

# **1 ZASTUPNIČKI DOM HRVATSKOGA DRŽAVNOG SABORA**

Zastupnički dom Hrvatskoga državnog sabora na sjednici 12. studenoga 1999., donio je

## **1.1 STRATEGIJU PROMETNOG RAZVITKA REPUBLIKE HRVATSKE**

### **PREDGOVOR**

Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske prvi je dugoročni razvojni dokument prometnog sustava, koji se predlaže na donošenje, nakon uspostave samostalne i suverene hrvatske države. Priprema ovoga važnog dokumenta mogla je uslijediti tek nakon provedenih sveobuhvatnih sustavnih promjena i stabilizacije gospodarstva u Hrvatskoj, a u tim okvirima i u gospodarskom sektoru prometa.

U tom procesu, uz obnovu prometne infrastrukture uništene u ratu, valjalo je u cjelini transformirati pojedine prometne sustave, korjenito revidirati ranija razvojna opredjeljenja u prometu, potvrdu značenja glavnih hrvatskih prometnih pravaca postići na europskoj razini, pripremiti na znanstvenim osnovama nove razvojne studije, definirati konkretne projekte obnove i razvitka čije je ostvarenje bilo neodložno, a osigurava i sudjelovanje stranoga kapitala u financiranju.

Bitno je istaknuti da se u reviziji strateških razvojnih opredjeljenja u prometu polazilo od interesa Hrvatske za primjerenom valorizacijom njezinih najvažnijih prometnih pravaca, posebice na smjeru sjever-jug (Središnja Europa-Jadran); geopolitičkih promjena u hrvatskom zemljopisnom okruženju i promjena u ustrojstvu hrvatskog gospodarstva u tom okruženju, s posljedicama na prometne tokove; golemih ratnih šteta na prometnoj infrastrukturi i potrebe da se obnovom istodobno osigura i razvitak; nužnosti primjene suvremenih tehnologija u prometu, sukladnih zahtjevnim ekološkim normama i dr.

Izradbi Strategije prometnog razvitka, kao sinteze planiranog usklađenog razvitka pojedinih prometnih podsustava u cjelokupnom prometnom sustavu, trebalo je prići promišljeno i odgovorno, polazeći od prethodno stvorenih bitnih pretpostavki tijekom razdoblja od uspostavljanja samostalne i suverene Republike Hrvatske. Na pripremi ovoga dokumenta radili su najpoznatiji hrvatski znanstvenici i stručnjaci iz područja prometa.

Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske obuhvaća i poglavlje o dosadašnjem razvoju, u kojemu je dana opća ocjena obilježja razvitka u pojedinim prometnim djelatnostima, u razdoblju do 1990. godine, kao i osnovne značajke razvitka koji je uslijedio nakon 1991. godine.

Upravo u razdoblju od 1991. godine, u kojemu je, sve do sredine 1995., prometni sustav bio izrazito obilježen posljedicama ratnih razaranja i blokadama prometnica, a gotovo do kraja 1997. godine još uvijek s prekidom prometa prema istočnim dijelovima države, i razvojna je politika došla do konkretnog izražaja. U tim su godinama, uz svladavanje prometne izolacije hrvatskih južnih regija, saniranje prometnica i ponovno uspostavljanje prometa, započeti i uspješno se ostvaruju važni projekti razvitka i osuvremenjivanja u prometu, poglavito u cestovnoj infrastrukturi.

Iako Strategijom nije obuhvaćen razvitak pošte i telekomunikacija, zbog potpuno različitih tehničko-tehnoloških obilježja tih dvaju sustava u odnosu na prometni sustav u klasičnom poimanju (prijevoz i pripadajuća infrastruktura), nužno je istaknuti da su u razdoblju od 1991. godine na području telekomunikacija ostvareni iznimni razvojni rezultati, koji Hrvatsku svrstavaju u skupinu razvijenijih europskih zemalja (optički kabeli, digitalne komutacije i prijenosni sustavi, mobilna telefonska mreža, prosječna gustoća od 34 telefonska priključka

na 100 stanovnika). Telekomunikacijama predstoji visok stupanj integracije na općoj razini i liberalizacija usluga, što će omogućiti jaku konkurenciju među operatorima telekomunikacijskih mreža. Tome svjetskom trendu moraju se prilagoditi i hrvatske telekomunikacije. Stoga je bilo neodložno njihovo osamostaljivanje u zasebnu tvrtku, gospodarstveno sposobnu za odgovor takvoj zahtjevnoj zadaći, a temeljem posebnog zakona. Donesen je Zakon o telekomunikacijama, kojim je liberalizirano tržište telekomunikacijskih usluga u Hrvatskoj. Daljnji razvitak, do 2000. godine, definiiran je srednjoročnim planom pošte i srednjoročnim planom telekomunikacija.

Razvojna politika prometa temeljila se na ovim strateškim ciljevima: postići primjereno vrednovanje prednosti geoprometnog položaja Hrvatske kroz europsku mrežu glavnih prometnih koridora; kvalitetno međusobno prometno povezati hrvatske regije, posebice obalnog i kontinentalnog područja, uz povezivanje na europske prometne pravce; razvojem prometne infrastrukture i prometnih djelatnosti pospješiti uključivanje hrvatskoga gospodarstva u međunarodnu podjelu rada i osigurati dinamičniji gospodarski razvitak; razvojnim infrastrukturnim programima stvoriti konkretne mogućnosti za izravno ulaganje stranoga kapitala, kao i za kreditnu potporu međunarodnih financijskih institucija; razvijati integralni prijevoz kao suvremeni oblik prijevoza, primjeren zaštiti okoliša; restrukturirati velika poduzeća u državnom vlasništvu i primijeniti tržišna mjerila u njihovu poslovanju; urediti odnose u upravljanju, izgradnji i korištenju objekata prometne infrastrukture, posebice onih koja imaju status javnog dobra ili su na javnom dobru.

U pojedinim prometnim segmentima pripremljeno je više razvojnih studija, programa i projekata, u čijoj su izradbi bile angažirane znanstvene institucije i afirmirane međunarodne konzultantske tvrtke. Određeni projekti obnove i razvitka prometne infrastrukture (cestovne, željezničke, lučke, sustava kontrole leta) definirani su u suradnji s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj i s Europskom bankom za obnovu i razvoj. Za ostvarenje tih projekata, u razdoblju od 1994. do 1998. godine, odobreni su Republici Hrvatskoj financijski zajmovi ukupne vrijednosti 273,6 milijuna USD, temeljem sklopljenih sporazuma s rečenim međunarodnim bankama. Znatna sredstva državnog proračuna i drugih javnih prihoda (protuvrijednost od oko 1.233 milijuna USD od 1991. do 1998.), uz spomenute i druge inozemne zajmove te sredstva poduzeća, omogućila su da područje prometa bude jednim od glavnih nositelja investicijskih aktivnosti u hrvatskom gospodarstvu.

Proces obnove, modernizacije i razvitka u sektoru prometa odvijao se usporedno s bitnim kvalitativnim promjenama pravnog statusa, vlasničkih odnosa i ustroja pravnih subjekata u pojedinim prometnim djelatnostima, te u načinu financiranja razvoja. Naime, od 1990. do kraja 1995. godine doneseno je jedanaest zakona iz područja prometa, od kojih je šest na snazi. Od 1996. godine doneseno je daljnjih devetnaest zakona. U 1998. godini završena je važna faza u stvaranju suvremenoga zakonskog okvira u ovom gospodarskom području, usklađenog s Ustavom Republike Hrvatske, međunarodnim konvencijama i sukladnog europskim pravnim normama. Suvremena regulativa transparentna je i za strane ulagače kapitala, što je posebice važno za ovo infrastrukturno područje gospodarstva u kojemu su vrlo izražene investicijske potrebe.

Važna pretpostavka za funkcioniranje hrvatskoga prometnog sustava u međunarodnom jest poštivanje strogih pravila i norma, utvrđenih međunarodnim konvencijama u okviru međunarodnih organizacija. Republika Hrvatska postala je članicom petnaest međunarodnih organizacija iz područja pomorstva, prometa i veza, te stranka 84 višestranih međunarodnih konvencija i protokola. Uvjeti i odnosi u obavljanju pojedinih vrsta međunarodnog prometa uređeni su 61 bilateralnim ugovorom, sklopljenim između hrvatske Vlade i vlada europskih i drugih država, a daljnjih 58 je u postupku za sklapanje. Kroz međunarodne strukovne udruge,

kjih su članice pravne osobe iz prometnih djelatnosti, uređuje se također iznimno važan segment odnosa i uvjeta za uredno i sigurno obavljanje te za osuvremenjivanje prometa.

Osobito vrijedan rezultat međunarodnih aktivnosti postignut je na 3. sveeuropskoj konferenciji o prometu, održanoj u lipnju 1997. godine u Helsinkiju. Najvažniji hrvatski prometni pravci uključeni su u europsku mrežu glavnih prometnih koridora (V. i X. te u VII.-dunavski koridor). Tom potvrdom značenja prometnoga položaja Hrvatske u sveeuropskoj prometnoj mreži, razvoj infrastrukture i tehnologije prijevoza na našim tranzitnim pravcima postaje dijelom koordiniranih nacionalnih razvojnih programa na cjelokupnim dužinama koridora, za čije ostvarenje se očekuje međunarodna financijska potpora.

Proces tranzicije ukupnoga hrvatskoga gospodarstva i srednjoeuropskih zemalja iz bivšega socijalističkog bloka, te posebice rat i ratno okruženje, bitno su utjecali na obujam unutarnjega i tranzitnoga prometa, uz naslijeđene negativne trendove. Stoga je, izrazito u željezničkoj djelatnosti, proteklo sedmogodišnje razdoblje pretežito obilježeno problematikom tekućeg poslovanja, racionalizacijom troškova te utvrđivanjem programa sveobuhvatnog restrukturiranja HZ i modernizacije željeznice. Slično stanje bilo je i u Luci Rijeka, luci od posebnog, međunarodnog, značenja za Hrvatsku. U segmentu infrastrukture unutarnjih plovnih putova i riječne plovidbe u tijeku je proces obnove, tek je vraćen dio flote i djelomično uspostavljena plovidba, nakon doskorašnje potpune blokade plovidbe Dunavom za hrvatske brodove i u ratu onesposobljenoga plovnog puta Save.

Što je stvarno učinjeno od 1991. godine - na zakonskom uređenju i provedbi donesenih zakona, pripremi razvojnih studija i projekata, te na ostvarivanju projekata obnove i razvoja - potrebno je prikazati po pojedinim prometnim segmentima.

## 1. POMORSTVO

### 1.1. *Zakonodavne aktivnosti*

*Pomorski zakonik* uređuje vrlo opsežnu građu morskog i podmorskog prostora, sigurnosti plovidbe na moru, osnovne materijalno-pravne odnose glede plovnih objekata, ugovorne odnose, postupke o upisu brodova, brodarevu odgovornost, osiguranja brodova i drugo. Zakonikom je uređena i važna građa što se odnosi na status i određivanje granice pomorskog dobra, na način upravljanja, održavanja i zaštite pomorskog dobra, te na koncesije za korištenje pomorskog dobra. Luke su definirane kao pomorsko dobro.

*Zakon o morskim lukama* uređuje razvrstaj morskih luka, lučko područje, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, izgradnju i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje, osnivanje, ustrojstvo i djelatnost lučkih uprava, osnovnu građu o redu u morskim lukama, te pretvorbu postojećih društvenih poduzeća luka.

Zakon predviđa osnivanje lučkih uprava koje skrbe o održavanju izgradnji luka te o upravljanju lukama, dok se obavljanje lučkih djelatnosti prepušta - temeljem koncesija - trgovačkim društvima. Odvajanjem poslova održavanja i izgradnje lučke infrastrukture te vođenja lučke politike od obavljanja lučkih djelatnosti (sukladno svjetskim iskustvima), utječe se na povećanje konkurentnosti luka. Ujedno se osigurava namjensko korištenje lučkih naknada. Održavanje postojećih i gradnja novih objekata financira se putem koncesija i lučkih naknada, a prvi put u hrvatskoj lučkoj praksi za te se namjene predviđaju i sredstva iz državnog odnosno iz županijskih proračuna.

Temeljem ovog Zakona i utvrđenih mjerila, luke otvorene za javni promet razvrstane su na luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, zatim na luke od županijskog i na luke od lokalnog značenja. Tijekom 1996. i 1997. godine Vlada Republike Hrvatske je osnovala i ustrojene su lučke uprave u lukama od državnog značenja: u Rijeci, Splitu, Zadru, Pločama i Dubrovniku. Županijska poglavarstva osnovala su županijske lučke uprave u Puli, Šibeniku, Novalji, Senju, Zadru i Dubrovniku. Time je riješeno upravljanje u svim lukama otvorenima za javni promet.

U završnoj je fazi pretvorba i privatizacija lučkih trgovačkih društava. Dodijeljene su prve koncesije za obavljanje djelatnosti u lukama, što se pozitivno odrazilo na efikasnost luka i na cijene lučkih usluga.

*Zakon o Jadroliniji* rješava vlasnički i upravljački status »Jadrolinije«, najvećega nacionalnoga putničkog brodarara, kao trgovačkog društva u vlasništvu Republike Hrvatske.

*Zakonom o Hrvatskom registru brodova*, Hrvatski registar brodova je ustrojen kao ustanova za obavljanje poslova u vezi sa zaštitom života i imovine na moru, od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku.

*Zakonom o Plovputu* dotadašnje je javno poduzeće Plovput iz Splita ustrojeno kao trgovačko društvo u vlasništvu Republike Hrvatske.

*Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom putničkom prometu* uvodi mogućnost raspisivanja javnog natječaja za obavljanje linijskoga obalnoga putničkog prijevoza, uz sudjelovanje u financiranju od strane županije i lokalne samouprave. Time se ova djelatnost otvara za međusobnu konkurenciju nacionalnog prijevoznika i privatnih brodarskih tvrtki, što će utjecati na efikasnost, kvalitetu i cijenu putničkog prijevoza u teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

### *1.2. Studije o razvitku i razvojni programi*

Razvitak luka i obalnoga linijskoga putničkog prijevoza trebalo je, zbog njihova značenja za primjenjenije vrednovanje pomorskog segmenta u hrvatskom prometnom sustavu i nužnosti obnove i razvoja putničke flote, sagledati na znanstveno i stručno ocijenjenim mogućnostima i potrebama. U tom cilju angažirano je više znanstvenih ustanova i inozemnih tvrtki, koje su pripremile sljedeće razvojne studije:

- *Razvojna studija hrvatskih luka*, Rotterdam Maritime Group, 1996., (financirana od Svjetske banke);

- *Gospodarska i tehnička studija luka Rijeka i Ploče*, Sofremer - Apis, 1997. (financirana od Svjetske banke);

- *Lučka uprava Rijeka: Plan razvoja terminala i feasibility studije* (terminal za žitarice i terminal rasutog tereta u Bakru), Rotterdam Maritime Group, 1997.

- *Studija o multimodalnom prometnom koridoru Ploče-Sarajevo* (financira TDA, agencija Vlade USA, izrada u tijeku);

- *Strategija razvoja obalnog linijskog prijevoza putnika, tereta i vozila u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske do 2010. godine*, Pomorski fakultet, Rijeka, 1996.

