**Javno savjetovanje** **Odluke o uvjetima ulaza, prometovanja i izlaza vozila iz zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni Grada Dubrovnika.**

Izmjenama zakona o sigurnosti prometa uveden je novi pojam u članku 2 , odredba 106 koja glasi:

*„zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni“* je kulturno-povijesna cjelina te područje koje okružuje kulturno dobro, a koje kulturno dobro je upisano u Listu svjetske baštine ili u Listu ugrožene svjetske baštine i za koje se određuju mjere radi osiguranja zaštite vrijednosti kulturnog dobra prema propisu kojim se uređuje zaštita i očuvanje kulturnih dobara te u kojoj se skupno ograničava ulaz u zonu te uređuju načini i uvjeti ulaza i izlaza vozila.

U samome zakonu nije donesen nijedan članak kojim se pobliže određuje način provođenja pojma iz članka 2, stavka 106.

Kontaktna zona sukladno UNESCU uključuje JTC od Mosta dr Franje Tuđmana do Orsule, te oba ulaza u Grad, Kantafig iz prvca Sustjepana je spoj JTC na ulicu Pera Bakića na Iljinoj glavici.

**„Uže središte grada Dubrovnika“ : Iljina Glavica/Zagrebačka ulica – Belvedere/Orsula – Križanje Doma zdravlja.**

Ima dva ulaza za motorna vozila , jedan u Zagrebačkoj ulici, za sva vozila, te drugi u Ulici branitelja kod križanja Doma Zdravlja, samo za vozila javnoga prijevoza. Zona ima dva izlaza jedan je ulicom II Dalmatinske brigade na Orsuli, a drugi križanje Doma zdravlja.

**1. UVOD**

**1.1**. Predmetna Odluka odnosi se isključivo na ovu zonu, te vrijedi od 1. ožujka do 30. studenoga Tijekom tri zimska mjeseca Odluka neće biti na snazi, što podrazumijeva nekoliko logičnih zaključaka.

* Tijekom zime promet vozila na području užega središta grada Dubrovnika ne treba ograničavati, jer se odvija normalno.
* Grad Dubrovnik je županijsko središte sa brojnim institucijama koje zadovoljavaju potrebe svih sto dvadeset tisuća stanovnika županije. Prometnu gužvu na užem i širem gradskome području ne uzrokuju građani Dubrovnika, ni stanovnici županije.
* Prometne gužve nastaju tijekom turističke sezone, koja je u Dubrovniku ovom Odlukom definirana kroz devet mjeseci.

**1.2.** Prijevoz turista do povijesne jezgre obavlja se iz dva smjera. Južnim smjerom preko Boninova, Ulicom branitelja i sjevernim smjerom, Zagrebačkom ulicom. Južnim smjerom omogućen je promet samo vozilima JPP koji ne uzrokuje gužve u prometu. Zagrebačkom ulicom turiste prevoze Turistički autobusi i auto taxi vozila, koji su glavni uzrok gužvi i zagušenja prometa na užem središtu grada, a posljedično i na svim gradskim prometnicama.

**1.3.** Dok je grad Dubrovnik samostalno određivao broj auto taxi licenca, promet auto taxi vozila u užem središtu grada bio je dobro reguliran. Liberalizacijom auto taxi djelatnosti u Hrvatskoj 2018. godine, znatno se povećao broj taxi vozila na cestama grada, prouzrukujući prometne gužve , koje je samo pandemija korone nakratko usporila.

**1.4.** Odlukom Visokoga trgovačkoga suda iz 2017. godine potvrđena je legalnost naplaćivanja zaustavljanja turističkih autobusa na Pilama, čime je gradu omogućena potpuna regulacije prometa turističkih autobusa užem središtu grada. Plati i vozi, svi pod istim uvjetima. Nažalost Gradsko vijeće 2016. godine uvodi Vinjete za prijevoz kruzerskih putnika, koji stvaraju gužvu u gradu, a smanjuju prihode proračuna za više milijuna kuna godišnje. Novim ugovorom za Excelsa nekretnine iz 2019. godine dopušten je slobodan i besplatan prijevoz turističkih autobusa na donju postaju žičare. Starim Ugovorom Excelsa nekretnine imale su isti status kao i druge agencije , plaćali su 800 kuna po svakome zaustavljanju. Dvostruka šteta za Grad, autobusi prave gužvu i ne plaćaju zaustavljanje i iskrcavanje na donjoj postaji žičare.

