

NAKON REKONSTRUKCIJE LUKA UBLI OTVORENA JE ZA JAVNI PROMET

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Novo trajektno pristanište na otoku Lastovo

Projekt rekonstrukcije luke Ubli bliži se kraju, a ta će investicija trajno unaprijediti pomorsku povezanost otoka Lastova s kopnom i susjednim otocima, povećati razinu sigurnosti i kapacitet luke te doprinijeti boljoj kvaliteti života lokalnog stanovništva

Uvodne napomene

Lastovo je jedan od najudaljenijih i najizoliranijih naseljenih otoka u hrvatskoj dijelu Jadranskog mora. Smješten je jugozapadno od poluotoka Pelješca i južno od otoka Korčule. Površina mu je 41 km², a okružen je s čak 46 otočića i hridi. Otok je poznat po svojoj razvedenoj obali, gustim šumama koje prekrivaju više od 70 posto njegove površine, bogatoj kulturnoj baštini i očuvanome prirodnom okolišu. Upravo ta prirodna ljepota bila je razlog da je 2006. Lastovsko otočje proglašeno parkom prirode, jedanaestim u Hrvatskoj.

Unatoč izuzetnim prirodnim i kulturnim vrijednostima, Lastovo se već desetlje-

ćima suočava s ozbiljnim izazovima kada je riječ o prometnoj povezanosti s ostatkom Hrvatske. Otok je udaljen 99 km od Dubrovnika, a od najbližeg kopna i većih otoka dijeli ga širok morski pojas.

Do uspostave hidroavionske veze krajem 2015. pomorski promet bio je jedina prometna veza Općine Lastova s ostatkom Hrvatske. Lastovo je tijekom godine povezano brodskom vezom samo sa Splitom, i to trajektnom i katamaranom jednom na dan. Vožnja trajektnom traje pet sati, uz stajanje u Veloj Luci na Korčuli. Katamaranom se stiže za tri sata, uz stajanja u Hvaru te Veloj Luci na Korčuli. Samo tijekom ljetne turističke sezone Lastovo je katamaranom povezano s Dubrovnikom, a vožnja traje četiri sata

uz pristajanje na Korčuli te u Polačama i Sobri na Mljetu. Luka Ubli u mjestu Uble jedina je trajektna luka na Lastovu i jedina veza s kopnom i ostalim otocima.

Unatoč izuzetnim prirodnim i kulturnim vrijednostima, Lastovo se već desetljećima suočava s ozbiljnim izazovima kada je riječ o prometnoj povezanosti s ostatkom Hrvatske

Zbog ograničenih kapaciteta, nepovoljnih vremenskih uvjeta, posebno u zimskim mjesecima, i zastarjele infrastrukture na otoku svakodnevni život stanovnika težak je i neizvjestan. Na Lastovu nema srednje škole pa mnoga djeca već u dobi od 14 godina odlaze na školovanje u Split, Dubrovnik ili na Korčulu i vrlo se rijetko vrate u svoj rodni kraj. Budući da je većina stanovnika starije životne dobi, mnogi više ne mogu obrađivati svoja polja pa je samo 30 posto plodnih površina na Lastovu obrađeno. Prema posljednjemu popisu stanovništva iz 2021., na Lastovu živi 816 stanovnika, najmanje otkako se vode službeni podaci. Trend depopulacije traje desetljećima, a jedan od glavnih razloga upravo je ta prometna izoliranost otoka, koja utječe na dostupnost usluga, gospodarsku aktivnost i kvalitetu života. U sklopu svojevrzne renesanse hrvatske obale, koja se odnosi na temeljitu obnovu i modernizaciju lučke infrastrukture diljem Jadrana, projekt rekonstrukcije luke Ubli i izgradnja novoga trajektnog pristaništa važan je korak prema boljoj budućnosti Lastova. Riječ je o strateškoj infrastrukturnoj investiciji koja će omogućiti sigurnije, brže i učinkovitije povezivanje s kopnom tijekom cijele godine, što će izravno doprinijeti lakšoj opskrbi, većoj mobilnosti lokalnog stanovništva



Otok Lastovo snimljen iz zračne perspektive



Mjesto Uble u kojima se nalazi trajektna luka Ubli

i razvoju turizma. U nastavku predstaviti ćemo glavne ciljeve i tehničke karakteristike tog projekta te važnost koju ta investicija ima za stanovnike Lastova i za održivi razvoj cijelog otoka.