Temeljem navedene Strategije razvoja, »Jadrolinija« je utvrdila i donijela *Program obnove i razvoja putničke flote u razdoblju od 1996. do 2000. godine*. Program je prihvatila Vlada Republike Hrvatske 1996. godine.

Program obnove putničke flote »Jadrolinije« do 2000. godine, koji predviđa ulaganja u vrijednosti od 103,3 milijuna USD, uspješno se ostvaruje. U 1997. godini je nabavljeno pet brodova (u tome tri novogradnje s domaćih navoza), a šest brodova u 1998. godini. Nabavke su financirane inozemnim zajmovima i sredstvima državnog proračuna za 1998. godinu.

Nakon obnove dijela lučkih objekata oštećenih u ratu, u što je uloženo oko 18,5 milijuna kuna, u tijeku su ili su u pripremi radovi na lučkoj podgradnji i nadgradnji u svim lukama državnog značenja.

U Luci Rijeka obavljaju se radovi na popravku obalne infrastrukture, koji se financiraju iz državnog proračuna. U završnoj su fazi pregovori s južnokorejskom bankom o zajmu (33 milijuna USD), namijenjenom izgradnji lučke prekrcajne mehanizacije za riječku luku.

Luka Rijeka prvo je lučko poduzeće kojem je izdano rješenje o pretvorbi, slijedom Zakona o morskim lukama. U postupku do izdavanja rečenog rješenja, Vlada Republike Hrvatske je poduzela više mjera s ciljem potpore socijalnom programu i radi rješavanja dugoročnih

obveza Luke. Iz sredstava državnog proračuna usmjereno je 39,5 milijuna kuna za socijalni program odnosno za zbrinjavanje viška radnika. Kratkoročne obveze su pretvorene u dugoročne, uz kredit kod austrijske banke (52,8 milijuna kuna), za koji je izdala jamstvo Vlada Republike Hrvatske, a Vlada je preuzela i 88 milijuna kuna dugoročnih obveza Luke Rijeka.

Lučka uprava Ploče koristi 10 milijuna USD, namijenjenih nabavci lučke mehanizacije i obnovi lučke infrastrukture u II. zajmu za obnovu prometa i razminiranje, odobrenog Republici Hrvatskoj.

Lučka uprava Split je potpisala ugovor za popravak lukobrana i izgradnju nove trajektne rampe, u vrijednosti 20 milijuna kuna. Ulaganja se financiraju sredstvima državnog proračuna i Lučke uprave Split.

U lukama Zadar i Dubrovnik započeli su u 1998. godini radovi na održavanju lučke nadgradnje i podgradnje, a financiraju se sredstvima državnog proračuna i namjenskim sredstvima lučkih uprava.

U razdoblju od 1992. do 1998. godine hrvatski su brodari, članovi udruge Mare nostrum, nabavili 22 novoizgrađena broda, od kojih je 11 iz domaćih brodogradilišta, ukupne vrijednosti 280 milijuna USD. Brojnim mjerama Vlade Republike Hrvatske stvoreni su uvjeti za povratak brodova pod hrvatsku zastavu. Potkraj 1998. godine hrvatska trgovačka mornarica, članica rečene Udruge, obuhvaćala je 233 broda ukupne tonaže 2 035 827 GT-a i 2 995 706 DWT-a. U tome je pod hrvatskom zastavom upisan 161 brod ukupne tonaže 745 520 GT-a, a pod stranom zastavom 72 broda ukupne tonaže 1 290 307 GT-a.

Sustav sigurnosti pomorskog prometa u proteklih je sedam godina osuvremenjen i bolje opremljen. Nabavljeno je 27 brodica za lučke kapetanije, namijenjenih potrebama traganja, spasavanja i inspekcije na moru. U 1997. godini je završeno opremanje lučkih kapetanija sustavom VHF uređaja, čime je osigurana radijska pokrivenost cjelokupnoga teritorijalnoga mora Republike Hrvatske.

»Plovput« Split, trgovačko društvo u državnom vlasništvu, obnovilo je i automatiziralo 22 svjetionika i ostale objekte sigurnosti plovidbe. U obalnim radijskim postajama Rijeka, Split i Dubrovnik ugrađeni su suvremeni radijski uređaji, sukladno međunarodnim GMDSS zahtjevima.

Republika Hrvatska je 1997. godine postala punopravnom članicom Pariškog memoranduma, čime je hrvatska pomorska inspeksijska služba ujednačena s istim službama zemalja članica Memoranduma (EU, Kanada, Poljska, Rusija; pridružene SAD, Japan) i uvedena u informacijski sustav tih službi.

Radi poboljšanja sigurnosti pomorskog prometa i zaštite mora od onečišćenja, Ministarstvo pomorstva prometa i veza je naručilo od Pomorskog fakulteta u Rijeci studiju Prijedlog sustava usmjerene i odvojene plovidbe na Jadranu. Studiju je prihvatilo posebno povjerenstvo, kojeg su članovi stručnjaci više ministarstava i znanstvenih institucija. Studija predviđa uspostavljanje sustava usmjerene i odvojene plovidbe za tankere i ostale brodove koji prevoze opasne terete. Kako rečeni brodovi u većem dijelu prolaze otvorenim morem, pregovara se o uspostavi sustava s predstavnicima Italije i Slovenije, a sukladno odredbama međunarodnih konvencija.

## 2. ŽELJEZNICA

### 2.1. *Zakonodavne aktivnosti*

Hrvatske željeznice su od 8. listopada 1991. samostalna željeznička uprava. Nakon što je Vlada Republike Hrvatske pristupila COTIF-u, a HŽ postala aktivnom članicom Međunarodne željezničke unije (UIC) (10. lipnja 1992.) ostvareni su svi pravni uvjeti za uključenje u europski i međunarodni željeznički sustav.

*Zakon o hrvatskim željeznicama* uređuje preoblikovanje dotadašnjega javnog poduzeća HŽ-Hrvatske željeznice u društvo kapitala, sa 100-postotnim udjelom Republike Hrvatske u temeljnom kapitalu Društva. Slijedom procesa sveobuhvatnog restrukturiranja željeznica na tržišnim osnovama u zemljama Europske unije, prema smjernicama i direktivama EU (posebice direktivom 440/91), ovim Zakonom se uspostavlja novi temelj za poslovanje Hrvatskih željeznica. Propisuje se odvajanje poslovnih djelatnosti prijevoza, koje Društvo treba obavljati na načelima rentabilnog poslovanja, od infrastrukture za koju Republika Hrvatska preuzima obveze podmirenja troškova održavanja, osuvremenjivanja i izgradnje. Prijelazna odredba (članak 32., stavak 1.) predviđa subvencioniranje željeznice sve dok se ne steknu uvjeti u kojima će HŽ normalno poslovati (zakonodavac je polazio od spoznaje o bitno smanjenom prijevozu zbog posljedica agresije), a Vlada Republike Hrvatske prosuđuje kada su stečeni uvjeti za prestanak primjene rečene odredbe. Odlukom Vlade prestao se primjenjivati članak 32., stavak 1. Zakona 31. prosinca 1998.

U razdoblju od 1991. do 1998. godine, kada je prijevoz željeznicom bio sveden na razinu manju od trećine predratnoga, isplaćena je iz državnog proračuna na ime subvencija Hrvatskim željeznicama protuvrijednost od oko 2.740 milijuna DEM kumulativno.

Istodobno s pripremama za prelazak na financiranje željezničke infrastrukture sredstvima državnog proračuna, od 1999. godine, pokrenut je postupak za izmjene Zakona o hrvatskim željeznicama. Zakon o izmjenama i dopunama ovoga Zakona donesen je potkraj 1998. godine.

## *2.2. Studije i projekt restrukturiranja i modernizacije*

Saniranje infrastrukture oštećene u ratu, obnova najnužnijeg dijela prijevoznog parka i ponovno uspostavljanje prometa na pravicima i dijelovima mreže koji su zbog okupacije bili izvan prometa, osnovno je obilježje investicijskih aktivnosti na željeznici. U razdoblju od 1994. do 1997. godine ostvarena su ulaganja od 1.465 milijuna kuna, financirana u najvećem dijelu kreditnim sredstvima (1.068 mln kuna) za koja zaduženja HŽ-a je Vlada Republike Hrvatske dala suglasnost. Teško financijsko stanje HŽ-a, poglavito zbog drastično smanjenih prihoda od prijevoza i visokih troškova poslovanja (subvencije su predstavljale oko 50% ukupnih prihoda željeznice, uz gubitak u poslovanju od 144 milijuna kuna 1995. g. do 297 milijuna kuna 1997. g.) rezultiralo je nepovoljnim stanjem mreže HŽ-a, sa zaostatkom u održavanju i obnavljanju oko 1100 km pruga, uz druge odgođene razvojne potrebe.

Nužnost sagledavanja dugoročnijeg razvoja željeznice u objektivno promijenjenim okolnostima i izradba programa restrukturiranja i modernizacije željeznice, zahtijevale su angažiranje domaćih i stranih znanstvenih i konzultantskih tvrtki te međunarodnih financijskih organizacija. U tom su cilju izrađeni:

- *Studija o restrukturiranju Hrvatskih željeznica*, Swedrail, 1993.
- *Strategija razvoja željezničkog prometnog sustava Republike Hrvatske*, Institut prometa i veza, Zagreb, 1997.
- *Studija o restrukturiranju Hrvatskih željeznica*, Canac, 1997.
- *Projekt modernizacije i restrukturiranja Hrvatskih željeznica*, 1998.

Projekt osuvremenjivanja i restrukturiranja Hrvatskih željeznica temelji se na navedenim studijama o restrukturiranju HŽ-a, a pripremljen je u suradnji s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj (IBRD) i Europskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD). Projekt se odnosi na petogodišnje razdoblje od 1998. do 2002. godine i postavlja sljedeće ciljeve:

- povećanje proizvodnosti rada 8,5 posto godišnje, što bi trebalo ostvariti odgovarajućim povećanjem transportnog učinka, uz smanjenje broja zaposlenih na oko 16.000 krajem petogodišnjeg razdoblja;
- ostvarenje socijalnog programa sredstvima od 494 milijuna kuna (od toga 306 mln iz državnog proračuna);

- smanjenje troškova poslovanja rješavanjem nerentabilnih pruga i vlakova u putničkom prometu, i provođenjem mjera racionalizacije unutarnjeg ustroja, održavanja kapaciteta i u korištenju sredstava;

- svođenje transfera za poslovanje HŽ-a iz državnog proračuna na razinu od 0,9 posto BDP-a;

- investicije u željeznicu predviđaju se u ukupnom iznosu od oko 3.000 milijuna kuna za cijelo petogodišnje razdoblje, uključujući obnovu (506 mln kuna).

Projekt definira detaljan plan djelovanja s nositeljima izvršenja: Hrvatski državni sabor (donošenje izmjena zakonske regulative), Vlada Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Ministarstvo financija, Nadzorni odbor, Uprava i izvršni direktori HŽ-a.

Provedbu Projekta zajmovima financijski prate IBRD (101 milijun USD) i HEBRD (35 milijuna USD). Ugovori o zajmovima s rečenim bankama su sklopljeni i potvrđeni posebnim zakonima, donijetim u ožujku 1999. godine.

### 3. CESTE I CESTOVNI PROMET

#### 3.1. Zakonodavne aktivnosti

Tijekom proteklog razdoblja od 1990. godine, uloženi su veliki naponi u stvaranju odgovarajućega pravnog okvira za upravljanje i gospodarenje javnim cestama, kao dobrom od interesa za Republiku Hrvatsku.

*Zakon o javnim cestama* označava veliku prekretnicu u reguliranju odnosa na području javnih cesta. Zakonom su uvedeni temelji za novo, funkcionalno razvrstavanje cesta u državne, županijske i lokalne ceste, sukladno potrebama povezivanja svih područja Hrvatske te nužnosti povezivanja hrvatske cestovne mreže s europskom.

Upravljanje javnim cestama decentralizirano je na način da je županijska i lokalna mreža cesta predana na upravljanje županijama, koje su za gospodarenje svojom mrežom cesta osnovale županijske uprave za ceste. Za državne je ceste zadržano jedinstveno upravljanje i Zakonom je osnovana Hrvatska uprava za ceste, u vlasništvu Republike Hrvatske.

Uvedeni su tržišni odnosi u održavanje javnih cesta. Izvođenje radova održavanja, kao i građenja, povjerava se najpovoljnijem izvoditelju sukladno propisima o javnim nabavkama. Od sredstava i opreme za održavanje javnih cesta u bivšim tehničkim ispostavama javnog poduzeća »Hrvatske ceste« osnovano je 14 društava kapitala u vlasništvu županija, koja su preuzela i zaposlenike na operativnim poslovima održavanja.

Zakonom je određeno da se održavanje državnih cesta financira iz državnog proračuna. Za građenje državnih cesta, uz državni proračun kao stalni izvor financiranja, Zakonom su dane mogućnosti uključivanja privatnog financiranja kreditima ili koncesijom, što bi trebalo, po udjelu u gradnji autocesta na glavnim pravcima, znatno premašiti proračunsko financiranje. Za županijske i lokalne ceste određeno je financiranje iz izravnih prihoda županijskih uprava za ceste (godišnja naknada za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila), a dijelom i iz državnog proračuna.

Različite tehničke norme te provedba određenih postupaka reguliraju se, temeljem ovog Zakona, u 16 podzakonskih propisa.

Prijelaz na nove odnose ustanovljene Zakonom o javnim cestama trajao je duže od predviđenog, jer je pretpostavljao provedbu brojnih složenih postupaka na različitim razinama, no okončan je do početka 1998. godine.

*Zakon o prijevozu u cestovnom prometu* uređuje građu koja je bila regulirana u dva zakona - o unutarnjem i o međunarodnom cestovnom prijevozu. Zakon uređuje uvjete i način obavljanja: unutarnjeg i međunarodnog cestovnog prijevoza, agencijskih i otpremničkih poslova u cestovnom prometu te pružanja kolodvorskih usluga. Zakon sadrži i segment obvezatnih odnosa što proistječu iz ugovora o cestovnom prijevozu. Propisuje uvjete i način izdavanja dozvola za obavljanje linijskog prijevoza putnika, način raspodjele dozvola za slobodni prijevoz i naknade za korištenje cesta za strana motorna vozila.

Novim Zakonom je na racionalniji i suvremeniji način uređena navedena građa, bitna za obavljanje cestovne prijevoznike djelatnosti, najzastupljenije na tržištu transportnih usluga.

### 3.2. Studije, razvojna strategija i ostvarivanje prioritarnih projekata

Tijekom provedbe zajma EBRD za cestovni projekt, izrađene su tri studije, financirane iz donacija japanske Vlade i švedske Vlade. Studije su izradile strane konzultantske tvrtke što ih je odabrala EBRD temeljem međunarodnog natječaja:

- *Institucionalna reforma cestovne mreže u Hrvatskoj*, Wilbur Smith Associates - USA (podružnica London), 1996.

- *Studija o naknadama za korištenje cesta*, Rendel Palmer & Tritton (UK), 1996.

- *Studija o osovinskom opterećenju cesta*, Sweroad-Swedish National Road Consulting AB, 1996.

Provedbenost Zakona o javnim cestama obrađena je u studiji koju je izradila francuska konzultantska tvrtka BCEOM:

- *Institucionalna potpora provedbe novog Zakona o javnim cestama*, BCEOM, 1996.