**1.5.** Grad Dubrovnik već ima instalirana tri nezavisna pouzdana sustava koja treba upariti u jedan cjeloviti pametni sustav upravljanja prometom u užem središtu grada.

Prvi je brojač posjetitelja u povijesnoj jezgri koji radi u realnome vremenu , brojeći sve ulaske i izlaske ljudi u povijesnu jezgru na svih šest ulaza/izlaza. Dogovorom sa UNESCOm određen je nosivi kapacitet od osam tisuća posjetitelja istovremeno u povijesnoj jezgri. Brojka od osam tisuća usklađena je i sa sigurnosnim i potresnim standardima donesenim nakon potresa 1979. godine.

Smart parking je drugi projekt koji u realnome vremenu, pokazuje broj zauzetih i slobodnih parkirnih mjesta na području užega gradskoga središta. Potrebno je posebno označiti , te izdvojiti zaustavna mjesta na taxi stajalištima, kojih ima ukupno šesdeset u predmetnoj zoni.

Sustav video kamera sa sustavom rezervacije e - Bus također radi pouzdano.

Tri sustava koja su jedinstvena u Europi , slobodno mogu reći najbolja, daju punu sliku prometa pješaka i vozila na užemu središtu grada.

**1.6.** Osnovni cilj ograničavanja prometa na užem području grada Dubrovnika treba biti izbjegavanje gužve turista u povijesnoj jezgri, koja je isključivo pješačka zona. Preveliki broj posjetitelja povijesne jezgre ugrožava sigurnosne standarde, smanjuje kvalitetu života domicilnih stanovnika, te ugrožava vrijednosti postavljene u Plan upravljanja povijesnom jezgrom i projekte Respect the city i Živi grad.

**2. KOMENTARI PREDLOŽENE MJERE**

Grad Dubrovnik podijelio u pet skupina vrste vozila, po bojama kojima se regulira promet na užem gradskom središtu.

**2.1.CRVENA** Zabranjeno prometovanje. Korektan prijedlog.

**2.2. ZELENA** Bez ograničenja. Od navedenih vrsta vozila samo se mopedi i motocikli parkiraju i zadržavaju oko povijesne jezgre. Za iste nema dovoljno mjesta, pa je potrebno pronaći dodatne parkinge ili ograničiti dugotrajno parkiranje mopeda i motocikla.

**2.3. PLAVA i ZELENA:** reguliraju prometovanje lokalnoga stanovništva i vozila koja imaju osiguran parking. Ovaj prijedlog odluke treba promijeniti iz slijedećih razloga.

