale.

U svrhu razvoja putničke, izletničke i sportsko – rekreacijske plovidbe pojavila se potreba za izgradnjom adekvatnih pristaništa na rijeci Savi u naseljima Davor, Slavonski Kobaš i Babina greda. Pristaništa je potrebno projektirati na način da se omogući jednostavan i siguran vez te uplovljavanje i isplavljavanje putničkih brodova prema parametrima plovila iz prethodnog poglavlja ove Studije. Osim putničkih brodova, pristaništa će omogućiti pristajanje i kratki vez za druga plovila, npr. službenih plovila Republike Hrvatske, službena plovila Općine i/ili Županije i sl.

Na topografskoj karti TK25 prikazan je prostorni smještaj lokacija na kojima je predviđena gradnja pristaništa na rijeci Savi.



Slika 32: Pregledna situacija predmetnih pristaništa

10.2.1 Pristanište Davor

Davor je naselje u Brodsko – posavskoj županiji. Davor se nalazi u sastavu Općine Davor kojoj pripadaju naselja Davor i Orubica. S istočne strane Općina graniči sa Općinom Nova Kapela, sa sjeverne strane sa Općinom Staro Petrovo Selo, sa zapadne strane s Općinom Vrbje, te s južne strane graniči sa Republikom Bosnom i Hercegovinom. Predmetno pristanište se nalazi na lijevoj obali rijeke Save.



Lokacija budućeg pristaništa smještena je na konkavnoj obali rijeke Save. Ta se lokacija smatra povoljnom za poziciju pristaništa jer se korito prirodno produbljuje pa time ne dolazi do značajnog nanosa materijala na samoj lokaciji pristaništa. Između postojeće prometnice u naselju Davor i predmetne lokacije pristaništa nalazi se nasip te postoji denivelacija terena.

Slike 33-34: Postojeće stanje na predmetnoj lokaciji



Lokacija na kojoj se nalazi planirano pristanište nalazi se na sljedećim katastarskim česticama.

Br.	K.č.br.	Vlasništvo (neslužbeni podaci)
1	2797/1	REPUBLIKA HRVATSKA-JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI
2	2025/1	OPĆINA DAVOR
3	2025/2	OPĆINA DAVOR
4	2025/5	REPUBLIKA HRVATSKA-JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI
5	2025/6	REPUBLIKA HRVATSKA-JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI
6	2025/7	REPUBLIKA HRVATSKA-JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI
7	2025/8	REPUBLIKA HRVATSKA-JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI
8	2025/9	REPUBLIKA HRVATSKA-JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI
9	2823/2	REPUBLIKA HRVATSKA-JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI

Tablica 35: Popis katastarskih čestica na kojima je planiran zahvat gradnje pristaništa Davor

10.2.2 Pristanište Slavonski Kobaš

Slavonski Kobaš je naselje u Brodsko – posavskoj županiji. Slavonski Kobaš se nalazi u sastavu Općine Oriovac kojoj pripadaju naselja Oriovac, Radovanje, Kujnik, Malino, Lužani, Ciglenik, Bečić, Živke, Pričac i Slavonski Kobaš. S istočne strane Općina graniči sa općinama Bebrina i Brodski Stupnik, sa sjeverne strane s Općinom Pleternica, sa zapadne strane s Općinom Nova Kapela, te s južne strane graniči sa Republikom Bosnom i Hercegovinom. Predmetno pristanište se nalazi na lijevoj obali rijeke Save.



Postojeća prometnica se u naselju Slavonski Kobaš nalazi na višoj koti u odnosu na postojeći teren na kojem je predviđena izgradnja pristaništa. Ovom su studijom dana dva varijantna rješenja: sa kosom i vertikalnom obalom. Ovisno o kojoj se varijanti radi, dana su različita rješenja spoja budućeg pristaništa sa postojećom prometnicom.

Slike 35-36: Postojeće stanje na predmetnoj lokaciji Slavonski Kobaš



Lokacija na kojoj se nalazi planirano pristanište nalazi se na sljedećim katastarskim česticama.

Br	K.č.br.	Vlasništvo (neslužbeni podaci)
1	2937	REPUBLIKA HRVATSKA- JAVNO VODNO DOBRO U OPĆOJ UPORABI, upravlja HRVATSKE VODE

Tablica 36: Popis katastarskih čestica na kojima je planiran zahvat gradnje pristaništa Slavonski Kobaš

10.2.3 Pristanište Babina Greda

Babina Greda je naselje u Vukovarsko – srijemskoj županiji. Babina greda se nalazi u sastavu Općine Babina greda kojoj pripada naselje Babina Greda. S istočne strane Općina graniči s Općinom Štitar, sa sjeverne strane s općinama Cerna i Gundinci, sa zapadne strane općinama Sikirevci i Slavonski Šamac, te s južne strane graniči sa Republikom Bosnom i Hercegovinom. Predmetno pristanište se nalazi na lijevoj obali rijeke Save.

Slika 37: Postojeće stanje na predmetnoj lokaciji Babina Greda



Između predmetnog pristaništa i državne ceste nalazi se obrambeni nasip koji je na višoj koti u odnosu na postojeći teren na kojem je predviđena izgradnja pristaništa.

Lokacija na kojoj se nalazi planirano pristanište nalazi se na sljedećim katastarskim česticama.

Br	K.č.br.	Vlasništvo (neslužbeni podaci)
1	5861	REPUBLIKA HRVATSKA NA UPRAVLJANJU "HRVATSKIH VODA"
2	5053	Javno vodno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske

Br	K.č.br.	Vlasništvo (neslužbeni podaci)
		pod upravljanjem Hrvatskih voda, pravne osobe za upravljanje vodama
3	5862	REPUBLIKA HRVATSKA NA UPRAVLJANJU "HRVATSKIH VODA"

Tablica 37: Popis katastarskih čestica na kojima je planiran zahvat gradnje pristaništa Babina Greda

10.3 Tehnički opis

Da bi se omogućilo pristajanje plovila, ovom studijom predviđene su izvedbe operativnih obala i to:

- Varijanta 1: Izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa,
- Varijanta 2: Izgradnja nove vertikalne obale Osnovni građevinski elementi pristaništa

10.3.1 Operativna obala

Varijanta 1 - Izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa

Ovim tehničkim rješenjem predviđeno je da se lijeva obala r. Save uredi na taj način da se izvede obaloutvrda s trasom prilagođenom sadašnjem stanju obale, odnosno obrambenog nasipa. Na obaloutvrdu je predviđena izgradnja sustava za privezivanje brodova u čijem se sastavu nalaze bitve i oslonac za pristupni most sa stepeništem.

Projektirana obaloutvrda je gradskog tipa i osigurana je nožicom od lomljenog kamena pokosom prema vodi 1:1,5, a prema terenu 1:1. Kruna kamene nožice, širine 1,0 m, u završnom sloju se izvodi kao kamen u betonu. Kamena nožica položena je na prethodno izvedeni stabilizacijski madrac. Stabilizacijski madrac se izvodi od geotekstila kazetiranog fašinskim kobama na rasteru 2.5*2.5 m koji se potapa lomljenim kamenom. Spoj kamene nožice s pokosom obaloutvrde osigurava se temeljnom AB gredom dimenzija 30x30 cm.

Nastavno na kamenu nožicu izvodi se pokos obaloutvrde u nagibu 1:1,5 do kote srednje AB grede. Pokos se izvodi oblogom od betonskih blokova položenih na tamponski sloj šljunka na geotekstilu. Dimenzija AB srednje grede je 150x30 cm.

Od kote srednje AB grede do kote završnog AB vijenca, izvodi se pokos obaloutvrde u nagibu 1:1,5. Pokos se izvodi oblogom od betonskih blokova položenih na tamponski sloj šljunka na geotekstilu. Širina AB završnog vijenca je 100 cm.

Nizvodno od privezišta, obaloutvrda završava iza rampe za spust čamaca. Novoprojektirana rampa širine je 5.0 m i dužine cca. 50 m od kote nasipavanja terena do kote nožice obaloutvrde i izvodi se u uzdužnom nagibu od 10 do 12%. Rampa se uklapa u projektiranu obaloutvrdu izvedbom odgovarajućih pokosa i bočnih AB greda te potpornih zidova.

Iza obaloutvrde predviđeno je nasipanje postojećeg terena formiranjem platoa te uklapanje platoa u izvedeni obrambeni nasip. Nasipanje je moguće izvoditi refuliranjem nanosnog materijala iz riječnog korita ili nabavom materijala s tržišta.

Za potrebe osiguravanja funkcionalnosti pristaništa pri niskim vodostajima, biti će potrebno izvršiti čišćenje/produbljenje korita. To produbljenje bi se izvelo uz operativnu obalu i širilo bi se prema sredini korita.

Varijanta 2 - Izgradnja nove vertikalne obale

Vertikalna obala izvodila bi se kao armirano betonska roštiljna konstrukcija te je konstruktivno raščlanjena na više dilatacijski odvojenih konstrukcija. Vertikalna obala izvodi se kao armirano-betonska konstrukcija. Sastojala bi se od temeljnog dijela koji bi se izvodio od dijafragmi i pilastera, te dijela koji bi se izvodio u kalupnom betonu (djelomično od montažnih elemenata). Armiranobetonska dijafragma temeljnog dijela izvela bi se na vodnoj strani konstrukcije.

Paralelno s dijafragmom izvodili bi se pilasteri na cca 5,0 m razmaka duž konstrukcije, u dvije grupe pilastera (bliži i dalji pilasteri u ovisnosti o dijafragmi). Dijafragma i pilasteri zajedno bi se povezali horizontalnom armiranobetonskom roštiljnom konstrukcijom čime bi se osigurao zajedničko sudjelovanje u nosivosti. Time bi se dobila temeljna konstrukcija na kojoj bi se izvela armirano-betonska sandučasta konstrukcija. U uzdužnom smjeru, preko trase dijafragme i preko trase pilastera izveli bi se armiranobetonski vertikalni zidovi. U poprečnom smjeru također bi se izveli vertikalni zidovi.

Na izvedenu sandučastu konstrukciju dolazi gornji roštilj. Na njega se polažu montažne armiranobetonske ploče s gredama. Postavljaju se tako da su nosive u smjeru okomito na pružanje konstrukcije. Ta konstrukcija monolitizirala bi se horizontalnom armiranobetonskom pločom izvedenom u kalupnom betonu.

Za potrebe osiguravanja funkcionalnosti pristaništa pri niskim vodostajima, biti će potrebno izvršiti čišćenje/produbljenje korita. To produbljenje bi se izvelo uz operativnu obalu i širilo bi se prema sredini korita.

Privezni elementi pristaništa

Bitve će biti dimenzionirane da izdrže najveće moguće sile od priteznih vitala navedenih brodova. Bitve se izvode uz rub završnog vijenca obaloutvrde, a pozicionirane su tako da je moguć povez svih vrsta plovila na siguran način. Bitve su predviđene na međusobnim razmacima koji zadovoljavaju privez najvećih brodova koji prometuju rijekom Savom. Bitva je projektirana na način da se bitva odnosno poler, sidri preko sidrene ploče u armirano betonski blok.

Pristup do pontona izvest će se preko pristupnog mosta koji je na obalu oslonjen na armirano betonski blok-oslonac pristupnog mosta te duž njegove kosine klizi unutar vodilica, čeličnih šina, čime je ostvaren pomični kosi ležaj. Ponton se na ovaj način zavisno od vodostaja podiže ili spušta, čime mu je osigurana funkcionalnost na vodostajima od NNV do VVV.

Šina je zavarene konstrukcije, u cijelosti izvedena od čelika za brodogradnju A klase. Svrha šine je omogućiti kretanje sklopa most-ponton u ovisnosti od razine vode i držanje cijelog pristana na odabranoj lokaciji. Temeljenje šine potrebno je predvidjeti na način da se na bokovima stubišta (oslonca za pristupni most) ostavi čelična pločevina vezana za armaturu kako bi se na istu mogla povariti šina (vodilica) pontona. Dimenzije pločevine i same šine (vodilice) odredit će se u narednoj projektnoj dokumentaciji.

