

# REPUBLIKA HRVATSKA U EUROPSKOM PROMETNOM SUSTAVU

---

**Bumbar, Dino**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2015**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **Polytechnic of  
Sibenik / Veleučilište u Šibeniku**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:143:850431>

*Rights / Prava:* [Attribution-NonCommercial-NoDerivs 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Bez  
prerada 3.0](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-12-29**

*Repository / Repozitorij:*

[VUS REPOSITORY - Repozitorij završnih radova  
Veleučilišta u Šibeniku](#)



**VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU  
ODJEL PROMETA  
STRUČNI STUDIJ CESTOVNOG PROMETA**

**Dino Bumbar  
REPUBLIKA HRVATSKA U EUROPSKOM  
PROMETNOM SUSTAVU  
Završni rad**

**Šibenik, 2015.**

**VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU  
ODJEL PROMETA  
STRUČNI STUDIJ CESTOVNOG PROMETA**

**REPUBLIKA HRVATSKA U EUROPSKOM  
PROMETNOM SUSTAVU  
Završni rad**

**Kolegij:** Prometni koridori i robni tokovi  
**Mentor:** Darijo Šego, univ. spec. traff., pred.  
**Student:** Dino Bumbar  
**Matični broj studenta:** 139041233

**Šibenik, rujan 2015.**

## **SADRŽAJ:**

<b>1. UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>2. TRANSEUROPSKA PROMETNA MREŽA .....</b>	<b>3</b>
<b>3. GEOPROMETNI POLOŽAJ REPUBLIKE HRVATSKE .....</b>	<b>5</b>
<b>4. REPUBLIKA HRVATSKA U EUROPSKOM PROMETNO PROSTORU 7</b>	
4.1.Međunarodni koridori u cestovnom i željezničkom prometu.....	7
4.2.Međunarodni koridori u vodnom prometu .....	14
4.3. Međunarodni koridori u zračnom prometu.....	16
4.4. Cjevovodni promet .....	17
<b>5. STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE... 20</b>	
<b>6. PROMETNA ČVORIŠTA KORIDORA U REPUBLICI HRVATSKOJ .. 22</b>	
6.1. Rijeka.....	22
6.2. Zagreb .....	22
<b>7. PROMETNI PRAVCI TURISTIČKIH TOKOVA .....</b>	<b>26</b>
<b>8. ZAKLJUČAK.....</b>	<b>29</b>
<b>LITERATURA.....</b>	<b>30</b>
<b>POPIS SLIKA.....</b>	<b>32</b>

## **REPUBLIKA HRVATSKA U EUROPSKOM PROMETNOM SUSTAVU**

DINO BUMBAR

K.Š.Đalskog 2, 23000 Zadar, e-mail: dino.bumbar@gmail.hr

### **Sažetak rada**

Republika Hrvatska je europska zemlja koja se nalazi na raskrižju prometnih pravaca od kojih jedan povezuje Zapadnu i Srednju Europu s Jugoistočnom Europom i sa Bliskim istokom, a drugi Baltičko more preko Podunavlja s Jadranskim morem. Ona ima povoljan zemljopisno-prometni položaj koji omogućuje razvijanje prometne infrastrukture i prometnih djelatnosti kao jednog od važnijih čimbenika sveukupnog gospodarskog i društvenog razvitka zemlje. Na području Republike Hrvatske nalaze se najvažniji prijelazi prometnih koridora između prostora srednje-podunavskog i panonskog i jadranskog. Najvažniji prometni koridori u cestovnom i željezničkom prometu koji prolaze kroz Republiku Hrvatsku i spajaju se na europski prometni prostor su Vb, Vc, X i Xa, u vodnom prometu je to koridor VII, u zračnom prometu koridori koji prolaze iznad teritorija Republike Hrvatske i povezuju Europske zemlje. U cjevovodnom prometu putem Janaf-a i Plinacro-a spoj na europsku cjevovodnu mrežu.

(32 stranice / 22 slike / 0 tablica / 26 literaturnih navoda / jezik izvornika: hrvatski)

Rad je pohranjen u: Knjižnici Veleučilišta u Šibeniku

Ključne riječi: europska zemlja, prometni pravci, prometni koridori, prometni prostor

Mentor: Darijo Šego, univ. spec. traff.,pred.

Rad je prihvaćen za obranu:

## **REPUBLIC OF CROATIA IN THE EUROPEAN TRANSPORT SYSTEM**

DINO BUMBAR

K.Š.Đalskog 2, 23000 Zadar, e-mail: dino.bumbar@gmail.hr

### **Abstract**

The Republic of Croatia is a European country situated at the crossing paths one of which connects the Western and Central Europe with the Southeastern Europe and the Middle East, while the other connects the Baltic Sea with the Adriatic Sea over the Danubian region. The country has a good geographical and traffic position which enables the development of the traffic infrastructure and activities as one of the most important factors in the overall economic and social growth of the country. The Republic of Croatia is the land of the most important traffic corridor pathways between the Danubian, Pannonian and Adriatic region. The most important transport corridors for road and rail traffic which are connected to the European transport area are Vb, Vc, VII, X i Xa, in water transport is a corridor VII, in air transport corridors passing over Croatian territory and connecting European countries. The pipeline transport through Janaf and Plincro connection to the European pipeline network.

(32 pages / 22 figures / 0 tables / 26 references / original in Croatian language)

Paper deposited in: Library of Polytechnic in Šibenik

Keywords: european country, transport corridors, traffic routes, transport Area,

Supervisor: Darijo Šego, univ. spec. traff., lecturer

Paper accepted:

## 1. UVOD

Promet roba i putnika najznačajnija je gospodarska grana bez čije adekvatne optimizacije suvremeni život nije zamisliv. Promet kao gospodarska djelatnost daje veliki značaj gospodarstvu svake države i njezinom stanovništvu. Promet ima velik utjecaj na svoje okruženje, te je konkurentan i učinkovit prometni sustav od vrlo velikog značenja za razvoj gospodarstva zemlje u cjelini. Geoprometni položaj jedne zemlje diktira stupanj pripadnosti prostornoj i političkoj cjelini, pruža mogućnosti ili nemogućnosti razvoja svih gospodarskih grana a time je i ključni čimbenik uspjeha jedinstvenog tržišta. Republika Hrvatska prostorno i politički pripada europskoj zajednici. Republika Hrvatska kao dio geoprometne i političke cjeline EU ima svoje mjesto u toj cjelini, koje stvara uzajamne ovisnosti te daje zadatke kako RH tako i europskoj zajednici. U ovom radu detaljno je prikazan geoprometni položaj RH u prometnom sustavu europske zajednice sa svim svojim karakteristikama, elementima razvoja te prijetnjama i slabostima. Rad prikazuje paneuropske prometne koridore, detaljno obrađuje koridore koji prolaze ili dotiču područje RH, važna čvorišta „hrvatskih“ paneuropskih koridora, strukturu prometa republike Hrvatske te Strategiju razvoja hrvatskog prometa u sustavu paneuropskih koridora i izvršavanja funkcionalnosti elementa sustava.

Drugo poglavlje rada govori o planiranju povezivanja europskog prostora kroz program transeuropske mreže čiji je zadatak povezivanje svih prometnica EU, odnosno paneuropskih i transeuropskih koridora u svim prometnim granama te optimizaciji multimodalnog transporta i poboljšanju kvalitete usluge za europski i transeuropski promet. Ono također prikazuje geografski i geoprometni položaj Republike Hrvatske.

Treće poglavlje rada prikazuje paneuropske prometne koridore, detaljno obrađuje koridore koji prolaze ili dotiču područje Republike Hrvatske , važna čvorišta „hrvatskih“ paneuropskih koridora. Prikazana je strukturu prometa Republike Hrvatske te Strategiju razvoja hrvatskog prometa u sustavu paneuropskih koridora i izvršavanja funkcionalnosti elementa sustava.

Četvrto poglavlje rada prikazuje strukturu prometa Republike Hrvatske po prometnim granama te Strategiju razvoja hrvatskog prometa u sustavu paneuropskih koridora i

izvršavanja funkcionalnosti elementa sustava. U ovom poglavlju prikazana je infrastruktura prometa prema prometnim granama.

Peto poglavlje govori o Strategiji razvoja hrvatskog prometa u sklopu izvršenja funkcije povezivanja srednje i zapadne Europe sa jugoistočnom, odnosno sa Mediteranom i susjednim kontinentima te prikazuje osnovne ciljeve za određena vremenska razdoblja.

Šesto poglavlje prikazuje hrvatska čvorišta prometnih koridora pomorske luke Rijeka te grada Zagreba kao glavnog prometnog čvorišta u Republici Hrvatskoj.

Sedmo poglavlje prikazuje pravce turističkih tokova. A pravci turističkih tokova prikazani su jer je urizam važan element koji pred prometn sustav postavlja posebne zadatke kako na teritorju Repulike Hrvatske tako i na globalnom nivou.