* + 1. Povijesna jezgra Dubrovnika središte je političkoga, kulturnoga, vjerskoga, zabavnoga , obrazovnoga života grada i susjednih općina, te cijele županije. Predloženom Odlukom sve stanovnike koji nemaju prebivalište u zoni duže od godinu dana ili nemaju kupljen PKK odvraćamo i udaljavamo od povijesne jezgre grada i korištenja sadržaja u istoj. Predložena Odluka otežava građanima Dubrovnika dolazak u povijesnu jezgru, te uže središte grada. Getoizira ionako teški demografski problem povijesne jezgre, te područja Ploča i Pila. Popis stanovništva povijesne jezgre pokazao je dramatičan pad stalnih stanovnika u odnosu na popis proveden pred šest godina. Ovom Odlukom preferira se turistički razvoj užega središta grada na uštrb građana Dubrovnika. Javni prostor , ceste, trgovi stavljaju se u funkciji turista i poduzetnika koji svoju djelatnost obavljaju prijevozom turista kroz uže gradsko središte.
		2. Slobodni prijevoz građanima Dubrovnika kroz devet mjeseci ograničava se za najveći broj stanovnika grada. Manjina građana ima kupljenu parkirnu kartu ili imaju prijavljeno boravište od najmanje godinu dana u užemu središtu grada.
		3. Nema ograničavanja broja dolazaka turista u povijesnu jezgru, niti usporavanja prijevoza turista , auti taxi vozilima i turističkim autobusima čak i kada broj posjetitelja povijesne jezgre iznosi i više od deset tisuća. Broj prolazaka auto taxi vozila, autobusa i osobnih automobila namijenjenih turistima, te broj vozila koja imaju slobodni prolaz uključujući mopede i motocikle, višestruko premašuje broj prolazaka vozila građana Dubrovnika koji imaju potrebe obaviti kratki ukrcaj i iskrcaj oko užega središta grada.
		4. U zimskim mjesecima kada Odluka ne vrijedi, nema prometnih gužvi na užem području grada, ali nema nema ni slobodnih parkirnih mjesta, najvećim dijelom dana, osim na Parkingu Pile. Smart parking sustav treba kontinuirano davati broj slobodnih mjesta zbirno za cijelo uže središte grada, a ne samo za pojedinačne lokacije. Broj slobodnih parkirnih mjesta namijenjenih građanima Dubrovnika koji imaju parkirnu kartu treba biti vidljiv na aplikaciji za mobitele, displejima na prilazu Iljinoj glavici, te na displeju prije ulaska u Zagrebačku ulicu. Ako nema parkinga, a nema ga osim po 75 kuna po satu, zašto bi građani Dubrovnika vozili u uže središte grada ukoliko nemaju prijeku potrebu ukrcati ili iskrcati svoje članove obitelji koji odlaze na posao, misu, koncert, šetnju , kavu, kino, posjetu rodbini i prijateljima.
		5. Odluku treba promijeniti, te omogućiti slobodan prijevoz svim građanima Dubrovnika kroz uže središte grada, za vrijeme cijele godine. Stanovnicima susjednih općina i županije omogućiti izdavanje dozvola za prometovanje užim područjem grada, temeljem zahtjeva, a ne samo temeljem kupovine parkirne karte.
		6. Pristup izgleda dosta liberalno, međutim to je u biti više PRAVO i OSJEĆAJ slobode, nego mogući uzrok gužvi oko grada tijekom turističke sezone. Grad , po našemu povijesna jezgra je moja i do njega mogu doći kad hoću. Ne mogu se parkirati, ali mogu se provozati , iskrcati članove obitelji i doći ih pokupiti. Nismo ga u cijelosti prepustili turistima, taksistima, vlasnicima agencija. Davajući punu informaciju o slobodnim parkinzima, te boljoj regulaciji javnoga prijevoza Libertasom, broj građana Dubrovnika i susjednih općina koji će prometovati nesmetano užim središtem grada, biti će stvarno mali. Grad je i dalje Naš grad.

 **2.4. SMEĐA : Prijevoz turističkih autobusa**

2.4.1. Prijevoz Turističkih autobusa i osobnih vozila M1 kapaciteta (7 +1) i (8+1) treba regulirati na način da svi turistički autobusi trebaju plaćati jedinstvenu pristojbu pri svakome zaustavljanju i iskrcaju putnika u užem središtu grada Dubrovnika. Odlukom Visokoga trgovačkoga suda iz 2017. godine odlučeno je da grad Dubrovnik ima pravo naplaćivati pristojbu za zaustavljanje i iskrcavanje putnika na Pilama, a sukladno istoj odluci i na cijelome užemu središtu grada, koji je zaštićena kontaktna zona UNESCA. Potraživanja grada Dubrovnika od turističkih agencija koja godinama nisu htjele plaćati gradsku pristojbu iznosila su do odluke suda 25 milijuna kuna, od čega je naplaćeno 15 milijuna kuna. Za ostalih deset milijuna kuna vode se i dalje sudski sporovi.

2.4.2. Umjesto da se poštuje pravomoćna odluka Visokoga trgovačkoga suda, Gradsko vijeće je 2016. godine promijenilo Odluku o zaustavljanju i iskrcaju turističkih autobusa na način, da su uvedene vinjete za turističke autobuse koji vode putnike sa brodova na kružnim putovanjima, a imaju suglasnost Lučke uprave za prijevoz istih. Apsurdna odluka, autobusi koji prevoze putnike sa kruzera koncesiju plaćaju Lučkoj upravi Dubrovnik, ali zato skoro besplatno uz plaćanje godišnje vinjete tijekom cijele godine mogu neograničeni broj puta i bez plaćanja ući u uže središte grada. Napraviti gužvu i iskrcati putnike, čak i razdobljima dana kada je u povijesnoj jezgri više od deset tisuća posjetitelja i kada Grada puca po šavovima. Nerazumna i financijski štetna odluka koja je dosada gradu Dubrovniku smanjila prihod proračuna za više desetaka milijuna kuna.

Ograničava se dolazak brodova na kružnim putovanjima u Grušku luku, ali se kao nagrada brodarima i agencijama dužnicima, kruzerske putnike besplatno pušta na Pile i povijesnu jezgru. Kao da štitimo Kantafig a ne Povijesnu jezgru grada.