Prometne površine pristaništa

Kako bi se omogućio pristup vozilima (autobusi, automobili) do platoa pristaništa, potrebno je izgraditi pristupne prometnice (ceste) širine cca 5,0 m (2 x 2,5 m). Kolnička konstrukcija ceste izvodi se od sloja

kamenog zrnatog materijala debljine 30 cm, cementne stabilizacije debljine 20 cm, bitumeniziranog nosivog sloja debljine 6 cm te habajućeg sloja debljine 4 cm.

Također, za potrebe osiguranja parkirališta za gore navedena vozila potrebno je predvidjeti središnji plato iste kolničke konstrukcije kao i pristupne ceste dimenzija dovoljnih za nesmetano manevriranje vozila.

Uređenje površine pristaništa

Na kopneni dio pristaništa predviđeno je postavljanje kućica, nadstrešnica i/ili slično za kraći boravak putnika. Unutar kopnenog dijela, a izvan prometnih površina predviđeno je hortikulturno uređenje (sijanje trave, drveće i sl.) i postavljanje urbane opreme (klupe, koševi za otpatke i sl.).

Prateća linijska infrastruktura

Potrebna infrastruktura dovest će se do terminala infrastrukturnim koridorom pored pristupne ceste u zelenoj površini.

Vodoopskrba: Za normalno funkcioniranje pristaništa neophodno je osigurati opskrbu vodom za potrebe javne vodoopskrbe, vatrobrane i opskrbe plovila vodom. Zadovoljenje ovih uvjeta osiguralo bi se izgradnjom tlačnog vodovodnog cjevovoda. Osnovni koncept vodoopskrbe zasniva se na granatom sustavu vodoopskrbne mreže nazivnog profila DN 110 koji osigurava vodoopskrbu i protupožarnu zaštitu. Vodoopskrbna mreža terminala spojit će se na postojeću vodoopskrbnu mrežu naselja Davor, Slavonski Kobaš i Babina Greda na vod najbliži predmetnim zahvatima. Na trasi cjevovoda predviđa se i postavljanje hidranata za potrebe vatrobrane.

Oborinska odvodnja: S ciljem rješavanja problema mogućeg plavljenja područja pristaništa u kopnenom dijelu prilikom ekstremnih padalina te skupljanja i pravilnog usmjeravanja velikih količina voda, biti će izvedena odvodnja oborinskih voda. Oborinska odvodnja izvesti će se postavljanjem linijskih hvatača oborinskih voda u obliku kanalicama s rešetkom, betonskih rigolica i trokutastih betonskih rigola iz kojih će se oborinska voda preko separatora odvesti do crpne stanice te dalje do kanalizacijske mreže naselja Davor, Slavonski Kobaš i Babina Greda ili preko ispusta u rijeku Savu.

Energetska infrastruktura: Energetskim kanalom na prostor pristaništa će se dovesti instalacije električne energije. Energetski kanal proveden je uz prometne površine unutar zelenog pojasa. Normalna dubina polaganja kabela je $h_0=80$ cm, a minimalna dubina polaganja kabela je $h_{min}=50$ cm. Elektroopskrba pristaništa izvesti će se spajanjem na postojeći elektroenergetski sustav koji je također doveden do pristanišnog područja. Također uz prometne površine i na područje operativne obale postaviti će se rasvjetna tijela u vidu rasvjetnih lampi.

10.3.2 Pontonsko pristanište

Ponton

Ponton za potrebe pristajanja plovila postavljen je paralelno s novom obaloutvrdom. Okvirne dimenzije pontona su 8,0 x 14,5 m. Po cijeloj hodnoj površini pristaništa treba biti nanosena protuklizna obloga. Ponton će biti projektiran i izrađen po pravilima i pod nadzorom Hrvatskog registra brodova (HRB).

Pristupni most

Prilaz na pontone bit će osiguran pristupnim mostom zglobno oslonjenim na ponton i obalu. Pristupni most bit će na obali uglavljen u vodilice (postavljene na armiranobetonsko stubište) koje će mu osiguravati vertikalno gibanje. Takva izvedba mosta omogućava funkcionalnost pristaništa pri svim očekivanim vodostajima r. Save. Konstrukcija mosta biti će izvedena od čeličnih profila. Most će biti oslonjen na AB stubište na obali na kojem će se ugraditi vodilice („šine“). Vodilice će omogućavati klizanje mosta po stubištu prilikom promjena vodostaja r. Save. Detaljno definiranje konstrukcije mosta, kao i svi potrebni proračuni biti će dani u narednoj projektnoj dokumentaciji.

Sustav sidrenja

Na obali je predviđeno izvesti sustav za privezivanje putničkih brodova. Obalni sustav se sastoji od bitvi i oslonca pristupnog mosta sa stepeništem (opisan u prethodnim poglavljima). Za pristup na plutajući ponton osigurava se pristupnim mostom.

Sustav je riješen tako da je plutajući ponton stalno na siguran način privezan na bitve koje su na obali te je na stalnoj udaljenosti od obale koja se osigurava oslanjanjem pristupnog mosta na oslonac pristupnog mosta. Ponton je vezan čeličnim užadima na tri bitve.

Takva izvedba sidrenog priveza omogućava sigurnost pristaništa pri svim vodostajima r. Save kao i pri svim atmosferskim ekstremima.

Oprema pontona

Ponton mora biti opremljen sa:

- ulaznim vratima,
- ogradom pontona,
- signalnim stupovima pristaništa (navigacijska svjetla),
- bitvama na pontonu za privez plovila,
- kolutovima za spašavanje,
- ljestvama na pontonu za ulaz/izlaz iz vode.

U svrhu zaštite od požara moraju se postaviti samostalni prijenosni protupožarni aparati (S9) za početno gašenje požara.

Informacijska ploča

Sukladno Uredbi o pristaništima unutarnjih voda, na pristupu pristaništu bit će postavljena informacijska ploča. Na informacijskoj ploči bit će navedeni sljedeći podaci o pristaništu:

- vrsta pristaništa;
- grafički prikaz pristaništa;
- ime osobe koja koristi pristanište s podacima za kontakt.

Ploča će biti postavljena na vidnom mjestu neposredno uz pristupni most, dimenzija 150 x 120 cm, površine 1,8 m², izrađena od čelika. Ploča je postavljena je na dva čelična stupa i temeljena u tlu na AB gredi obaloutvrde.

11

Prijedlog varijantnih rješenja



11. Prijedlog varijantnih rješenja

U nastavku ovog poglavlja, a sukladno projektnom zadatku, dan je pregled po dva izrađena varijantna rješenja za svako od tri predmetna pristaništa. Prijedlog varijantnih rješenja s prikazom okvirnih troškova gradnje, predstavljen je Naručitelju i predstavnicima općina radi iznošenja komentara ili prijedloga. Nakon prijedloga Načelnika Općine Babina Greda, u varijantna rješenja unijeta je izmjena te je na prvotni prijedlog samo putničkog pristaništa, dodan spust za čamce i vezovi za manja plovila uz ponton.

11.1 Pristanište Davor

Varijanta 1 – izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa

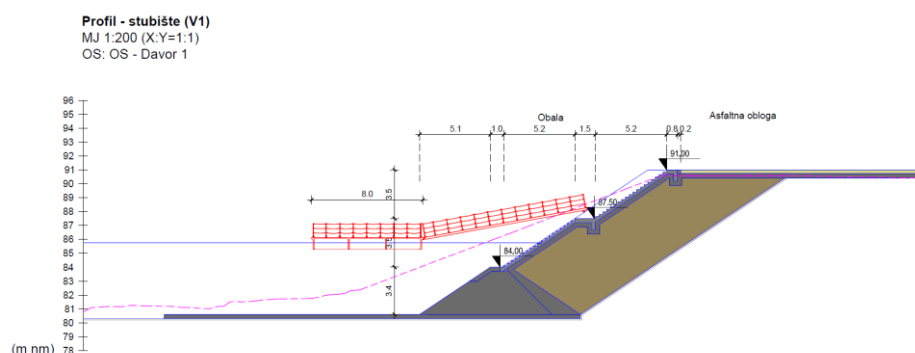
Ovom varijantom je dano rješenje pontona sa pristupnim mostom i uređenja obale obaloutvrdom gradskog tipa u dužini od cca 163 m.

Ponton će biti postavljen paralelno sa predviđenom obaloutvrdom. Prilaz na pristanište omogućen je pristupnim mostom postavljenim na prethodno izvedeno AB stubište obaloutvrde. AB stubište se proteže od AB vijenca do krune nožice obalutvrde. Širina stubišta je 2,5 m, a na bočnim stranama je omeđeno stubišnim gredama širine 0,5 m na kojima je predviđeno oslanjanje i klizanje pristupnog mosta.

Slika 38: Grafički prikaz varijante 1 – pristanište Davor

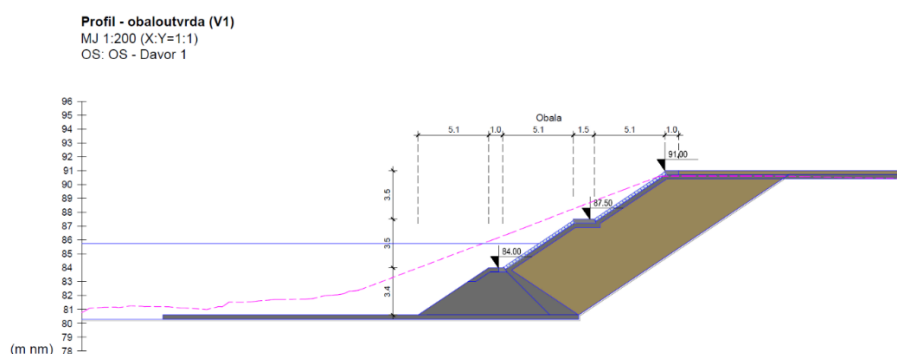


Obaloutvrda se izvodi sa kotom vijenca na 91,00 m nm, kotom srednje grede na 87,50 m nm te kotom krune nožice obalutvrde na 84,00 m nm. Pokos između vijenca i srednje grede kao i pokos između srednje grede i krune nožice obalutvrde izvodi se u nagibu 1:1,5 te se oblaže betonskim blokovima. Uz vijenac je predviđeno izvođenje 3 bitve za privez pontona i brodova.



Slika 39: Poprečni profil stubišta sa predloženim rješenjem pontona i pristupnog mosta – pristanište Davor

Predviđeno je povezivanje pristupnog mosta sa pontonom zglobnim sistemom koji omogućuje vertikalno pomicanje mosta. Pristupni most se sa na drugoj strani oslanja se na prethodno izvedene grede AB stubišta, ali nije fiksiran, već je omogućeno uzdužno pomicanje mosta po AB gredama stubišta uslijed oscilacije vodostaja rijeke Save. Most treba biti s obje strane ograđen ogradom.



Slika 40: Poprečni profil obaloutvrde gradskog tipa – pristanište Davor



Slika 41: 3D prikaz Varijante 1 – izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa – pristanište Davor

Varijanta 2 – izgradnja nove vertikalne obale

Varijantom 2 je dano rješenje pontona sa pristupnim mostom i uređenja obale kombinacijom obaloutvrde gradskog tipa i vertikalne obale.

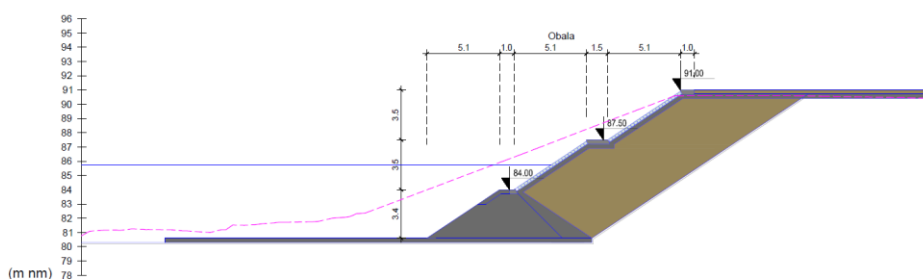
Ponton će biti postavljen paralelno sa predviđenom vertikalnom obalom. Prilaz na pristanište omogućen je pristupnim mostom postavljenim paralelno na prethodno izvedenu vertikalnu obalu.