## 2. TRANSEUROPСКА PROMETNA MREŽA

Transeuropski prometni koridori su prometni koridori čija je funkcija obnašanja tranzitna, odnosno povezuje prostor europskog kontinenta sa ostatkom svijeta. U transeuropske koridore spadaju svi koridori čiji početak ili završnica povezuje europski kontinent sa ostatkom svijeta, bilo zračnim, pomorskim, cestovnim ili željezničkim putovima (slika 1). Temeljni cilj Transeuropskih prometnih mreža (Trans-European Transport Networks, TEN-T) je zemljopisno i gospodarsko približavanje dijelova Europe kroz razvoj cesta, željeznica, unutrašnjih plovnih putova, zračnih luka, morskih luka, luka na unutrašnjim vodama i sustava upravljanja prometom. Cilj Komisijnog programa TEN-T je međusobno povezivanje, interoperabilnost i kontinuitet usluga, naročito na dugačkim pravcima i preko granica, pružanjem financijske potpore za realizaciju važnih projekata prometne infrastrukture.<sup>1</sup>

Slika 1: Zadatak prometne povezanosti EU



Izvor: <http://www.glas-slavonije.hr/246854/1/EU-pokrece-gospodarstvo-prometnim-povezivanjem> , 17.09.2015.

<sup>1</sup> Nacionalni program za razvoj i uređenje ITS-a u cestovnom prometnom sustavu za 2014-2018.

U novoj strukturnoj politici EU-a promet je od ključne važnosti za europsko gospodarstvo. Bez dobre prometne povezanosti europsko gospodarstvo neće moći rasti i razvijati se. Kao sredstvo poticanja rasta i konkurentnosti, u okviru nove infrastrukturne politike EU-a uspostaviti će se snažna europska prometna mreža koja je povezana sa susjednim zemljama i ostatkom svijeta i kojom će biti obuhvaćeno 28 država članica. Njome će se povezati Istok sa Zapadom te će sadašnja rascjepkana prometna mreža postati uistinu europskom. Novom se politikom utrostručuje financiranje EU-a na 26 milijardi EUR za promet u razdoblju 2014. – 2020. Do 2030. njome će se ukloniti uska grla, modernizirati infrastruktura i olakšati prekogranični promet u interesu putnika i poduzeća u cijelom EU-u. Kao prvi korak u uspostavi te mreže uspostaviti će se 9 glavnih prometnih koridora kojima će se povezati države članice i dionici što će im omogućiti da udruže svoja ograničena sredstva kako bi ostvarili rezultate. Novom infrastrukturnom politikom EU-a, ako je promatramo u cijelosti, postojeća rascjepkana mreža europskih cesta, željeznica, zračnih luka i kanala bit će pretvorena u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T). Novom se politikom prvi put utvrđuje osnovna prometna mreža utemeljena na devet glavnih koridora: dva koridora sjever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalna koridora. Tom će se osnovnom mrežom bitno izmijeniti prometne veze između Istoka i Zapada, ukloniti uska grla, poboljšati infrastruktura te pojednostaviti prekogranični promet za putnike i poduzeća diljem EU-a. Poboljšat će se veze među različitim vrstama prijevoza i pridonijeti ostvarenju ciljeva EU-a u području klimatskih promjena. Osnovnu je mrežu potrebno dovršiti do 2030. Dostupnost financiranja ovisit će o uspjehu zaključenja pregovora o ukupnom višegodišnjem financijskom okviru 2014. – 2020. Novu osnovnu prometnu mrežu podupirat će sveobuhvatna mreža putova koji će se uključivati u osnovnu mrežu na regionalnoj i nacionalnoj razini. Tom sveobuhvatnom mrežom osigurat će se potpuna pokrivenost EU-a i dostupnost svih regija.<sup>2</sup> Nova središnja TEN-T mreža bit će podržana sveobuhvatnom mrežom prometnih pravaca koji će se u nju slijevati na regionalnoj i nacionalnoj razini. Cilj je postupno osigurati da transeuropska prometna mreža diljem EU-a doprinese jačanju unutarnjeg tržišta, teritorijalne gospodarske i socijalne kohezije i smanjenju emisije stakleničkih plinova. Novom prometnom mrežom, ako se promatra u cijelosti, omogućit će se sljedeće: - sigurniji promet i manje zastoja, - olakšana i brža putovanja, - smanjenje utjecaja na klimu<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-948\\_hr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm)

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr\\_hr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr_hr.pdf)

### 3. GEOPROMETNI POLOŽAJ REPUBLIKE HRVATSKE

Republika Hrvatska se nalazi na vrlo važnom geografskom i političkom području na kojem su se često sukobljavali interesi velikih sila. Ima nepravilan teritorijalni oblik koji stvara mnoge prometne i geostrategijske probleme. Takav oblik ima nedostataka, ali i prednosti koje se očituju u povoljnom zemljopisno-prometnom položaju. Kao takva jedina je srednjoeuropska, panonsko-podunavska te jadransko-mediteranska država u dijelu srednje Europe čiji se teritorij neposredno dodiruje s jugoistočnim područjem europskog kontinenta. Povoljan zemljopisno-prometni položaj Republike Hrvatske omogućuje razvijanje prometne infrastrukture i prometnih djelatnosti kao jednog od važnijih čimbenika sveukupnog gospodarskog i društvenog razvitka zemlje. Strategijski su ciljevi prometnog razvitka integriranost u transeuropsku prometnu mrežu, zaštita okoliša, povećanje prometne sigurnosti i jačanje prometnog tržišta. Nestajanje političkih podjela u Europi kao i povoljan geoprometni položaj dovode Republiku Hrvatsku u povoljnu poziciju u smislu međunarodnog prometnog povezivanja zemalja zapadne i srednje Europe sa zemljama jugoistočne Europe i Bliskog istoka te zemalja srednjeg Podunavlja s lukama na Jadranu<sup>4</sup> što prikazuje slika 2.

Slika 2: Geoprometni i geografski položaj Republike Hrvatske u europskom prostoru



Izvor: <http://www.croatia.eu/article.php?id=8&lang=1> ,17.09.2015.

<sup>4</sup> S. Dvorski: Prometni koridori i njihova uloga u međunarodnom povezivanju, [Suvremeni promet. - 24 \(2004\), 1/2 ; str. 31-36](#)

Promet kao gospodarska djelatnost daje veliki značaj gospodarstvu svake države i njezinom stanovništvu. Promet ima velik utjecaj na svoje okruženje, te je konkurentan i učinkovit prometni sustav od vrlo velikog značenja za razvoj gospodarstva zemlje u cjelini. Razvijen promet postaje uvjet za uspješan gospodarski razvitak zemlje, a istodobno i čimbenik približavanja i povezivanja s drugim regijama i zemljama.

Geoprometni položaj Republike Hrvatske kao srednjoeuropske, podunavske i jadranske zemlje nije u dostatnoj mjeri iskorišten u pogledu privlačenja međunarodnih prometnih tokova kao i iskorištavanja prirodnih resursa te postojećih infrastrukturnih sadržaja.

## **4. REPUBLIKA HRVATSKA U EUROPSKOM PROMETNOM PROSTORU**

Republika Hrvatska je europska zemlja koja se nalazi na raskrižju prometnih pravaca od kojih jedan povezuje Zapadnu i Srednju Europu s Jugoistočnom Europom i sa Bliskim istokom, a drugi Baltičko more preko Podunavlja s Jadranskim morem. Ta dva transeuropska prometna pravca stvaraju uvjete za bolje prometno uključivanje Hrvatske na relacijama sjeverozapad-jugoistok i sjever-jug. Najvažniji prijelazi prometnih koridora između prostora srednje-podunavskog i panonskog i jadranskog, nalaze se na području Republike Hrvatske.

Promet u Republici Hrvatskoj sadržajan je konkurentno svim razvijenim svjetskim i europskim zemljama, što znači da je strukturiran iz svih postojećih prometnih grana. Neke su razvijene na visokoj razini, neke su nerazvijene, dok su poneke u prosjeku.

### **4.1. Međunarodni koridori u cestovnom i željezničkom prometu**

U malim zemljama poput Republike Hrvatske i gotovo cijele EU cestovni promet je najpostojanija grana prometa. U cestovnom se prometu diljem cijelog svijeta prevozi najviše putnika, a u prijevozu robe na kopnu uspješno asistira željezničkom prometu, te je to ujedno najrazvijenija prometna grana kako u RH tako i u Europi. Osnovni čimbenici cestovnog prometa su čovjek vozilo i cesta. Cesta je osnovni element infrastrukture cestovnog prometa, te diktira sve popratne sadržaje koji spadaju u infrastrukturu cestovnog prometa, dok kvaliteta prometnica utječe na gospodarstvo zemlje u cjelini. Dužina javnih cesta u Republici Hrvatskoj iznosi 26963.90 km<sup>5</sup>, te su razvrstane su u četiri kategorije: autoceste u ukupnoj duljini 1 413.10 km, državne ceste u ukupnoj duljini 6 867.70 km, županijske ceste u ukupnoj duljini 9 703.40 km, lokalne ceste u ukupnoj duljini 8 979.70 km.