2.4.3. Izmjenama Odluke o koncesiji za žičaru iz 2019. godine omogućen je slobodan i prijevoz turističkih autobusa koji turiste iskrcavaju na donjoj postaji žičare na Pločama. U ranijoj Odluci Gradskoga vijeća iz 2016. godine, nastaloj u dogovoru grada Dubrovnika, Vlade Republike Hrvatske i Excelsa nekretninama, autobusi koji su iskrcavali turiste žičaru plaćali su 800 kuna po svakome zaustavljanju ili prosječno 20 kuna po turistu. Koncesija za žičaru u iznosu od 15 % od cijene ulaznice za žičaru, podjednaka je cijeni koju je grad naplaćivao po svakome zaustavljanju turističkih autobusa za iskrcaj na donjoj postaji žičare.

2.4.4. Odluku o prometovanju turističkih autobusa i osobnih vozila za prijevoz turista, kroz uže središte grada treba promijeniti na način da svi turistički autobusi plaćaju isti iznos novca gradskome proračunu, neovisno koje putnike prevoze. Jedina iznimka ostaje kao i do sada za kupce Dubrovnikpassa. Cijena iskrcaja i zaustavljana turističkih autobusa za narednu godinu treba iznositi 150 eura, a vrši se preko postojeće E - Bus aplikacije.

2.4.5. E- Bus aplikaciju treba upariti sa Brojačem posjetitelja u povijesnoj jezgri, te sustavom video nadzora u užemu gradskome području grada, kako bi se u vremenima kada broj posjetitelja prelazi osam tisuća u povijesnoj jezgri ili se stvore prometne gužve oko grada, usporilo i preusmjerilo prometovanje turističkih autobusa, te omogućio iskrcaj turista na Iljinoj glavici ili Domu zdravlja.

2.4.6. Grad Dubrovnik treba pronaći mogućnost alternativnoga iskrcaja turističkih autobusa van užega središta grada Dubrovnika, kako bi se u skoroj budućnosti ovaj vid prijevoza sveo u održive okvire.

**2.5. SMEĐA : Prijevoz Auto taxi vozila**

2.5.1. Predmetnom Odlukom predlaže se smanjenje prevelikoga broja taxi vozila koja sukladno Zakonu o prometu cestovnih vozila imaju licencu grada Dubrovnika za obavljanje taxi djelatnosti na cijelome području grada Dubrovnika. Liberalizacija taxi tržišta iz 2018. godine napravila je dodatne prometne gužve, pa smanjenje broja taxi vozila ima opravdan cilj, ako je provediva, te dobije suglasnost Ministarstva prometa.

2.5.2. Ukoliko se i dobije suglasnost Vlade Republike Hrvatske i resornoga ministra, te se ograniči ukupni broj taxi vozila koja mogu prometovati užim središtem grada Dubrovnika, potrebno je isto donijeti pravila o regulaciji auto taxi vozila Zagrebačkom ulicom i užim središtem grada.

2.5.3. U užem središtu grada postoji šesdeset stajališta namijenjenih auto taxi vozilima, što je optimalan broj. Sva stajališta treba uključiti u posebnu aplikaciju Smart parkinga, te ga povezati sa brojačem posjetitelja i video nadzorom užega središta grada. Stajališta na Pilama treba proširiti ma maksimalni broj, sedam ili osam, sa time da se parkinzi za invalide izmjeste, na lokaciji Pile, kako bi se ubrzao promet taxi vozila.

2.5.4. U užemu središtu grada potrebno je dopustiti i još 30 autotaxi vozila koja ne trebaju biti na stajalištima, ili 50 % od broja taxi vozila na stajalištima. Broj taxi vozila na užem središtu grada, prati se i brojačima vozila koja se nalaze na dva ulaz i dva izlaza iz zone. Osim brojača vozila jednostavnije je u sva auto taxi vozila koja imaju licencu grada Dubrovnika ugraditi GPS prijemnik, koji u stvarnome vremenu pokazuje lokacije taxi vozila na užem središtu grada, kao cijelome gradskome području.

