



REPUBLIKA HRVATSKA
DUBROVAČKO - NERETVANSKA ŽUPANIJA
GRAD KORČULA
Gradonačelnik

KLASA: 342-01/12-01/03
URBROJ: 2138/01-02-12-2
Korčula, 10. kolovoza 2012.

REPUBLIKA HRVATSKA
Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
10000 Z A G R E B
Prisavlje 14
n/p pomoćnik ministra kap..Nikola Mendrila,dipl.ing

Predmet: Grad Korčula – Očitovanje na prijedlog Odluke o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prijevozu

Poštovani,

Zaprimili smo Vašu Odluku (Klasa: 342-01/12-01/562; Ur.Broj: 15-04-12-7) od 24. srpnja 2012. godine i sukladno Vašim zaključcima iz iste, a vezano za prometnu povezanost Grada Korčule, izvolite primiti naše mišljenje i prijedloge.

Grad Korčula razumije da proračunski nedostatak (prema izračunu Agencije za obalni linijski pomorski promet) od navedenih 42.478.703,88 kuna nije lako preraspodijeliti i osigurati u sadašnjem režimu pomorskog povezivanja Jadranom.

Međutim - objektivnim pogledom u nedavnu prošlost, lako se može doći do zaključka da je upravo Grad Korčula bio i najveća žrtva redukcija pomorskih linija u zadnjih 10 godina, pa su nam stoga, ponuđena rješenja na linijama, a koja se odnose na pomorsku povezanost Grada Korčule, većinom neprihvatljiva, iako je to - usudili bi se reći - najblaži izraz za zaprepaštenje koje smo doživjeli pročitavši obrazloženja iz Vašeg prijedloga Odluke.

Da Vas podsjetimo: Grad Korčula je 2003. godine u pomorskom smislu bio povezan sljedećim linijama:

- Rijeka – Dubrovnik – Rijeka, u sezoni svakodnevno u oba smjera, u periodima zima/proljeće prometovale su 2 – 4 linije tjedno,
- Dominče (Korčula) – Drvenik, od 01.04. – 01. 11. (2, 3 i 4 linije u ovisnosti o periodu),
- Dominče (Korčula) – Orebić (kao i danas),
- Korčula – Dubrovnik – Bari (sezonski),

- Korčula – Hvar – Split – katamaran 4 puta tjedno,
- Termoli – Korčula (sezonsku liniju održavao je talijanski brodar),
- Sezonske katamaranske linije za Dubrovnik (izletničkog karaktera) svakodnevno su vozili Atlas (hidrogliserima) i Dalmacijaturist (katamaranima).

Iste te godine, Dubrovnik je kao avio destinacija, bio centar iz kojeg je korčulanski turizam dobivao stalan i značajan broj gostiju.

Ukidanjem subvencija u avio prijevozu, ovaj vid dolaska gostiju u Korčulu, gotovo da je u cjelosti otpao.

Pomorska povezanost čini 95% ukupne prometne povezanosti Grada Korčule sa ostatkom Republike Hrvatske i predloženi režimi linija pomorskog povezivanja iz ove Odluke, doveli bi Grad Korčulu u stanje bezizlazne prometne izolacije, sa dugoročnim gospodarskim i demografskim posljedicama.

Stoga Grad Korčula, vezano za prijedloge i obrazloženja režima prometa na linijama 101., 633., 634., 641., 9608., 9607., iznosi sljedeće primjedbe i prijedloge:

1. Dužobalna brodska linija 101. Rijeka – Split – Stari Grad – Korčula – Dubrovnik

Prijedlog iz Odluke MPPI: UKIDANJE LINIJE

Prijedlog Grada Korčule: ZAMJENA POSTOJEĆEG MB LIBURNIJA BRODOM MB MARKO POLO, ODRŽAVANJE LINIJE MINIMALNO U PERIODU OD 01.05. – 31.10., S TENDENCIJOM PRELAZA NA CJELOGODIŠNJI REŽIM PLOVIDBE.