---

<sup>5</sup> Državni zavod za statistiku, (stanje: lipanj 2013. godine, Narodne novine, broj 66/2013) 25.08.2015

Cestovna prometna infrastruktura je razvedena prema zahtjevima prostora, ali i europskim standardima te je razvedena vrlo dobro. Međutim javne ceste RH nejednoliko su razvijene: Dostignuta je visoka razina razvijenosti mreže autocesta, dok je kvaliteta državnih, županijskih i lokalnih cesta nezadovoljavajuća te ih treba dalje razvijati. Gradnja autocesta ujedno je i vrlo važna strateška investicija zbog turističkog i tranzitnog prometa iz zapadne, srednje te južne i istočne Europe. Republika Hrvatska u pogledu izgrađenosti mreže autocesta dosegla razinu razvijenosti ove vrste prometne infrastrukture koja je iznad njezine opće gospodarske razvijenosti u usporedbi s europskim prosjekom. (Zelenom bojom označene su izgrađene autoceste, crvenom bojom dionice koje su u planu izgradnje, žutom bojom poluautoceste i plavom bojom dionice koje su u izgradnji.) (slika 3).

Slika 3: Autoceste u RH



Izvor: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113> ,12.08.2015.

Zahvaljujući svom zemljopisnom položaju neki od najvažnijih prometnih koridora između prostora srednjopodunavskog i panonskog i jadranskog, nalaze se na području Republike Hrvatske. Prirodni pravci tih prijelaza usmjereni su prema Kvarnerskom zaljevu i prema srednjem i južnom Jadranu. Ti pravci osobito su važni kako za Hrvatsku, tako i za Europu jer omogućuju najlakše i najkraće povezivanje središnjeg prostora Europe s Jadranskim morem.

Osnovu međunarodnih prometnih koridora u cestovnom i željezničkom prometu koji Republiku Hrvatsku spajaju na europski prometni prostor čine multimodalni Paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa (neki od njih su dio Transeuropske prometne mreže) koji omogućavaju najkraću i najbržu poveznicu između država Zapadne, Srednje i Istočne Europe s jadranskim morem, te Južnom i Jugoistočnom Europom, odakle se ova veza nastavlja na Tursku i dalje prema državama Bliskog Istoka (slika 4).

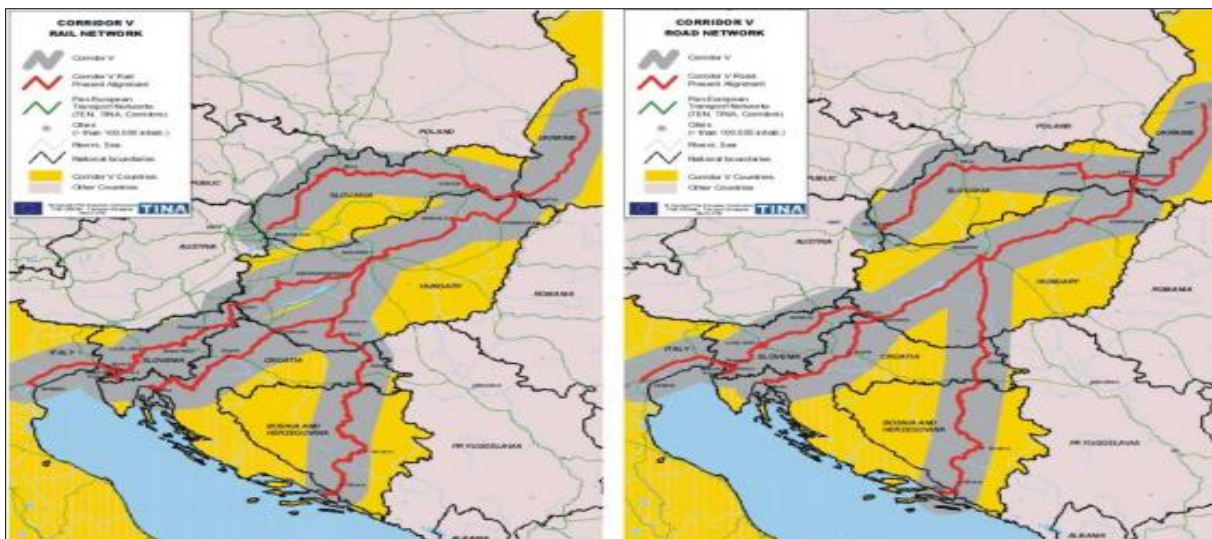
Slika 4: Paneuropski prometni koridori koji prolaze teritorijem Republike Hrvatske



Izvor: <http://www.croatia.eu/article.php?id=8&lang=1> ,17.09.2015.

Paneuropski prometni koridor Vb (slika 5) osim kroz RH (obuhvaća gradove Rijeku , Zagreb i Čakovec) prolazi kroz Budimpeštu (Mađarska), te se dalje nadovezuje na druge koridore koji idu prema Austriji, Poljskoj, Ukrajini.

Slika 5: Koridor Vb



Izvor: Autor rada na pozadini Google maps

Paneuropski prometni koridor Vc (slika 6) osim kroz RH (obuhvaća gradove Osijek, Đakovo i na južnom dijelu Ploče) prolazi kroz Pečuh (Mađarska), Sarajevo (Bosna i Hercegovina) i te se dalje nadovezuje na druge koridore koji idu prema Austriji, Poljskoj, Ukrajini.

Slika 6: Željeznička veza koridora Vc



Izvor: Dundović, Kesić, Kolanović: Značenje i uloga izgradnje prometnih koridora u razvitku luke Ploče, Pomorski fakultet u Rijeci, 2006.



Paneuropski prometni koridor X (slika 7) osim kroz RH (obuhvaća gradove Zagreb, Slavonski Brod) prolazi kroz Viliach (Austrija), Ljubljana (Slovenija), Srbija (Beograd), Skopje (Makedonija), Solun (Grčka) te se dalje nastavlja prema Turskoj.

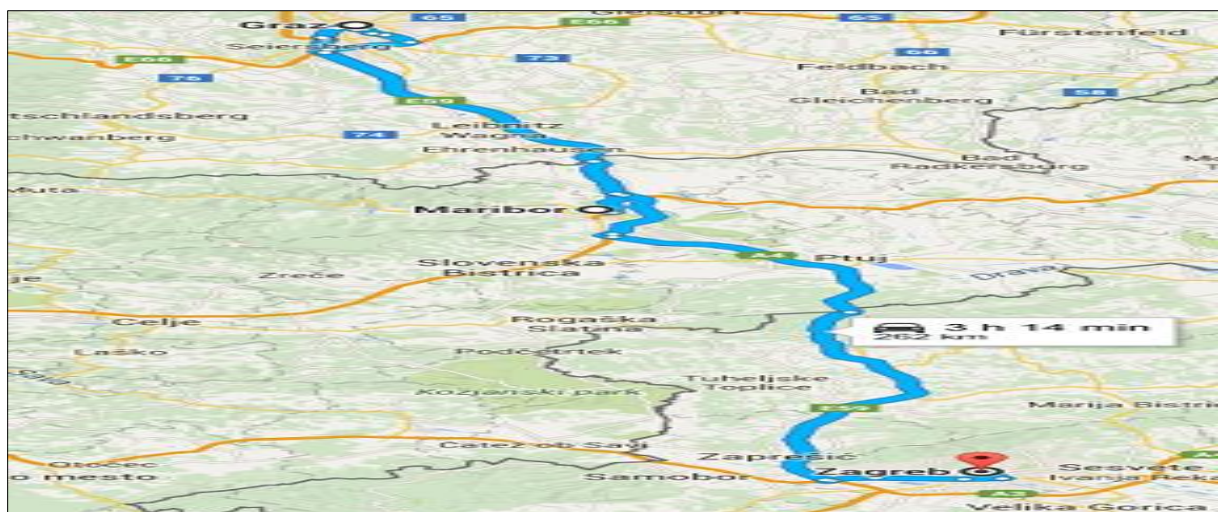
Slika 7: Cestovna mreža X koridora



Izvor: <http://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>, 10.09.2015

Paneuropski prometni koridor Xa (slika 8) osim kroz RH (obuhvaća grad Zagreb) prolazi kroz Graz (Austrija), Maribor (Slovenija), spaja se na koridor X koji nastavlja dalje prema Jugoistoku Europe.