2.5.5. Auto taxi vozila imaju posebnu traku na ulazu u Zagrebačku ulicu, namijenjenih samo njima, ukupne dužine oko 180 metra, u koju stane još dvadeset auto taxi vozila, koja završava semaforima prije ulaska u jednotračnu Zagrebačku ulicu. Kada broj auto taxi vozila na užem središtu grada je manji od osamdeset ili 90 % dozvoljenoga broja auto taxi vozila , na semaforu gori zeleno svjetlo i omogućava se nesmetano iskrcavanje i iskrcavanje putnika u cijeloj zoni. Kada je broj auto taxi vozila veći od osamdeset semafor u traci za taxi vozila je crven i ne dozvoljava prolazak taxi vozila. Vozač auto taxi ima dva izbora, čekati u zaustavnoj taxi traci koja prima oko 30 vozila od semafora do semafora ili dati žmigavac desno prema garaži i na području Volantinove ulice iskrcati putnike, napraviti Kružni tok i vratiti se natrag u Grada.

2.5.6. Kada je broj posjetitelja u povijesnoj jezgri veći od osam tisuća, što znači da je Grad prezagušen, usporava se ulazak auto taxi vozila u uže središte grada. Crveno na semaforu u traci za auto taxi svijetli stalno dok broj auto taxi vozila u užem središtu grada ne padne ispod 65 % odobrenoga broja ili 60 auto taxi vozila. Brojka može biti i nešto drugačija ovisno o rezultatima praćenja prometa posjetitelja u povijesnoj jezgri i gužve vozila na prometnicama.

2.5.7. Ukoliko Ministarstvo prometa ne ograniči ukupan broj licenci auto taxi vozila koji mogu prometovati užim središtem grada Dubrovnika, sve mjere koje sam naveo i dalje vrijede. Jedino što će se dogoditi je veća gužva taxi vozila križanju Iljina Glavica.

**2.5. PRIJEDLOG RJEŠENJA**

2.5.1. Na Iljinoj glavici na ulazu u Zagrebačku ulicu organizira se promet kroz tri prometna kraka, koja su već izgrađena. Južni trak namijenjen je za Javnu garažu, Srednji je za auto taxi vozila označena Smeđom bojom, a lijeva traka prema Srđu za vozila označena Zelenom, Plavom i Žutom bojom, te turističke autobuse koji su kroz sustav E - busa dobili suglasnost za prometovanje u traženome terminu.

2.5.2. Žutu oznaku , dobivaju sva osobna vozila građana grada Dubrovnika , te vozila stanovnika županije koji zatraže žutu oznaku. Građani Dubrovnika ne prave gužvu zimi, a neće ni za vrijeme turističke sezone.

2.5.3. U Zagrebačkoj ulici se postavljaju dva semafora, po jedan za prometnu traku za Smeđa vozila, a drugi za vozila koja imaju slobodan prijevoz, Zelena, Plava i Žuta vozila. Semafori su upareni sa videonadzorom koji se nalazi oko užega središta grada, te brojačem posjetitelja u povijesnoj jezgri za Smeđa vozila.

2.5.4. Promet osobnih vozila se odvija Volantinovom ulicom u smjeru kazaljki na satu, suprotno kao što se danas odvija, dok se ne izgradi bolje rješenje. Kada postoji prevelika gužva u gradu, Smeđa vozila mogu iskrcati putnike na Iljinoj glavici, napraviti kružni tok i produžiti križanjem Iljina glavica prema gradu.

**3. DODACI ODLUCI**

**3.1. Kružni tok Iljina Glavica .**

3.1.1. Kvalitetno uređenje prometa na Širem području središta Dubrovnika nije moguće bez izgradnje Kružnoga toka, na području Iljine glavice, na prostoru omeđenoga ulicama Zagrebačka i Volantinova. Područje je veličine 18 000 m2, na kome se nalazi Javna garaža sa 700 mjesta, Osnovna škola Marina Držića, Medicinska škola, te nekoliko obiteljskih kuća. Područje se nalazi na brežuljku , udaljeno 500 metara od gradskih zidina, sa prelijepim pogledom na povijesnu jezgru, Lokrum, Lovrijenac, more.

3.1.2. Grad Dubrovnik izradio je projekt rekonstrukcije Volantinove ulice u postojećim granicama, koja uključuje izgradnju novoga prometnoga traka širine od 3.2 metra, dodatne kanalice oborinske odvodnje od 50 cm, te pješačkoga trotoara. Projektom je omogućen i promet autobusa, naravno samo u iznimno rijetkim prilikama, a ne kao dio prometnoga rješenja.

Rekonstrukcijom Volantinove omogućio bi se široki Kružni tok dužine oko 600 metra, što je opseg cijele zone. Vjerojatno postoje i druga rješenja, ali u zadnjih petnaestak godina još niti jedna projekt Kružnoga toka na Iljinoj glavici nije vizualiziran.