Slijedom Zakona o javnim cestama, dovršen je:

- *Prijedlog strategija razvitka mreže javnih cesta Hrvatske*,

a u pripremi je:

- *Program građenja i gospodarenja javnim cestama (za četverogodišnje razdoblje)*.

Razvitak javnih cesta mora zadovoljiti dva temeljna zahtjeva: bolje međuregionalno povezivanje unutar hrvatskog prostora, te brže i učinkovito integriranje hrvatske cestovne mreže s europskim glavnim pravcima. Iako nije bilo formalno prihvaćene Strategije razvitka javnih cesta, kao dokumenta ti su se zahtjevi ostvarivali tijekom proteklog razdoblja gradnjom javnih cesta.

Na priključku sveeuropskoga koridora V., na pravcu Rijeka-Zagreb-Goričan, izgrađeno je 150 km profila pune autoceste/poluautoceste, a u izgradnji je 56 km. Dionice u gradnji, zajedno s preostalim 46 km na kojima gradnja još nije započela, bit će završene do 2001. godine. Vrijednost ostvarene izgradnje na ovom pravcu u razdoblju od 1991. do svibnja 1999. godine iznosi 902 milijuna DEM.

Na priključku koridora X., na pravcu Zagreb-Macelj, izgrađeno je u istom razdoblju 35 km autoceste i investirana je vrijednost od 628,5 milijuna DEM. Do granice s Republikom Slovenijom preostaje za gradnju 19,4 km autoceste.

U tijeku je gradnja prve faze tzv. istarskog ipsilona, od Cerovlja preko Pazina prema Puli. Projekt se ostvaruje koncesijom, danom 1995. godine mješovitom francusko-hrvatskom društvu BINA ISTRA.

Na jadranskom pravcu izgrađen je novi Maslenički most s pristupnim cestama. Izvršen je proboj tunela Sv. Rok, a u tijeku su radovi na dovršenju izgradnje tunela. Na ovom je pravcu od 1991. godine do danas investirano 382 milijuna DEM. Daljnji nastavak građenja ovisi o tijeku pregovora s ponuditeljima, odabranim slijedom međunarodnog nadmetanja za financiranje građenja pojedinih dionica Jadranske autoceste.

Na posavskom koridoru X., od preostalih 75 km za gradnju autoceste, dovršena je dionica Oprisavci-Velika Kopanica (17 km) i u prometu je od ljeta 1999. godine, a ugovoren je nastavak izgradnje dionice Velika Kopanica-Županja (26 km) koji će biti završen do 2001. godine. U 1998. godini započela je i gradnja dionice autoceste Zagreb-Bregana, financirane inozemnim kreditom, temeljem ugovora s američkim društvom BECHTEL.

U razdoblju od 1991. do kraja 1998. investirano je u razvitak javnih cesta protuvrijednost od oko 2,2 milijarde DEM, iz javnih prihoda i državnog proračuna (zajedno s proračunskim transferima međunarodnih i drugih inozemnih kredita odobrenih Republici Hrvatskoj).

Potrebna dinamika daljnijega građenja, međutim, ne može se u sljedećim godinama osigurati oslanjajući se jedino na te izvore financiranja. Državni proračun nužno je rasteretiti od



izdataka za građenje autocesta, koje imaju bitne preduvjete za građenje, gospodarenje i upravljanje na tržišnoj osnovi.

Koristeći ovlasti dobivene Zakonom o javnim cestama, Vlada Republike Hrvatske je, polazeći od studije izvodljivosti, potkraj 1997. godine donijela Odluku o osnivanju društva Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. i o dodjeli koncesije za autocestu Rijeka-Zagreb. Gospodarska svrha Društva je zatvaranje financijske konstrukcije za dovršetak građenja autoceste od Rijeke do Zagreba.

Od 1. travnja 1998. Društvo je preuzelo upravljanje i gospodarenje izgrađenim dionicama autoceste. Sklopljen je koncesijski ugovor na rok od 28 godina, nakon čega je Društvo kao investitor nastavilo s gradnjom autoceste, najprije kritičnih objekata na prolasku kroz Karlovac (na dionici Karlovac-Bosiljevo), za što je već osigurano financiranje iz kredita inozemnih banaka.

Potkraj 1997. godine potpisan je Sporazum o realizaciji projekta izgradnje autoceste Zagreb-Goričan s društvom ASTALDI. Slijedom Sporazuma osnovano je mješovito koncesijsko društvo Transeuropska autocesta d.o.o. kojemu je dodijeljena koncesija na 32 godine. Društvo je preuzelo obvezu privremenog financiranja projekta u 1998. godini i zatvaranje konačne financijske konstrukcije.

Temeljem sklopljenog ugovora s bavarskim društvom WALTER BAU, očekuje se osnivanje koncesijskog društva i dodjela koncesije za autocestu Zagreb-Macelj. To će koncesijsko društvo, za razliku od ostalih mješovitih, biti u pretežitom vlasništvu Republike Hrvatske. S istim je partnerom potpisan ugovor o izvođenju radova na izgradnji mosta preko Rijeke dubrovačke, uz financiranje kreditima privatnih banaka koje je osigurao izvoditelj radova. Radovi na mostu su započeli u proljeće 1998. godine.

Pri sklapanju koncesijskih ugovora vodi se računa o tomu da se koncesionar obveže uključivati domaću građevnu operativu odnosno hrvatski proizvod sa 70 posto udjela.

#### 4. RIJE&EGRAVE;NI PROMET

##### 4.1. *Zakonodavne aktivnosti*

Normativno uređenje infrastrukturnog segmenta riječnog prometa (plovni putovi, luke) i obavljanja plovidbe te lučkih djelatnosti predmet je dvaju zakona.

*Zakon o plovidbi unutaršnjim vodama* uređuje opsežnu građu koja je bila regulirana u šest zakona, sada uređenu sukladno odnosima u tržišnom gospodarstvu i međunarodnim ugovorima kojima je Republika Hrvatska postala strankom, uz nova područja neobuhvaćena ranijim zakonima.

Plovni putovi se razvrstavaju u međunarodne, međudržavne i državne plovne putove. Zakonom se, prvi put, regulira građenje, uređenje i održavanje plovnih putova. Tehničko održavanje i osposobljavanje plovnih putova povjerava se Hrvatskim vodama, a održavanje objekata sigurnosti plovidbe i obilježavanje plovnih putova je u nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i veza, te se financira iz državnog proračuna.

Građenje plovnih putova na unutaršnjim vodama obavlja se temeljem koncesije. Građenje novih i uređenje postojećih plovnih putova na višu klasu plovnosti utvrđuje se petogodišnjim planom razvitka plovnih putova, koji donosi Hrvatski državni sabor.

Novina u Zakonu su i uvjeti pod kojima strani i domaći brodari mogu obavljati međunarodni prijevoz na unutaršnjim plovnim putovima, što je ranije bilo regulirano samo međunarodnim ugovorima. Također su propisani uvjeti za obavljanje djelatnosti prijevoza za domaćeg brodarka u međunarodnom i unutaršnjem prometu.

*Zakon o lukama unutaršnjih voda* uređuje građu pravnog statusa, razvrstaja, izgradnje, korištenja i upravljanja lukama na sličan način kako je to uređeno za morske luke. Bitna razlika, međutim, sadržana je u rješavanju vlasničkih odnosa u lukama unutaršnjih voda (dvojno vlasništvo u lučkom području: lučka infrastruktura na javnom vodnom dobru u vlasništvu je

Republike Hrvatske, a u vlasništvu trgovačkih društava koja obavljaju lučke djelatnosti su izgrađeni objekti na javnom vodnom dobru, kao i zemljište te svi drugi objekti izvan javnoga vodnog dobra).

#### *4.2. Studije o razvoju i aktivnosti na obnovi*

Republika Hrvatska je stranka Europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značenja (AGN, potpisan 1997. u Helsinkiju i potvrđen (ratificiran) u Hrvatskom državnom Saboru). Tim su ugovorom plovni putovi rijeke Save do Siska, Drave do Osijeka i budući kanal Dunav-Sava uključeni u europsku mrežu plovnih putova VII. - dunavskoga koridora, kao i luke u Vukovaru, Osijeku, Slavonskom Brodu i Sisku. Potvrđen je Protokol o pristupanju Republike Hrvatske Dunavskoj komisiji, nakon čega Republika Hrvatska postaje punopravni član Komisije i preuzima prava i obveze iz Konvencije o slobodi plovidbe Dunavom. Pristupanjem ovim aktima Hrvatska se odredila na međunarodnoj razini prema razvitku plovnih putova i luka unutarnjih voda, odnosno prema razvitku riječnog prometa u Hrvatskoj.

Već je u prethodnom razdoblju izrađen dio razvojnih studija, a nakon 1990. i posebice posljednjih godina intenzivira se rad na noveliranju pripremljenih i izradi nedostajućih studija i projekata za izgradnju kanala Dunav-Sava i uređenje plovnih putova rijeka.

Za *izgradnju višenamjenskog kanala Dunav-Sava* pripremljene su najvažnije studije, te projekti do razine glavnog projekta. Koordinator poslova pripreme za izgradnju kanala su Hrvatske vode i Državna uprava za vode. U izradi studija i projektnih rješenja sudjeluju: Institut prometa i veza, Institut građevinarstva Hrvatske, Građevinski fakultet i Šumarski fakultet, te druge institucije i tvrtke. Konzultanti za projekt su stručnjaci tvrtke Rhein-Mein-Donau Consult, München.

Predstoji donošenje odluke Vlade Republike Hrvatske o osnivanju pravne osobe za izgradnju kanala.

Za *uređenje rijeke Save* i povećanje plovnosti na međunarodnu klasu plovnog puta do Siska i Zagreba, izrađena je studija i projekti, kojima je predviđena gradnja triju brodskih prijevodnica kod Županje, Jasenovca i Siska. Koordinaciju projekta obavljaju Hrvatske vode. Program uređenja plovnog puta, u graničnom dijelu, nužno je utvrditi u suglasnosti s Bosnom i Hercegovinom, a na temelju studije UN Ekonomske komisije za Europu o uređenju plovnog puta rijeke Save i podizanjem na IV. klasu plovnosti izgradnjom triju višenamjenskih prijevodnica.

Za *uređenje rijeke Drave* za višu klasu plovnosti pripremljeno je više studija, čiju izradbu su koordinirale Hrvatske vode. Program uređenja plovnog puta treba utvrditi i usuglasiti s Republikom Mađarskom.

Za *izgradnju luke u Zagrebu (Rugvici)* izrađeni su projekti. Sve aktivnosti na započinjanju gradnje prekinute su zbog agresije.

Riječni promet u Hrvatskoj bio je potpuno obustavljen zbog rata, okupacije hrvatskog Podunavlja i onesposobljavanja rijeke Save za plovidbu. U procesu mirne reintegracije istočnog dijela države plovidba je uspostavljena prvo Dravom, od Osijeka do ušća u Dunav, a u travnju 1998. Dunavom, uzvodno od Vukovara, i za hrvatske brodove. Plovni put Save još uvijek je onesposobljen za plovidbu nizvodno od Slavanskog Broda do granice sa SRJ, zbog srušenih mostovnih konstrukcija. Pripremljen je program za osposobljavanje Save za plovidbu.

Sve luke unutarnjih voda pretrpjele su velika oštećenja. Saniranje lučke infrastrukture i mehanizacije započelo je nakon osiguranja pristupa pojedinim lukama. Obnovom treba osigurati kapacitete luka za obujam prijeratnog prometa. Uključene u mrežu europskih luka za kombinirani promet, luke Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak nužno je osposobiti za prekrcaj kontejnera i vozila u kombiniranom prometu.

Luke u Osijeku i Vukovaru su djelomično obnovljene i otvorene su za promet. Osposobljene su luke Slavonski Brod i Sisak za prekrcaj nafte i naftnih derivata. Ulaganja u obnovu financiraju se sredstvima državnog proračuna i kreditima, temeljem utvrđenih programa obnove.

Slijedom Zakona o lukama unutarnjih voda, lučke uprave u Sisku, Osijeku, Slavskom Brodu i Vukovaru izradit će programe razvitka luka. Sve luke unutarnjih voda imaju, kroz prostorne planove, predviđen odgovarajući prostor za nesmetan razvitak lučkih djelatnosti te za otvaranje slobodnih i industrijskih zona.

Najveći hrvatski brodar riječne plovidbe Dunavski Lloyd iz Siska, registriran za međunarodnu plovidbu, vratio je u domaće luke sve brodove smještene na Dunavu (u Austriji i Bugarskoj) tijekom agresije, osim 2 broda i 19 teglenica zaplijenjenih u SRJ. Jedan dio flote nalazio se za vrijeme rata u Sisku, Osijeku i Slavskom Brodu. Dunavski Lloyd imao je 1990. godine u svojoj floti 24 broda i 95 teglenica, ukupne nosivosti 93.000 tona.

Dunavskom Lloydu je, zbog teškoga financijskog stanja izazvanog obustavom plovidbe, osiguravana financijska potpora iz državnog proračuna (25 mln kuna od 1994. do 1998.) radi očuvanja flote, osoblja i plaćanja dijela troškova boravka brodova u inozemstvu.

Predstoji proces privatizacije brodarskih poduzeća kojima bi, kako se predlaže, temeljem dosadašnjih ulaganja, država osigurala odgovarajući udio u vlasništvu Dunavskog Lloyd. Obnovom treba postići takvu strukturu flote i standarde brodova koji će omogućiti domaćem brodaru i uspješno uključivanje u međunarodnu plovidbu na glavnom europskom pravcu Dunav-Majna-Rajna-Sjeverno more.

## 5. ZRA&EGRAVE;NI PROMET

### 5.1. Zakonodavne aktivnosti

Stvaranje pravne infrastrukture za područje zračnog prometa zahtijevalo je opsežan stručni rad, koji je praktično dovršen, jer se u lipnju ove godine očekuje donošenje dvaju preostalih zakona.

Valja imati na umu da je Hrvatska preuzela vrlo kompleksnu građu bivših saveznih zakona iz civilnog zrakoplovstva u svoj pravni sustav, a da su od 1991. godine uslijedile važne promjene u nizu međunarodnih konvencija kojih je stranka Republika Hrvatska, iznimno važnih akata sa specifičnim pravilima, postupcima i normama kojih se svaka nacionalna zrakoplovna vlast i zrakoplovstvo moraju strogo pridržavati. K tomu, preuzeti zakoni bivše države nisu bili usklađeni s dijelom tada važećih međunarodnih konvencija i protokola.

*Zakon o zračnim lukama*, uz uređenje uvjeta za obavljanje usluga u zračnim lukama i dužnosti društava s ograničenom odgovornošću, koji status se određuje ovim Zakonom za subjekte koji mogu obavljati usluge u zračnim lukama, Zakon uređuje preoblikovanje, vlasničke udjele u temeljnom kapitalu i upravljanje u sedam društava - zračnih luka: Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeka, Pula i Osijek. U temeljnom kapitalu svih društava sudjeluje Republika Hrvatska s 55 posto, a u preostalim 45 posto županije, gradovi i općine područja na kojima se nalaze zračne luke, u postotku određenom u Zakonu.

U pripremi Zakona, u utvrđivanju vlasničke strukture, korišteno je iskustvo europskih zemalja i SAD-u u kojima je većina zračnih luka u mješovitom vlasništvu. Udjeli pojedinih vlasnika u temeljnom kapitalu uvjetuju i prava i obveze sukladno tim udjelima. Za zračne luke u Hrvatskoj to je bitan element, posebice glede daljnjeg razvoja.