Slika 8: Koridor Xa Graz Maribor Zagreb

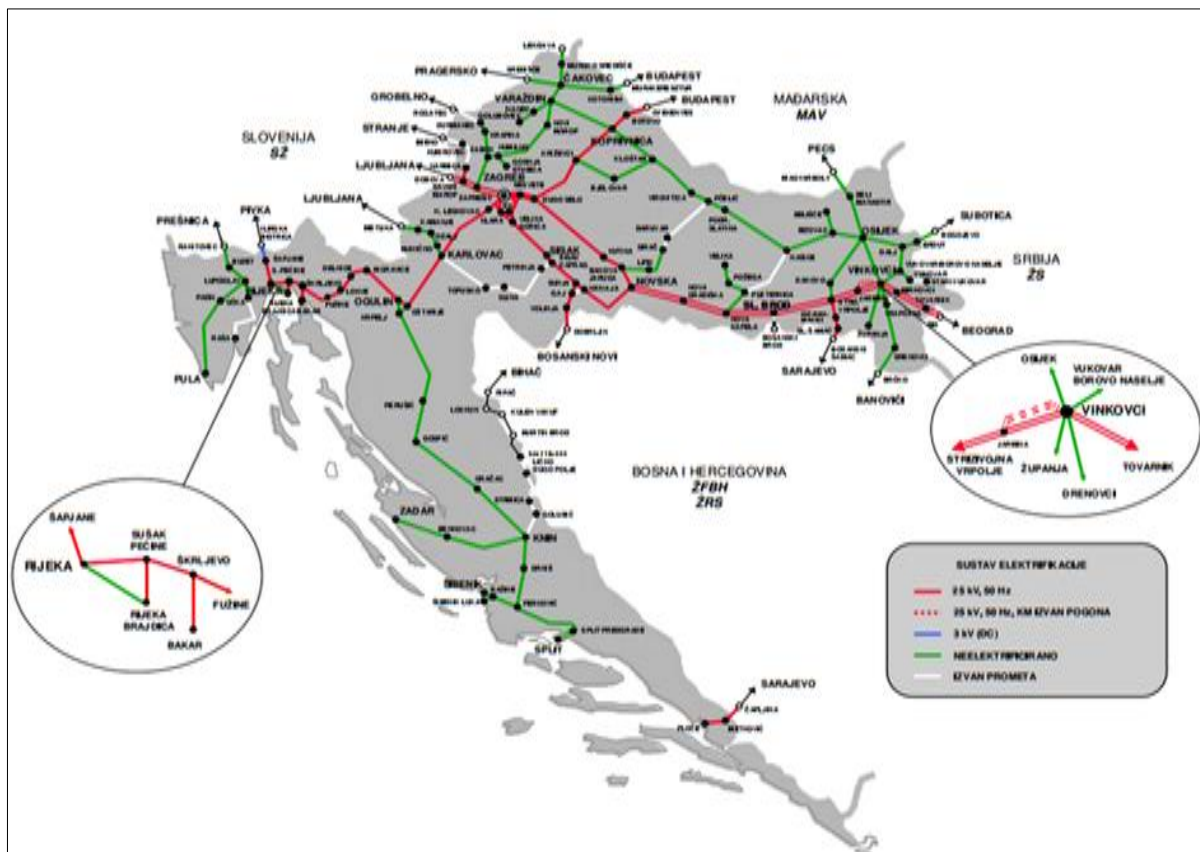


Izvor: Autor rada na pozadini Google maps

Duljina mreže željezničkih pruga U Republici Hrvatskoj iznosi 2.722 km, a od toga: 2.468 km jednokolosiječnih i 254 km dvokolosiječnih pruga. Do sad je elektrificirano je 980 km mreže željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj (slika 9) . Samo je 9% hrvatske željeznice pokriveno dvokolosječnom prugom, i samo 36% ukupne mreže je elektrificirano.

U Hrvatskoj situacija u željezničkom prometu je dosta loša prvenstveno zbog nedovoljnih ulaganja u modernizaciju željezničke infrastrukture, zastarjelih signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, čime je trenutna brzina međunarodnih teretnih i putničkih vlakova mala. Zbog loših infrastrukturnih uvjeta značajno je smanjena učinkovitost željeznice što se odražava u niskim komercijalnim brzinama na odabranim dijelovima i ponavljanim otkazivanjima i kašnjenjima vlakova. Posljedica nedostatnih ulaganja, neosposobljavanja željeznice za konkurenciju u poslovanju na sve zahtjevnijem prometnom tržištu, smanjene gospodarske aktivnosti i nekonkurentnosti Luke Rijeka, u znatnoj je mjeri smanjen promet i na tom koridoru.

Slika 9: Mreža hrvatskih željezničkih pruga Izvor:



<http://www.zeljeznice.net/forum/index.php?/topic/5285-faq-infrastruktura/10.09.2015>

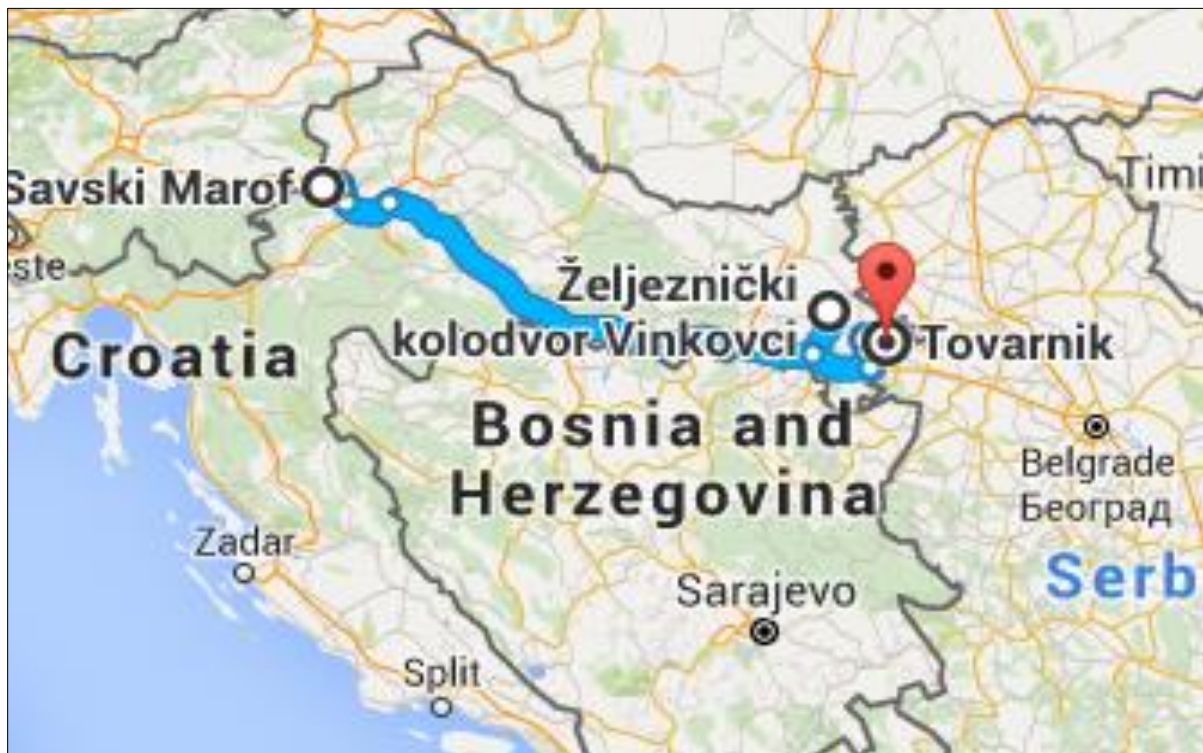
Međunarodna se trgovina u cijelosti preorijentirala na Zapadnu Europu te je tranzit kroz Hrvatsku smanjen. Pruga Zagreb-Gospić-Split je nakon nužne sanacije puštena u promet, ali sa znatno lošijim tehničkim i eksploatacijskim značajkama. Jedan od najvažnijih planova Hrvatskih Željeznica je izgradnja moderne infrastrukture na pravcima paneuropskih prometnih koridora.

Na koridoru Vb je najznačajnija željeznička veza koja povezuje najveću i najznačajniju hrvatsku luku s unutrašnjosti. Ukupna je dužina dionice 328,7 km.

U ogranaku koridora Vc su hrvatske dionice pruga državna granica - Beli Manastir - Osijek - Slavonski Šamac – državna granica (sjeverni krak ogranka Vc koridora) i pruga državna granica - Metković - Ploče (južni krak ogranka Vc koridora). Ukupna je dužina tih dionica koridora Vc je 129,6 km.

Koridor X (slika 10) ima ukupno 2 360 km željezničkih pruga. Njegova hrvatska dionica je pruga državna granica – Savski Marof - Vinkovci - Tovarnik - državna granica. Uvjeti u mreži ostavljaju dosta prostora za unaprjeđenja jer moderni željeznički promet omogućuje ekonomičan i brz prijevoz ljudi i tereta.