Povezivanje pristupnog mosta sa vertikalnom obalom osigurano je zglobnim sistemom koji omogućuje vertikalno pomicanje mosta. Pristupni most se na drugoj strani oslanja se na ponton, ali nije fiksiran, već je omogućeno uzdužno pomicanje mosta po pontonu uslijed oscilacija vodostaja rijeke Save. Most treba biti s obje strane ograđen ogradom.

Slika 42: Grafički prikaz varijante 2 – pristanište Davor

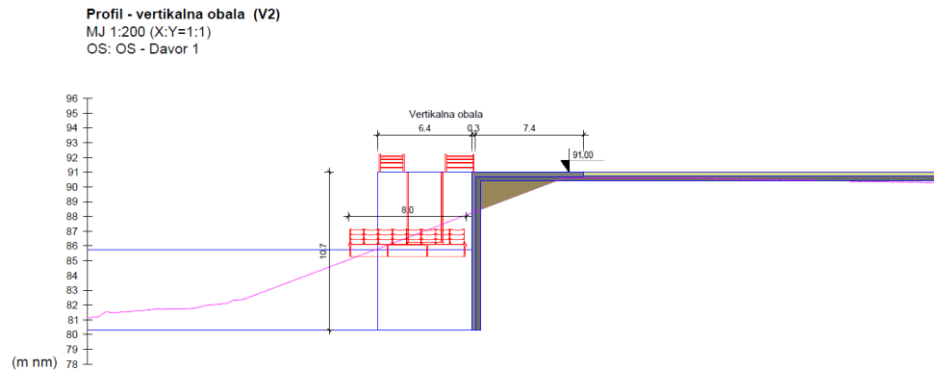


Profil - obaloutvrda (V2)
MJ 1:200 (X:Y=1:1)
OS: OS - Davor 1



Slika 43: Poprečni profil vertikalne obale sa predloženim rješenjem pontona i pristupnog mosta – pristanište Davor.

Obaloutvrda gradskog tipa se izvodi sa kotom vijenca na 91,00 m nm, kotom srednje grede na 87,50 m nm te kotom krune nožice obaloutvrde na 84,00 m nm. Pokos između vijenca i srednje grede kao i pokos između srednje grede i krune nožice obaloutvrde izvodi se u nagibu 1:1,5 te se oblaže betonskim blokom. Vertikalne obala izvodi sa kotom na 91,00 m nm.



Slika 44: Poprečni profil obaloutvrde gradskog tipa – pristanište Davor



Slika 45: 3D prikaz Varijante 2 – izgradnja nove vertikalne obale – pristanište Davor

11.2 Pristanište Slavonski Kobaš

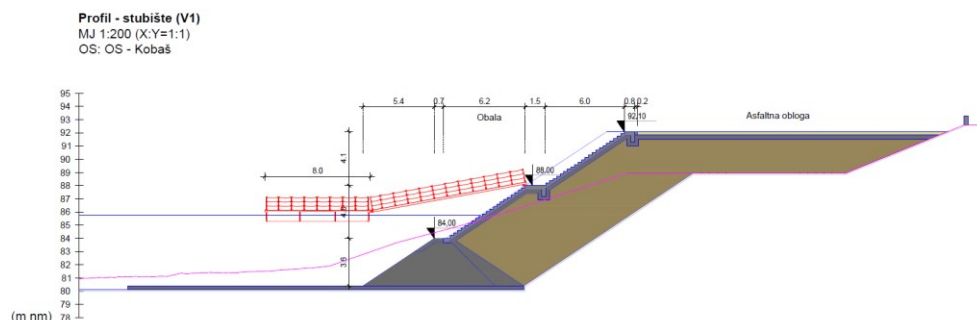
Varijanta 1 – izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa

Varijantom je dano rješenje pontona sa pristupnim mostom i uređenja obale obaloutvrdom gradskog tipa u dužini od 70 m. Zbog denivelacije postojećeg terena gdje se planira izgradnja pristaništa i javne prometnice u naselju Slavonski Kobaš, predviđeno je nasipavanje materijala do kote nivelete javne prometnice. Spoj javne prometnice na manipulativni plato sa parkirnim mjestima biti će osiguran prilaznim putem (rampom) na sjeverozapadnom djelu pristaništa. Ponton će biti postavljen paralelno sa predviđenom obaloutvrdom. Prilaz na pristanište omogućen je pristupnim mostom postavljenim okomito na prethodno izvedeno AB stubište predviđene obaloutvrde. AB stubište se proteže od AB vijenca do krune nožice obalutvrde. Širina stubišta je 2,5 m, a na bočnim stranama je omeđeno stubišnim gredama širine 0,5 m na kojima je predviđeno oslanjanje pristupnog mosta.



Slika 46: Grafički prikaz varijante 1 – pristanište Slavonski Kobaš

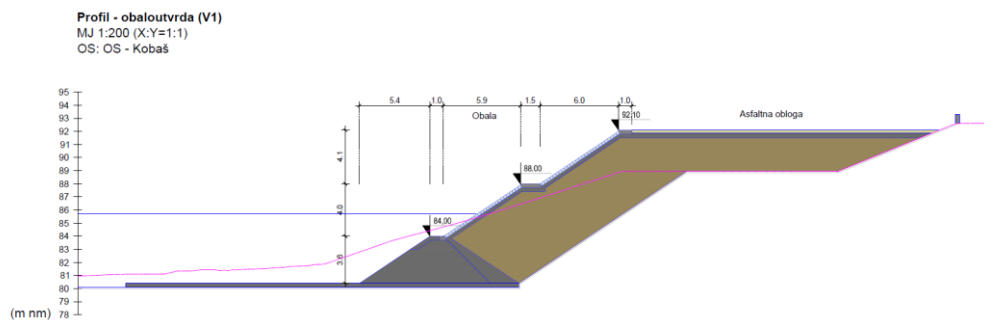
Povezivanje pristupnog mosta sa pontonom se vrši zglobnim sistemom koji omogućuje vertikalno pomicanje mosta. Pristupni most se sa na drugoj strani oslanja se na prethodno izvedene grede AB stubišta, ali nije fiksiran, već je omogućeno uzdužno pomicanje mosta po AB gredama stubišta uslijed promjene vodostaja rijeke Save. Most treba biti s obje strane ograđen ogradom.



Slika 47: Poprečni profil stubišta sa predloženim rješenjem pontona i pristupnog mosta – pristanište Slavonski Kobaš

Obaloutvrda se izvodi sa kotom vijenca na 92,10 m nm, kotom srednje grede na 88,00 m nm te kotom krune nožice obaloutvrde na 84,00 m nm. Pokos između vijenca i srednje grede kao i pokos između srednje grede i krune nožice obaloutvrde izvodi se u nagibu 1:1,5 te se oblaže betonskim blokom. Uz vijenac je

predviđeno izvođenje 3 bitve za privez pontona i brodova.



Slika 48: Poprečni profil obaloutvrde gradskog tipa – pristanište Slavonki Kobaš



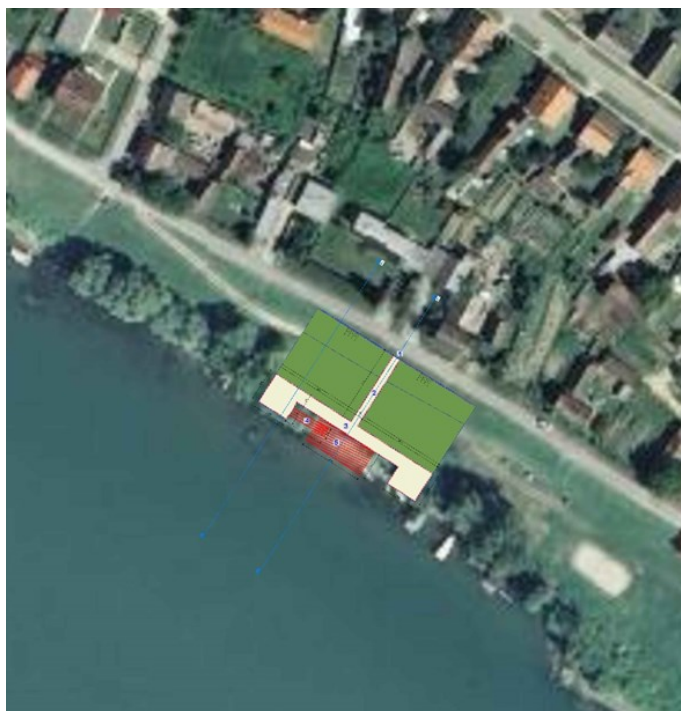
Slika 49: 3D prikaz Varijante 1 – izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa – pristanište Slavonki Kobaš

Varijanta 2 – izgradnja nove vertikalne obale

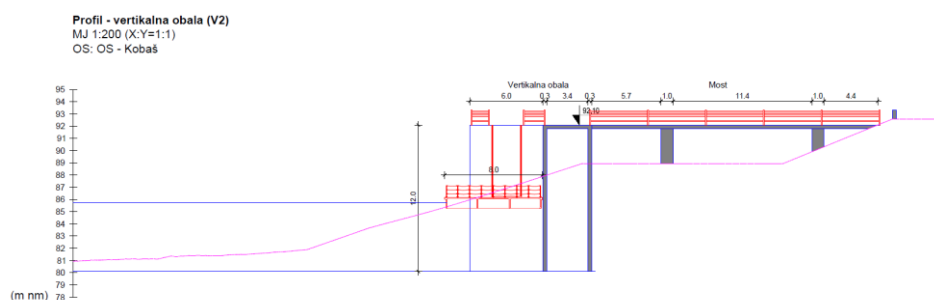
Varijantom je dano rješenje pontona sa pristupnim mostom bez okolnog uređenja obale kao u varijanti sa obaloutvrdom gradskog tipa. Zbog denivelacije postojećeg terena gdje se planira izgradnja pristaništa i javne prometnice u naselju Slavonski Kobaš, predviđeno je izgradnja mosta na stupovima od građevine vertikalne obale do javne prometnice.

Ponton će biti postavljen paralelno sa vertikalnom obalom. Prilaz na pristanište omogućen je pristupnim mostom postavljenim paralelno na prethodno izvedenu vertikalnu obalu.

Slika 50: Grafički prikaz varijante 2 – pristanište Slavonski Kobaš



Povezivanje pristupnog mosta sa vertikalnom obalom osigurano je zglobnim sistemom koji omogućuje vertikalno pomicanje mosta. Pristupni most se sa na drugoj strani oslanja se na ponton, ali nije fiksiran, već je omogućeno uzdužno pomicanje mosta po pontonu uslijed promjene vodostaja rijeke Save. Most treba biti s obje strane ograđen ogradom.



Slika 51: Poprečni profil vertikalne obale sa predloženim rješenjem pontona i pristupnog mosta – pristanište Slavonski Kobaš
 Autor: Hidroing d.o.o.



Slika 52: 3D prikaz Varijante 2 – izgradnja nove vertikalne obale – pristanište Slavonski Kobaš

11.3 Pristanište Babina Greda

Varijanta 1 – Izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa

Varijantom je dano rješenje pontona sa pristupnim mostom i uređenja obale obaloutvrdom gradskog tipa u dužini od 90 m. Zbog denivelacije postojećeg terena gdje se planira izgradnja pristaništa i javne prometnice u naselju Babina Greda, predviđeno je nasipavanje materijala do kote nivelete javne prometnice. Spoj javne prometnice na manipulativni plato sa parkirnim mjestima biti će osiguran prilaznim putem sa nebranjene strane nasipa te putem rampi i stubišta za prijelaz preko nasipa.