U PUNOJ SEZONI (OD 01.06. – 30.09.) PREDLAŽEMO UVOĐENJE DODATNOG BRODA NA LINIJU.

Obrazloženje:

Dužobalna brodska linija Rijeka – Dubrovnik je za Grad Korčulu toliko značajna da je njeno djelomično ukidanje (za sada samo u jesenje/zimskom periodu) najizravniji uzrok pada broja dolazaka i noćenja gostiju u Gradu Korčuli, od rekordne 2003. godine - **400.000**, na **300.000** prošle 2011. godine.

Pregledom podataka broja putnika i vozila za 2010. godinu (uz 7 mjeseci plovidbe i 5 mjeseci bez održavanja linije), iz dostupnih izvještaja AZLOP-a i godišnjeg izvješća Jadrolinije, vidimo da je ukupan broj putnika bio 65.897, uz 11.464 vozila.

Od toga na Grad Korčulu otpada ukupno 31.358 putnika (oko 48 %) i 5.101 vozila (oko 45%)!

Linija koja povezuje dva najveća morska grada na sjeveru i jugu naše zemlje, **kao linija suvereniteta Republike Hrvatske u domeni pomorske povezanosti**, iznimno je značajna za potvrdu «jadranske orijentacije» Republike Hrvatske.

Visina proračunske potpore na godišnjoj razini ne može biti niti opravdanje, a niti uzrok za njeno djelomično (sezonski red plovidbe) ili potpuno ukidanje.

Tvrđnja da zbog auto-ceste ova linija gubi smisao, besmisleno je i netočno plasirana teza, na štetu otočana, gostiju i građana Korčule.

Grad Korčula vidi tri osnovna razloga za OPSTANAK i RAZVOJ ove linije:

- a. Zaposlenost oko 120 pomoraca na brodovima dužobalne linije. Linija je apsolutna turistička atrakcija, u punom smislu promocije najljepšeg obalnog pojasa svijeta.

- b. mb LIBURNIJA koji obavlja svoja zadnja putovanja na ovoj liniji, je trajekt kapaciteta 671 putničko i 93 mjesta za vozila, a širina današnjih vozila daleko je veća od onih koja su služila za prostornu deskripciju kapaciteta ovog broda u prošlosti. Uvođenjem mb MARKO POLO, kapaciteta putnika i vozila koji su skoro dvostruko veći od postojećeg (1.100/270), linija će pokazati i ekonomsku opravdanost.
- c. Linija bi uvođenjem mb Marko Polo, sa planiranim pomaknutim polaskom iz Rijeke (primjer 22.00 sata) i ranijim jutarnjim dolaskom u luku Split u 05.00 ili 06:00 sati, te dolaskom u Dubrovnik u 11:00 sati, imala potencijal postati prava alternativa noćnoj vožnji kamiona na toj relaciji. Nadalje, sukladno Schengenskom režimu u kamionskom transportu, nakon što postanemo punopravna zemlja članica EU, posebno u zimskom periodu, ova činjenica bi joj dala dodatnu pretpostavku i značaj da ponovno postane cjelogodišnja, dnevna, dvosmjerna linija – kao nekad.

Za promišljanje je da bi i ova linija, posebno zimi, ovako koncipirana, svoj daljnji razvoj mogla zasnivati na međunarodnom karakteru, nastavljanjem prema Baru i Draču.

Politika zemalja EU-a, odnosno praksa u domeni planiranja i ostvarenja kamionskog transporta roba, polazi od činjenice da je kamionski promet (prijevoz) uvjerljivo najjeftiniji morem! Kako to da smo mi (opet) iznimka i da u svojim prometnim planovima ne uvažavamo tu činjenicu?