3.1.3. U godinama pred nama, trebati će raspisati javni urbanističko prometni natječaj kojima će se odrediti budući izgled najvećega javnoga prostora na užem središtu grada. Prostor Iljine glavice omeđen Zagrebačkom ulicom i Volantinovom ulicom ima 17 000 m2, dok je prostor javne garaže 4500 m2. Dosada je na Iljinoj glavici napravljen projekt nadogradnje jednoga kata na krovu garaže , površine 4 500 m2, koji je dobio sve suglasnosti , uključujući dozvolu Ministarstva kulture i Konzervatorskoga odjela. Izgradnjom jedne etaže na garaži, izjednačile bi se visine dvorišta Osnovne škole i krova garaže, pa bi zajedno činile površinu od oko osam tisuća kvadrata te bile daleko najveći i najljepši gradski trg van povijesne jezgre. Kada Osnovna škola radi, Javni trg imao bi upola manje kvadrata.

U Općoj bolnici Dubrovnik izgrađene su prostorije i za Srednju i Višu medicinsku školu još pred petnaest godina. Kako Medicinska srednja škola nije htjela preći sa Iljine glavice u bolnicu, u prostore srednje medicinske škole smješten je gradski dječji vrtić.

**3.2.Uređenje križanja Doma zdravlja.**

Ulaz u šire središte Dubrovnika je Ulicom branitelja, na križanju kod Doma zdravlja. Dok se nije napravio lijevi skretač iz smjera zapada Ulicom dr Ante Starčevića bilo je najzagušenije križanje grada Dubrovnika. Prometnom studijom grada Dubrovnika iz 2012, godine koju je napravio Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, predviđena je velika izgradnja Kružnoga toka umjesto sadašnjega semaforskoga križanja. Dalji projekti uključivali su izgradnju pješačkih podhodnika ispod Križanja, o čemu su napravljene i videosimulacije sa stvarnim brojkma vozila. Kupljena je Vila Čingrija sa velikim parkom, koja je sada vlasništvo grada, ustupljena Ugostiteljskoj i turističkoj školi za javne namjene,

Slično kao na Iljinoj glavici grad Dubrovnik bi izgradnjom Kružnoga toka , sa pješačkim pothodnicima , te uključivanjem parka Vile Čingrija dobio ogromni javni prostor, deset tisuća četvornih metara, koji omogućava sve vrste pametnoga upravljanja vozilima i pješacima na cijelome užemu središtu grada.

**3.3. Javni prijevoz autobusima Libertasa**

3.3.1. Pile su glavni kolodvor grada Dubrovnika, ne samo za turističke autobuse, taxi vozila nego i za tvrtku Libertas. Glavni gradski kolodvor , naslonjen na dubrovačke zidine, povijesnu jezgru Dubrovnika, Svjetsko kulturno dobro, relikt je davne prošlosti . Vremena u kojima je povijesna jezgra bilo središte Živoga grada za građane Dubrovnika, uz rijetke turiste. Vremena u kojima nije postojala društvena svijest o klimatskim promjenama i razvoju modernih gradova bez automobila u središtima gradova.

3.3.2. Izgradnjom križanja na Domu zdravlja, te smanjenjem prometa Zagrebačkom ulicom, JP Libertas dobio bi mogućnost da dio linija izmijesti sa Pila kao krajnjega odredišta, te smanji broj autobusnih linija preko Boninova. Nije nužno da svaki autobus ide na Pile, dio njih može završiti liniju i na novome Kružnome toku Dom zdravlja, a dio njih voziti dalje do Pila.

3.3.3. Može se uvesti i linija koja vozi od Doma zdravlja do Iljine glavice i Pila, te smanjuje broj linija koje voze Ulicom Branitelja, a u pojedinim dijelovima dana u potpunosti nadomješta prijevoz autobusima Libertasa do Pila Ulicom branitelja. U ovom režimu prometa, južna traka Ulice Branitelja mogla bi postati pješačka zona spojena sa pješačkim trotoarom kako bi se dobio prostor pet metra širine namijenjen isključivo pješacima.

3.3.4. Udaljenost Dom Zdravlja – Pile Dom zdravlja je 2.4 km, dok je udaljenost Dom zdravlja- Iljina glavica- Zagrebačka ulica – Pile Dom zdravlja iznosi 3.2 km ili trazliku od samo 800 metara. Ukoliko se riješi gužva kroz Zagrebačku ulicu i Pile, onda je to samo par minuta razlike prometovanja javnim prijevozom, autobusima Libertasa. Beznačajno u odnosu na dobitak široke pješačke zone od najmanje pet metara od parka Čingrije do Pila.