Slika 10: Hrvatska dionica X paneuropskog koridora



Izvor: Autor rada na pozadini Google maps

## 4.2.Međunarodni koridori u vodnom prometu

Vodni promet u Republici Hrvatskoj obuhvaća promet na unutarnjim plovnim putovima i pomorski promet, gdje se nalaze luke preko kojih se odvija robna razmjena Republike Hrvatske sa ostalim državama Europe (slika 11). Riječni promet Republike Hrvatske dio je europskoga prometnog sustava. Svojim najvećim rijekama: Dunavom, Dravom i Savom, Hrvatska je povezana sa zapadnom, srednjom i istočnom Europom, a kombiniranim transportom s Jadranom te time i ostalim dijelovima Europe i svijeta. Dunav je međunarodna rijeka, kao i Drava od ušća do Osijeka. Takvo bogatstvo plovnim putovima dobra je predispozicija za razvijeni riječni promet, no potencijal koji on pruža, naročito u gospodarskom pogledu, do sada nije bio primjereno iskorišten. Ukupna duljina postojećih vodnih putova u Hrvatskoj iznosi 804,1 km od čega je 539,2 km međunarodnih, a 264,9 km državnih i međudržavnih vodnih putova. Od međunarodnih vodnih putova 286,9 km udovoljava uvjetima za međunarodne vodne putove, odnosno uvjetima IV. klase.<sup>2</sup> Najveća dionica je rijeka Sava koja u Hrvatskoj većim dijelom ne udovoljava uvjetima međunarodne klase plovnosti, s obzirom na veličinu brodova koji njome mogu ploviti (od 650 do 1.000 tona nosivosti) te je, stoga, najvećim dijelom svrstana u III. klasu plovnosti. Rijeka Drava uključena je u mrežu europskih plovnih putova, posredno, preko rijeke Dunav. Od ušća Rijeke u Dunav do Osijeka moguća je primjena intermodalnog transporta. Hrvatski lučki sustav na unutarnjim vodama obuhvaća četiri međunarodne luke (Sisak, Slavonski Brod, Osijek i Vukovar) te nekoliko sadašnjih i budućih pristaništa. Sadašnje stanje nije na visokoj razini zbog tehničke i tehnološke zastarjelosti i manjaka kapaciteta. Luka Vukovar i luka Osijek najveće su hrvatske riječne luke - prema udjelu u ukupnom prometu ostvarenom u unutrašnjoj plovidbi Hrvatske. Veliki infrastrukturni projekt koji bi mogao još više razviti promet na unutarnjim plovnim putovima i približiti Luke Sisak i Slavonski Brod europskom prometnom prostoru je budući Kanal Sava – Dunav. Više je planiranih varijanti za ovaj kanal, ali izgradnja višenamjenskog kanala u dužini od 61.5 km koji trebao povezivati Dunav kod Vukovara s rijekom Savom kod Šamca kanal Sava – Dunav kao višenamjenska građevina uvrštena je i u Strategiju prostornog uređenja Republike Hrvatske. Ovaj kanal trebao bi vršiti funkciju navodnjavanja, imao bi veliku ulogu u rasterećenju korita rijeke u vrijeme poplava smanjene vodostaja. (Na slici 11 prikazan žutom bojom)

Slika 11: Hrvatske pomorske i riječne luke



Izvor: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113> , 18.08.2015.

Osnovu međunarodnih prometnih koridora u unutarnjem vodnom prometu čini VII. Paneuropski koridor je ujedno glavni unutarnji transportni vodeni koridor. Naziva se još Dunavski plovni put jer predstavlja tok rijeke Dunav, koja je druga po veličini rijeka u Europi i plovna na udaljenosti od gotovo 2 415 km (slika 12). Povezuje deset zemalja: Njemačku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku, Srbiju, Rumunjsku, Bugarsku, Moldaviju i Ukrajinu. Uz to povezuje zapadnu i istočnu Europu preko rijeka Rajne i Majne, te kanala Rajna – Majna – Dunav, a Sjeverno more s Crnim morem.

Slika 12: Dunavski plovni put – koridor VII



Izvor: <http://www.prometna-zona.com/koridori.php> , 18.08.2015.

Pomorski promet u Republici Hrvatskoj odvojen je od unutarnjih plovnih putova Republike Hrvatske, ali su oba jednako važna te sastavni dio europskih prometnih koridora. Ukupna dužina morske obale Republike Hrvatske duga je 5.835,3 km<sup>6</sup>, od toga dužina obale otoka iznosi 4.058 km a na dužinu obale kopna 1.777,3 km. Republika Hrvatska ima približno 350 luka i lučica na obali i otocima, a sedam ih može prihvatiti velike preookeanske brodove te su sve smještene na kopnenoj obali. To su luke Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik te ih smatramo glavnim hrvatskim javnim lukama. Navedene morske luke imaju različit makroregionalni i zemljopisni položaj, Luke Pula i Rijeka smještene su na sjevernom su Jadranu, luke Zadar, Šibenik i Split na srednjem Jadranu, a luke Ploče i Dubrovnik na južnom Jadranu. Zemljopisni položaj hrvatskih morskih luka, kao bitna prostorna kategorija, upućuje na važan položaj Republike Hrvatske na europskom prostoru. Luke imaju poseban značaj u valoriziranju geoprometnog položaja Republike Hrvatske i daljnjoj integraciji hrvatskog prostora u glavne europske prometne tokove. Glavnina lučkog prometa hrvatskih morskih luka odnosi se na Luku Rijeka, koja u ostvaruje više od 50 posto ukupnog prometa svih hrvatskih luka. Velika je važnost Jadranskoga mora, jer zauzima takav položaj da ulazi najdublje u Europsko kopno i time čini najkraći morski put iz sredozemlja i Bliskog istoka prema zemljama središnje Europe.

#### **4.3. Međunarodni koridori u zračnom prometu**

Zračni promet u Republici Hrvatskoj obavlja se na sedam najvažnijih hrvatskih zračnih luka koje su otvorene za promet i od velikog državnog značaja su – Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Pula, Rijeka, Osijek (slika 13). U sedam zračnih luka za prihvat zrakoplova u javnom zračnom prometu u Republici Hrvatskoj imamo i tri zračna pristaništa: Aerodrom Brač, Zračno pristanište Mali Lošinj i Zračno pristanište Osijek - Čepin na kojima se odvija zračni prijevoz u domaćem i međunarodnom prometu. Većinski vlasnik je država sa 55%, a ostatak vlasništva raspodijeljen je između regionalnih i lokalnih samouprava<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup>Državni zavod za statistiku, [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/ljetopis/2011/SLJH2011.pdf](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2011/SLJH2011.pdf), 29.08.2012

<sup>7</sup><http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113>, 02.08.2015.

Slika 13: Hrvatske zračne luke



.Izvor: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113> , 10.09.2015.

Godišnji promet kroz hrvatske zračne luke iznosi oko 5 milijuna putnika u kojima se računaju i putnici u tranzitu, a 2011. godine po prvi puta od samostalnosti Republike Hrvatske premašen je prijeratni broj prevezenih putnika. Samo u srpnju 2014. godine kroz hrvatske zračne luke prošlo je 1.172.000 putnika, odnosno 10,5 posto više njih u odnosu na srpanj 2013., dok je polijetanja i slijetanja bilo 13.921, što je pad od 2,4 posto<sup>8</sup>. Zračni prometni koridori nisu obilježeni kao koridori cestovnog ili željezničkog prometa. Oni u Republici Hrvatskoj imaju veliku važnost za zračni promet jer se putem preleta Hrvatskog zračnog prostora skraćuje put zrakoplovima koji lete na pravcima SI-JZ Europe (države zapadne Europe sa državama jugoistočne Europe i dalje na Bliski istok i Aziju).

#### 4.4. Cjevovodni promet

Promet cjevovodima spada u transport sirovina, odnosno roba pa ga je tako nemoguće zaobići kada se govori o prometu na području Republike Hrvatske. Cjevovodni transport najjeftiniji je oblik prijevoza energenata, prihvatljiv i s aspekta zaštite okoliša. U Republici Hrvatskoj najčešće se cjevovodima prevozi nafta, naftne prerađevine i plin koji su ujedno i najvažniji

<sup>8</sup> Državni zavod za statistiku, Promet u zračnim lukama u 2014., 12.01.2015.

cjevovodi s ekonomske točke gledišta. Projektirani kapacitet cjevovoda iznosi 34 milijuna tona nafte godišnje (MTG), a instalirani 20 MTG.<sup>9</sup> Jadranski naftovod (JANAF) – jedini je domaći operater naftovoda. Uz transport nafte, značajne djelatnosti JANAF-a su i skladištenje nafte i naftnih derivata te prekrcaj tekućih tereta. Janaf je preko spojnih cjevovoda povezan je sa susjednim zemljama (Slovenijom, Srbijom, Mađarskom). (slika 14).

Slika 14. JANAF (Jadranski naftovod)



Izvor: <http://www.janaf.hr/sustav-janafa/sustav-jadranskog-naftovoda/> , 18.09.2015.