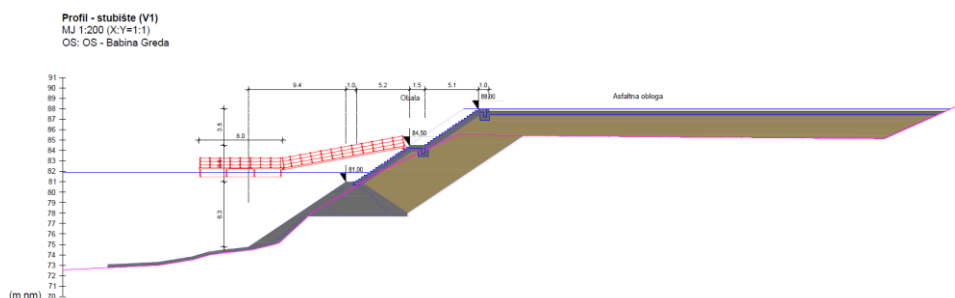
Ponton će biti postavljen paralelno sa predviđenom obaloutvrdom. Uzvodno, a u sklopu glavnog pontona predviđeno je postavljanje poprečnih i uzdužni pontona (fingera) za privez manjih plovila.

Slika 53: Grafički prikaz varijante 1 – pristanište Babina Greda



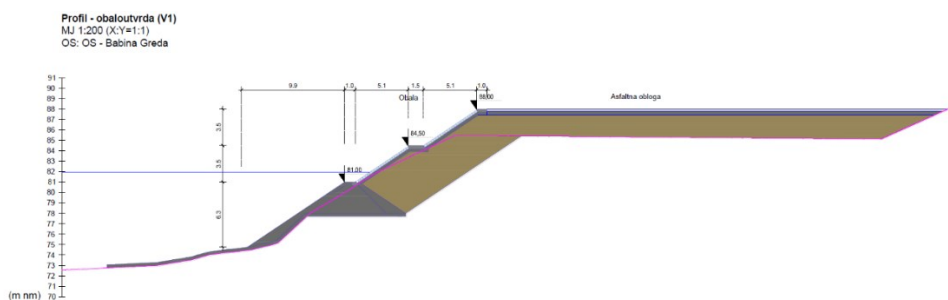
Prilaz na pristanište omogućen je pristupnim mostom postavljenim okomito na prethodno izvedeno AB stubište obaloutvrde. AB stubište se proteže od AB vijenca do krune nožice obalutvrde. Širina stubišta je 2,5 m, a na bočnim stranama je omeđeno stubišnim gredama širine 0,5 m na kojima je predviđeno

oslanjanje pristupnog mosta. Povezivanje pristupnog mosta sa pontonom vrši se zglobnim sistemom koji omogućuje vertikalno pomicanje mosta. Pristupni most se na drugoj strani oslanja se na prethodno izvedene grede AB stubišta, ali nije fiksiran, već je omogućeno uzdužno pomicanje mosta po AB gredama stubišta uslijed promjene vodostaja rijeke Save. Most treba biti s obje strane ograđen ogradom.



Slika 54: Poprečni profil stubišta sa predloženim rješenjem pontona i pristupnog mosta – pristanište Babina Greda

Obaloutvrda se izvodi sa kotom vijenca na 88,00 m nm, kotom srednje grede na 84,50 m nm te kotom krune nožice obaloutvrde na 81,00 m nm. Pokos između vijenca i srednje grede kao i pokos između srednje grede i krune nožice obaloutvrde izvodi se u nagibu 1:1,5 te se oblaže betonskim blokom. Uz vijenac je predviđeno izvođenje 3 bitve za privez pontona i brodova. Na nizvodnom kraju obaloutvrde predviđena je izvedba rampe za spust čamaca.



Slika 55: Poprečni profil obaloutvrde gradskog tipa – pristanište Babina Greda



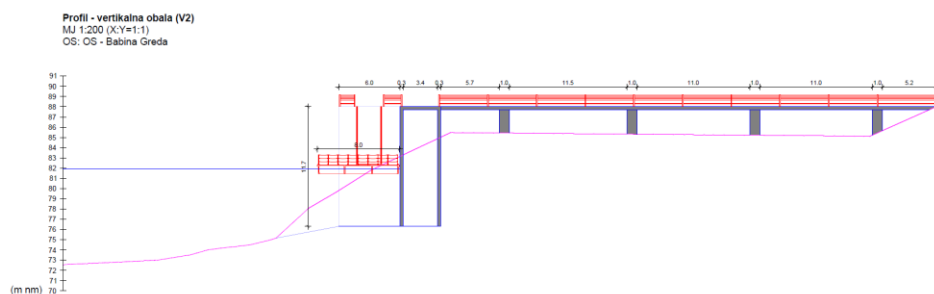
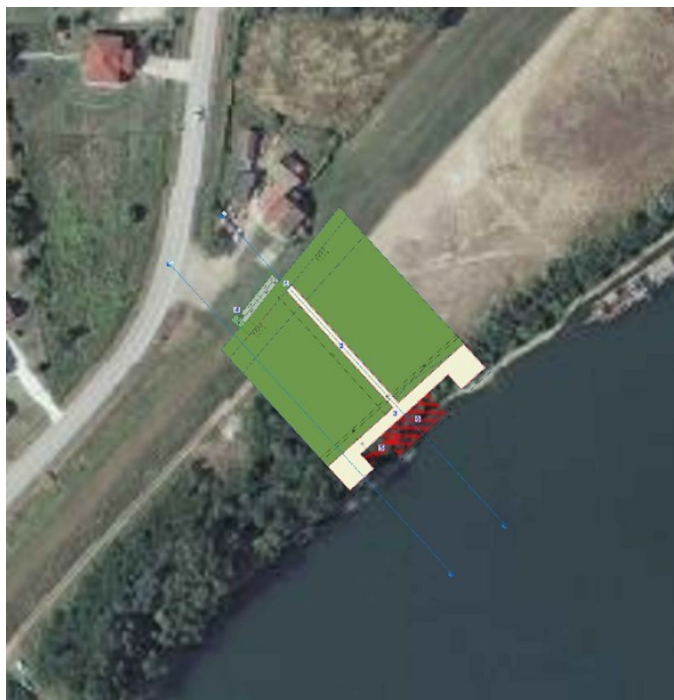
Slika 56: 3D prikaz Varijante 1 – izgradnja nove obaloutvrde gradskog tipa – pristanište Babina Greda

Varijanta 2 – izgradnja nove vertikalne obale

Varijantom je dano rješenje pontona sa pristupnim mostom bez okolnog uređenja obale kao u varijanti sa kosom obalom. Zbog denivelacije postojećeg terena gdje se planira izgradnja pristaništa i javne prometnice u naselju Babina Greda, predviđeno je izgradnja mosta na stupovima od građevine vertikalne obale do nasipa. Za prijelaz preko nasipa predviđena je izvedba rampi i stubišta za prijelaz preko nasipa do državne ceste.

Ponton će biti postavljen paralelno sa predviđenom vertikalnom obalom. Prilaz na pristanište omogućen je pristupnim mostom smještenim paralelno na vertikalnu obalu.

Slika 57: Grafički prikaz varijante 2 – pristanište Babina Greda



Slika 58: Poprečni profil vertikalne obale sa predloženim rješenjem pontona i pristupnog mosta – pristanište Babina Greda

Povezivanje pristupnog mosta sa vertikalnom obalom vrši se zglobnim sistemom koji omogućuje vertikalno pomicanje mosta. Pristupni most se na drugoj strani oslanja na ponton, ali nije fiksiran, već je omogućeno uzdužno pomicanje mosta po pontonu uslijed promjene vodostaja rijeke Save. Most treba biti s obje strane ograđen ogradom.



Slika 59: 3D prikaz Varijante 2 – izgradnja nove vertikalne obale – pristanište Babina Greda

11.4 Procjena troškova izgradnje

Troškovi izgradnje pristaništa u svrhu razvoja putničke, izletničke, sportsko-rekreacijske plovidbe dani su za svaku od predmetnih lokacija okvirno temeljem iskustva sa sličnih poslova dok će se realni troškovi utvrditi putem javnih natječaja. U nastavku je dan tablični prikaz rekapitulacije troškova izgradnje (HRK bez PDV-a) po varijantama tehničkog rješenja izgradnje kao i prikaz ukupnih troškova izgradnje.

	Pristanište Davor	Pristanište Slavonski Kobaš	Pristanište Babina Greda
Varijanta 1	20.900.800,00	12.407.950,00	14.273.225,00
Varijanta 2	31.360.560,00	18.334.800,00	20.869.800,00

Tablica 38: Rekapitulacija troškova izgradnje (HRK bez PDV-a) po varijantama tehničkog rješenja

Zaključak: Sukladno provedenim analizama iz prethodnih poglavlja u nastavku je dan prikaz u obliku omjera u odnosu na cijenu i mogućnosti realizacije projekta (izgradnje).

	Pristaište Davor	Pristanište Slavonski Kobaš	Pristanište Babina Greda
Varijanta 1	1,20	1,10	1,05
Varijanta 2	2,21	3,57	2,34

Tablica 39: Rangiranje varijanti tehničkog rješenja

S obzirom na velika odstupanja u troškovima izgradnje pristaništa po varijantnim tehničkim rješenjima, mogućnosti izgradnje i konzultacije s budućim korisnicima pristaništa odabrana je varijanta 1 za svaku od predmetnih lokacija

Pristanište Davor - varijanta 1		
Br.	Opis	Ukupna investicija (HRK)
A	Izgradnja operativne obale	17.940.800,00
A.1.	Projektna dokumentacija	710.000,00
A.2.	Pripremni i završni radovi	270.000,00
A.3.	Iskop za potrebe izgradnje obaloutvrde i čišćenje korita rijeke Save	2.847.000,00
A.4.	Izvedba obaloutvrde i rampe za spust čamaca	13.468.550,00
A.5.	Privezni elementi	645.250,00
B	Oprema pristaništa	760.000,00
B.1	Ponton	560.000,00
B.2	Pristupni most	200.000,00
C	Prateća infrastruktura - kopneni dio	2.200.000,00
C.1.	Cestovna infrastruktura, hortikulturno uređenje i urbana oprema	1.450.000,00
C.2.	Oborinska odvodnja	100.000,00
C.3.	Vodoopskrbni cjevovodi	200.000,00
C.4.	Elektroinstalacije	450.000,00
UKUPNO:		20.900.800,00

Tablica 40: Procjena troškova izgradnje pristaništa Davor - varijanta 1

Pristanište Davor - varijanta 2		
Br.	Opis	Ukupna investicija (HRK)
A	Izgradnja operativne obale	28.400.560,00
A.1.	Projektna dokumentacija	710.000,00
A.2.	Pripremni i završni radovi	270.000,00
A.3.	Iskop za potrebe izgradnje obaloutvrde i čišćenje korita rijeke Save	2.847.000,00
A.4.	Izvedba vertikalne obale i rampe za spust čamaca	24.213.560,00
A.5.	Privezni elementi	360.000,00
B	Oprema pristaništa	760.000,00
B.1	Ponton	560.000,00
B.2	Pristupni most	200.000,00
C	Prateća infrastruktura - kopneni dio	2.200.000,00
C.1.	Cestovna infrastruktura, hortikulturno uređenje i urbana oprema	1.450.000,00
C.2.	Oborinska odvodnja	100.000,00
C.3.	Vodoopskrbni cjevovodi	200.000,00
C.4.	Elektroinstalacije	450.000,00
UKUPNO:		31.360.560,00