U roku određenom Zakonom potpisani su društveni ugovori o osnivanju društava s ograničenom odgovornošću za svih sedam zračnih luka, temeljem kojih će se obaviti upis društava u trgovački registar.

*Zakon o osnutku Hrvatske kontrole zračne plovidbe* uređuje osnivanje trgovačkog društva (d.o.o.) za poslove kontrole zračne plovidbe koje sada obavlja tijelo državne uprave (Uprava u okviru Ministarstva pomorstva, prometa i veza). Osnivač i jedini član Društva je Republika

Hrvatska. Osim pitanja vezanih za osnivanje i temeljni kapital Društva, Zakonom se propisuju djelatnost, prihodi, osnivanje podružnica Društva i upravljanje Društvom.

Zakon slijedi praksu većine zapadnoeuropskih zemalja, u kojima djeluju samostalne komercijalne tvrtke za kontrolu zračne plovidbe, u vlasništvu države. Očekivani promet u zračnom prostoru Republike Hrvatske i prihodi koje će osnovano Društvo, posebno s te osnove, ostvarivati omogućit će brži daljnji razvitak sustava kontrole zračne plovidbe u Hrvatskoj, iznimno važnog za sigurnost zračnog prometa.

*Zakon o zračnom prometu* u cjelini je usklađen sa svim međunarodnim konvencijama i protokolima iz civilnog zrakoplovstva kojih je stranka Republika Hrvatska. Sažet je i sveobuhvatan, kako bi omogućio što jednostavnije donošenje podzakonskih propisa, ili njihove izmjene, radi usklađivanja s budućim izmjenama ili novim međunarodnim ugovorima. To je posebice važno zbog sigurnosti zračnog prometa jer se, sukladno brzom tehničko-tehnološkom razvoju, ovi specifični propisi vezani za sigurnost i druge uvjete i norme u zrakoplovstvu kontinuirano mijenjaju.

*Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu* uređuje specifičnu građu ugovornih i izvanugovornih odnosa u zračnom prometu, sukladno međunarodnom ugovornom pravu iz zračnog prometa (Varšavska konvencija), te regulira pravo vlasništva i druga stvarna prava (ugovorna, sudska i založna prava) u ovom segmentu, u skladu sa Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima te s Ovršnim zakonom.

#### *5.2. Planovi razvoja i razvojne aktivnosti*

Usporedno s procesom obnove zračnih luka i sustava kontrole zračne plovidbe oštećenih u ratu, započeo je i rad na dugoročnom planiranju razvitka pojedinih zračnih luka te na pripremnim studijama za izgradnju otočnih zračnih luka. Na prognozi kretanja zračnog prometa u Hrvatskoj, ranije je sagledan dugoročni razvitak nacionalnoga zračnog prijevoznika. U pripremanju pojedinih planova i studija sudjelovale su afirmirane strane tvrtke i EBRD:

- *Dugoročna projekcija razvoja Croatia Airlinesa, od 1992. do 2006. (10.) godine*, Croatia Airlines 1992. Temeljem ove Dugoročne projekcije izrađeni su projekti o obnovi flote Croatia Airlinesa;

- *Prostorni plan područja posebnih obilježja (Master plan Zračne luke Zagreb, od 1997. do 2030. godine)*, Zračna luka Zagreb u suradnji s NACO (Netherlands Airport Consultants), 1997.

*Dugoročni razvojni plan Zračne luke Split, od 1998. do 2015. godine*, Zračna luka Split u suradnji s NACO, 1998.

- *Harmonizacija europske kontrole zračne plovidbe i program integracije (Studija za Hrvatsku)*, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza i EUROCONTROL, 1996.

- *Studije o izgradnji regionalnih zračnih luka Hvar, Korčula, Vis, Lastovo, Mali Lošinj i Lučko* (u izradbi), Ministarstvo pomorstva, prometa i veza u suradnji s EBRD i Daimler-Benz. Nakon otvaranja zračnog prostora Republike Hrvatske za civilni promet, u početku 1992. godine, i uspostavljanja temeljnih zrakoplovnih funkcija Uprave kontrole leta, započela je obnova dostupnih zračnih luka i opremanje uređajima za sigurnost prometa.

Iako su sve zračne luke koje su bile oštećene u ratu otvorene za promet, proces obnove najoštećenijih (Zadar, Dubrovnik) još nije dovršen. Obje zračne luke će tijekom obnove modernizirati putničke terminale i opremu, pa tako njihova obnova ima i elemente razvitka.

Druga faza obnove Zračne luke Dubrovnik bit će završena u 1999. godini. Projekt se financira kreditom austrijske banke (vrijednosti 54 mln kuna), uz jamstvo Vlade RH. Radovi su, temeljem međunarodnog natječaja, povjereni konzorciju Mannesmann-Strabag-Siemens.

Zračna luka Zadar djelomično je obnovljena i u funkciji. Potpuno dovršenje projekta obnove predviđa se do kraja 1999. godine. Obnova se financira kreditima inozemnih banaka

(vrijednosti 66 mln kuna) uz jamstvo Vlade RH, zajmom HBOR (3,2 mln kuna) i sredstvima iz državnog proračuna.

U 1999. godini bit će potpuno dovršen projekt rekonstrukcije i obnove sustava kontrole zračne plovidbe, financiran zajmom EBRD (20 mln USD) odobrenim Republici Hrvatskoj 1994. godine i sredstvima iz državnog proračuna.

U ostvarenju ovoga projekta obnovljeni su građevinski objekti tornjeva za kontrolu leta u zračnim lukama Split i Zadar, a pri završetku je rekonstrukcija tornjeva u zračnim lukama Rijeka i Pula, kao i izgradnja potpuno novog tornja u Zračnoj luci Dubrovnik. Uz obnovu odnosno izgradnju tornjeva, ti su objekti opremljeni i novim uređajima za kontrolu zračnog prometa, a ulaganjima su potpuno riješena pitanja telekomunikacija, energetike i zrakoplovne meteorologije. Stvoreni građevinski i drugi infrastrukturni preduvjeti dugoročnije osiguravaju primjenu svih tehnoloških inovacija, koje će uslijediti tijekom idućih dvadeset godina.

Postavljena je nova oprema za instrumentalno slijetanje i novi navigacijski uređaji u zračnim lukama Dubrovnik, Pula, Zagreb i Zadar. Potpuno su obnovljeni i opremljeni novim VHF sustavima komunikacijski centri Sljeme, Japetić i Kozjak. Postavljanjem novog, snažnog radara na Kozjaku poboljšana je kontrola zračnog prometa na cijelom području južne Dalmacije.

Ostvarenjem projekta, dosegnuta je opremljenost i raspoloživost sustava kontrole zračne plovidbe na razini predratne, a po tehničkim značajkama uređaja ravna onima u zemljama Zapadne Europe. Sustav kontrole leta, veoma važan za sigurnost zračnog prometa, sposoban je servisirati svekoliki promet u zračnom prostoru Republike Hrvatske.

Isporukom (1+1) zrakoplova AIRBUS A319 u 1998. godini započelo je ostvarivanje projekta obnove i modernizacije flote Croatia Airlinesa do 2000. godine. Nabavkom 6 AIRBUS zrakoplova, Croatia Airlines će potpuno zamijeniti sadašnju flotu zrakoplova BOING 737-200 suvremenijim, utišanim i ekonomičnijim zrakoplovima do 2000. godine. Projekt je vrijedan 313 milijuna USD, financira se kreditom njemačke banke, uz jamstvo Vlade RH. Osim nabavke zrakoplova, projekt obuhvaća i izgradnju hangara za potrebe održavanja zrakoplova te izgradnju poslovne zgrade Croatia Airlinesa. U pripremi je nabavka još šest zrakoplova, o čemu je s AIRBUS INDUSTRIES potpisan opcijski ugovor.

Zamjenom sadašnje flote zrakoplovima AIRBUS 319/320 Croatia Airlines će raspolagati flotom najsuvremenije tehnologije. Time će hrvatskom nacionalnom prijevozniku biti, i nakon 2000. godine, osiguran pristup zahtjevnom tržištu EU glede kvalitete ponude, a posebice glede ekoloških i sigurnosnih standarda zrakoplova. Suvremena će flota ujedno omogućiti da Croatia Airlines stupa u alijanse s drugim prestižnim europskim i svjetskim zrakoplovnim tvrtkama, što je sve prisutniji oblik nastupa na tržištu zračnog prijevoza. Izgradnjom hangara i vlastite tehničke baze u Zračnoj luci Zagreb stvaraju se preduvjeti za samostalno održavanje vlastitih zrakoplova, a iste usluge Croatia Airlines će moći ponuditi i drugim zrakoplovnim tvrtkama.

## 6. KOMBINIRANI PROMET

Uvođenje suvremenih transportnih tehnologija u svim prometnim granama, uvjet je za ostvarivanje očekivanih učinaka prometa u području zaštite okoliša i uštede energije, ali i za uključivanje naših prometnih pravaca i prijevoznika u sustav već uspostavljenog kombiniranog prijevoza, koji sve više postaje nezaobilaznim uvjetom za pristup na prometne mreže pojedinih zapadnoeuropskih zemalja.

Hrvatska se u posljednjih pet godina odlučno uključuje u europski sustav kombiniranog prijevoza, kako bi čim prije smanjila zaostajanje u primjeni tog oblika suvremenog prijevoza za razvijenijim zemljama. Pored organizacije kontejnerskog prijevoza, koji se obavlja već dulje, aktivnosti su usmjerene na organiziranje i drugih oblika kombiniranog prijevoza, radi

ostvarivanja koristi koje takav prijevoz donosi, a posebice radi olakšanja turističkog prometa i zaštite okoliša u Hrvatskoj.

U okviru aktivnosti usmjerenih tome cilju, Republika Hrvatska se obvezala, na međunarodnoj razini, uvoditi i razvijati kombinirani promet, pristupanjem multilateralnom odnosno sklapanjem više dvostranih međunarodnih ugovora:

- Europski sporazum o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i potrebnim uređajima (AGTC), 1994. godine
- Protokol o kombiniranom riječnom prijevozu proizišao iz AGTC 1997. u Beču
- Brijuni Paper i Bratislavska deklaracija, 1994. i 1995. godine
- Ugovor o međunarodnom cestovnom prijevozu, između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Austrije, 1994. godine
- Ugovori o međunarodnom kombiniranom prijevozu, između Vlade Republike Hrvatske i vlada Republike Mađarske, Republike Slovenije i Slovačke Republike, 1997. i 1998. godine.

Osim navedenih dokumenata, Hrvatsku obvezuju u tom smislu brojne rezolucije, zaključci i preporuke Europske konferencije ministara prometa (CEMT) i Ekonomske komisije za Europu UN.

Kako bi sve aktivnosti na operativnoj razini bile što organiziranije i time omogućena i međunarodna suradnja na toj razini, osnovano je društvo za kombinirani promet CROKOMBI, d.o.o. Društvo je u svibnju 1998. počelo djelovati.

Koristeći se iskustvom razvijenih europskih zemalja u primjeni i razvoju kombiniranog prijevoza, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza je, početkom 1998. godine, pripremlilo projekt za postupno uvođenje Ro-La prijevoza (uprtni vlakovi - »huckepack«), kao jednog od oblika kombiniranog prometa. Uprtni vlakovi bi se uvodili prema zemljama Srednje i Zapadne Europe, te za tranzitne prijevoze preko Hrvatske. Projekt obuhvaća i poticajne mjere za njegovo ostvarivanje. Predstoji skoro razmatranje i prihvaćanje predloženog projekta na Vladi Republike Hrvatske.

\*\*\*

Iz navedenog pregleda glavnih značajki zakonskog uređenja i razvojnih aktivnosti u području prometa, može se ustvrditi da je u razdoblju od 1991. godine do danas učinjen golem napor, stručni i materijalni:

- uspostavljen je suvremeni zakonski okvir za kvalitativne promjene u pravnom statusu, ustroju, vlasničkim odnosima, uvjetima za obavljanje pojedinih prometnih djelatnosti te u načinu financiranja prometne infrastrukture, a zakonska rješenja se uspješno primjenjuju;
- članstvom u brojnim međunarodnim organizacijama i udrugama te promjenom višestranih međunarodnih konvencija, s čijim pravilima i normama je usklađena nova zakonska regulativa, stvorene su pretpostavke za uredno i sigurno funkcioniranje našeg prometnog sustava u međunarodnom prometu, a uvjeti i odnosi u obavljanju pojedinih oblika prometa između Hrvatske i drugih država definirani su dvostranim ugovorima;
- najvažniji hrvatski prometni pravci postali su dijelom sveeuropske mreže glavnih prometnih koridora, čime je potvrđeno značenje prometnog položaja Hrvatske;
- pripremljene su razvojne i druge studije, te dugoročni planovi za pojedine prometne segmente, u čijoj izradbi su sudjelovale znanstvene institucije i poznate međunarodne konzultantske tvrtke, što je bila osnovica na kojoj su temeljeni konkretni razvojni projekti i rješenja, kao i prijedlog programa restrukturiranja i modernizacije Hrvatskih željeznica;
- sanacija i obnova prometnica omogućila je uspostavljanje cestovnog, željezničkog, zračnog, poštanskog i telekomunikacijskog prometa na svim ranije okupiranim područjima Hrvatske i potpuno integriranje u sve funkcije hrvatskoga prometnog sustava;
- uspješno se ostvaruju opsežni projekti izgradnje suvremenih cesta na prioritarnim prometnim pravcima, obnavlja se i modernizira nacionalna putnička obalna flota te

zrakoplovna flota, započinje se s modernizacijom lučke podgradnje i nadgradnje, a ostvarivanje važnih projekata osuvremenjivanja sustava sigurnosti u zračnom i pomorskom prometu privodi se kraju;

- uz financiranje razvitka prometne infrastrukture iz javnih prihoda i inozemnih zajmova, afirmira se koncesijski model u financiranju projekata izgradnje autocesta i brzih cesta, što omogućuje brže ostvarenje projekata i usmjerivanje proračunskih izdataka u druge razvojne projekte u sljedećim godinama.

Iz svega toga se zaključuje da osobitu posebnu važnost treba dati cjelovitoj primjeni europskih zakonskih rješenja u donesenim zakonima iz prometnog područja, pripremljenim razvojnim studijama, programima i projektima u suradnji s međunarodnim bankama i poznatim konzaltingovim tvrtkama, te uključivanju glavnih hrvatskih pravaca u mrežu sveeuropskih prometnih koridora. Bez tih postignuća bilo bi bespredmetno započeti bilo kakav ozbiljan rad na razvojnoj strategiji prometa. Jer, promet je po svojoj prirodi komunikacija sa svijetom, on nas integrira u globalni sustav i Hrvatska mora primijeniti svekolika svjetska mjerila, kako bi osigurala ulaganja u razvitak prometnog sustava.

Opsežne kvalitativne promjene i pripreme što ih je trebalo provesti u gospodarskom sektoru prometa, u okolnostima u kojima se nalazila Republika Hrvatska, odredile su da Ministarstvo pomorstva, prometa i veza može predložiti dugoročnu razvojnu strategiju prometa Vladi Republike Hrvatske na konačno utvrđivanje u lipnju 1999. godine, nakon vrijednih primjedaba i sugestija datih na prethodnoj raspravi u oba doma Hrvatskoga državnog sabora, u siječnju i ožujku ove godine. Vlada je, u svom kontinuitetu, provodila razvojnu politiku prometa strateški orijentiranu, u okvirima realnih materijalnih mogućnosti zemlje. Ta je politika u proteklom razdoblju od 1991., a u punom intenzitetu od 1996. godine, stvorila temeljne pretpostavke za daljnji dugoročni razvitak prometa kakav je sadržan u Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske.