U sklopu svojevrsne renesanse hrvatske obale, realizira se projekt rekonstrukcije luke Ubli i gradi se novo trajektno pristanište

Postojeće stanje luke Ubli prije rekonstrukcije

Trajektna luka Ubli smještena je na jugozapadnome dijelu Lastova, u uskoj, prirodno zaštićenome zaljevu koji je zaklonjen od utjecaja vjetrova i valova. U neposrednoj blizini nalazi se uređena šetnica uz more. Danas se luka koristi za dnevne trajektne i katamaranske linije prema Splitu, Veloj Luci i Hvaru. Ured

Lučke kapetanije smješten je na istočnoj obali, a benzinska postaja nalazi se u vrhu uvale. Unutar samoga lučkog područja nalaze se i granični prijelaz i benzinska postaja, jedina na cijelome otoku. Obalni prostor u luci ima raznoliku funkcionalnu podjelu. Istočna obala, od luč-

kog svjetla do trajektne rampe, koristi se kao primarna operativna obala za pristanjanje trajekata i katamarana. Nastavak te dionice proteže se do benzinske postaje i služi kao prostor za nautičke vezove. Južni dio luke koristi se za opskrbu plovila gorivom. Zapadna strana luke ima ure-



Zastarjela infrastruktura luke Ubli (foto: Božo Radić/ Cropix)

đenu obalu duljine 17,5 metara i dodatna 83 metra neuređene obale namijenjene potrebama pomorskoga graničnog prijelaza. Osim toga obalni pojas duljine 63 metra na jugoistočnoj strani luke koristi se kao komunalni vez, ponajprije za manja plovila lokalnog stanovništva.

Operativna obala za trajekte duga je približno 82,8 m, s visinom obale na koti +1,30 m i dubinama od 4,7 m do 9,7 m. Obalni zid izveden je kao vertikalni gravitacijski zid, s podmorskim i nadmorskim dijelom betoniranim na licu mjesta i kamenim poklopnicama na rubu. Opremljen je ljevanoželjeznim polerima na razmacima od 12,5 m i bitvom uz trajektnu rampu. Rampa širine 10,2 m velika je tehnička prepreka za pristajanje novijih trajekata. Bokobrani su različitih tipova i neprikladni za veća plovila. Produžetak operativne obale (oko 93 m) koristi se za pristajanje katamarana i nautičkih plovila. Benzinska postaja koristi obalni pojas od 25,4 m. Na suprotnoj strani operativne obale nalazi se granični prijelaz, s obalnim zidom duljine 17,8 m.

Komunalna obala na jugoistočnome dijelu uvala duga je oko 64 m, a namijenjena je manjim plovilima koja su uglavnom u vla-

sništvu domaćeg stanovništva. Obala je izvedena s kamenim poklopnicama i polerima na razmaku od 11 m, no nedostaju gumeni bokobrani. Zid uz benzinsku postaju duljine 25 metara izveden je kao vertikalni zid s gazom od oko -2,50 m. Opremljen je betonskim stupovima i manjim cilindričnim gumenim bokobranima. Komunalni dio obale za privez manjih brodica ima gaz od -2,0 m i visinu obale +0,90 m, izveden je kao gravitacijski betonski zid bez kamene poklopnice, a u zaleđu nalazi se lokalna prometnica. Zid je opremljen čeličnim gafama u nišama nadmorskog dijela.

Obala graničnog prijelaza duga je 17,8 m, s dubinom od -3,5 m do -6,0 m i visinom od +1,30 m. Zapadno od nje nalazi se hidroavionsko pristanište s plivajućim gatom duljine 24 m i širine 3 m, koji je s kopnom povezan mostićem.

Zidovi na glavnome pristaništu imaju veća puknuća na gornjoj površini, a konstrukcija je blago nagnuta. Obalni zidovi u širem obuhvatu također su oštećeni, a kopneni dio neuređen. U više zona izgrađeni su improvizirani platoi (za kupanje ili privez manjih brodica) koji su u lošem stanju. Novoizgrađeni plato za hidroavione također ima vidljive pukotine.