2. Trajektna linija 633. Ploče – Trpanj

Prijeloz iz Odluke MPPI: PREDLAŽE SE IZMJENA MINIMALNOG KAPACITETA (POVEĆANJE) U IZVANSEZONI

Prijedlog Grada Korčule: PRIHVATA SE PREDLOŽENA IZMJENA OD STRANE MPPI-a

Obrazloženje:

Grad Korčula daje potpunu suglasnost predloženom modelu pojačavanja kapaciteta trajekta i učestalosti broja linija.

Usvojeni plan obnove flote nacionalnog brodarar Jadrolinije predviđa gradnju četiri nova trajekta tipa Ilovik, sa 147 mjesta za vozila + 400-600 putnika. Prvi takav trajekt bi se, prema planu, postavio baš na ovu liniju i to Grad Korčula apsolutno podržava.

3. Trajektna linija 641. Orebić – Dominče (Korčula)

Prijeloz iz Odluke MPPI: IZMJENA UČESTALOSTI SA 98 NA 84 PUTOVANJA TJEDNO U IZVANSEZONI, SA 125 NA 111 PUTOVANJA TJEDNO U PREDSEZONI I PODSEZONI. PREDLAŽE SE IZMJENA MINIMALNOG KAPACITETA (SMANJENJE) U IZVANSEZONI.

Prijedlog Grada Korčule: ZADRŽAVANJE TRAJEKTA SV. KRŠEVAN I SADAŠNJEG/UTVRĐENOG REŽIMA PLOVIDBE.

Obrazloženje:

Grad Korčula je mišljenja da bi se boljom kadrovskom organizacijom (korištenje pomoračkog resursa Jadrolinije sa područja Pelješca i Korčule) umnogome smanjio trošak održavanja linije.

Linija bi takovom racionalizacijom (barem 2 posade od 4 bile bi lokalne) postala profitabilna, te realno više ne bi bila predmet priče o rentabilnosti.

Trajekt Sv. Krševan smatramo izuzetnim cjelogodišnjim rješenjem, a sigurnost prijevoza (bez stanki i u najgorim vremenskim uvjetima) i psihološki faktor da se u hitnim slučajevima može računati na brodski transport čak kada i helikopteri Hitne pomoći ne mogu slijetati na korčulanski helidrom je naprosto nemjerljiv.

4. Trajektna linija 641. Korčula – Drvenik

Prijedlog iz Odluke MPPI: UKIDANJE LINIJE

Prijedlog Grada Korčule: ZAMJENA POSTOJEĆEG TRAJEKTA «MOLI», NOVIM TRAJEKTOM, MINIMALNOG KAPACITETA 60 VOZILA I 400-600 PUTNIKA, TE OPTIMALNOM BRZINOM 14 ČVOROVA I ADEKVATNIM GAZOM, PREMA SADAŠNJIM MARITIMNIM KARAKTERISTIKAMA PRISTANIŠTA U KORČULI (Dominče) I DRVENIKU. PRIMJER BRODA TRAŽENIH KARAKTERISTIKA JE mb LASTOVO U VLASNIŠTVU JADROLINIJE. LINIJA BI U OVOM SLUČAJU MOGLA DOBITI I CJELOGODIŠNJI KARAKTER.

MINIMALNI ZAHTJEV GRADA JE ODRŽAVANJE LINIJE U RAZDOBLJU OD 01.05. – 31.10.

Obrazloženje:

Grad Korčula protivi se ukidanju ove linije predloženom od MPPI-a i odbacuje obrazloženje da zbog auto-ceste koja je došla do Ploča (a još nije), ta linija gubi smisao.

Probijanjem tunela Biokovo i stavljanjem istog u funkciju (očekivano 2013. godine), ovom linijom Korčulani bi na auto put došli za cca. 2 sata (vrlo blizu Splita) i ova linija je apsolutno najoptimalnije rješenje za grad i otok Korčulu.

Svjesni smo da postojeće pristanište u Drveniku zahtijeva korekcije (poseban problem je pristajanje po buri), ali s obzirom da nužne dozvole već postoje, korekcije su izvedive brzo (za sljedeću sezonu – bez problema) i izvjesno!