Tablica 41: Procjena troškova izgradnje pristaništa Davor - varijanta 2

Pristanište Slavonski Kobaš - varijanta 1		
Br	Opis	Ukupna investicija (HRK)
A	Izgradnja operativne obale	9.837.950,00
A.1.	Projektna dokumentacija	710.000,00
A.2.	Pripremni i završni radovi	270.000,00
A.3.	Iskop za potrebe izgradnje obaloutvrde i čišćenje korita rijeke Save	1.003.500,00
A.4.	Izvedba obaloutvrde	7.203.200,00
A.5.	Privezni elementi	651.250,00
B	Oprema pristaništa	760.000,00
B.1	Ponton	560.000,00
B.2	Pristupni most	200.000,00
C	Prateća infrastruktura - kopneni dio	1.810.000,00
C.1.	Cestovna infrastruktura, hortikulturno uređenje i urbana oprema	1.210.000,00
C.2.	Oborinska odvodnja	100.000,00
C.3.	Vodoopskrbni cjevovodi	150.000,00
C.4.	Elektroinstalacije	350.000,00
UKUPNO:		12.407.950,00

Tablica 42: Procjena troškova izgradnje pristaništa Slavonski Kobaš- varijanta 1

Pristanište Slavonski Kobaš - varijanta 2		
Br.	Opis	Ukupna investicija (HRK)
A	Izgradnja operativne obale	15.820.800,00
A.1.	Projektna dokumentacija	710.000,00
A.2.	Pripremni i završni radovi	270.000,00
A.3.	Iskop za potrebe izgradnje obaloutvrde i čišćenje korita rijeke Save	802.800,00
A.4.	Izvedba vertikalne obale	13.678.000,00
A.5.	Privezni elementi	360.000,00
B	Oprema pristaništa	760.000,00
B.1	Ponton	560.000,00
B.2	Pristupni most	200.000,00
C	Prateća infrastruktura - kopneni dio	1.754.000,00
C.1.	Cestovna infrastruktura, hortikulturno uređenje i urbana oprema	1.154.000,00
C.2.	Oborinska odvodnja	100.000,00
C.3.	Vodoopskrbni cjevovodi	150.000,00
C.4.	Elektroinstalacije	350.000,00
UKUPNO:		18.334.800,00

Tablica 43: Procjena troškova izgradnje pristaništa Slavonski Kobaš- varijanta 2

Pristanište Babina Greda - varijanta 1		
Br.	Opis	Ukupna investicija (HRK)
A	Izgradnja operativne obale	10.833.225,00
A.1.	Projektna dokumentacija	710.000,00
A.2.	Pripremni i završni radovi	270.000,00
A.3.	Iskop za potrebe izgradnje obaloutvrde i čišćenje korita rijeke Save	1.588.500,00
A.4.	Izvedba obaloutvrde i rampe za spust čamaca	7.617.225,00
A.5.	Privezni elementi	647.500,00
B	Oprema pristaništa	1.100.000,00
B.1	Ponton	800.000,00
B.2	Pristupni most	300.000,00
C	Prateća infrastruktura - kopneni dio	2.340.000,00
C.1.	Cestovna infrastruktura, hortikulturno uređenje i urbana oprema	1.660.000,00
C.2.	Oborinska odvodnja	100.000,00
C.3.	Vodoopskrbni cjevovodi	180.000,00
C.4.	Elektroinstalacije	400.000,00
UKUPNO:		14.273.225,00

Tablica 44: Procjena troškova izgradnje pristaništa Babina Greda- varijanta 1

Pristanište Babina Greda - varijanta 2		
Br	Opis	Ukupna investicija (HRK)
A	Izgradnja operativne obale	17.176.300,00
A.1.	Projektna dokumentacija	710.000,00
A.2.	Pripremni i završni radovi	270.000,00
A.3.	Iskop za potrebe izgradnje obaloutvrde i čišćenje korita rijeke Save	1.270.800,00
A.4.	Izvedba vertikalne obale	14.565.500,00
A.5.	Privezni elementi	360.000,00
B	Oprema pristaništa	1.100.000,00
B.1	Ponton	800.000,00
B.2	Pristupni most	300.000,00
C	Prateća infrastruktura - kopneni dio	2.593.500,00
C.1.	Cestovna infrastruktura, hortikulturno uređenje i urbana oprema	1.913.500,00
C.2.	Oborinska odvodnja	100.000,00
C.3.	Vodoopskrbni cjevovodi	180.000,00
C.4.	Elektroinstalacije	400.000,00
UKUPNO:		20.869.800,00

Tablica 45: Procjena troškova izgradnje pristaništa Babina Greda- varijanta 2

11.5 Plan aktivnosti i dinamika realizacije projekta

Unutar ovog poglavlja se daje pregled dokumentacije koja će biti nužna za realizaciju projekta izgradnje pristaništa te dinamika realizacije cjelokupnog projekta s uključenom gradnjom.

Za potrebe realizacije projekta, pretpostavlja se da je potrebno provesti aktivnosti koje je moguće svrstati u dvije grupe:

- izrada potrebne dokumentacije i ishođenje potrebnih dozvola te
- izvođenje radova s paralelnom provedbom stručnog nadzora.

Prva grupa podrazumijeva izradu slijedećih dokumenata:

- geodetski istražni radovi s izradom geodetskog elaborata,
- geotehnički istražni radovi s izradom elaborata,
- idejni projekt temeljem Zakonom o prostornom uređenju (NN 153/13, 065/17, 114/18, 39/19, 98/19)
- elaborat zaštite okoliša sa sadržajem kako je određeno u Prilogu VII Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (NN 61/14, 03/17) koji uključuje i izradu prethodne ocjene zahvata za ekološku mrežu te provesti postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš i ishoditi odgovarajuće rješenje od nadležnog Ureda.
- glavni projekt temeljem Zakonom o gradnji (NN 153/13, NN 020/17, 39/19, 125/19),
- izvedbeni projekt temeljem Zakonom o gradnji (NN 153/13, NN 020/17, 39/19, 125/19),
- studija izvodljivosti s aplikacijskim paketom za potrebe odobrenja sufinanciranja projekta sredstvima EU strukturnih instrumenata
- dokumentacija za nadmetanje za nabavu usluga nadzora te za izvođenje radova.

Druga grupa podrazumijeva izvođenje radova do ishođenja uporabne dozvole te provedbu stručnog nadzora temeljem Zakona o gradnji (NN 153/13, NN 020/17, 39/19, 125/19).

U nastavku je dinamika izrade cjelokupne projektne dokumentacije s potrebnim vremenskim okvirima ishođenja dozvola. Obzirom da je ovisan o izvoru financiranja i osiguranju sredstava za realizaciju projekata na pojedinim lokacijama, dinamikom nije obuhvaćen rok izgradnje pristaništa. Načelno se procjenjuje da je za predloženo i odabrano varijantno rješenje na svakoj od pojedinih lokacija, potrebno 12 mjeseci za izvođenje radova, a što će ovisiti o vodostaju rijeke Save i ostalim vanjskim čimbenicima i utjecajima. Rok od 12 mjeseci ne obuhvaća i vrijeme potrebno za provođenje postupka javne nabave koje se procjenjuje na 4-6 mjeseci.

12

Analiza troškova i koristi



12. Analiza troškova i koristi

Analiza troškova i koristi (CBA analiza) sastoji se od financijske analize troškova i koristi i ekonomske analize troškova i koristi. Financijska analiza se provodi u svrhu: procjene profitabilnosti konsolidiranog projekta; procjene profitabilnosti projekta za vlasnika projekta i neke od glavnih dionika; provjere financijske održivosti projekta, ključnog preduvjeta izvedivosti za bilo koju vrstu projekta; te skiciranja novčanog tijeka koji podupire izračun socioekonomskih troškova i koristi. Svrha društveno-ekonomske analize je odrediti ekonomsku održivost projekta izračunom dodatnih koristi nastalih kao rezultat provedbe projekta. Projekt ima različite neizravne ekonomske, socijalne i ekološke učinke. Takva se ulaganja mogu pravilno procijeniti jedino kad se ti učinci uzmu u obzir, budući da se ti učinci često mogu identificirati kao odlučujući u odnosu na razvoj.

Financijska i ekonomska analiza varijantnih rješenja pristanišne infrastrukture na lokacijama Davor, Slavonski Kobaš i Babina Greda izrađene su u skladu s metodološkim smjernicama sadržanima u Vodiču za analizu troškova i koristi investicijskih objekata Europske Unije za razdoblje 2014.-2020 (u nastavku Vodič), te Nacionalnom vodiču za pripremu analize troškova i koristi u Republici Hrvatskoj. U tekstu su jasno naznačena i objašnjena i područja koja metodološki i/ili u smislu pretpostavki odstupaju od gore navedenih dokumenata. Pri izradi financijske i ekonomske analize korištene su sljedeće temeljne pretpostavke:

- Svi troškovi i prihodi/koristi prikazani su u Hrvatskoj nacionalnoj valuti kuna (HRK). Svi iznosi prikazani u ovoj Studiji u Eurima preračunati su prema odnosu 1 Euro=7,50 HRK.
- Svi troškovi i prihodi/koristi prikazani su s uključuju PDV (po stopi do 25%).⁴⁰
- Realan vremenski okvir za investiciju ovoga tipa projekta iznosi 25 godina (referentno razdoblje), uključujući investicijski ciklus, te godine korištenja projekta
- Svi budući troškovi i prihodi/koristi, koji nastaju u referentnom razdoblju, diskontirani su po stopi od 4%, odnosno 5%
- U financijskoj i ekonomskoj analizi korištene su stalne cijene. Korekcija cijena radi inflacije nije uzeta u obzir.

12.1 Financijska analiza varijantnih rješenja

Polazište financijske analize je analiza Korisnika projekta – Javne ustanove Lučka uprava Slavonski Brod (u nastavku Korisnik). Na temelju Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda obavljanje poslova upravljanja lukama i pristaništima na unutarnjim vodama u nadležnosti je lučkih uprava. Za područje nadležnosti na rijeci Savi ustrojena je Lučka uprava Slavonski Brod sa sjedištem u Slavonskom Brodu u Brodsko-posavskoj županiji. Lučka uprava Slavonski Brod nadležna je za upravljanje i razvoj luka i pristaništa na rijeci Savi na području nadležnosti Lučke kapetanije Slavonski Brod od rkm 207- rkm 467.

U skladu s čl. 10a. st.1. Pravilnika o utvrđivanju proračunskih i izvanproračunskih korisnika Državnog proračuna i proračunskih i izvanproračunskih korisnika proračuna jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave te o načinu vođenja Registra proračunskih i izvanproračunskih korisnika (NN 128/09, 142/14 i 23/19), objavljeni su Podaci iz Registra proračunskih i izvanproračunskih korisnika (NN 60/2020) koji navode sljedeće: sve državne Lučke uprave pa i Javna ustanova Lučka uprava Slavonski Brod od 01.01.2021. godine postaju korisnici državnog proračuna.

⁴⁰ Za Korisnika (OIB: 14562482156) ne postoji obveza PDV-a na dan izrade analize - PDV nije nadoknativ

Područje obuhvata projekta su općine Davor, Oriovac i Babina Greda smještene u dvije županije, Brodsko-posavskoj i Vukovarsko srijemskoj županiji, koje osim zajedničkih obilježja karakterističnih za ravničarski slavonski kraj, imaju svoje atribute u vodnim putovima koji im mogu pomoći u stvaranju jedinstvene cjeline i bolje ih pozicionirati na turističkoj karti Kontinentalne Hrvatske.

Nadalje, riječni turizam oblik je turizma kojem je potreban sustavan i zajednički pristup svih dionika uključenih u njegov razvoj: Lučke uprave Slavonski Brod kao javnog tijela nadležnog za upravljanje pristaništima na rijeci Savi, i općina Davor, Oriovac i Babina Greda, nadležnih za definiranje strategije razvoja njihovih općina.

Utrošenim sredstvima za realizaciju projekta izgradnje pristaništa na rijeci Savi u svrhu razvoja putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe ne ostvaruju se dodatni prihodi, ne proizvode se proizvodi, niti se pružaju usluge koje mogu ostvariti prihod – Projekt je, kao i sam Korisnik (vlasnik i upravitelju infrastrukture), neprofitan. Na temelju navedenog, analiza operativnih prihoda je izostavljena iz financijske analize.