Postojeće stanje luke prije rekonstrukcije

U sklopu projekta rekonstrukcije luke Ubli planirana je izgradnja novoga trajektnog pristaništa na sjeveroistočnoj strani luke kao produžetak postojeće operativne obale. Glavni je cilj projekta povećanje kapaciteta i funkcionalnosti luke, podizanje razine sigurnosti i kvalitete usluge pomorskog prometa te bolja prometna povezanost otoka Lastova s kopnom i okolnim otocima. Izgradnjom novoga trajektnog pristaništa omogućit će se sigurniji prihvat trajektnih i brzobrodskih plovila, a produljenjem postojeće obale povećat će se kapacitet prihvata brodova i smanjiti zakrčenost luke.



Vizualizacija novouređene trajektna luke Ubli



Napredak radova na gradilištu u posljednje dvije godine



Sudionici u projektu

Projekt rekonstrukcije luke Ubli obuhvaća izgradnju novoga trajektnog pristaništa s priveznom obalom u duljini 110 metara i rampom za ukrcaj i iskrcaj vozila te produljenje postojeće obale za trajekte za dodatnih 54,48 metara. Uz to planirano je uređenje kopnenih i operativnih prometnih površina te izgradnja cestovnog priključka na županijsku cestu Ž6230, koji će biti otvoren za sve korisnike bez naplate. Ukupna vrijednost projekta iznosi više od 7,8 milijuna eura. Sufinanciran je sredstvima Europske unije, koja pokriva 85 % ukupnih troškova, dok preostalih 15 % osigurava Državni proračun Republike Hrvatske.

Nositelj zahvata je Lučka uprava Dubrovačko-neretvanske županije. Idejni projekt izradila je tvrtka *Kozina projekti d.o.o.* iz Splita. Geotehničko izvješće izradila je tvrtka *Conex d.o.o.*, a urbanističko-arhitektonsko rješenje lučkog područja potpisuje *ARP d.o.o.* Na temelju navedene projektne dokumentacije tvrtka *Zeleni servis d.o.o.* izradila je elaborat zaštite okoliša.

Projekt je podijeljen u dvije faze. Radovi na prvoj fazi projekta službeno su počeli u svibnju 2023. predstavljanjem projekta na početnoj konferenciji i potpisivanjem

ugovora o izvođenju radova. Ugovor su potpisali Antun Banovac, ravnatelj Lučke uprave Dubrovačko-neretvanske županije, i Nikša Musulin i Tono Hrvat, predstavnici odabranog izvođača, tvrtke *Pomgrad inženjering d.o.o.* iz Splita. Radovi su počeli sredinom lipnja iste godine.

Glavni i izvedbeni projekt izradila je tvrtka *Kozina projekti d.o.o.* u suradnji s tvrtkama *Elektro klima projekt d.o.o.*, *Platea konzalting d.o.o.* i *ARP d.o.o.* Glavni projektant jest Boško Kozina, dipl. ing. građ., a stručni nadzor nad izvođenjem radova povjeren je tvrtki *Trames d.o.o.* iz Dubrovnika. Glavni nadzorni inženjer je Krunoslav Bilić,

dipl.ing.građ. Voditelj gradilišta je Zoran Šarčević, dipl.ing.građ. iz tvrtke *Pomgrad inženjering d.o.o.*

U srpnju 2024. potpisan je Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava „Rekonstrukcija luke otvorene za javni promet Ubli, otok Lastovo – II. faza projekta“, čime je projekt ušao u drugu fazu. Ukupni prihvatljivi troškovi projekta u II. fazi iznose približno šest milijuna eura. Druga faza projekta sufinancira se iz Europskog fonda za regionalni razvoj (85 % vrijednosti projekta), što iznosi približno 5,1 milijun eura, dok se ostatak od 15 % financira iz Državnog proračuna Republike Hrvatske.



Detalji s gradilišta trajektnog pristaništa



Detalji s gradilišta trajektnog pristaništa

Tehničko rješenje projekta

Ukupna površina zahvata iznosi 5243 m², od čega se 508 m² odnosi na kopneni, a 4735 m² na morski dio. Iako projekt obuhvaća manji dio morskih staništa posidonije i grebena unutar područja ekološke mreže Parka prirode Lastovsko otočje, u elaboratu zaštite okoliša, koji je izrađen u sklopu projektne dokumentacije, utvrđeno je da zahvat neće znatnije utjecati na cjelovitost tih staništa. Ukupni utjecaj na okoliš ocijenjen je kao prihvatljiv, pod uvjetom provedbe propisanih mjera zaštite.