5. Brzobrodaska linija 9608. Korčula - (Prigradica) – Hvar – Split

Prijedlog iz Odluke MPPI: UKIDANJE RIJEČI PRIGRADICA U NASLOVU

Prijedlog Grada Korčule: PODRŽAVAMO STAV MPPI-a, UZ UVJET DA IZNOS UŠTEDE ZBOG IZBJEGAVANJA DEVIJACIJE, BUDE PREUSMJEREN NA UVOĐENJE 1 (JEDNE) DODATNE LINIJE ZA DRVENIK (Linija 641).

Isto tako, predlažemo da u ljetnom periodu, u dane vikenda (smjene gostiju) brzobrodaska linija vozi za Korčulu sa dvije dnevne rotacije, uz prijedlog da se razmotri mogućnost redukcije jedne dnevne linije u zimskom periodu (dan koji se nebi vozilo definirati u dogovoru Ministarstva, Grada i brodaru).

Molimo Ministarstvo i Agenciju, da se izvide pravni okviri za povećanje cijene karte za turiste na ovoj liniji. Predlažemo da se sa koncesionarom razmotri mogućnost da cijena karte za turiste na relaciji od Splita do Korčule (jedan smjer) bude 110,00 kn. Na taj način bi se mogla umanjiti sadašnja potpora brodaru i ostvariti ušteda.

Obrazloženje:

Ovo je linija, koja uvođenjem novog, modernog plovila (*Krilo Jet*), učestalosti, brzine i kvalitete usluge, potpuno zadovoljava svoju koncesijsku svrhu i namjenu.

Varijanta u kojoj plovilo ne bi nepristajalo u luku Prigradica, kako bi sama linija ponovno postala brzobrodsko (max. 3 luke ticanja: Split-Hvar-Korčula), za Grad Korčulu je prihvatljiva, uz uvjet da se kunska ušteda subvencije, na manjim pređenim miljama «prelije» u podizanje kvalitete i veću brojnost linija na budućoj trajektnoj liniji Drvenik – Korčula (Dominče).

Grad Korčula je mišljenja da izračun AZLOP od 77.000,00 kn uštede, ne odgovara vremenskoj devijaciji, kao ni standardnoj devijaciji u smislu manovre i stvarne potrošnje goriva nastale zbog dodatnog pristajanja u Prigradici.

Naša procjena je da je stvarna ušteda koja nastaje usljed vremenske devijacije (oko 1/7 puta) i 120 dana pristajanja (1/3 godine) oko 350.000,00 kn. Upravo taj iznos uštede dostatan je za uvođenje jedne dodatne linije za Drvenik (u visokoj sezoni), kao što je i traženo od strane Grada Korčule,

Smatramo da je ovakvo obrazloženje svrsishodno i logično. te da je u suprotnosti sa, obrazloženjem o ukidanju ticanja Prigradice, poslanim u Prijedlogu Ministarstva.

6. Brzobrodsko linija 9807. Dubrovnik-Mljet-Korčula-Lastovo

Prijelag iz Odluke MPPI: TEKST U PRIJEDLOGU NE ODNOSI SE NI U JEDNOM SEGMENTU NA GRAD KORČULU

Prijedlog Grada Korčule: USPOSTAVLJANJE LINIJE NA ZAKONSKIM OSNOVAMA, SA LOGIKOM POVEZIVANJA U SMJERU OTOK – KOPNO.

PREDLAŽEMO REŽIM VOŽNJE SA SVAKODNEVNIM POLASKOM IZ KORČULE ZA DUBROVNIK U 06:00 SATI, A U VISOKOJ SEZONI SA 2 POLASKA IZ LUKE UBLI.

Obrazloženje:

Linija plovi potpuno u suprotnosti sa zakonskim osnovama, namjenom i logikom koncesije i zapravo je svojevrsan „jadranski presedan“, jer je jedina brzobrodsko linija koja (sa aspekta Korčule i Lastova) umjesto da otok spaja sa kopnom, kopno spaja sa otokom) i djeluje parcijalno.