Predložena razvojna strategija ispunit će svoju svrhu osnovnoga razvojnog dokumenta ako se u njoj izražena dugoročna razvojna opredjeljenja prihvate kao dobro polazište za izradbu razvojnih strategija i planova pojedinih prometnih grana. Pritom je, neodvojiva od te svrhe, bila zadaća Strategije - sagledati mogući udio ukupnih ulaganja u sektoru prometa u bruto domaćem proizvodu Republike Hrvatske do 2010. godine i strukturu tih ulaganja po pojedinim granama prometa, te u tim okvirima odrediti glavne razvojne pravce svakoga prometnog podsustava.

Prijedlozi odgovora na ta pitanja izloženi su u ovoj Strategiji.

Ministar

**kap. Ivan Pavlović, dipl. ing., v. r.**

## 1. UVOD

Političko konstituiranje hrvatske države nakon proglašenja njene neovisnosti nužno moraju pratiti procesi društvene i gospodarske prilagodbe, ali i inicijalnog razvitka na svim onim područjima i u svim pojedinostima gdje je on u prijašnjem političkom okviru i sustavu zaostajao ili potpuno izostao. U tom sklopu, posebno značenje pripada prometu. Naime, nakon početnih napora, koji su dijelom morali biti usmjereni na uklanjanje posljedica rata, brojne inicijative valja objediniti u širu i cjelovitu hrvatsku prometnu politiku.

Opće spoznaje o veličini zadatka koji je, glede razvitka prometa prijeko potreban, upućuju na potrebitost da se na osnovi okvirno sagledanih dugoročnih interesa i potreba Republike Hrvatske utvrdi odgovarajuća strategija razvitka prometa. Polazne osnove za to su ciljevi koje hrvatska država, njeno gospodarstvo i njene društvene institucije ocijene kao svoj aktualni i budući razvojni interes. Na temelju kritičke analize dosadašnjeg razvitka i zatečenog stanja valja razraditi osnovnu koncepciju mogućeg razvitka prometnog sustava, a, u slijedu, odgovarajuće scenarije razvitka, u cjelini i raščlanjeno po prometnim granama. Osobito

značenje pritom imaju ocjene mogućnosti ulaganja u razvitak prometne infrastrukture i gospodarska opravdanost ulaganja.

Republika Hrvatska proživljava krupne promjene, a u sklopu njene političko-gospodarske preobrazbe posebno značenje pripada prometnim čimbenicima. Planiranje razvitka prometa je samo po sebi složeno jer proizlazi iz svih pojedinosti života i razvitka i utječe na njih, a mora se oslanjati na realnu geografsku osnovu, ljudske potencijale i stvorena dobra - podrazumijevajući tu važnost njihova razmještaja, prometno-zemljopisni položaj Hrvatske i njeno unutarnje ustrojstvo. Brojne činjenice, utvrđivane kao realno ishodište, čimbenik i uvjet razvitka, dobivaju svoj konačni izraz u prometnoj politici kojom se nastoji jasno istaknuti opće i određene posebne nacionalne i državne interese. Jer, kao što svaki resurs treba kroz život i razvoj materijalizirati, tako i prometne pogodnosti i prednosti valja valorizirati, tj. osigurati uvjete da se one potvrde korisnim učincima. Mogućnosti hrvatskoga prostora što proizlaze iz njegova položaja i konstitucije u određenim su pojedinostima i u određenim konstelacijama toliko velike da to dodatno ističe značenje postupka optimalizacije cjelokupne koncepcije razvitka, a u tom sklopu i strategije razvitka.

U svakoj pojedinosti promišljanja o razvitku prometa u Republici Hrvatskoj i o odgovarajućoj strategiji mora se realno, a ne samo deklarativno, oslanjati na nesporno iznimne značajke hrvatskog prostora, kako glede njegova položaja tako i unutarnje strukture.

S obzirom na to da je Hrvatska istodobno kontinentalna, podunavska i primorska - pomorski orijentirana država, ona mora imati složenu i, u usporedbi s drugim državama, razvedeniju prometnu mrežu. Kao posebnu značajku treba istaknuti da je Hrvatska po svojem kopnenom dijelu prostorno razmjerno mala država, ali ona to nije i po udaljenostima krajnjih točaka državnog teritorija. Hrvatska ima povoljan tranzitni prostor na unutarkontinentalnim ili prekomorskim destinacijama.

Kad je riječ o ciljevima kao polazištu planiranja i strategije razvitka prometa u Republici Hrvatskoj, treba naglasiti da nije riječ o jednostavnom dosezanju stanja u razvijenim zemljama Europe, nego i o istodobnom praćenju tehnološkog razvitka, ali i o potvrđivanju novih kriterija te o odnosu užih i širih zajednica ljudi prema prometnoj infrastrukturi, planiranju, izgradnji i uvjetima njene eksploatacije. U okviru toga, kao ciljevi i strategija njene realizacije mogu se posebno razmatrati odnosi glede razdiobe prometnih funkcija između različitih prometnih grana, tamo gdje je - i u kojoj mjeri - moguć alternativan izbor. Prethodne ocjene govore o tomu da u Hrvatskoj u tom pogledu postoje brojne mogućnosti alternativnog izbora, zasnovane na posebnim kriterijima koji su u svijetu sve zamjetniji. U suprotstavljanju ekonomskih i ekoloških interesa, ovi potonji dobivaju sve veće i dugoročnije značenje.

Pristup planiranju razvitka prometa općenito, a u sklopu toga posebno utvrđivanju ciljeva i strategije razvitka, nužno se susreće s brojnim pitanjima i nedoumicama, koje su osobito izražene zbog toga što je hrvatska prometna mreža nastajala u raznim političko-gospodarskim konstelacijama i što je nedostatno razvijena. Također su prometna sredstva znatnim dijelom zastarjela, a akumulativna i reprodukcijaska sposobnost poduzeća u prometnim granama općenito nezadovoljavajuća.

U takvim zadanim okvirima osobito su zahtjevna sva ona pitanja što se odnose na realnost planova.

S obzirom na trajnu ograničenost sredstava, neizbježno je da se optimum traži na način da se raspoloživa materijalna sredstva usmjere u pravcu postizavanja maksimalnih učinaka.

Razrada strategije razvitka može imati svoj puni smisao i rezultirati korisnim učincima - ako se temelji na društveno verificiranim ciljevima i tome odgovarajućoj društvenoj i gospodarskoj realnosti planova.



Planovi moraju polaziti od kompetentne analitičke i dokumentacijske osnove o prometnim tokovima i prijevoznj potražnji, uključivši tu i složene postupke prognoziranja.

Strategijom se nastoji obuhvatiti razvitak pojedinih prometnih grana i ukupnog prometnog sustava.

Ciljevi razvitka prometnog sustava, u ukupnom sadržaju, moraju odražavati trenutačne i buduće interese za vremenski okvir o kojem se razmišlja.

Kao jedna od polaznih osnovica izradbe Strategije uzeto je u obzir i postojeće stanje izgrađenosti prometnog sustava, te započeti i dovršeni radovi (Tunel »Sveti Rok«, Zagorska autocesta, autocesta Rijeka - Goričan, Maslenički most i dr.). Također, Strategija je u velikoj mjeri usklađena i s kriterijem ciljeva Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske, i to:

- uravnotežen policentrični razvitak Republike Hrvatske
- usmjereni demografski razvitak Republike Hrvatske
- ukupni održivi razvitak prostora Republike Hrvatske.

Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske u velikoj će mjeri dati doprinos pri izradbi daljnjih detaljnih studija pojedinih prometnih grana u stvaranju jednoga konzistentnoga prometnoga sustava.

Na kraju se napominje da se izradbi Strategije pristupilo temeljem zaključka Zastupničkog doma Sabora Republike Hrvatske od 27. lipnja 1997.

## 2. CILJEVI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVITKA REPUBLIKE HRVATSKE

U pristupu razradi ciljeva strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske treba uvodno istaknuti neka temeljna polazišta. Tu osobito valja istaknuti da se ciljevi moraju temeljiti na stvarnim, pa, prema tomu, i na specifičnim hrvatskim prilikama, jer se na toj osnovi mogu sročiti stvarni interesi hrvatske države za ukupni razvitak prometnih sustava na njezinu prostoru. Uz osnovni cilj sažet u kriterijima minimaliziranja ukupnih troškova izgradnje i korištenja prometnog sustava, odnosno njegovih pojedinih dionica, treba pritom voditi računa i o svim pratećim, pozitivnim i negativnim, učincima.

Shematizmi koncipirani kao osnova za ciljna opredjeljenja moraju biti realni u odnosu na konstituciju hrvatskoga državnog prostora. Preuzeti shematizmi moraju biti kritički vrednovani, osobito kada proizlaze iz drugačijih situacija glede razine razvijenosti i razmještaja gospodarskih potencijala i stanovništva. Tu se pojavljuju brojne mogućnosti koje treba svestrano vrednovati, kao što su to prometne pogodnosti što ih osigurava veća gustoća mreže pojedinih sustava, odnosno ekonomske prednosti za funkcioniranje pojedinih nositelja prometnih funkcija što ih pruža racionalnija mreža i nastojanja u tom pravcu.

Republika Hrvatska, prostorno, pripada u manje europske države, ali zbog položaja, teritorijalne razvedenosti i pripadajućeg joj morskog akvatorija i podunavskog pojasa mora razvijati razmjerno složen, široko razvijen i između pojedinih prometnih grana koordiniran sustav. Pritom je važno svestrano i realno sagledati prometne aspekte funkcioniranja hrvatskoga gospodarstva i hrvatske države u cjelini, a i njezinu ulogu i nužno sudioništvo u funkcioniranju europskih i svjetskih prometnih tokova. Pojednostavnjeno bi se moglo reći da u strategiji prometnog razvitka Hrvatske mora biti prisutna spoznaja kako je ona u tom pogledu integralni dio Europe, dijelom i s određenim zadanim funkcijama.

Ocjene o općoj ulozi prometnog sustava su zbirni pokazatelj interesâ i potrebâ društva izraženih u ciljevima razvitka prometa. Iz takvih općih ocjena se u slijedu nužno izvode pojedinačne pretpostavke, planovi i ciljevi - na regionalnim i lokalnim razinama.

Tu se, dakako, ne smiju zanemariti brojne inicijative potekle neposredno na svim razinama pojavljivanja prometnih potreba i izgradnje prometnog sustava, koje se, kada dosegnu razinu realnosti i budu ostvarene, uklapaju u cjelinu prometnog sustava države.

*Ciljevi ukupnog razvitka Republike Hrvatske i njenoga međunarodnog povezivanja*

Ukupni razvitak Republike Hrvatske usmjeravan je težnjama k općem društvenom, gospodarskom, socijalnom i kulturnom napretku. Želi se omogućiti puna zaposlenost za rad sposobnog stanovništva, otvorenost i svestrana razvijenost gospodarskih i političkih odnosa sa srednjoeuropskim i mediteranskim okruženjem, te sa svijetom uopće, a unutar Hrvatske ravnomjerniji regionalni razvitak, i sve to na osnovama slobodnoga tržišnoga gospodarstva. Na temelju takvih usmjerenja mogu se kao ciljevi razvitka posebno izdvojiti:

- optimalno korištenje prirodnih i stvorenih resursa i demografskih potencijala
- usklađenost općih i pojedinačnih, gospodarskih i općedruštvenih razvojnih interesa
- razvoj velikih sustava, kao što su promet u svim granama, vodoprivreda, u njenom najširem obuhvatu, i energetika i odgovarajuće strukturalne prilagodbe na tom području, te usklađenost toga razvitka s podnošljivim opterećenjima prostora
- poboljšanje životne sredine i očuvanje ekološke ravnoteže.

U sklopu općih ciljeva društvenog i gospodarskog razvitka važna je komponenta razvitak prometa s osnovnim ciljnim usmjerenjem da omogući optimalno povezivanje svih dijelova državnog prostora, da osigura racionalnu povezanost proizvodnje i potrošnje, s nastojanjem da se pridonese učinkovitosti industrijskog razvoja i ujednačenom regionalnom razvoju, uz nužnu zaštitu ljudskog okoliša, a sve obilježeno glavnim ciljem: osiguranje uvjeta za opći društveni napredak.

Ciljevi ukupnoga društvenog i gospodarskog razvitka Republike Hrvatske u konačnom su zbirnom izrazu usmjereni k po-boljšanju životnog standarda stanovništva, dakle takvom razvoju svakoga pojedinog dijela državnog i gospodarskog sklopa koji tome pridonosi. U tome okviru osobito značenje pripada prometu, odnosno odgovarajućem utvrđivanju ciljeva i strategije razvitka prometne funkcije u cjelini te svake pojedine prometne grane posebno.

#### *Ciljevi prometnog razvitka u funkciji objedinjavanja hrvatskog prostora*

Republika Hrvatska je u prostornom smislu višestruko raščlanjena država; njen državni teritorij pruža se od iločkog Podunavlja i hrvatske srijemske Posavine na istoku do međimurskog Pomurja na sjeverozapadu, te od Piranskog zaljeva u Istri do rta Oštro i Bokokotarskog zaljeva na jugu. Riječ je o polukružno oblikovanom državnom prostoru s vanjskom rubnom duljinom oko 1.100 km, a unutarnjom oko 650 km zračne udaljenosti. Zračna udaljenost graničnih primorskih točaka iznosi oko 530 km, u čemu je sažeto ukupno gotovo 1.800 km stvarne obalne linije, a tu treba pridodati i više od 4.000 km obale hrvatskih jadranskih otoka.

Kada je riječ o državnom prostoru Republike Hrvatske, treba posebno ukazati na činjenicu da on obuhvaća, osim 56.610 četvornih kilometara kopnenih površina, i dijelove Jadranskog mora površine 31.067 četvornih kilometara, pa se stvarni suverenitet Republike Hrvatske proteže na ukupno gotovo 88.000 četvornih kilometara. Hrvatsko obalno more obuhvaća unutarnje vode na koje otpada 1/3 i teritorijalno more s 2/3 njegove ukupne površine. Tu treba pridodati i širu površinu Jadranskog mora, tj. dijelove kontinentalnog praga od ugovorene crte razgraničenja s Republikom Italijom, na kojima Republika Hrvatska, iako su to međunarodne vode, ima prvenstvo korištenja podmorskih prirodnih bogatstava.

Prometno-geografsko rasuđivanje o hrvatskom državnom prostoru nužno se temelji na njegovoj teritorijalnoj razvedenosti. Jednako kao što je to u pogledu teritorijalnog pružanja i odatle izvedene ocjene o prostorno-zemljopisnoj složenosti hrvatske države, treba istaknuti i činjenicu o prirodno-zemljopisnim različitostima. One proizlaze iz činjenice da se hrvatski povijesni prostor u tisućljetnom trajanju oslanjao na jadransku mediteransku komponentu i srednjoeuropski panonski podunavski prostor, obuhvaćajući njegove dijelove kao ravnopravno integralne dijelove političko-teritorijalnog identiteta. Na taj je način teritorijalna razvedenost dodatno naglašena strukturalnim prirodno-zemljopisnim i gospodarskim različitostima i, u konačnom izrazu, pozitivnom komplementarnošću odgovarajućih

regionalnih jedinica hrvatskog prostora. Pritom jednako značenje imaju političko jedinstvo i gospodarska povezanost pri čemu je trajno prisutna naglašena uloga prometa, bilo da je ona bila uspješno ili manje uspješno potvrđivana.