Građevinski zahvati u sklopu tog projekta obuhvaćaju sljedeće elemente:

- **izgradnju novog trajektnog pristaništa** s obalom dugom 110 metara i rampom širokom 20 metara. U nastavku postojeće obale gradi se do-

datna zaštitna konstrukcija (utvrđica) s vezom za veće brodove i predviđenim položajem lučkog svjetla. Pristanište je projektirano za brodove klase *Marko Polo*.

- **produljenje postojeće obale** za još 54,48 metara, čime se ukupna operativna obala produžuje na 134,15 metara. Taj dio bit će namijenjen katamaranima, s mogućnošću prihvata dvaju plovila do 40 metara duljine. Obala je podignuta na visinu od 1,80 metara, a spoj je izveden rampom duljine 17 metara.
- **uređenje kopnenog dijela luke**, uključujući prometne površine, zelene površine i slobodni prostor prekriven tucanikom, gdje su planirani pomoćni objekti i parkiralište. Predviđeno je ukupno 40 mjesta za vozila, i to 24 uz operativnu obalu i 16 uz pristan. Osi-

guran je i pristup za osobe s invaliditetom.

- **izgradnju pristupne ceste** koja povezuje luku sa županijskom cestom Ž6230 (Uble – Pasadur), uz organizirane tokove prometa, dodatne trake za čekanje i manipulativne površine
- **izgradnju sustava za prikupljanje i odvodnju oborinskih voda**, koji se sastoji od linijskih rešetki, slivnika, cijevi, okana i separatora ulja, čime se osigurava da se oborinske vode pročišćene ispuštaju u more
- **izgradnju vodoopskrbnog i hidrantskog sustava** s glavnim cjevovodom od PEHD materijala. Sustav uključuje zajednički priključak, ormariće sa slavinama i sedam vanjskih hidranata. Maksimalni kapacitet sustava iznosi 3,0 l/s za vodovod i 10,0 l/s za hidrantsku mrežu.



Radovi na polaganju cijevi oborinske odvodnje



Gradilište snimljeno u ožujku 2025.

- **elektroinstalacije**, uključujući priključke za brodove i vanjsku rasvjetu
- **rezervaciju prostora za buduću kabelsku infrastrukturu** kroz betonska okna **60 × 60 cm** između kojih su ugrađene PE cijevi promjera 60 i 100 mm.

Izvođenje radova na otoku poput Lastova, koji je znatno udaljen od kopna i ne raspolaže osnovnom građevinskom infrastrukturom, podrazumijevalo je niz tehničkih i logističkih izazova. Prije svega, bilo je iznimno zahtjevno osigurati pravodobnu dopremu građevinskih materijala, budući da na otoku ne postoje betonare, skladišta građevnog materijala ni

kamenolomi. Svi su materijali, uključujući beton, cement, kameni nasip i frakcije za beton, morali biti dopremljeni morskim putem s kopna ili okolnih otoka.

Zbog složenih geoloških uvjeta podmorja, izvođenje iskopa do dubine od deset i pol metara ispod razine mora bilo je osobito zahtjevno. Radovi su se izvodili pomoću pontona nosivosti 1500 tona, na kojem se nalazio rovokopač mase 100 tona. Nepovoljni vremenski uvjeti često su uzrokovali višednevne prekide, a udaljenost otoka otežavala je servisiranje i održavanje opreme, što je dodatno utjecalo na dinamiku gradnje. Konstrukcija obalnog zida sastoji se od velikih montažnih betonskih elemenata mase između 50 i 75 tona. Ti su elemen-

ti proizvedeni u izdvojenom pogonu na kopnu, potom pontonima dopremljeni do gradilišta i ondje ugrađeni. Njihova ugradnja i montaža zahtijevale su preciznu koordinaciju, raspoloživost pomorske dizalice i stabilne vremenske uvjete. S obzirom na to da na Lastovu ne postoji postrojenje za proizvodnju betona, na gradilištu je organizirana pokretna betonara. Nabavljen je kompletan sustav za miješanje betona, uključujući silose za cement, vage i uređaje za doziranje. Sirovine su redovito dopremene brodovima i kamionima. Cjelokupna proizvodnja bila je pod stalnim nadzorom, a ukupno je proizvedeno približno 4000 kubnih metara betona.