Ljeti, od 01.07. – 31. 08., kada funkcionira u punom smislu (djelomično onako kako je zamišljena) ponovno vozi suprotno od logike.

Polazak katamarana je iz Sobre za Šipansku Luku i Dubrovnik pa vraćanje u Sobru, i nastavak za Polače, Korčulu (4 puta tjedno) i Luku Ubli na Lastovu (2 puta tjedno), sa povratkom u Polače, Sobru, Šipansku Luku i Dubrovnik, pa natrag u Sobru...

Na ovakav način, ova linija, koristi se za dobro uhodan agencijski posao, prijevoza turističkih grupa po agencijskim cijenama, subvencionirana po broju tih tzv. putnika i punoj «miljarini», ne služeći, ama baš nikako (primjer Korčule) lokalnom stanovništvu.

Tijekom ostatka godine (10 mjeseci), katamaran na ovoj liniji, nikada ne pristaje, niti plovi prema luci Korčula, a niti u luku Ubli na Lastovu!

Molimo, da se ispravi ovaj presedan, koncesija dodijeli na način kako je opisana, zamišljena i kako treba funkcionirati, da se osigura valjana i dostatna veza Grada Korčule sa njegovim županijskim središtem Dubrovnikom.

Velik broj građana grada i otoka Korčule ima svakodnevne potrebe (sud, bolnica isl.) za odlazak u Dubrovnik. Da bi na dnevnoj bazi uspjeli doći na vrijeme u Dubrovnik, obaviti planirani posao i vratiti se u svoje mjesto preostaje im jedino koristiti sredstva cestovnog prometa. sadašnja brzobrodsko linija to im ne omogućava ni u punoj sezoni!

O stanovnicima otoka Lastova, njihovim potrebama i mogućnostima za dolazak u Dubrovnik, bespredmetno je ovdje i raspravljati....

Dolazak katamaranom iz luke Ubli u Velu Luku i usklađenje voznog reda autobusa iz Vela Luke sa polaskom katamarana iz Korčule, opcija je za vansezonsku vožnju katamarana.

Predloženim modelom svi otočani (i Lastova i Korčule i Mljeta) bili bi u mogućnosti koristiti brodsku vezu za Dubrovnik.

Zaključak:

Grad Korčula je u punom zamahu da uskoro postane novi član birane UNESCO obitelji na Listi zaštićene kulturne baštine (trenutno je u statusu kandidata).

Administrativne i pripremne radnje su toliko odmakle da se s velikom vjerojatnošću može očekivati prijem Korčule u UNESCO u naredne 2-3 godine.

Kalkulacije turističkih destinacija koje su primljene u okviru ove ugledne svjetske institucije, pokazuju da će se popularnost Korčule kao destinacije i interes turista za nju udvostručiti, nakon prijema u punopravno članstvo.

Predložene redukcijske mjere iz prijedloga Odluke MPPI-a, u potpunoj su suprotnosti sa trendovima, potencijalom i mogućnostima, koje se u budućnosti otvaraju za Grad Korčulu, kao jednu od top-destinacija kulturnog turizma u Hrvatskoj.

Predloženim mjerama od strane Grada Korčule, očekujemo prije svega dugoročnu stabilnost pomorske povezanosti Grada.

Ukoliko se pravovremeno objavi vozni red na svim linijama, što do sada u pravilu nije bio slučaj, te ukoliko se turističkim agencijama, turoperatorima i individualnim gostima, ostavi dovoljno vremena za dugoročno planiranje dolazaka u naš grad i na otok, rezultati i pokazatelji broja putnika u sljedećoj turističkoj sezoni, u to smo duboko uvjereni, pokazat će ispravnost našeg pristupa ovoj problematici.

Gradonačelnik:
Mirko Duhović dipl.ing.