**4. ŠTO TURISTI ŽELE U DUBROVNIKU**

Zapitajmo se što turisti i jednodnevni posjetitelji Dubrovnika, žele? Treba li njima direktni prijevoz do Pila ili imaju neke druge želje?

Gledaju li turisti istim očima na povijesnu jezgru Dubrovnika, kao mi građani Dubrovnika. Doživljaju li oni Dubrovnik, povijesnu jezgru kao ležerno điravanje Stradunom, ispijanje kava , šetnju do Porta i Porporele, odlazak na mise i predstave Ljetnih igara. Da li su turisti kupili skupi boravak ili izlet u Dubrovnik, kako bi uživali u druženju sa lokalnim stanovništvom , posjećivali brojne muzeje i crkve, koncerte i predstave, te upili stoljetni duh Grada i Republike? Ili možda žele nešto drugo?

Ne znamo što žele, ali znamo što plaćaju. A u modernome svijetu , zna se : Što kupujem, to i želim!

Plaćaju li turisti điravanje Stradunom, obilaze li crkve i muzeje, koncerte i predstave?

Turisti tako ne doživljavaju Dubrovnik, jer to ne plaćaju.

A što plaćaju ?

Plaćaju pogled na jedinstvenu i neponovljivu skulpturu, čarobni Dubrovnik kakav su vidjeli na televiziji, web stranicama, brošurama, seriji Game of thrones. Čudo od grada, sa prelijepim krovovima, kamenim građevinama, zvonicima, kupolama, geometrijskim rasporedom ulica. Iznimnu ljepotu koju mogu obuhvatiti samo jednim pogledom. Ne treba im „treće oko“ kako bi pojedinačne sličice procesuirali u jednu sliku. Jedan pogled i cijeli Dubrovnik spremljen u trajnu memoriju. Venecija, Pariz, London, New York , Barcelona, Rim prelijepi su svjetski gradovi, preveliki za jedan pogled i jednu sliku. A nisu ni gradovi Urbanističke skulpture, nego skup brojnih ljepota.

Čarobnost i poželjnost Dubrovnika upravo dolazi iz jedinstvene Urbanističke skulpture, povijesnoga umjetničkog djela koje turisti plaćaju.

U pred pandemijsko vrijeme 2018 i 2019 godine, turisti su posjetili i platili slijedeće:

Gradske zidine je posjetilo 1.3 milijuna osoba sa kupljenim ulaznicama, Žičaru i pogled na Grad sa Srđa kupilo je i posjetilo 600 tisuća ljudi, Lovrijenac je posjetilo oko 200 tisuća ljudi. Gradske muzeje posjetilo je oko 300 tisuća ljudi, od čega su trećina bila sa Dubrovnikcardom, pa je manje od 200 tisuća turista kupilo samostalnu ulaznicu za muzeje u povijesnoj jezgri grada.

Od prošle godine izjednačili smo cijenu ulaznica za zidine i dnevnoga Dupassa, koji je pokazao točne odnose posjeta zidinama, dubrovačkim muzejima i korištenju javnoga prijevoza Libertasovim autobusima. Svi kupci Dubrovnikpassa imaju besplatan obilazak dubrovačkih zidina, posjete za deset muzeja i besplatni prijevoz Libertasom. Od sto posto kupaca Dubrovnikpassa, njih 92 % posjeti dubrovačke zidine, 40 % vozi se Libertasom, a njih 35 % posjeti najmanje jedan muzej. Pouzdani podaci na 120 tisuća kupaca Dubrovnikpassa pokazuju da turisti i kada imaju besplatan i unaprijed plaćenu posjetu muzejima i vožnju javnim prijevozom, najviše biraju šetnju Vidikovcem poviše grada. Prodaja dubrovačke kartice, digitalnoga Dupassa ne bi uopće imalo smisla, niti bi poručilo financijske efekte da u Dubrovnik card/pass nije uključen Pogled na Grad sa vidikovca, zvane dubrovačke zidine. Šteta što Vidikovac sa terase Revelina, najljepšim pogledom na gradski porat, Porporelu i Grad nije otvoreno za turiste, kako je bilo i predviđeno prvotnim planom.