Energetsku djelatnost transporta prirodnog plina obavlja tvrtka PLINACRO d.o.o. koja je osnovana je 1. svibnja 2009. Godine (slika 15). Prirodni plin u Hrvatskoj se proizvodi iz 18 plinskih polja, a većina plina dolazi iz ležišta polja Molve, Kalinovac i Stari Gradec, u sklopu kojih su izgrađene i centralne plinske stanice. Plinacro svojom infrastrukturom upravlja kroz Nacionalni dispečerski centar i pet regija transporta plina. Kontinentalni dio Republike Hrvatske je vrlo dobro povezan plinovodima dok je u južni dio Hrvatske tek planirana izgradnja plinovoda, trenutno je izgrađen plinovod do Zadra. Plinacro je također putem svojih spojnih plinovoda povezan sa susjednim zemljama kao što je prikazano na slici 15.

<sup>9</sup> Janaf, <http://www.janaf.hr/o-nama/> , 10.09.2015



Slika 15: Mreža plinovoda u RH



Izvor: Plinacro, <http://www.plinacro.hr/default.aspx?id=264>, 10.09.2015

Projekt pod nazivom LNG terminal (izgradnja prihvatnog terminala za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku) na sjednici Vlade Republike Hrvatske od 16.7.2015. proglašen je strateškim investicijskim projektom od važnosti za Republiku Hrvatsku, s ciljem osiguravanja energetske potreba i smanjenja troškova poslovanja kroz opskrbu plina za brojna rastuća energetska tržišta diljem Europe. Dobrobiti projekta su: bolja učinkovitost opskrbe prirodnim plinom, veća sigurnost opskrbe prirodnim plinom, uvođenje ekološki prihvatljivijeg izvora energije u regiju, smanjenje CO<sub>2</sub> u regiji, olakšavanje ekonomskog razvoja.

## **5. STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE**

U smislu prometnog razvoja Republika Hrvatska mora dobro povezati vlastiti teritorij, ali se također mora povezati na sustave europske prometne mreže. Potrebno je istražiti potencijale i definirati optimalno iskorištavanje hrvatskog mora, zračnih luka i luka unutarnjih voda i naročito uspostaviti integrirani promet, što će poboljšati funkcionalnost pojedinih segmenata i dovesti do boljeg korištenja razvojnih koridora. Slijedeći takav pristup, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske će naročito doprinijeti rješavanju postojećih potreba koje proizlaze iz regionalne i turističke domene i omogućiti ostvarenje onih strateških ciljeva koji su već definirani u pojedinačnim strateškim planovima. Ciljevi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske direktno su povezani s nekima od glavnih ciljeva i njihovih krajnjih točaka. Prilikom definiranja ključnih pokazatelja uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske koji će slijediti plan provedbe iste, slijedili su se ciljevi određeni europskim smjernicama u područjima mobilnosti i prometne infrastrukture, operativnosti i održivosti. Osnovni ciljevi postavljeni u tim smjernicama su:

- prijelaz od 50% s cestovnog na željeznički i promet morem i unutarnjim vodnim putovima u međugradskim putničkim i teretnim putovanjima na srednjim udaljenostima. Do 2050. godine većina putničkog prometa na srednjim udaljenostima treba se odvijati željeznicom.
- do 2030. godine 30% cestovnog teretnog prometa na udaljenostima većim od 300 km potrebno je preusmjeriti na druge vrste prometa kao što su željeznički ili promet morem i unutarnjim vodnim putovima, a više od 50% do 2050. godine, što je potrebno pospješiti izgradnjom učinkovitih i zelenih teretnih koridora.
- potpuno funkcionalna TEN-T osnovna mreža koja obuhvaća Europsku uniju do 2030. godine, visoke kvalitete i kapaciteta do 2050. godine te pripadajućim kompletom informacijskih usluga.
- do 2050. godine potrebno je povezati sve zračne luke osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti brzom, osigurati da sve osnovne morske luke budu dostatno povezane sa željezničkim teretnim prometom i, gdje je to moguće, sustavom unutarnjih vodnih putova. Cilj za promet do 2030. godine u gradskom prometu potrebno je prepoloviti upotrebu osobnih automobila koji koriste konvencionalna goriva, ukloniti ih u gradovima do 2050. godine te do 2030. godine u glavnim urbanim središtima postići gradsku logistiku bez emisija CO<sub>2</sub>. Na temelju prethodno prikazanih ciljeva, definirani su posebni

ključni pokazatelji uspješnosti za svaki cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, a s ciljem mjerenja i ocjene uspješnosti ostvarenja cilja.<sup>10</sup>

Glavni prioriteti sektora cestovnog prometa usredotočeni su na: dovršavanje modernizacije preostalih dionica TEN-T mreži u skladu s njihovom funkcionalnošću, unapređenje povezanosti Dubrovnika s ostatkom Hrvatske i sa susjednim zemljama, povećanje održivosti cestovne mreže reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja mreže, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i smanjenje sezonskih prepreka te unapređenje pristupa lukama, zračnim lukama i drugim relevantnim čvorovima s obzirom na lokalne i regionalne potrebe za prometnim uslugama.

Cilj Strategije željezničkog prometa je odrediti postavljanje ciljeva i mjera za ostvarenje ciljeva zahvaljujući kojima će željeznički promet biti jednako konkurentan drugim vidovima prometa. Prioritet je modernizacija željezničke infrastrukture i nabava novih modernijih vlakova, povećanje učinkovitosti, uvođenje mjera za povećanje sigurnosti.

Glavni prioriteti sektora zračnog prometa usredotočeni su na: modernizaciju Zagreba kao zračne luke na osnovnoj TEN-T mreži i dubrovačke zračne luke, prilagodbu relevantnih zračnih luka europskim zahtjevima po pitanju sigurnosti i upravljanja, kako bi se efikasnije upravljalo zahtjevnim sezonskim vršnim prometom i kako bi se zračne luke pripremile za moguće pristupanje Schengenskom sporazumu, povećanju održivosti sustava zračnog prometa reorganizacijom sektora povećanjem učinkovitosti održavanja zračnih luka i smanjenjem utjecaja na okoliš te unapređenje pristupa zračnim lukama posebno javnim prijevoznim sredstvima.

Glavni prioriteti sektora pomorstva usredotočeni su na: specijalizaciju luka u skladu s mogućom potražnjom, unapređenje učinkovitosti održavanja i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti, unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim prijevoznim sredstvima kako bi se potaknuo razvoj intermodalnog prometa. Glavni prioriteti sektora unutarnje plovidbe usredotočeni su na: uspostavljanje i održavanje uvjeta za siguran i pouzdan promet unutarnjim vodama, razvoj i modernizaciju luka u skladu s međunarodnim standardima.

---

<sup>10</sup> [http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija\\_prometnog\\_razvoja\\_VRH%201-studeni.pdf](http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija_prometnog_razvoja_VRH%201-studeni.pdf), 20.09.2015.

## **6. PROMETNA ČVORIŠTA KORIDORA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Hrvatska čvorišta prometnih koridora su luka Rijeka, grad Zagreb te sa malim udjelom luka Ploče. Također je grad Osijek prema svom geoprometnom položaju grad sa tendencijom prometnog čvorišta, ali zbog ekonomske i gospodarske situacije i slabijeg investiranja u taj dio Republike Hrvatske ne ubraja se u jedno o većih prometnih čvorišta.

### **6.1. Rijeka**

Luka Rijeka geoprometno je smještena na mjestu gdje je Mediteran najdublje u europskom kopnu, u dobro zaštićenom i do 70 metara dubokom Kvarnerskom zaljevu, što pruža sve uvjete za sigurnu luku i prihvat najvećih suvremenih brodova. Luka Rijeka je početna točka Vb paneuropskog koridora te je sa Europom povezana s dvije željezničke pruge i to preko Zagreba i Ljubljane, autocestom do Zagreba te magistralnim pravcima prema Ljubljani, Trstu i Dalmaciji. S otoka Krka gdje je smješten naftni terminal Omišalj počinje naftovod prema rafinerijama u Hrvatskoj, Mađarskoj, Austriji, Srbiji, Češkoj i Slovačkoj. Prometni pravac kojem gravitira mađarsko, češko, slovačko tržište i tržište Južne Poljske u najvećem je dijelu usmjeren na prometnicu Rijeka – Zagreb – Budimpešta na Vb koridoru (A6, A1, E 71). Sveukupni kapacitet riječke luke sastoji od terminala: Rijeka, Sušak, Bakar, Raša, Mlaka, Škrljevo, bazena Zamet, te naftnog terminala Omišalj. Pri kraju izvođenja je projekt Rijeka Gateway kojim se moderniziraju riječki lučki bazeni te poboljšavaju uvjeti za brži cargo transport, modernizirajući luku i cestovnu mrežu. Cestovni dio projekta Rijeka Gateway uključuje izgradnju prometnica D-403 i D-404, čiji je dio i Tunel Pećine.

### **6.2. Zagreb**

Zagreb je glavni grad Republike Hrvatske te najveće prometno cestovno i željezničko čvorište. Cestovno čvorište Zagreb povezuje koridore V, X te Dunavski plovni put, odnosno koridor VII (slika 16).