12.1.1 Pristanište Davor

Troškovi Investicije

Varijantno rješenje br. 1 izgradnje pristanišne infrastrukture na lokaciji Davor, odobreno od strane Lučke uprave Slavonski Brod i predstavnika Općina Davor procjenjuje se na iznos od 26 mil. HRK s PDV-om (stavke i iznosi troškova investicije su preuzeti iz dijela Studije „Prijedlog varijantnih rješenja“).

Investicija se planira prve tri godine referentnog razdoblja (od 2022. do 2024. godine), a sastoji se od troškova izgradnje obaloutvrde i prateće infrastrukture, te nabave i postavljanja pontona. Osim navedenih osnovnih troškova izgradnje pristaništa, a u skladu s uputama iz Vodiča, troškovi investicije uključuju i troškove stručnog građevinskog nazora (ostale komponente), te 10%-tno uvećanje na stranu stavke nepredviđenih troškova.

Prikaz troškova investicije (000 HRK s PDV-om) slijedi u nastavku.

Troškovi investicije	Ukupno	2022	2023	2024
UKUPNI POČETNI TROŠKOVI INVESTICIJE	29.653	5.553	15.583	8.517
Nepredviđeni troškovi	2.613	489	1.373	750
POČETNI TROŠKOVI INVESTICIJE	27.040	5.064	14.210	7.767
MATERIJALNA IMOVINA	25.239	4.005	13.729	7.504
Zemljište	0	0	0	0
Građevinski objekti	23.869	3.800	12.976	7.093
Elektro-strojarska oprema	1.369	205	753	411
NEMATERIJALNA IMOVINA	888	888	0	0
OSTALE KOMPONENTE	914	171	481	263

Tablica 46: Troškovi investicije varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Davor

U sklopu financijske analize, s obzirom na prirodu investicije, tržišna vrijednost na kraju vremenskog razdoblja procijenjena je na 0 HRK, te je također izračun ostatka vrijednosti izostavljen iz financijske analize.

Operativni troškovi

Ukupni inkrementalni godišnji operativni troškovi varijantnog rješenja odnose se na troškove održavanja imovine investicije i troškova čišćenja korita rijeke Save, a iznose 296 tisuća HRK/g. s PDV-om. Troškovi održavanja su izračunati za razdoblje upotrebe imovine, od 2025. do 2046. godine.

Detalji izračuna operativnih troškova (000 HRK s PDV-om) slijedi u nastavku.

INKREMENTALNO	2022	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2046
UKUPNI OPERATIVNI TROŠKOVI	0	0	0	296	296	296	296	296
Održavanje građevinskih objekata	0	0	0	124	124	124	124	124
Održavanje elektro-strojarske opreme	0	0	0	41	41	41	41	41
Čišćenje korita	0	0	0	131	131	131	131	131

Tablica 47: Operativni troškovi varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Davor

Određivanje financijskog raskoraka i potencijalnih izvora financiranja

Primjenom propisane diskontne stope novčanog tijeka projekta u tablici u nastavku izračunata je neto sadašnja vrijednost projekta (FNPV/C) i financijska stopa povrata (FRR/C) radi ocjene financijske profitabilnosti projekta, odnosno radi utvrđivanja potrebe za potporom za financijski neprofitabilne projekte.

ALAT	REFERENTNA VRIJEDNOST	OSTVARENA VRIJEDNOST
FRR/C	< 4,00%	NEMA
Diskontna stopa		4,00%
FNPV/C	< 0,00	-28.713.381
FINANCIJSKA POMOĆ		DA

Tablica 48: Izračun financijskog povrata investicije – rezultat – varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Davor

Na temelju financijske analize i maksimalnih stopa EU sufinanciranja za određenu vrstu projekta utvrđuju se količine bespovratnih sredstava EU. Utvrđivanje sufinanciranja provodi se kroz sljedeća tri koraka.

Korak 1. Izračun stope financijskog manjka
$R = (DIC - DNR) / DIC = (24.911.471 + 3.801.910) / 24.911.471 = 115,26\% \approx 100\%$
Korak 2. Izračun iznosa odluke (DA)
$DA = EC * R = 29.653.010 * 100\% = 29.653.010$
Korak 3. Izračun maksimalnog iznosa bespovratnih sredstava
$EUgrant = DA * Max CRpa = 29.653.010 * 85\% = 25.205.059$
Max CRpa -> najviši iznos doprinosa Zajednice na razini prioritetne osi

Tablica 49: Rekapitulacija analize financijskog raskoraka varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Davor

Na temelju navedenog izračuna, uočava se da je potreban najviši iznos doprinosa Zajednice na razini prioritetne osi (85,00%), dok će preostalih 15,00% ukupnih investicijskih troškova biti osigurano iz Državnog proračuna RH. Nadalje, s obzirom na to da je Korisnik projekta ujedno i korisnik Državnog proračuna, pokrivanje operativnih troškova korištenja imovine investicije bit će, također, osigurano iz nacionalnih javnih sredstava RH, konkretnije iz Državnog proračuna RH.

Potencijalni izvori financiranja projekta (000 HRK s PDV-om) slijede u nastavku.

IZVORI FINANCIRANJA	UKUPNO	2022	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2046
EU izvori	25.205	4.720	13.245	7.240	0	0	0	0	0
Državni proračun RH	4.448	833	2.337	1.278	0	0	0	0	0
Državni proračun RH/Korisnik	6.511	0	0	0	296	296	296	296	296

Tablica 50: Izvori financiranja varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Davor

Financijska održivost projekta

Cilj analize financijske održivosti projekta je provjera da li su kumulativni neto novčani tijekovi pozitivni u svakoj godini tijekom korištenja projekta. Rezultati analize financijske održivosti projekta (000 HRK s PDV-om) slijede u nastavku.

INKREMENTALNO	2022	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2046
UKUPNI PRILJEV	5.553	15.583	8.517	296	296	296	296	296
Operativni prihodi	0	0	0	0	0	0	0	0
Financijska sredstva	5.553	15.583	8.517	296	296	296	296	296
UKUPNI ODLJEV	5.553	15.583	8.517	296	296	296	296	296
Operativni troškovi	0	0	0	296	296	296	296	296
Troškovi investicije	5.553	15.583	8.517	0	0	0	0	0
NOVČANI TIJEK	0	0	0	0	0	0	0	0
KUMULIRANI NOVČANI TIJEK	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablica 51: Financijska održivost varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Davor

Tijekom promatranog referentnog razdoblja od 25 godina projekta ukupni priljevi i odljevi novca su jednaki – Kumulirani novčani tijek prikazuje financijsku održivost projekta s pozitivnom nulom.

12.1.2 Pristanište Slavonski Kobaš

Troškovi Investicije

Varijantno rješenje pristanišne infrastrukture na lokaciji Slavonski Kobaš, odobreno od strane Lučke uprave Slavonski Brod i predstavnika Općine Oriovac, procjenjuje se na iznos od 15,5 mil. HRK s PDV-om (stavke i iznosi troškova investicije su preuzeti iz dijela Studije „Prijedlog varijantnih rješenja“). Investicija se planira prve dvije godine referentnog razdoblja (od 2022. do 2023. godine), a sastoji se od troškova izgradnje obaloutvrde i prateće infrastrukture, te nabave i postavljanja pontona. Osim navedenih osnovnih troškova izgradnje pristaništa, a u skladu s uputama iz Vodiča, troškovi investicije uključuju i troškove stručnog građevinskog nazora (ostale komponente), te 10%-tno uvećanje na stranu stavke nepredviđenih troškova.

Prikaz troškova investicije (000 HRK s PDV-om) slijedi u nastavku.

Troškovi investicije	Ukupno	2022	2023
UKUPNI POČETNI TROŠKOVI INVESTICIJE	17.604	7.027	10.577
Nepredviđeni troškovi	1.551	619	932
POČETNI TROŠKOVI INVESTICIJE	16.053	6.408	9.645
MATERIJALNA IMOVINA	14.622	5.303	9.319
Zemljište	0	0	0
Građevinski objekti	13.371	4.865	8.505
Elektro-strojarska oprema	1.252	438	814
NEMATERIJALNA IMOVINA	888	888	0
OSTALE KOMPONENTE	543	217	326

Tablica 52: Troškovi investicije varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Slavonski Kobaš

U sklopu financijske analize, s obzirom na prirodu investicije, tržišna vrijednost na kraju vremenskog razdoblja procijenjena je na 0 HRK, te je također izračun ostatka vrijednosti izostavljen iz financijske analize.

Operativni troškovi

Ukupni inkrementalni godišnji operativni troškovi varijantnog rješenja odnose se na troškove održavanja imovine investicije i troškova čišćenja korita rijeke Save, a iznose 183 tisuća HRK/g. s PDV-om. Troškovi održavanja su izračunati za razdoblje upotrebe imovine, od 2024. do 2046. godine.

Detalji izračuna operativnih troškova (000 HRK s PDV-om) slijedi u nastavku.

INKREMENTALNO	2022	2023	2024	2029	2034	2039	2044	2046
UKUPNI OPERATIVNI TROŠKOVI	0	0	183	183	183	183	183	183
Održavanje građevinskih objekata	0	0	83	83	83	83	83	83
Održavanje elektro-strojarske opreme	0	0	38	38	38	38	38	38
Čišćenje korita	0	0	63	63	63	63	63	63

Tablica 53: Operativni troškovi varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Slavonski Kobaš

Određivanje financijskog raskoraka i potencijalnih izvora financiranja

Primjenom propisane diskontne stope novčanog tijeka projekta u tablici u nastavku izračunata je neto sadašnja vrijednost projekta (FNPV/C) i financijska stopa povrata (FRR/C) radi ocjene financijske profitabilnosti projekta, odnosno radi utvrđivanja potrebe za potporom za financijski neprofitabilne projekte.

ALAT	REFERENTNA VRIJEDNOST	OSTVARENA VRIJEDNOST
FRR/C	< 4,00%	NEMA
Diskontna stopa		4,00%
FNPV/C	< 0,00	-17.588.125
FINANCIJSKA POMOĆ		DA

Tablica 54: Izračun financijskog povrata investicije – rezultat – varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Slavonski Kobaš

Na temelju financijske analize i maksimalnih stopa EU sufinanciranja za određenu vrstu projekta utvrđuju se količine bespovratnih sredstava EU. Utvrđivanje sufinanciranja provodi se kroz sljedeća tri koraka.

Korak 1. Izračun stope financijskog manjka
$R=(DIC-DNR)/DIC=(15.078.672+2.509.453)/15.078.672=116,64\% \approx 100\%$
Korak 2. Izračun iznosa odluke (DA)
$DA=EC*R=17.603.779*100\% =17.603.779$
Korak 3. Izračun maksimalnog iznosa bespovratnih sredstava
$EUgrant=DA*Max CRpa=17.603.779*85\%=14.963.212$
Max CRpa -> najviši iznos doprinosa Zajednice na razini prioritetne osi

Tablica 55: Rekapitulacija analize financijskog raskoraka varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Slavonski Kobaš

Na temelju navedenog izračuna, uočava se da je potreban najviši iznos doprinosa Zajednice na razini prioritetne osi (85,00%), dok će preostalih 15,00% ukupnih investicijskih troškova biti osigurano iz Državnog proračuna RH. Nadalje, s obzirom na to da je Korisnik projekta ujedno i korisnik Državnog proračuna, pokrivanje operativnih troškova korištenja imovine investicije bit će, također, osigurano iz nacionalnih javnih sredstava RH, konkretnije iz Državnog proračuna RH.

Potencijalni izvori financiranja projekta (000 HRK s PDV-om) slijede u nastavku.