Zbog toga se ciljevi i strategije razvitka prometnih sustava na području Republike Hrvatske ne mogu uvijek uspoređivati s prometnim problemima i kriterijima razvitka u mnogim drugim državama. Iako u svakoj državnoj sredini postoje specifičnosti, one su u Hrvatskoj osobito izražene. Gustoće potrebnih prometnih mreža, odnosno prometnih veza, u Hrvatskoj su u znatnoj mjeri uvjetovane njezinom unutarnjom strukturiranošću - a tu je riječ o razmjerno velikim prometnim udaljenostima u odnosu na veličinu državnog teritorija i rjeđu gustoću kada je riječ o urbanoj mreži, razmještaju gospodarskih aktivnosti i stanovništva.

Jedan od osnovnih ciljeva glede ukupnoga društvenog i gospodarskog napretka je ravnomjerni razvitak, i to na osnovi realnog razmještaja prirodnih i demografskih resursa, uz posebne državne utjecaje utvrđene političkim konsenzusom u tom pogledu. Zemljopisna razdioba hrvatskoga državnog prostora i razmještaj stanovništva što je iz toga, odnosno iz tekućih razvojnih procesa, proistekao, važna su analitička polazišta za utvrđivanje ciljeva razvitka.

Ciljevima i strategijom razvitka prometa treba osigurati uvjete za društveno i gospodarsko objedinjavanje Hrvatske u smislu optimaliziranja i ujednačivanja razvojnih tokova k napretku cjeline hrvatskog prostora i svih njegovih dijelova. Funkcioniranje hrvatskoga gospodarstva i funkcioniranje političko-teritorijalne organizacije hrvatske države i odgovarajuće spona sa cjelinom hrvatskoga narodnosnog područja, podrazumijevajući tu i dijelove susjedne Bosne i Hercegovine, važno su strateško opredjeljenje pri suvremenom pristupu pojedinim otvorenim pitanjima planiranja razvitka prometa u Republici Hrvatskoj.

#### *Ciljevi prometnog razvitka u funkciji europske povezanosti Republike Hrvatske*

Republika Hrvatska je po svojoj prirodno-zemljopisnoj složenosti, koja se neposredno odražava i na njene položajno-zemljopisne značajke, jedinstveno specifičan dio europskog prostora. Hrvatska je jedina srednjoeuropska i panonsko-podunavska te jadransko-mediteranska država, i to u dijelu Srednje Europe gdje se ona neposredno dodiruje s jugoistočnoeuropskim prostorom. Na osnovi svojega prometno-zemljopisnog položaja Republika Hrvatska je zemlja višesmjernih kontakata, od čega su tijekom 20. stoljeća u promjenjivom stupnju važnosti osobito bili isticani pravac iz Zapadne i Srednje Europe prema crnomorskom prostoru i europskom jugoistoku te pravac iz dijelova Srednje Europe, panonskog i baltičkog prostora i dijelova Istočne Europe prema jadranskom primorju, odnosno mediteranskom prostoru u širem smislu.

O važnosti zemljopisnog položaja hrvatskog prostora govori njegovo povijesno sudioništvo u presudno važnim događanjima, i to u širem europskom okviru. To potvrđuju i geopolitički utjecaji tijekom bliže prošlosti, promjenjivi u odnosu na određene političke konstelacije, ali uz nužne prilagodbe potvrđeni i u novim političko-državnim prilikama i suvremenom odnosu političkih sklopova koji su se stvorili i dalje se razvijaju i potvrđuju. Geopolitička komponenta vrednovanja položaja Republike Hrvatske važna je za takve potpunije ocjene, koje, uz činjeničnu geografsku osnovu, imaju i političku potvrdu. To dopunjuje i dodatno naglašava postojanost i trajnost prometno-zemljopisnog značenja hrvatskoga državnog prostora.

Kada je riječ o ciljevima razvitka prometa u funkciji međunarodnoga komuniciranja, kao primaran interes izdvaja se povezivanje Republike Hrvatske s njenim europskim okruženjem, i to s posebnim naglaskom na one prometne veze koje korespondiraju s političkom i gospodarskom orijentacijom Hrvatske. Tu se ističu kopnene prometne veze prema Srednjoj Europi i preko nje u Zapadnu Europu, te prema panonskom dijelu srednjoeuropskog prostora i preko njega k Sjevernoj i Istočnoj Europi.

Pravci međunarodnih prometnih spona Hrvatske s njenim europskim okruženjem ujedno su, šire promatrano, tranzitne veze na kontinentalnim pravcima komuniciranja Zapad-Istok, odnosno Sjeveroistok-Jugozapad, s tim da je prva veza izričito kopnena, a druga usmjerena na pomorski promet s mogućnostima i pogodnostima za uključivanje hrvatskih riječnih plovnih putova u međunarodne prometne tokove. Kada je riječ o međunarodnim prometnim tokovima na hrvatskom prostoru, posebno treba istaknuti značenje turističkog prometa i razvojno opredjeljenje da se toj grani hrvatskoga gospodarstva osiguraju maksimalno povoljni prometni uvjeti.

Kao ciljno opredjeljenje treba potvrditi da su hrvatska država i hrvatsko gospodarstvo zainteresirani za tranzitni promet, pa prema tomu i za određeno privlačenje tranzitnih prometnih tokova na hrvatski prostor. Osobit je interes usmjeren na tranzitne tokove do hrvatskih pomorskih središta i tranzitni promet posavskim koridorom. Ako u svezi s tranzitom iz pojedinih naglašeno tranzitnih država dolaze određena upozorenja, onda se u Hrvatskoj mora govoriti o zainteresiranosti za ekološki neškodljiv, a gospodarski koristan tranzit, s tim da posebno značenje pripada korisnom tranzitu s dodatnim gospodarskim učincima, osobito u hrvatskim riječnim i pomorskim lukama.

Kao dodatno važno pitanje ističe se prometno povezivanje, odnosno tranzitiranje preko Republike Bosne i Hercegovine, koja u određenim dijelovima i s određenim pravcima predstavlja prometno-zemljopisnu cjelinu s Republikom Hrvatskom. To potvrđuje realnost da pojedina rubna područja Hrvatske, kao što su to hrvatsko Podunavlje i neretvansko-dubrovačko primorje međusobno, a i s nekim drugim kontinentalnim područjima, mogu racionalno prometno komunicirati u prvom redu preko bosanskohercegovačkih prometnica. Riječ je zapravo o cjelovitim prometnim pravcima čije se dionice nalaze u dvjema državama.

Glede razvoja prometnih sustava, a napose kada je riječ o međunarodnim pravcima, važna je šira međunarodna koordinacija, osobito sa susjednim državama. Usklađivanje interesa primarna je zadaća već u okviru utvrđivanja osnovnih destinacija, a zatim treba utvrditi trase. Takva se koordinacija mora temeljiti na općim nacionalnim ciljevima razvitka prometa; tu su obuhvaćene sve prometne grane; kod cesta su to pravci veza i rang cesta, kod željeznica se osim toga radi o ujednačivanju tehničkih elemenata i sustava vuče, odnosno prevladavanju razlika, kod zračnog prometa su to zračni koridori, kod riječnog prometa kategorija plovnog puta glede kapaciteta plovila, a brojna pitanja postoje i u svezi s usklađivanjem tehničkih normi i organizacije pomorskog prometa. Pored prometne infrastrukture, važno je uvođenje suvremene tehnologije transporta i novih prometnih sredstava.

*Ciljevi sukladnoga i postupnoga razvitka ukupnoga prometnog sustava i njegovih pojedinih dijelova*

Suvremeni razvitak prometnog sustava Republike Hrvatske višestruko je složen, jer ciljevi toga razvitka podrazumijevaju istodobno nužne prilagodbe mreža novoj političko-gospodarskoj situaciji, njihovo osuvremenjivanje u skladu s općim razvitkom prometa u svijetu, širenje prometnih mreža i ključnih prometnih središta u skladu s općim gospodarskim razvitkom, što opet podrazumijeva pripremu i izgradnju pojedinih kapitalnih objekata, sudioništvo Hrvatske u europskim prometnim tokovima, određeno preispitivanje sudioništva pojedinih prometnih grana u ukupnom prometu te odgovarajuću preraspodjelu prometnih tokova, a tu je i redoviti tekući razvitak.

Razvojne su potrebe Republike Hrvatske u pogledu razvitka prometa velike, s obzirom na to da su sve prometne grane u odnosu na europske norme i realne potrebe nedostavno razvijene, da tehničko stanje pojedinih prometnih sustava ne odgovara njihovoj funkcionalnoj klasifikaciji i mogućoj ulozi te da pojedini primarno važni pravci nisu osposobljeni pa ne mogu u potpunoj mjeri potvrđivati svoje sudioništvo u ukupnom društvenom i gospodarskom

razvitku države. To se podjednako odnosi na cestovni i željeznički promet, nezadovoljavajuće stanje glede razvitka pomorstva, riječnoga plovnog sustava, a također i zračnog prometa.

Razvitak prometa je, s obzirom na složenost kriterija koji mogu ukazivati na njegovu optimalizaciju, složene postupke usuglašavanja uvjeta i interesa, razmjerno duge rokove realizacije planova i veličinu potrebnih materijalnih sredstava, u pravilu dugoročni proces, što potvrđuje i trajnost učinaka realiziranih investicijskih pothvata. Tu se kao ciljno usmjerenje pojavljuju određeni shematizmi koje u maksimalno objektiviziranim postupcima treba provjeravati, a u konačnici katkad i prilagođivati stvarnim prilikama, stvarnim tijekovima života i razvitka i određenim posebnim nacionalnim interesima, pa i međunarodnim konstelacijama. Realnost ciljeva podrazumijeva, pored navedenih postupaka i kriterija, i prijeku potrebitost međusobne koordinacije razvitka pojedinih prometnih grana kao funkcionalno povezanog i u tom smislu jedinstvenoga prometnog sustava države.

Zadaci u svezi s razvitkom prometnih sustava, što podrazumijeva potrebitost izgradnje brojnih velikih prometnih građevina, po prirodi stvari su dugoročan posao, pa to samo po sebi ističe potrebitost racionalne i društvenim konsenzusom utvrđene raščlambe na etape, što opet podrazumijeva i opredjeljivanje za određene prioritete. Zbog sadržajne opterećenosti planova, što je posljedica zaostajanja u proteklom razdoblju i općeg ubrzanja razvitka prometnih sustava i tehnika u svijetu, neizbježno je opredjeljivanje za prioritete. Strategijski prioritete moraju biti objektivizirani, izvoditi se iz općih ciljeva, mogu se odnositi na gransko opredjeljivanje, odnosno teritorijalno usmjerenje, zapravo destinacije, a odnose se ponajprije na vremenski slijed realizacija.

S obzirom na položaj i veličinu hrvatskog prostora i strukturu hrvatskoga gospodarstva, razvoj prometa mora biti u maksimalno mogućoj mjeri koordiniran s odgovarajućim razvojem u europskom okruženju.

*Ciljevi prometnog razvitka glede sigurnosti prometnih pravaca i prometnih tokova*

U sklopu ciljeva razvitka prometa na području Republike Hrvatske osobitu pozornost zaslužuje usmjerenje na razvitak takve strukture prometnih mreža i prometnih sadržaja, takav odabir konkretnih trasa i lokacija, takva tehnička rješenja i takvu tehničku izvedbu prometnica i njihovo prometno-tehničko održavanje, da to može - uz odgovarajuće prateće mjere, kao što su to regulacija i restrikcije, nadzor prometa i prometni odgoj - osiguravati maksimalnu sigurnost prometa.

Ciljevi glede sigurnosti prometa važan su polazni kriterij već pri samom pristupanju planiranju prometne mreže, a moraju biti prisutni kao kriterij u odabiru prometno-tehničkih rješenja i građevinske izvedbe prometnih objekata, te u konačnici moraju postojati kroz sve prateće aktivnosti u svezi s njihovom eksploatacijom.

Viša razina sigurnosti prometa podrazumijeva da na glavnim pravcima komuniciranja postoje alternativne prometne veze, koje tijekom prometnih zagušenja, tehničkih i prometnih incidenata mogu, manje ili više, ravnopravno, a u svakom slučaju u prometnom pogledu uspješno, na kraće odnosno dulje vrijeme preuzeti funkciju glavnih pravaca. Tu se misli ponajprije na komunikacije od primarne važnosti za prometno funkcioniranje države, ali i na nužne regionalne, pa i lokalne komunikacije.

Čimbenik sigurnosti veza uz, po potrebi, djelotvornu zamjenu glavnih prometnica alternativnim vezama, može imati posebno političko i geostrateško značenje.

Sigurnost prometa i odgovarajući ciljevi razvitka podrazumijevaju koordinirani razvitak svih oblika veza, a u tom pogledu Republika Hrvatska ima pozitivna iskustva. Nove prometnice velikih prometnih mogućnosti čija je izgradnja u tijeku ili se očekuje, te očekivano intenziviranje prometnih tokova koje se u inicijalnoj formi već potvrđuje, traži da se sigurnosti prometa kao ciljnomo opredjeljenju u razvitku prometa posveti odgovarajuća pažnja.

Tijekovi suvremenog razvitka i njihovo stalno ubrzanje omogućeno gospodarskim procesom uvjetovali su promjene odnosa između čovjeka i njegovih civilizacijskih postignuća i prirodno-zemljopisne osnove života ljudi. S obzirom na to da je prostor zapravo glavni resurs, a kvaliteta življenja glavni cilj, pojavljuju se upozorenja o tome da je prostor zapravo ne samo resurs, nego i u određenom smislu ograničujući čimbenik razvoja. Na toj osnovi pojavljuju se i stalno jačaju ekološki pokreti koji iz europskog okruženja pridonose aktiviranju ekološke svijesti u hrvatskoj sredini. S pozitivnim učincima jača hrvatska ekološka javnost, a čitav sklop pitanja s tim u vezi nameće potrebu da se ekološki kriteriji definitivno afirmiraju kao ciljno opredjeljenje hrvatske države.

Ciljevi glede zaštite okoliša, kada je riječ o prometu, mogu se ostvariti istodobno odgovarajućim planiranjem i izgradnjom, a u sklopu eksploatacije odgovarajućim mjerama ograničenja, tehničkih uzanci, pa i zabrana. Neka opća usmjerenja, kao što je poticanje na veće korištenje javnog prometa uz ograničavanje individualnog prometa, a u širem smislu opća razvojna politika, i to u pogledu distribucije gospodarskih djelatnosti, a kroz to i stanovništva, mogu pridonositi smanjenju općih potreba za komuniciranjem i smanjenju prometnih opterećenja. Takve se tendencije u slijedu razvoja mogu očekivati same po sebi kao otpor pretjeranom aglomeriranju koje je suprotno bitnoj težnji za boljim životnim uvjetima s čvrstim osloncem na prirodnu osnovu i odgovarajuće ekološke kvalitete.