Slika 161: Cestovni pravci prema čvorištu Zagreb



Izvor: Autor rada na pozadini Google maps

Sve glavne autoceste prolaze kroz Zagreb i granaju se prema raznim dijelovima Hrvatske (slika 17). Za područje RH najvažnija od njih je autocesta A1 Zagreb - Split - Dubrovnik.

Slika 172: Cestovno čvorište Zagreb

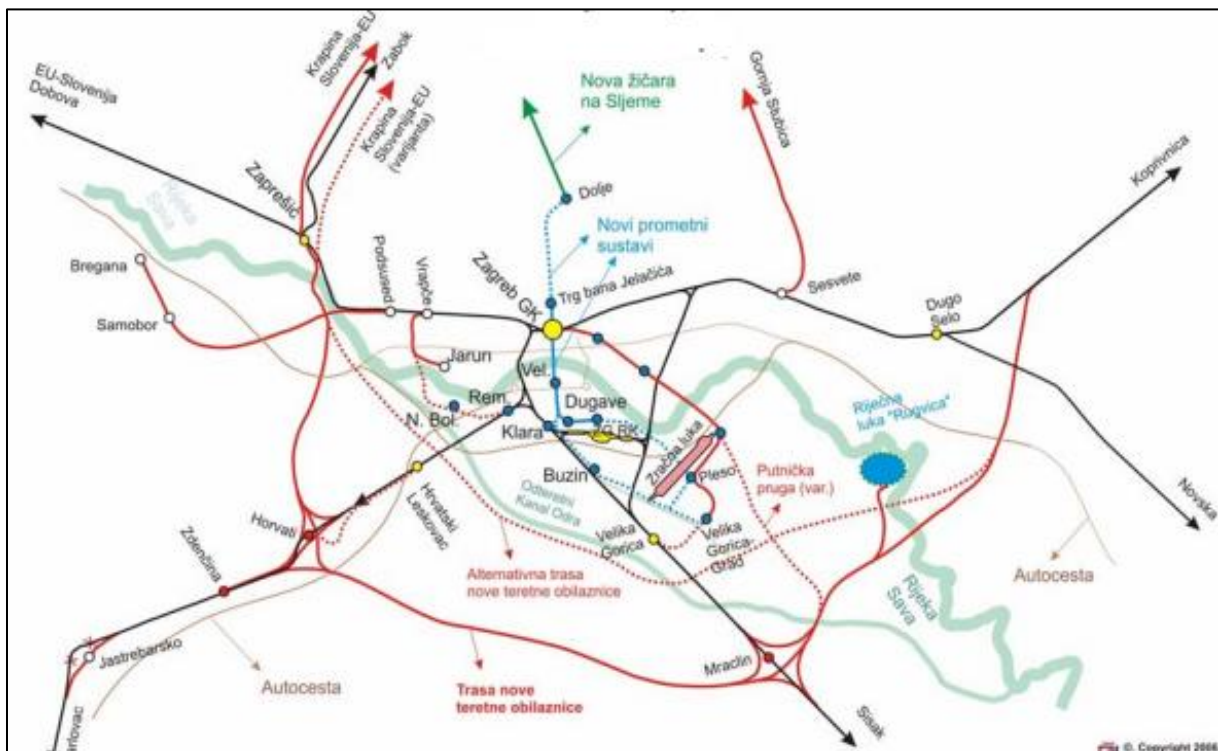


Izvor: Hrvatske autoceste d.o.o

Druga dionica je na koridoru X Transeuropskih autocestovnih mreža, A3 Bregana - Zagreb - Lipovac, koja spaja sjevernu Europu s Turskom preko Balkana i Grčke. Treća dionica je autocesta A6 Zagreb - Rijeka, koja spaja glavni grad s najbližom velikom lukom na Jadranu. Uz te tri glavne grane tu su još i autoceste A4 Zagreb - Goričan koja se u Mađarskoj nastavlja na autocestu prema Budimpešti, te autocesta A2 Zagreb - Macelj, koja pripada Phyrnskoj autocesti od Nürnberga u Njemačkoj do Beograda u Srbiji.

Zagreb je također veliko željezničko čvorište (slika 18). Dva od tri najvažnija europska koridora u Hrvatskoj prolaze kroz Zagreb.

Slika 183: Željezničko čvorište Zagreb



Izvor: [https://bib.irb.hr/datoteka/260258.bozicevic\\_paper.pdf](https://bib.irb.hr/datoteka/260258.bozicevic_paper.pdf), 17.09.2015

To su Paneuropski Željeznički koridor Vb koji ide od Botova do Rijeke (slika 19) i Paneuropski Željeznički Koridor X koji je najvažniji željeznički pravac u Republici Hrvatskoj. Osim toga, u Zagrebu se spajaju i pruge za Karlovac i Sisak. Razvijen je i prigradski putnički promet Zagreba. Teretni promet se vrši obilazno. Zagreb posjeduje i veliki teretni kolodvor.

Slika 19: Koridor Vb



Izvor: <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?p=4946>, 21.09.2015.

Zagreb je grad sa robnim terminalima u Jankomiru i Žitnjaku te „Slobodnoj zoni“, koji su opremljeni za prihvat, skladištenje i distribuciju svih vrsta roba te povezani cestovnom i željezničkom mrežom sa područjem RH te cijelom EU preko koridora Vb i Xa. Poduzeće koje upravlja terminalima je Zagrebački Holding. Djelatnost obavlja u različitim vrstama vlastitih skladišta (zatvorena i otvorena - u carinskom, necarinskom te statusu slobodne zone). Raspolaže s više od 160 000 m<sup>2</sup> proizvodno skladišnog prostora i 40 000 m<sup>2</sup> otvorenog skladišnog prostora. Također raspolaže s 30 000 m<sup>2</sup> visokokvalitetnog uredskog prostora za iznajmljivanje, te svom potrebnom infrastrukturom i mehanizacijom za manipulaciju robe<sup>11</sup>. U sklopu poduzeća nalaze se tri poslovne jedinice: PJ Jankomir, PJ Žitnjak te PJ Slobodna zona Zagreb. U proizvodno-skladišnim prostorima Slobodne zone Zagreb obavlja se proizvodnja, obrada, dorada i prerada robe, sortiranje i prepakiranje te posredovanje u međunarodnoj trgovini. Prijevoz putnika obavlja se iz zračne luke Pleso, koja je najveća u RH, te sa autobusnog i željezničkog kolodvora. Autobusni i željeznički promet iz grada Zagreba ima vezu sa cijelom Europom, odnosno sa svim važnim europskim središtima.

<sup>11</sup> <http://www.zgh.hr/default.aspx?id=83>, 21.09.2015.

## 7. PROMETNI PRAVCI TURISTIČKIH TOKOVA

Turizam u RH treba posebno istaknuti, jer je on važan pokretač gospodarstva i stvara velike učinke koji se prelijevaju na ostala gospodarska područja. Zadnjih godina udio turizma u sveukupnom gospodarskom BDP-u procjenjuje se na 16,5 %, s ukupnim međunarodnim primicima od preko 7 milijardi eura, što smanjuje vanjsko-trgovinski deficit Hrvatske, pokrivajući jednu trećinu hrvatskog izvoza i dvije trećine izvoza usluga. U 2013. godini zabilježeno je 12,5 milijuna turističkih dolazaka i 64,8 milijuna noćenja, dok je broj stalnih zaposlenika u turističkom sektoru iznosio 84.200 ili 6,3 % ukupno zaposlenih<sup>12</sup>. Danas se u turizmu nastoje prevladati dva temeljna problema: trajanje sezone jer se 80 % turističkog prometa odvija u tri ljetna mjeseca te nedostatak popratnih turističkih proizvoda što rezultira niskom prosječnom potrošnjom. Najpopularnije odredište hrvatskog turizma je jadranska obala koja je povezana cestovnim, morskim i zračnim putem sa cijelim područjem Europe. Glavni nositelj prometa turističkih pravaca RH je cestovna veza koridora Xa Graz – Maribor – Rijeka, te Vb Čakovec – Zagreb – Rijeka (slika 20).

Slika 20. Cestovni pravac turističkih tokova na koridor Vb i dalje prema Dalmaciji.



Izvor: Autor rada na pozadini Google maps

Koridor V povezuje zapadnu i istočnu Europu preko koridora IV, te istok i sjeveroistok preko koridora IX. Oba navedena koridora spajaju se na koridore V i X. Također je Dunavski plovni

<sup>12</sup> „Operational Programme Competitiveness and Cohesion 2014 - 2020 2014HR16M1OP001 - 1.2“



put (koridor VII) spojen te isprepleten sa oba koridora (V i X). Željezničku vezu možemo zaobići kada su u pitanju turistička kretanja. Značajno mjesto u kretanju turističkih tokova ima morska veza sa jadranskim gradovima. Osim ljetnih kretanja, pomorski promet značajan već od proljeća do kasne jeseni i to trajektima iz Ancone i Baria u Zadar, Split i Dubrovnik radi posjećivanja navedenih hrvatskih gradova, s daljnjom mogućnošću hodočašća u marijansko svetište Međugorje (slika 21).