Pouzdani podaci pokazuju da je više od 90 % turista spremno platiti, skupu ulaznicu za dubrovačke zidine i žičaru, a tek oko 10 % za sve kulturne sadržaje koji se nude u povijesnoj jezgri grada. Turistima je Dubrovnik, Vidikovac pogled iz ptičje perspektive, a ne sa ulice.

Kada mi turiste dovedemo na Pile, što oni prvo naprave. Penju se na zidine, preko tisuću i osamdeset skalina i pješače dva kilometra. Ili odlaze do donje postaje žičare i odmah u zrak i na vrh Srđa. Doživjeti Dubrovnik kao Vidikovac , te ispuniti cilj posjete Dubrovniku .

Podaci jasno pokazuju da turisti nemaju nikakav razlog da ih se isključivo iskrca na Pilama, nego postoje i alternativna rješenja, kao što su Iljina glavica i križanje Doma zdravlja koja imaju visoki turistički potencijal.

**5. ILUSTRATIVNE BROJKE**

**5.1. Udaljenosti.**

500 metara : Udaljenost od Pila preko Straduna do Velikoga mula, 10 minuta šetnje

500 metara: Udaljenost od Iljine glavice do Pila , 10 minuta šetnje

1 200 metara: Udaljenost od križanja Doma zdravlja preko Boninova do Pila, 20 minuta šetnje, 5 minuta vožnje Libertasovim autobusom.

1 950 metara : dubrovačke zidine, 90 minuta šetnje

2 400 metara: križanje Doma zdravlja – Ulica branitelja – Pile – Ulica branitelja – Dom zdravlja , 15 minuta Libertasovim autobusom.

3 200 metara: krug od križanja Doma zdravlja – Iljina glavica – Zagrebačka ulica – Pile – Ulica branitelja – Dom zdravlja, 20 minuta Libertasovim autobusom.

3200 metara: Terminal Gruž Autobusni kolodvor – Ulica Ivana Pavla II – Ulica branitelja – Pile, 45 minuta pješke, 0 skalina.

**5.2. Skalini**

160 skalina. Ulica uz Bužu, Đorđićeva ulica

165 skalina: Ulica uz Posat

1 080 skalina: broj skalina na dubrovačkim zidinama.

5 423 skalina: broj skalina u povijesnoj jezgri Dubrovnika

**5.3. Površine**

3 000 m2: Pile

4 500 m2: tlocrtna površina Javne garaže Iljina glavica

6 000 m2: Stradun , Pred dvorom , pred Katedralom.

10 000 m2: Vila Čingrija i križanje Doma zdravlja

18 000 m2: Iljina glavica omeđena Zagrebačkom i Volantinovom ulicom.

**6. ZAKLJUČAK**

Grad Dubrovnik ima tri vrlo moderna sustava kojima u realnome vremenu prati promet posjetitelja, vozila i stanja parkirališta u užem središtu grada Dubrovnika. Najsofisticiraniji sustav u Europi. Uže središte Dubrovnika ima samo jedan ulaz za vozila koji se nalazi na petsto metara udaljenosti od gradskih zidina i Pila.

Građani Dubrovnika i stanovnici Dubrovačko neretvanske županije ne prave prometnu gužvu u užemu središtu grada, niti na cijelome području grada Dubrovnika. Gužve turista u povijesnoj jezgri i vozila na užemu središtu grada čine najveću štetu razvoju kvalitetnoga i održivoga turizma grada, njegove glavne i dominantne gospodarske djelatnosti.

Grad Dubrovnik nema sustav kojima ograničava dovoz turista u povijesnu jezgru, čak niti za vrijeme najvećih gužvi. Najveću gužvu prave turistički autobusi koji ne plaćaju iskrcaj putnika na Pilama i donjoj postaji žičare, sukladno Odluci Gradskoga vijeća, te auto taxi vozila koji plaćaju simboličnu naknadu sukladno Zakonu.

Sami turisti doživljavaju Dubrovnik kao Urbanu skulpturu , umjetničko djelo, te ga žele razgledati sa najljepših vidikovaca, zidina i gornje postaje žičare. Turistima je manje poželjan Dubrovnik sa ulica, trgova, muzeja, pa im nije prioritet dovoženje na Pile. Alternativni iskrcaj turista na Iljinoj glavici i križanju Doma zdravlja Dubrovnik za vrijeme gužvi u povijesnoj jezgri turistima i građanima Dubrovnika donijeti će brojne prednosti.

Budimo razumni, vjerujmo brojkama, zaštitimo građane Dubrovnika.