Budući da je Republika Hrvatska zemlja dragocjenih i očuvanih prirodnih vrednota, razumljiv je njezin iznimno velik interes za zaštitu okoliša. Uz to, i zbog toga, Hrvatska je zainteresirana i za razvitak suvremenih prometnih tehnologija koje će pridonijeti očuvanju okoliša u uvjetima intenzivnog unutarnjeg prometa i tranzita. Naime, valja voditi računa o tomu da je Hrvatska i srednjoeuropska i mediteranska i podunavska zemlja, koja takva, ima važan geoprometni položaj u Europi (i stoga intenzivan promet).

Da bi se zaštitile prirodne vrednote i očuvao čist okoliš, te da bi se istodobno osiguralo kvalitetno odvijanje prometa, Hrvatska mora razvijati kombinirani promet kojim bi se ti zahtjevi zadovoljili.

U Europi sve više jača ekološka svijest, a problemi koje stvara cestovni promet sve više dolaze do izražaja. Cesta je i još će dugo ostati glavni kopneni prijevozni put, ali prednost željeznice je sve izraženija.

Potrošnja energije po jedinici prijevoza tereta za kamion je preko četiri puta više nego u prijevozu željeznicom i vodenim putem, a preko šezdeset puta veća je potrošnja energije pri prijevozu tereta zrakoplovom u odnosu na željeznicu ili brod.

Međunarodna željeznička unija (UIC) i Unija željeznica UE zaštiti okoliša posvećuju veliku pozornost. Zaštita okoliša je u njih jedno od strateških opredjeljenja u planovima razvitka. Razvitak ekološke svijesti u europskim zemljama pridonio je tomu da se na željeznicu gleda s mnogo više razumijevanja nego u bližoj prošlosti. U planiranju prometne infrastrukture sve se više u obzir uzimaju eksterni troškovi negativnog utjecaja na okoliš koje uzrokuju pojedine prometne grane, a koji se do sada nisu kvantificirali i koji su se prelijevali u opći trošak zajednice.

U odnosu na svoga najvećega konkurenta - cestu, željeznica najmanje negativno utječe na okoliš. U usporedbi i s ostalim granama, ona iskazuje niz prednosti. Kod željeznice je najmanja emisija štetnih plinova (sve više pruga se elektrificira i električna vuča vlakova postaje dominantna), potrošnja energije po jedinici prijevoza najmanja je na željeznici i u vodenom prometu, otprilike tripud je manje zauzimanje površine zemljišta izgradnjom pruge u odnosu na izgradnju ceste, veća je sigurnost prometa, manji utjecaj buke i sl.

Zračni promet se propisivanjem dopuštene razine bučnosti zrakoplova i ograničenja štetnih sastojaka u ispušnim plinovima zrakoplovnih motora uklapa u svjetske trendove zaštite okoliša. Dodatna ograničenja propisuju uprave civilnih zrakoplovstava i zračnih luka zabranom slijetanja i uzlijetanja noću, zabranom slijetanja starih, bučnih zrakoplova itd.

Radi postizanja učinkovitih efekata na području zaštite okoliša treba, osim s deklarativnim opredjeljenjima i njihovim striktnim poštivanjem, računati i s troškovima koji sve jasnije postaju prisutni, a u iznosu sve veći, kako bi se ukupni troškovi društva na području zaštite okoliša prenijeli u mogućoj mjeri na uzročnike pojave. Takve su aproksimacije na području prometa mjerljive, pa u kriterijima razvoja i kod odgovarajućih ciljnih odluka treba o njima voditi računa. Jer, očuvanje prirodnih i civilizacijskih vrijednosti hrvatskog prostora važno je strateško opredjeljenje i opći cilj cjeline razvoja Republike Hrvatske, a u sklopu toga i prometnog razvitka posebno.

### 3. ANALIZA DOSADAŠNJEG RAZVITKA PROMETNOG SUSTAVA REPUBLIKE HRVATSKE

Ako se izuzme razdoblje od 1991. godine do završetka Domovinskog rata 1995., odnosno do danas, ocjena dosadašnjeg razvitka prometnog sustava Republike Hrvatske nije zadovoljavajuća.

Temeljni kriteriji koji to opisuju jesu:

- unutarnja povezanost pojedinih dijelova Republike Hrvatske
- povezanost prometnog sustava Republike Hrvatske s prometnim sustavima Europe i Sredozemlja
- transportni troškovi.

Kada se kao dopunski kriteriji uzmu:

- kvaliteta prometnih veza u najvećim hrvatskim gradovima odnosno makroregionalnim središtima (Zagreb, Split, Rijeka, Osijek), a osobito razvitak javnoga gradskog i prigradskog prijevoza putnika
- sigurnost prometa u cjelini, a osobito cestovnog
- razvitak suvremenih transportnih tehnologija odnosno prometnih i robnih terminala, ni po jednom od njih prometni sustav Republike Hrvatske nije primjereno razvijen.

U sagledavanju razvitka prometnog sustava i kroz:

- usklađenost razvitka pojedinih prometnih grana (cestovni, željeznički, pomorski, riječni, zračni) prema ulozi svake od njih u ukupnoj funkciji prometnog sustava;
- unutarnju usklađenost pojedinih elemenata svakoga pojedinog podsustava odnosno prometne grane (infrastruktura, vozila, organizacija)

proizlazi da prometni sustav Republike Hrvatske ne daje zadovoljavajuće rezultate.

To je rezultiralo neracionalnošću izgradnje pojedinih dionica i objekata i to na način da nisu bile u početnoj fazi dovoljno prometno opterećene, dok su u isto vrijeme ostavljene kritične dionice i objekti bez odgovarajućeg rješenja.

Glede zračnog prometa, za civilni je promet otvoreno ili izgrađeno sedam zračnih luka za prihvat i najvećih zrakoplova. U razdoblju od 1990. postignut je godišnji promet od 5,4 milijuna putnika u hrvatskim zračnim lukama, a od toga 95% na četiri najveće po prometu: Zagreb, Dubrovnik, Split i Pula.

Po broju zračnih luka, u odnosu na svoju površinu, broj stanovnika i turista, Hrvatska je bila i jest jedna od najrazvijenijih zemalja Europe i svijeta. Kontrola letenja i vođenja zrakoplova uglavnom je zadovoljavala potrebe zračnog prometa.

U vremenu od 1990. do 1997. godine, koje je bilo opterećeno ratom, postignuti su znatni rezultati:

- grade se važne dionice autocesta na riječkom, zagorskom i varaždinskom smjeru
- osuvremenjeni su dijelovi postojeće cestovne mreže (ojačan kolnik i sl.)

- rješava se splitski prometni čvor
- izgrađen je Maslenički most
- započeo je proboj tunela »Sveti Rok«
- izvršene su pripreme za gradnju kanala od Vukovara do Šamca.

U tih sedam godina izgrađeno je 76 km autocesta i 53 km poluautocesta, tj. 129 km cesta visoke razine uslužnosti. Prema tome, Hrvatska danas ima 326 km autocesta i 149 km poluautocesta. U gradnji je još oko 60 km autocesta, a u pripremi daljnjih 200 km (slika 1.).\* Nakon završetka Domovinskog rata, Hrvatske željeznice našle su se u vrlo složenoj i nepovoljnoj situaciji (možda jednoj od najtežih u svojoj povijesti). Većina mreže izgrađena je prije više od sto godina; izravne ratne štete su veće od 370 milijuna DEM, a neizravne su nekoliko puta veće; troškovi eksploatacije su veliki; razina usluge koju takva željeznica može pružiti je relativno niska; smanjen je promet (na 30% od prometa u 1990. godini) kao posljedica rata na ovom području; mali su prihodi te su potrebne subvencije države veće od 50%; mala je produktivnost pa se pojavljuje višak djelatnika i dr.

Za ilustraciju: godine 1990. ostvareno je 3.429 milijuna putničkih kilometara i 6.535 milijuna netotonskih kilometara, a u 1995. godini 1.139 milijuna putničkih kilometara i 1.974 milijuna netotonskih kilometara, to jest manje od jedne trećine predratnog prometa (slike 2. i 3.).

Da bi se takvo stanje prevladalo, pokrenut je proces osuvremenjivanja i restrukturiranja HŽ-a. To bi trebalo rezultirati ozdravljenjem cijelog sustava i preorijentacijom poslovanja na tržišne uvjete.

Na međunarodnom planu odvijale su se aktivnosti na razini EU, CEMT-a i UN/EC, a svodile su se u najvećem dijelu na uključivanje naših glavnih željezničkih pravaca u mrežu deset paneuropskih koridora, koja je određena u Helsinkiju 1998. godine. Iz tih aktivnosti proizišli su glavni pravci razvitka željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj.

Hrvatske su luke u 1990. godini imale promet od 13.345 milijuna tona, a od toga Luka Rijeka 5,8, Ploče 4,59, Šibenik 1,17, Split 1,02, Zadar 0,63, Metković 0,308, Dubrovnik 0,214 i Pula 0,015 milijuna tona (slika 4.). Danas se taj promet smanjio 2,5 puta u odnosu na predratni. Za primjer se može uzeti Luka Rijeka koja je u prošloj godini imala promet nešto veći od 2 milijuna tona.

U riječnim lukama promet je iznosio 6,862 milijuna tona: Slavonski Brod 2,8, Vukovar 1,15, Sisak 0,83, Županja 0,62, Osijek 0,55, Donji Miholjac 0,12 milijuna tona. Na slici 4. je prikaz unutarnjih plovni putova u skladu s mjerilima prije pristupanja AGN ugovoru. Plovni putovi zapušteni su, a čine ih prirodni vodotoci rijeka, koji nisu uređivani i obnavljani posljednjih 100 godina. Ratna razaranja izazvala su velike štete rušenjem mostova i stvaranjem novih prepreka i nanosa šljunka i prijeska.

Posljednjih desetak godina obilježeno je očuvanjem kapaciteta hrvatskoga morskog brodarstva te procesom transformacije vlasništva pretvorbom i privatizacijom brodarskih poduzeća.

I pored svih izloženosti stalnim promjenama na svjetskom pomorskom tržištu i još do sada neizvjesnom procesu pretvorbe vlasništva, poduzeća hrvatskoga morskog brodarstva uspješno odolijevaju svim promjenama i prilagođavaju svoje poslovanje svjetskim - potpuno tržišnim uvjetima.

U novonastalim uvjetima poslovanja na prometnom pravcu preko Republike Hrvatske te u uvjetima strukturnih promjena u svjetskom linijskom brodarstvu, hrvatski linijski brodari obavljaju reorganizaciju i racionalizaciju poslovanja pojedinih linija i servisa, a hrvatski brodari u slobodnoj i tankerskoj plovidbi specijaliziraju kapacitete i prilagođavaju se svjetskom pomorskom tržištu.

Stanje luka i pristaništa vrlo je loše jer su pretrpjele velike štete u ratnim razaranjima, a posebno prateća infrastruktura cesta, željezničke pruge i prekrcajna mehanizacija.



Flota je tehnološki zastarjela i tehnički dotrajala (postoji samo vučena tehnologija). Valja napomenuti da se u Europi u riječnom prometu prelazi na potiskivanu tehnologiju.

Ne postoje brodogradilišta za izgradnju novih brodova i plovila, pa ni za remont postojeće flote.

U zračnom prijevozu u 1991. godini ostvaren je godišnji promet od 1,16 milijuna putnika u hrvatskim zračnim lukama, a za vrijeme rata, 1992. godine, iznosio je samo 0,45 milijuna, da bi opet u 1996. iznosio 1,71 milijun putnika. U tome dominantnu ulogu ima Zračna luka Zagreb, s oko milijun putnika. Danas je taj promet u laganom porastu. Na slici 5. je prikaz postojećih zračnih luka i aerodroma te potencijalnih lokacija za nove. U RH postoji sedam zračnih luka za prijam zrakoplova svih veličina (Zagreb, Split, Dubrovnik, Pula, Zadar, Rijeka i Osijek), četiri zračne luke za prijam manjih komercijalnih zrakoplova (Brač, Lošinj, Osijek-Čepin i Vrsar) te sedam aerodroma za športsko zrakoplovstvo (Lučko, Čakovec, Varaždin, Borovo, Slavonski Brod, Grobničko polje i Sinj). Prikazano je dvanaest potencijalnih lokacija novih manjih zračnih luka i aerodroma (Karlovac, Rab, Pag, Dugi Otok, Hvar, Korčula, Vis, Lastovo, Ploče, Krapina, Koprivnica i Udbina koja ima mogućnost razvitka iz vojnog aerodroma u aerodrom za športsko zrakoplovstvo, odnosno u manju zračnu luku).

---

\*Izvorne slike-karte u boji, čuvaju se u Tajništvu Hrvatskoga državnog sabora.

#### 4. PROGNOZA PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE

Scenarij razvitka prometnog sustava razumijeva izmjenu postojećeg stanja u cilju učinkovitog zadovoljenja prometnih zahtjeva u vremenu i prostoru, te postupno ostvarenje zadanih ciljeva. Zadaća je to složenija i zahtjevnija ako se imaju na umu okolnosti u kojima je živio i djelovao hrvatski narod i u kojima se razvijalo njegovo gospodarstvo u posljednjih pedesetak godina najintenzivnijeg razvitka europskog i svjetskoga prometnog sustava.

Ukupan razvitak prometnog sustava Hrvatske u funkciji je svekolikog razvitka, posebice društvenog, kulturnog i gospodarskog.

Zbog zemljopisnog oblika i geoprometnog položaja Republike Hrvatske te neadekvatne razvijenosti cestovnog i željezničkog prometa, i u unutarnjem povezivanju svih njezinih dijelova važnu ulogu ima zračni promet, osobito u povezivanju središnje odnosno panonske Hrvatske s jadranskom Hrvatskom.

Kako je izgradnja prometnog sustava dugoročni proces u kojemu se vidljivi pomaci osjete tek u razdoblju od najmanje 5 - 10 godina, tek ostvarenjem prosječnih brzina putovanja u cestovnom prometu većim od 80 - 100 km/h i u željezničkom većim od 120 km/h bit će moguće znatno poboljšati prometne prilike u Hrvatskoj. Prijevoz robe pak ne traži tako velike brzine prijevoza koliko pouzdanost, urednost i primjerene prijevozne troškove.

Naime, ukupno vrijeme u kojemu se preveze roba zavisi, uz brzinu prijevoza, i od vremena potrebnog za ukrcaj i iskrcaj odnosno manipulaciju robom (suvremene transportne tehnologije).

Doprinos ostvarenju poželjnog scenarija razvitka hrvatskoga prometnog sustava je i razvitak prometnih sustava velikih gradova i županija.

Osim toga, prijeko je potrebno poboljšati sigurnost prometa, osobito cestovnog, tako da dosegne primjerenu europsku razinu.

Skladan razvitak ukupnoga prometnog sustava može se uz to ostvariti samo ako se primjereno zaštiti okoliš i primijene načela održivog razvitka.

Prognoza prometnih tokova za razdoblje do 2010. godine dana je za temeljne prometne koridore cestovnoga, željezničkog, pomorskog, riječnog i zračnog prometa. Temelji se na prometnim analizama koridora kao i cjelokupnoga prometnog sustava Republike Hrvatske.