Dodatnu složenost projekta predstavljalo je usklađivanje izvođenja radova s redovitim prometovanjem brodova i vozila. Prema ugovoru, radovi nisu smjeli ometati državne trajektne i brzobrodске linije ni promet na županijskoj cesti koja prolazi neposredno uz gradilište. U praksi je to značilo česta privremena zaustavljanja radova i uklanjanje opreme s plovnog puta kako bi se osigurao nesmetan pristanak brodova i prolazak vozila.

Unatoč svim izazovima i otegotnim okolnostima, radovi su dovršeni bez većih zastoja, zahvaljujući pažljivoj organizaciji, stručnom nadzoru i kvalitetnoj suradnji svih sudionika u projektu.



Uređenje šetnice uz obalu



Završni radovi na gradilištu snimljeni u lipnju 2025.

Svi navedeni radovi izvedeni su prema dinamičkom planu, a na gradilištu nije bilo zastoja. Od 24. veljače 2025. brodovi pristaju i vežu se na novoizgrađeni dio luke, kada je uvedena i posebna regulacija prometa kako bi se omogućio neometan ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila na brodove.

Tijekom svibnja 2025. na gradilištu su se izvodili radovi kamenog popločenja na starome dijelu rive te popločenja kolnika i nogostupa kamenim kockama, dok se parapetni zid staze prema utvrdi oblagao kamenom. Istodobno su se izvodili hortikulturni radovi i sadilo bilje. Završavalo se i fugiranje kamenog popločenja staze

prema utvrdi. Osim toga ugrađivane su rešetke na kanalice linijske odvodnje. Početkom lipnja 2025. dovršeni su svi radovi na gradilištu, osim onih koji zahtijevaju priključak na vodu i električnu energiju. Nakon uspostave priključaka planira se dezinfekcija i ispiranje vodovodnih instalacija te provedba potrebnih ispitivanja. Trenutačno su u tijeku završni radovi na čišćenju, demontaži silosa za cement, raspremanju i odvozu preostalog materijala i opreme s gradilišta. Očekuje se kako će sve projektne aktivnosti biti kompletirane uskoro, a rekonstruirana luka Ubli znatno poboljšati povezanost otoka Lastova s kopnom.



Novo trajektno pristanište snimljeno početkom srpnja 2025.

Zaključne napomene

Projekt rekonstrukcije luke Ubli vrlo je važan za otok Lastovo i njegove stanovnike jer će znatno poboljšati pomorsku infrastrukturu. Nova i proširena luka omogućit će sigurnije i učinkovitije pristajanje brodova, čime će se smanjiti gužve i zakrčenost. To je posebno važno zbog sve većeg broja putnika i uvođenja cjelogodišnje brzobrodске linije prema Korčuli i Dubrovniku.

Ovakvi infrastrukturni zahvati imaju velik utjecaj na svakodnevni život otočnog stanovništva. Lakši i sigurniji pristup pomorskom prometu omogućit će brži i pouzdaniji prijevoz putnika i tereta prema kopnu i susjednim otocima. Time se stanovnicima omogućuje bolja povezanost s ostatkom Hrvatske, što izravno utječe na dostupnost ključnih usluga, obrazovanja i poslovnih mogućnosti.

Projekt je usklađen sa širim strateškim ciljevima Republike Hrvatske u području sigurnosti pomorskog prometa i integracije luka u nacionalni prometni sustav. Povezivanjem luke Ubli s prometnom mrežom Dubrovačko-neretvanske županije povećava se mobilnost stanovništva i olakšava pristup različitim javnim i privatnim uslugama. U konačnici modernizacija luke Ubli trebala bi pridonijeti podizanju razine kvalitete života na Lastovu te potaknuti razvoj lokalnog gospodarstva, osnažiti turističku ponudu te pridonijeti smanjenju iseljavanja s otoka.

Izvor:

- <https://www.ludnz.hr/>
- <https://dzs.gov.hr/>
- <https://povezanahrvatska.eu/>
- <https://mmpi.gov.hr/>
- https://mzozt.gov.hr/UserDocImages/ARHIVA%20DOKUMENATA/ARHIVA%20---%20OPUO/2016/elaborat_zastite_okolisa_612.pdf
- Projektna dokumentacija glavnog projektanta

Fotografije i vizualizacije:

- Lučka uprava Dubrovačko-neretvanske županije
- Pomgrad Inženjering d.o.o.