Slika 21: Trajektzni promet prema srednjoj i južnoj Dalmaciji



Izvor: Autor rada na pozadini Google maps

Kao istaknuta turistička destinacija mora se istaknuti grad Dubrovnik koji je najpopularnija destinacija brodova na kružnim putovanjima. Od ostalih svetišta posjećuje se Gospa Trsatska u Rijeci, cestovnom vezom koridora Vb, te Marija Bistrica koridorom Xa. Zračne luke Zadar i Split bilježe svake godine sve veći broj putnika iz zapadne Europe. Zadarska zračna luka sa Europom je povezana velikim brojem letova tvrtke Ryanair (slika 22).

Slika 224: Pravci letova za zračnu luku Zadar



Izvor: Autor rada na pozadini Google maps

Splitska zračna luka po broju prevezenih putnika u vrijeme ljetnih mjeseci pretekla je zagrebačku zračnu luku. Destinacije za splitsku zračnu luku su cijela Europa, ne samo zapadna kao Zadar. Povezanost područja Hrvatske sa ostalim kontinentima uglavnom ide sa zagrebačke i splitske zračne luke prema Frankfurtu, Amsterdamu, Londonu i Parizu, odnosno iz navedenih europskih metropola prema Zagrebu i Splitu (Croatia Airlines, Lufthansa, British Airways, Ryanair, Germanwings).

Hrvatska je zemlja osam nacionalnih parkova koji su također vrlo popularne turističke destinacije. Nacionalni parkovi Sjeverni Velebit, Paklenica, Krka i Mljet nalaze se na obali te se do njih dolazi sa autoceste A1 odnosno međunarodnom cestom E71 koje su dio cestovne veze koridora Vb. Nacionalni parkovi Brijuni i Kornati su otočja te se posjećuju iz grada Pule, odnosno Zadra ili Šibenika. Zadar i Šibenik povezani su sa A1, odnosno E71 sa koridorom Vb, dok je Pula povezana sa E751 na Rijeku, odnosno Vb, te na A6 odnosno E71. Nacionalni park Risnjak nalazi se u Gorskom Kotaru, dakle na samom području koridora Vb.

## ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska prostorno i politički pripada europskoj zajednici. Promet roba i putnika najznačajnija je gospodarska grana bez čije adekvatne optimizacije suvremeni život nije zamisliv. Geoprometni položaj RH u paneuropskom prometnom prostoru daje joj mogućnost velikog razvoja tranzitnog prometa za sjeveroistočne europske zemlje budući da je luka Rijeka najdublje prometno čvorište na ovom dijelu Europe, te je vrlo blizu razvijenim zemljama zapadne Europe. Srednja i zapadna Europa povezane su koridorima IV, V, VII i X sa jugoistočnom Europom. Dakle tri od četiri paneuropska koridora koja povezuju razvijene zemlje sa jugoistokom prolaze kroz Hrvatsku i time daju Hrvatskoj veliku šansu, ali i zadatke za razvoj prometne ponude i potražnje. Činjenica da su hrvatske luke izrazito tranzitnog karaktera nameće potrebu za osuvremenjivanjem prometnog povezivanja i teritorijalne integracije RH te usavršavanja i optimizacije dijelova paneuropskih prometnih sustava. Luka Rijeka i grad Zagreb oduvijek su važna prometna čvorišta koja su stalno u dogradnji i rekonstrukciji, te analizama i predviđanjima novih projekata, proširenja i osnaživanja funkcionalnosti paneuropskih koridora. Velika perspektiva je na luci Ploče, koja pored prednosti koje nudi zahtijeva od Hrvatske vlade međudržavnu suradnju sa BiH i Mađarskom, te ostalim zemljama Balkana. Prometna povezanost preko hrvatskog područja svakako je učinila našu mladu zemlju poznatom u srednjoj i zapadnoj Europi što pokazuje uzastopni porast broja turista, te popularnost turističkih destinacija na jadranskoj obali.

Danas se promet promatra vrlo kritično sa ekološkog aspekta. Svi prometni projekti podliježu visoko kritičnim analizama. Ekološki najprihvatljivije grane prometa su željeznički, vodni te pomorski promet. Te činjenice pred Republiku Hrvatsku i ostale zemlje paneuropskih koridora postavljaju vrlo važne i odgovorne zadatke za modernizacijom željeznica te za obnovu Dunavskog plovnog puta. Iz svega navedenog može se primijetiti da je promet postao važna djelatnost, odnosno kao izvršni nositelj gospodarstva zahtijeva od društvene zajednice niz djelatnosti te specijaliziranih stručnjaka, što povećava mogućnost razvoja svih zemalja sudionica i pruža mogućnost zapošljavanja stručnih kadrova na odgovorna mjesta. To je još jedan veliki zadatak prometu kao djelatnosti, odnosno znanosti ali uz to i nagrada da sa neprimjetnog mjesta zapravo preuzme vodeću ulogu u gospodarskom sustavu.

## **LITERATURA:**

### **KNJIGE:**

1. Dundović Č., Kesić B., Kolanović I., Značenje i uloga izgradnje prometnih koridora u razvitku luke Ploče, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
2. Dvorski, S., Prometni koridori i njihova uloga u međunarodnom povezivanju, Suvremeni promet, 2004.
3. Hlača, B., Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011.

### **PRAVNI IZVORI:**

4. AGC – European Agreement on Main International Railway – Europski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim linijama, Ženeva, 1985.
5. AGTC – European Agreement of Important International Combined Transport Lines and Related
6. Državni zavod za statistiku, Promet u zračnim lukama u 2014., 12.1.2015.
7. Installations – Europski sporazum o glavnim međunarodnim pravima kombiniranog transporta i sličnim instalacijama.
8. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture: Koordinator za izradu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. Godine, 2013
9. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture: Izrada sektorskih prometnih strategija, 2011.
10. Nacionalni program za razvoj i uređenje ITS-a u cestovnom prometnom sustavu za 2014-2018.
11. Operational Programme Competitiveness and Cohesion 2014 - 2020 2014HR16M1OP001 - 1.2
12. Strategija energetskega razvoja Republike Hrvatske, NN 182/09
13. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine
14. Usp. Priopćenje Komisije „Plan za prijelaz na konkurentno gospodarstvo s niskom razinom ugljika do 2050. godine“, COM(2011)112.

## **STRUČNI RADOVI**

15. Jugović, P. T., The Integration of the Republic of Croatia into the Paneuropean Transport Corridor , 2006.
16. Jugović, T., Analiza relevantnih indikatora formiranja robnih tokova, Pomorstvo, god. 22, br. 2, 2008.
17. Network, Pomorstvo, god. 20, br. 1, 2006.

## **INTERNETSKE STRANICE:**

18. <http://www.zgh.hr/default.aspx?id=83>
19. <http://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>
20. <http://www.croenergo.eu/Novi-SCADA-sustav-daljinskog-nadzora-i-upravljanja-plinske-distribucijske-mreze-23471.aspx>
21. [http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.htm)
22. zračna luka Pula, [http://www.airport-pula.hr/index.php?menu\\_id=137](http://www.airport-pula.hr/index.php?menu_id=137)
23. Zračna luka Rijeka, <http://www.rijeka-airport.hr/hr/b2b/>
24. Zračna luka Osijek, <http://www.osijek-airport.hr/zracna-luka.html>
25. Zračna luka Zadar, <http://www.zadar-airport.hr/manevarske-povrsine>
26. <http://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

## POPIS SLIKA

<b>Redni broj</b>	<b>Naziv slike</b>	<b>Str.</b>
1.	Zadatak prometne povezanosti EU	3
2.	Geoprometni i Geografski položaj RH u EU prostoru	5
3.	Razvrstane javne ceste u RH	8
4.	Paneuropski prometni koridori koji prolaze teritorijem RH	9
5.	Koridor Vb	10
6.	Željeznička veza koridora Vc	10
7.	Cestovna mreža X koridora	11
8.	Koridor Xa Graz Maribor Zagreb	11
9.	Mreža hrvatskih željezničkih pruga	12
10.	Hrvatska dionica X Paneuropskog koridora	13
11.	Hrvatske pomorske i riječne luke	16
12.	Dunavski plovni put – koridor VII	16
13.	Hrvatske zračne luke	17
14.	JANAF (Jadranski naftovod)	18
15.	Mreža plinovoda u RH	19
16.	Cestovni pravci za čvorište Zagreb	23
17.	Cestovno čvorište Zagreb	23
18.	Željezničko čvorište Zagreb	24
19.	Koridor Vb	25
20.	Cestovni pravac turističkih tokova na koridor Vb i luku Rijeka	26
21.	Trajektni promet prema srednjoj i južnoj Dalmaciji	27
22.	Pravci letova za zračnu luku Zadar	28