IZVORI FINANCIRANJA	UKUPNO	2022	2023	2024	2029	2034	2039	2044	2046
EU izvori	14.963	5.973	8.990	0	0	0	0	0	0
Državni proračun RH	2.641	1.054	1.587	0	0	0	0	0	0
Državni proračun RH/Korisnik	4.202	0	0	183	183	183	183	183	183

Tablica 56: Izvori financiranja varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Slavonski Kobaš

Financijska održivost projekta

Cilj analize financijske održivosti projekta je provjera da li su kumulativni neto novčani tijekovi pozitivni u svakoj godini tijekom korištenja projekta. Rezultati analize financijske održivosti projekta (000 HRK s PDV-om) slijede u nastavku.

INKREMENTALNO	2022	2023	2024	2029	2034	2039	2044	2046
UKUPNI PRILJEV	7.027	10.577	183	183	183	183	183	183
Operativni prihodi	0	0	0	0	0	0	0	0
Financijska sredstva	7.027	10.577	183	183	183	183	183	183
UKUPNI ODLJEV	7.027	10.577	183	183	183	183	183	183
Operativni troškovi	0	0	183	183	183	183	183	183
Troškovi investicije	7.027	10.577	0	0	0	0	0	0
NOVČANI TIJEK	0	0	0	0	0	0	0	0
KUMULIRANI NOVČANI TIJEK	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablica 57: Financijska održivost varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Slavonski Kobaš

Tijekom promatranog referentnog razdoblja od 25 godina projekta ukupni priljevi i odljevi novca su jednaki – Kumulirani novčani tijek prikazuje financijsku održivost projekta s pozitivnom nulom.

12.1.3 Pristanište Babina Greda

Troškovi Investicije

Varijantno rješenje pristanišne infrastrukture na lokaciji Babina Greda, odobreno od strane Lučke uprave Slavonski Brod i predstavnika općina Davor, Oriovac i Babina Greda, procjenjuje se na iznos od 17,8 mil. HRK s PDV-om (stavke i iznosi troškova investicije su preuzeti iz dijela Studije „Prijedlog varijantnih rješenja“).

Investicija se planira prve dvije godine referentnog razdoblja (od 2022. do 2023. godine), a sastoji se od troškova izgradnje obaloutvrde i prateće infrastrukture, te nabave i postavljanja pontona. Osim navedenih osnovnih troškova izgradnje pristaništa, a u skladu s uputama iz Vodiča, troškovi investicije uključuju i troškove stručnog građevinskog nadzora (ostale komponente), te 10%-tno uvećanje na stranu stavke nepredviđenih troškova.

Prikaz troškova investicije (000 HRK s PDV-om) slijedi u nastavku.

Troškovi investicije	Ukupno	2022	2023
UKUPNI POČETNI TROŠKOVI INVESTICIJE	20.250	7.953	12.297
Nepredviđeni troškovi	1.784	701	1.083
POČETNI TROŠKOVI INVESTICIJE	18.466	7.252	11.214
MATERIJALNA IMOVINA	16.954	6.120	10.834
Zemljište	0	0	0
Građevinski objekti	15.645	5.661	9.983
Elektro-strojarska oprema	1.309	458	851
NEMATERIJALNA IMOVINA	888	888	0
OSTALE KOMPONENTE	624	245	379

Tablica 58: Troškovi investicije varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Babina Greda

U sklopu financijske analize, s obzirom na prirodu investicije, tržišna vrijednost na kraju vremenskog razdoblja procijenjena je na 0 HRK, te je također izračun ostatka vrijednosti izostavljen iz financijske analize.

Operativni troškovi

Ukupni inkrementalni godišnji operativni troškovi varijantnog rješenja odnose se na troškove održavanja imovine investicije i troškova čišćenja korita rijeke Save, a iznose 165 tisuća HRK/g. s PDV-om. Troškovi održavanja su izračunati za razdoblje upotrebe imovine, od 2024. do 2046. godine.

Detalji izračuna operativnih troškova (000 HRK s PDV-om) slijedi u nastavku.

INKREMENTALNO	2022	2023	2024	2029	2034	2039	2044	2046
UKUPNI OPERATIVNI TROŠKOVI	0	0	165	165	165	165	165	165
Održavanje građevinskih objekata	0	0	101	101	101	101	101	101
Održavanje elektro-strojarske opreme	0	0	39	39	39	39	39	39
Čišćenje korita	0	0	25	25	25	25	25	25

Tablica 59: Operativni troškovi varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Babina Greda

Određivanje financijskog raskoraka i potencijalnih izvora financiranja

Primjenom propisane diskontne stope novčanog tijeka projekta u tablici u nastavku izračunata je neto sadašnja vrijednost projekta (FNPV/C) i financijska stopa povrata (FRR/C) radi ocjene financijske profitabilnosti projekta, odnosno radi utvrđivanja potrebe za potporom za financijski neprofitabilne projekte.

ALAT	REFERENTNA VRIJEDNOST	OSTVARENA VRIJEDNOST
FRR/C	< 4,00%	NEMA
Diskontna stopa		4,00%
FNPV/C	< 0,00	-19.611.109
FINANCIJSKA POMOĆ		DA

Tablica 60: Izračun financijskog povrata investicije – rezultat – varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Babina Greda

Na temelju financijske analize i maksimalnih stopa EU sufinanciranja za određenu vrstu projekta utvrđuju se količine bespovratnih sredstava EU. Utvrđivanje sufinanciranja provodi se kroz sljedeća tri koraka.

Korak 1. Izračun stope financijskog manjka
$R = (DIC - DNR) / DIC = (17.341.047 + 2.270.063) / 17.341.047 = 113,09\% \approx 100\%$
Korak 2. Izračun iznosa odluke (DA)
$DA = EC * R = 20.250.138 * 100\% = 20.250.138$
Korak 3. Izračun maksimalnog iznosa bespovratnih sredstava
$EU_{grant} = DA * Max\ CR_{pa} = 20.250.138 * 85\% = 17.212.617$
Max CR _{pa} -> najviši iznos doprinosa Zajednice na razini prioritetne osi

Tablica 61: Rekapitulacija analize financijskog raskoraka varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Babina Greda

Na temelju navedenog izračuna, uočava se da je potreban najviši iznos doprinosa Zajednice na razini prioritetne osi (85,00%), dok će preostalih 15,00% ukupnih investicijskih troškova biti osigurano iz Državnog proračuna RH. Nadalje, s obzirom na to da je Korisnik projekta ujedno i korisnik Državnog proračuna, pokrivanje operativnih troškova korištenja imovine investicije bit će, također, osigurano iz nacionalnih javnih sredstava RH, konkretnije iz Državnog proračuna RH.

Potencijalni izvori financiranja projekta (000 HRK s PDV-om) slijede u nastavku.

IZVORI FINANCIRANJA	UKUPNO	2022	2023	2024	2029	2034	2039	2044	2046
EU izvori	17.213	6.760	10.453	0	0	0	0	0	0
Državni proračun RH	456	1.193	1.845	0	0	0	0	0	0
Državni proračun RH/Korisnik	3.801	0	0	165	165	165	165	165	165

Tablica 62: Izvori financiranja varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Babina Greda

Financijska održivost projekta

Cilj analize financijske održivosti projekta je provjera da li su kumulativni neto novčani tijekovi pozitivni u svakoj godini tijekom korištenja projekta. Rezultati analize financijske održivosti projekta (000 HRK s PDV-om) slijede u nastavku.

INKREMENTALNO	2022	2023	2024	2029	2034	2039	2044	2046
UKUPNI PRILJEV	7.953	12.297	165	165	165	165	165	165
Operativni prihodi	0	0	0	0	0	0	0	0
Financijska sredstva	7.953	12.297	165	165	165	165	165	165
UKUPNI ODLJEV	7.953	12.297	165	165	165	165	165	165
Operativni troškovi	0	0	165	165	165	165	165	165
Troškovi investicije	7.953	12.297	0	0	0	0	0	0
NOVČANI TIJEK	0	0	0	0	0	0	0	0
KUMULIRANI NOVČANI TIJEK	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablica 63: Financijska održivost varijantnog rješenja pristanišne infrastrukture na lokaciji Babina Greda

Tijekom promatranog referentnog razdoblja od 25 godina projekta ukupni priljevi i odljevi novca su jednaki – Kumulirani novčani tijek prikazuje financijsku održivost projekta s pozitivnom nulom.

12.2. Načelna ekonomska analiza varijantnih rješenja

Ekonomskom analizom se ocjenjuje doprinos projekta ekonomskom blagostanju regije ili države. Opseg projekta se treba promatrati u široj perspektivi, odnosno trebaju se analizirati njegovi korisni učinci na čitavo društvo, a ne samo na vlasnika/upravitelja infrastrukture kao u financijskoj analizi. Ona se oslanja na činjenicu da promatrane tržišne cijene utrošenih inputa te konačnog ishoda ne odražavaju u potpunosti njihove društvene vrijednosti (tj. njihov socijalni oportunitetni trošak). Ekonomska analiza, isto tako, pokušava procijeniti potencijalne utjecaje projekta koji nemaju izravnu tržišnu vrijednost, na primjer utjecaj na okoliš ili na zdravlje ljudi.

Područje obuhvata projekta su općine Davor, Oriovac i Babina Greda koje su smještene u dvije slavonske županije, Brodsko-posavskoj i Vukovarsko srijemskoj županije. Južnom granicom promatrane regije protječe rijeka Sava – rijeka koja protječe kroz 4 zemlje, a na području Republike Hrvatske, s čak 510 kilometara, čini najdulju riječnu granicu. Rijeka Sava spaja 3 glavna grada Ljubljanu, Zagreb i Beograd gdje se ulijeva u rijeku Dunav i u povijesti je bila važan prometni pravac. Unatoč tome, Sava trenutno nije plovna cijelim svojim tokom, a riječni promet općenito, uvjetovan je ograničenjima u plovidbi, kako teretnog, tako i putničkog prometa.

Zahvaljujući prostornim obilježjima i obilju prirodnih ljepota i kulturnih znamenitosti među kojima posebno mjesto zauzimaju prirodna bogatstva velikih rijeka, Slavonija, sastavljena od pet županija, predstavlja iznimno zanimljivu turističku regiju.

Uspješnom provedbom projekta pozitivno bi se utjecalo na gospodarski razvoj istočne Hrvatske – Slavonije, te će isti doprinijeti sigurnosti unutarnjih plovnih puteva te usklađivanju s nacionalnim i EU regulativama. U nastavku poglavlja obradit će se (kvalitativni, a ne i kvantitativni) pozitivni i negativni učinci provedbe projekta na društveno blagostanje kako same regije, tako i cijele Republike Hrvatske, a to su:

- Povećanje kapaciteta za prihvat plovila na unutarnjim plovnim putovima
- Smanjenje broja nesreća na unutarnjim plovnim putevima
- Gospodarski razvoj regije razvojem turističke ponude
- Zaštitu okoliša i povećanje energetske učinkovitosti

Povećanje kapaciteta za prihvat plovila na unutarnjim plovnim putovima

Unatoč iznimno povoljnom geografskom položaju, te važnosti u prošlosti, rijeka Sava trenutno nije plovna cijelim svojim tokom, a riječni promet općenito uvjetovan je ograničenjima u plovidbi. Najveći problem plovnosti su plićaci koji se pojavljuju pri niskom vodostaju i ne omogućavaju plovidbu punim gazom u dovoljnom broju dana u godini koji bi imao ekonomski opravdanost za korištenje plovnog puta, kao najisplativijeg vida transporta.

Razvijena prometna infrastruktura neophodna je za ekonomski rast i razvoj, kvalitetu života, društveni razvoj te promicanje trgovine i međunarodne i regionalne razmjene. Obje županije, Brodsko-posavska i Vukovarsko-srijemska, imaju povoljan položaj za iskorištavanje postojeće mreže i njen daljnji razvoj i za nadogradnju prometne mreže, a njihovo strateško razvijanje pretpostavlja usuglašenost s potrebama prometnog razvoja RH, odnosno međunarodnim potrebama.

Provedbom projekta kroz izgradnju pristaništa na rijeci Savi osigurat će se uvjeti za razvoj putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe, te prihvat većeg broja plovila na unutarnjem plovnom putu rijeke Save tijekom cijele godine. Tako projekt potencira povećanje prijevoza robe i putnika unutarnjim plovnim putovima.

Prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima prikladan je za razne tipove terete, od opasnog, tekućeg do krutog tereta. Unutarnjim plovnim putevima može se prevesti više robe po jedinici udaljenosti, odnosno više tona robe po kilometru, posebno kada se radi o potiskivanim robnim materijama. Time bi se smanjila i zagušenja u ostalim tipovima prometa, npr. zagušenje cestovnog prometa.

Razvoj infrastrukture na unutarnjim plovnim putovima omogućuje povećanje upotrebe prijevoza kao takvog. Cestovni promet nerijetko dovodi do prometnih zagušenja, kašnjenja i velikog broja nesreća u usporedbi s prometom unutarnjim plovnim putovima. Omogućilo bi se značajnije korištenje takvog tipa prijevoza ne samo na nacionalnoj već i na međunarodnoj razini. Riječna krstarenja u obliku međunarodnih riječnih krstarenja samo su djelomično zastupljena na rijeci Savi i također su uvjetovana ograničenjima plovidbe kao i nepostojanjem pristanišne infrastrukture.

Smanjenje broja nesreća na unutarnjim plovnim putevima

Problem plićaka, koji se pojavljuju pri niskom vodostaju, ne omogućava plovidbu punim gazom u dovoljnom broju dana u godini, te zbog smanjenja razine plovnog puta može doći do povećanja broja nesreća na unutarnjem plovnom putu. U usporedbi s ostalim prijevoznim sredstvima, plovidba unutarnjim plovnim putevima ima najmanji broj nesreća zbog vrlo strogih standarda unutarnje plovidbe, no pojava nesreća može negativno utjecati na okoliš, nasukavanje i oštećenje plovila, nemogućnost plovidbe, pojavu izvanrednih i visokih troškova popravaka ili čak dovesti do smrtnih posljedica. Provedbom projekta smanjit će se rizici povezani s pojavom nesreća unutarnjim plovnim putevima i povećat će se sigurnost plovidbe.

Gospodarski razvoj regije razvojem turističke ponude

Turistički proizvodi na području Brodsko-posavske županije temelji se na etno i gastro ponudi, lovnom turizmu, ruralnom turizmu, ciklo-turizmu i dr. Županija ima potencijal za razvoj tranzitnog, lovnog i ribolovnog, kulturnog i manifestacijskog, ekološkog, ruralnog, cikloturizma, izletničkog i rekreacijskog turizma, a posebno riječnog objedinjenog s ostalom turističkom ponudom tvoreći tako jedinstveni turistički proizvod.

Razvoj turizma Vukovarsko-srijemske županije temelji se na očuvanim prirodnim resursima, ponudi kvalitetne i autohtone hrane, vinogradarstvu, iznimno vrijednim kulturno-povijesnim resursima, manifestacijama te etnografskoj zanimljivosti.

Turistički promet na području ove dvije županije je skroman u odnosu na turistički razvijenije dijelove Hrvatske. Zahvaljujući prostornim obilježjima i obilju prirodnih ljepota i kulturnih znamenitosti među kojima posebno mjesto zauzimaju prirodna bogatstva velikih rijeka, Slavonija predstavlja regiju s preduvjetima za razvoj svih oblika nautičkog, odnosno riječnog turizma, kao novog turističkog proizvoda koji bi trebao pomoći u njezinom, znatno boljem pozicioniranju na turističkoj karti, kako same regije, tako i cijele Republike Hrvatske.

Zaštita okoliša i povećanje energetske učinkovitosti

Prijevoz unutarnjim vodnim putovima konkurentna je alternativa cestovnom i željezničkom prometu te nudi ekološku alternativu u pogledu potrošnje energije, buke i emisija plinova. Postiže se pozitivan učinak na okoliš kroz smanjenje emisije ugljičnog dioksida odnosno stakleničkih plinova kao rezultat prometnih aktivnosti, smanjenje potrošnje fosilnih goriva u prometnim aktivnostima, smanjene buke itd.

Prijevoz unutarnjim plovnim putevima troši mnogo manje energije u odnosu na ostale tipove prometa. Njegova potrošnja energije po km/t prevezene robe iznosi približno 17% potrošnje u cestovnom i 50% u željezničkom prometu. Za jednaku potrošenu količinu energije jedno plovilo za unutarnje plovne puteve može prevesti jednu tonu tereta gotovo 4 puta dalje od jednog kamiona, odnosno unutarnjim plovnim putevima preveze se teret na udaljenosti od 370 km za istu količinu potrošene energije naspram 300 km željeznicom i 100 km kamionom⁴¹.

EU ekološkoj mreži, NATURA 2000, kao osnovni program u politici zaštite prirode Europske Unije obuhvaća mrežu zaštićenih područja zemalja članica Europske Unije, pa tako i područja uz rijeku Savu. U skladu s NATURA 2000 područja ekološke mreže podijeljena su na područja važna za divlje svojte i stanišne tipove te međunarodno važna područja za ptice. Navedena zaštićena područja važna su zbog očuvanja ugroženih vrsta i stanišnih tipova navedenih u dodacima Direktive o staništima i Direktive o pticama. Stoga se prilikom realizacije projekta posebna pažnja treba posvetiti dokumentima procjene utjecaja zahvata na okoliš te isti provesti sa što manjim utjecajem na zaštićena područja.

⁴¹Tematsko izvješće br. 1/2015: Prijevoz unutarnjim plovnim putovima u Europi: <https://www.eca.europa.eu/hr/Pages/DocItem.aspx?did=31393>

13. Zaključak

Lučka uprava Slavonski Brod, nadležna je sukladno Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda, za upravljanje lukama i pristaništima na rijeci Savi u obuhvatu nadležnosti Lučke kapetanije Slavonski Brod. Temeljem iskazanog interesa općina Davor, Oriovac i Babina Greda za gradnju pristanišne infrastrukture na rijeci Savi na području njihove nadležnosti, Lučka uprava izradila je Studiju predizvodljivosti gradnje pristaništa na rijeci Savi u svrhu razvoja putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe.

Kako na području nadležnosti Lučke uprave do sada nije bilo organizirane plovidbe u svrhu razvoja turizma, niti izgrađene pristanišne infrastrukture, osnovni cilj projekta je revitalizacija rijeke Save u turističke svrhe. Izvršenom analizom plovnosti rijeke Save i prostorno-planske dokumentacije, zaključeno je da ne postoje prepreke za odvijanje putničke plovidbe prema zadanim parametrima plovila i da su ispunjeni preduvjeti za nastavak aktivnosti na izradi projektne i studijske dokumentacije. Analizom turističke atrakcijske osnove mikrolokacija i područja u okruženju, zaključeno je da na sve tri lokacije postoje turistički resursi i dobra prometna infrastruktura koja čini osnovu za razvoj turizma. Gradnjom pristanišne infrastrukture doprinjet će se povećanju atraktivnosti ovog područja u turističkom smislu što će imati izravan utjecaj na povećanje broja dolazaka gostiju kao i na produženje boravka u destinaciji.

Uspješnom provedbom projekta pozitivno će se utjecati na razvoj kako općina na čijem se području planira pristanišna infrastruktura, tako i na razvoj obje županije, Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske, kroz izravne učinke na povećanje kapaciteta za prihvatanje plovila na unutarnjim plovnim putovima, smanjenje broja nesreća na unutarnjim plovnim putevima, gospodarski razvoj regije razvojem turističke ponude te zaštitu okoliša i povećanje energetske učinkovitosti.

Obzirom da je promet unutarnjim vodenim putovima ekološki najprihvatljiviji način prijevoza, njime se izravno doprinosi ciljevima „zelene“ politike razvoja definirane u Nacionalnoj razvojnoj strategiji Republike Hrvatske do 2030. kao i ciljevima postavljenim u Europskom zelenom planu. Stoga se osiguravanje sredstava za financiranje izgradnje očekuje kroz neki od dostupnih fondova EU u sljedećem programskom razdoblju 2021.-2027.

Sukladno zakonskom okviru i svojoj nadležnosti te u zajedničkoj komunikaciji s općinama na čijem području je obuhvat projekta, nositelj daljnjih aktivnosti izrade projektne dokumentacije do ishoda građevinske dozvole biti će Lučka uprava Slavonski Brod.

Literatura i izvori:

1. Sava nautičko -turistički vodič, HGK, Zagreb, 2011.
2. Priručnik za plovidbu na rijeci Savi, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save, Zagreb, 2014.
3. Izvješće o realizaciji plana obilježavanja, stanju plovnosti i realizaciji radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njezinih plovnih pritoka za 2020. godinu, Savska komisija, 2021.
4. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017-2030, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2017.
5. Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Institut za turizam, Zagreb, 2015.
6. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Ministarstvo turizma, Zagreb, 2013.
7. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
8. Županijska razvojna strategija Brodsko-posavske županije, Brodsko-posavska županija, 2018.
9. Razvojna strategija Vukovarsko-srijemske županije za razdoblje do 2020., Vukovarsko-srijemska županija
10. Strategija razvoja turizma Vukovarsko-srijemske županije do 2020.
11. Strategija razvoja Općine Davor 2016.-2020.
12. Razvojna strategija Općine Oriovac 2016.-2020.
13. Strategija razvoja ruralnog turizma Općine Oriovac 2013.-2016.
14. Strategija razvoja Općine Babina Greda 2016.-2020.
15. Strategija razvoja turizma općine Babina Greda za razdoblje od 2017. do 2022. godine
16. Županije-razvojna raznolikost i gospodarski potencijali; HGK 2020./2021.
17. Operativni plan razvoja cikloturizma Vukovarsko-srijemske županije sa standardima, Agencija za razvoj VSŽ HRAST, 2017.
18. Izvješće o stanju plovnosti na međunarodnim dionicama vodnih putova u Republici Hrvatskoj u 2018. godini, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Agencija za vodne putove, Slavonski Brod, 2019.
19. Prekogranična suradnja u slivu rijeke Save u oblasti upravljanja vodama, Komatina, D., Zlatan-Jugović, J., Znanstveni skup, Hrvatske vode, 2010.
20. Izvješće o radu TZBPŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem, TZBPŽ, 2020.
21. Izvješće o radu TZVSŽ za 2019. godinu s financijskim izvješćem, TZVSŽ, 2020.
22. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda
23. Uredba o pristaništima unutarnjih voda
24. Uredba o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda
25. Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama
26. Analiza riječnih krstarenja u Republici Hrvatskoj, Ancoris d.o.o., 2019.
27. Studija održivog razvoja riječnih krstarenja na području Brodsko-posavske županije, Ancoris d.o.o., 2020.
28. Perspektive održivog razvoja nautičkog turizma na Jadranu, Marušić, Z., Horak, S., HAZU, Zagreb, 2018.
29. Specifičnosti tehnoloških procesa u riječnom prometu, Grubišić, N., Pomorski zbornik, 2010.
30. Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2020.
31. Marketinški plan turizma Vukovarsko-srijemske županije 2019.-2020., Institut za turizam, 2020.
32. Izvješće o stanju u prostoru Brodsko-posavske županije, Brodsko-posavska županija, Slavonski Brod, 2013.
33. Prostorni plan Brodsko-posavske županije
34. Prostorni plan uređenja Općine Davor

35. Prostorni plan uređenja Općine Oriovac
36. Prostorni plan Vukovarsko-srijemske županije
37. Prostorni plan uređenja Općine Babina Greda
38. Vodič za analizu troškova i koristi investicijskih objekata Europske Unije za razdoblje 2014.-2020.
39. Nacionalni vodič za pripremu analize troškova i koristi u Republici Hrvatskoj



ANCORIS

ancoris.hr