Kao okvirna vrijednost projekcije prometnih tokova može poslužiti projekcija bruto domaćeg proizvoda (BDP) Republike Hrvatske. Međutim, s obzirom na ratna zbivanja, prometni tokovi neće se povećavati kontinuirano istim stopama po svim prometnim granama i u svim dijelovima Republike Hrvatske. Dijelovi Hrvatske u kojima nije bilo ratnih djelovanja i gdje prometni tokovi nisu bili poremećeni imat će kontinuirano stabilno povećanje. Skokovito povećanje prometa bit će na područjima Hrvatske koja su bila izloženija ratnim stradanjima, npr. u hrvatskom Podunavlju. No ni sve prometne grane nisu bile jednako zahvaćene ratnim razaranjima. Najveće su štete i prekidi zabilježeni u željezničkom i riječnom prometu, tako da će se u tim prometnim granama osjetiti ubrzanije povećanje prometnih tokova.

*Prognoza cestovnog prometa do 2010. (2020.) godine*

Jedan od najvažnijih kriterija oblikovanja koridora su postojeći i budući prometni tokovi na prometnoj mreži u pojedinome koridoru. U cestovnom je prometu uobičajena dimenzija promatranja prosječni godišnji dnevni promet (PGDP), voz./dan. Radi procjene mogućih veličina prometnih tokova na cestovnoj mreži, koja u postojećem stanju predstavlja potencijalne koridore, analizirane su veličine PGDP-a na dionicama zahvaćene mreže na kojima se broji promet.

Na slikama 6. i 7. prikazan je prosječni godišnji dnevni promet na glavnim cestovnim pravcima u 1990. i 1996. godini.

Na osnovi brojenja prometa, prikazano je 13 najopterećenijih cestovnih koridora u 1996. godini koji imaju PGDP 4.000 voz./dan:

- 1) Goričan - Zagreb - Rijeka - Pula..... 8.717 voz./dan
- 2) Macelj - Zagreb - Knin - Split..... 7.334 voz./dan
- 3) Zagreb - Sisak - Hrvatska Kostajnica - Dvor..... 6.954 voz./dan
- 4) Bregana - Zagreb - Slavonski Brod - Bajakovo ..... 6.888 voz./dan
- 5) Zagreb - Vrbovec - Bjelovar - Đurđevac/Križevci - Koprivnica..... 6.258 voz./dan
- 6) Kaštel - Buje - Pula - Opatija - Matulji..... 6.195 voz./dan
- 7) Vukovar - Vinkovci - Županja..... 5.918 voz./dan
- 8) Kraljevica - Krk - Baška..... 5.868 voz./dan
- 9) Kneževo - Osijek - Slavonski Šamac;

Metković - Opuzen.....	5.273 voz./dan
10) Pasjak - Rijeka - Zadar - Split - Dubrovnik - Karasovići.....	5.122 voz./dan
11) Split - Sinj - Imotski - Vinjani Gornji/Kamensko.....	4.932 voz./dan
12) Našice - Požega - Nova Gradiška.....	4.355 voz./dan
13) Dubrava Križovljanska - Varaždin - Našice - Osijek - Ilok.....	4.212 voz./dan

**Ostali razmatrani koridori imaju u 1996. godini PGDP manji od 4.000 voz./dan.**

**Najopterećenije dionice unutar navedenih koridora, izraženo u PGDP 1996. godine, jesu**

1) Zagreb - Velika Gorica .....	33.000 voz./dan
2) čv. Diračje - Matu-lji .....	16.197 voz./dan
3) Gradec - Vrbovec.....	14.860 voz./dan
4) Samobor - Zagreb .....	14.261 voz./dan
5) Zagreb - Karlovac .....	14.148 voz./dan
6) Zagreb (zapad) - Zagreb (istok).....	13.643 voz./dan
7) Kaštel Stari - Solin.....	12.732 voz./dan
8) Zeleni Hrast - Zadar.....	12.356 voz./dan
9) Sesvete - Dugo Selo .....	12.008 voz./dan
10) Iva-nja Reka - Ivanić Grad.....	11.288 voz./dan
11) Brestova - Opatija .....	11.051 voz./dan
12) Karlovac - Tušilović .....	10.833 voz./dan
13) Klis/Grlo - Solin .....	10.832 voz./dan

Ostale dionice imaju PGDP manji od 10.000 voz./dan.

Prognoza cestovnog prometa temelji se na analizi prometa iz 1990., a u pravilu je povećavan po stopi rasta BDP-a. Prognoza prometa do 2010. temelji se i na dosadašnjim prognozama iz studija opravdanosti za pojedine autocestovne pravce uz usklađenje s okvirnim vrijednostima prosječne godišnje stope rasta BDP-a u Republici Hrvatskoj.

Prognoza prometnih tokova do 2010. godine predložena je za tri scenarija: minimalni, prosječni i maksimalni, pri čemu su prosječne godišnje stope rasta 5%, 6% i 7% za kontinentalno-primorske koridore i 4%, 5% i 6% za kontinentalne koridore. Za proračun prognoze prometnih tokova primijenjen je prosječni scenarij.

Prema prosječnom scenariju prognoziranog PGDP-a u 2010. godini, ističu se sljedeći koridori:

1) Goričan - Zagreb - Rijeka - Pula .....	16.536 voz./dan
---	-----------------

2) Macelj - Zagreb - Knin - Split .....	16.583 voz./dan
3) Bregana - Zagreb - Slavonski Brod - Bajakovo .....	13.247 voz./dan
4) Pasjak - Rijeka - Zadar - Split - Dubrovnik - Karasovići .....	11.581 voz./dan
5) Kaštel - Buje - Pula - Opatija - Matulji	14.006 voz./dan
6) Kneževo - Osijek - Slavonski Šamac; Metković - Opuzen .....	11.921 voz./dan
7) Zagreb - Vrbovec - Bjelovar - Đurđevac / Križevci - Koprivnica .....	12.390 voz./dan
8) Zagreb - Sisak - Hrvatska Kostajnica - Dvor .....	13.767 voz./dan
9) Vukovar - Vinkovci - Županja .....	11.718 voz./dan
10) Split - Sinj - Imotski - Vinjani Gornji / Kamensko .....	11.150 voz./dan
11) Kraljevica - Krk - Baška .....	13.268 voz./dan

**Prognozirani PGDP u 2010. godini na ostalim temeljnim cestovnim koridorima manji je od 10.000 voz./dan.**

**Najopterećenije dionice temeljnih koridora u 2010. godini prema prognozi su:**

1) Zagreb - Velika Gorica .....	65.338 voz./dan
2) Rijeka (istok) - Matulji .....	36.620 voz./dan
3) Bregana - Zagreb .....	30.788 voz./dan
4) Maslenica - Zadar .....	27.935 voz./dan
5) Zagreb - Vrbovec .....	26.598 voz./dan
6) Split (Solina) - Sinj .....	24.490 voz./dan
7) Zagreb - Varaždin .....	21.714 voz./dan
8) Zagreb - Macelj .....	20.681 voz./dan
9) Rijeka - Senj .....	18.353 voz./dan
10) Karlovac - Plitvice .....	17.749 voz./dan
11) Pula - Opatija .....	16.404 voz./dan
12) Okučani - Velika Kapanica .....	15.878 voz./dan
13) Karlovac - Rijeka .....	14.659 voz./dan
14) Kneževo - Osijek .....	13.909 voz./dan

15) Županja - GP Županja .....	13.690 voz./dan
16) Velika Kapanica - GP Bajakovo .....	13.650 voz./dan
17) Zagreb (zapad) - Zagreb (istok) .....	13.643 voz./dan
18) Metković - Opuzen .....	13.292 voz./dan
19) Vrbovec - Đurđevac .....	13.284 voz./dan
20) Zadar - Šibenik .....	13.196 voz./dan
21) Goričan - Varaždin .....	13.045 voz./dan
22) Split - Opuzen .....	12.200 voz./dan
23) Velika Gorica - Petrinja / Sisak .....	11.618 voz./dan
24) Šibenik - Split .....	11.396 voz./dan
25) Plitvice - Gračac .....	11.373 voz./dan
26) Vukovar - Županja .....	11.313 voz./dan
27) Varaždin - GP Dubrava Križovljanska .....	10.929 voz./dan
28) Sisak - Petrinja .....	10.204 voz./dan

Na ostalim je dionicama prognozirani PGDP u 2010. godini manji od 10.000 voz./dan.

*Prognoza željezničkog prometa do 2010. (2020.) godine*

Između porasta bruto domaćeg proizvoda (BDP) i cjelovitoga prometnog razvitka (mjerljivo putničkim i tonskim kilometrima, odnosno reduciranim tonskim kilometrima) izravna je veza. To je utvrđeno u zemljama zapadne Europe.

Tijekom 70-ih i 80-ih godina BDP u Zapadnoj Europi imao je stopu rasta 2-3% na godinu, a u 90-im godinama porast je manji, oko 2%. Ekonomije nekih zemalja Srednje i Istočne Europe, u procesu preobrazbe gospodarstvenih sustava i prelaska na tržišne uvjete bilježe pad BDP-a. U posljednjih nekoliko godina preobrazbe, gospodarstvene aktivnosti se u tim zemljama povećavaju i one bilježe porast BDP-a 5-6%. Ako se takav trend nastavi, BDP i razina prometa će se udvostručiti u idućih 12-15 godina.

Razlika u cijenama između Istoka i Zapadne Europe i u sljedećih će nekoliko godina stvarati uvjete za povećani obujam trgovine. Doći će do decentralizacije i veće specijalizacije poslovanja, tako da će se pojedine proizvodne i skupe administrativne lokacije premještati na lokalitete koji su jeftiniji ili pak ugodniji za rad. Proizvodnju će se premještati i organizirati u područjima jeftine radne snage, osobito u područjima Istočne Europe i Azije. To će rezultirati povećanjem prometa između matičnih tvornica i dislociranih pogona.

U Hrvatskoj su trendovi kretanja BDP-a slični kao i u navedenim zemljama, ali su negativni trendovi pojačani zbog rata na našim prostorima. Predviđa se da bi povećanje BDP-a u Hrvatskoj u idućem razdoblju moglo biti 5-7%, tako da se njegovo udvostručenje može očekivati u idućih 10-12 godina. Sukladno tomu, i obujam prometa bi se mogao udvostručiti u navedenom razdoblju. Porast prometa mogao bi biti i veći od navedenog jer bi se mogli superponirati pozitivni učinci od otvaranja prometnih koridora i porast BDP-a u Hrvatskoj i zemljama u njezinu okruženju.

Dugoročna prognoza u željezničkom prometu prikazuje kretanje prometa u razdoblju do 2020. godine. Tako veliko vremensko obzorje kakvo je četvrt stoljeća, sadržava brojne nepoznanice i neizvjesnosti pa je iznad svega bitno koje će se pretpostavke u njezinoj projekciji uvažiti. Za strategiju razvitka presudno značenje ima procjena događanja u gospodarstvu Hrvatske, a zbog njenoga geoprometnog položaja isto tako je bitna i procjena promjena u njenom okruženju. Protekla ratna događanja u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini imala su za posljedicu znatan pad željezničkog teretnog prometa, na oko jednu četvrtinu, te polovinu u putničkom prometu u odnosu na prijeratni.

Prognoza potražnje za prijevozom mora uvažiti to stanje, ali i činjenicu da se s prijelazom dirigitiranog na tržišno gospodarstvo u Središnjoj i Istočnoj Europi željeznički teretni promet u posljednjim godinama dramatično smanjio, uz male naznake da bi se stanje moglo uskoro stabilizirati. Istodobno je na većini europskih željeznica zabilježen porast, premda dosta neujednačen.

U tablici 1. prikazana je prognoza prijevoza putnika i stvari u razdoblju od 1996. do 2020. godine a na slici 8. prognoza tokova prevezenih putnika i robe u 2020. godini.

Od ukupne količine prognoziranog prijevoza najveći dio, više od 90%, ostvarit će se na prugama koje su dijelovi europskih prometnih koridora a čine manje od 50% ukupne duljine pruga u Hrvatskoj.

To su pravci: državna granica / Botovo - Zagreb - Rijeka s krakom prema Dalmaciji, Ogulin - Knin - Split / Šibenik / Zadar, državna granica / Savski Marof - Zagreb - Vinkovci - Tovarnik / državna granica i državna granica / Beli Manastir - Osijek - Šamac / državna granica - (Sarajevo) - državna granica / Metković - Ploče.

U putničkom prometu, najveći se intenzitet putnika, veći od prijeratnog, očekuje na prugama istok-zapad, i to na dionicama od Savskog Marofa do Dugog Sela a na ostalim dionicama tog pravca nešto slabiji ali još uvijek znatan. Posljedica je to, uz ostalo, i povezivanja Zagreba, kao najvećega generatora prometne potražnje, s drugim većim i manjim gradovima koji su smješteni na tim prugama, a koji utječu na potražnju svih kategorija putovanja unutarnjeg prometa. U putovanjima na prugama jadranske osovine, osim uobičajenih kategorija putnika, najviše se računa s putovanjima putnika na godišnje odmone, domaćim ili stranim turistima, pogotovo iz istočnih zemalja, dakako uz uvjet povećane kvalitete prijevoza.

U teretnom prometu najveći se intenzitet očekuje na pruzi Botovo - Zagreb - Rijeka i procjenjuje se na 9,5-12,2 milijuna tona (ovisno o dionici). Također se predviđa znatno povećanje u odnosu na prijeratno razdoblje na pruzi Oštarije - Knin - Split / Šibenik - Zadar. To je povećanje na crti jadranske orijentacije Hrvatske i valorizacije »ličke« pruge koja u cijelosti prolazi teritorijem Hrvatske.

#### *Prognoza pomorskog prometa do 2010. godine*

Prognoza putničkog pomorskog prometa (bilo za trajektni ili klasični brodski) do 2000. odnosno 2010. godine, sistematizirana je u tri plovna područja: riječki, zadarski i splitski.

Riječko područje obuhvaća sjeverni Jadran, zadarsko obuhvaća otoke zadarskog i šibenskog arhipelaga, a splitsko - otoke splitskog i dubrovačkog arhipelaga.

Tijekom 1997. godine pet brodara: »Jadrolinija«, »Rapska plovidba«, »Lošinjska plovidba«, »Dalmacijaturist« i »Meditranska plovidba« održavali su redovito 27 trajektnih i 13 brodskih linija u funkciji povezivanja otoka s kopnom, dužobalnog povezivanja i otoka međusobno.

Osim nabrojanih brodara, još su razni mali brodari održavali manje brodske linije. Također su se tijekom ljetne sezone održavale sezonske izletničke i transfer linije. Sve te sezonske linije bile su od velike važnosti za turističko gospodarstvo obalnog pojasa Hrvatske.

U tablici 2. prikazan je promet putnika i vozila u 1989. i 1996. godini po plovnim područjima, te realna prognoza prometa do 2000. odnosno 2010. godine.

Tvrtka »Sofremer« - »Apis« izradila je prognozu teretnoga pomorskog prometa do 2010. godine.

»Sofremer« - »Apis« uzima stope rasta za domaći promet generalnog tereta od skoro 8,8%, jer predviđa jaku stopu bruto domaćeg proizvoda Hrvatske od 7%, s time da se stopa vanjskotrgovinske razmjene Hrvatske znatno brže povećava od spomenutog rasta bruto domaćeg proizvoda. Za tranzitni promet generalnog tereta predviđa stopu od 3,7% za koju se i u studiji kaže da je skromna, ali je opravdava jakom konkurencijom sjevernojadranskih luka i teškim prijelazom Luke Rijeka iz negativne stope u pozitivnu.

Ako se ostvare globalna predviđanja da će ugljen u većoj mjeri zamijeniti naftu za proizvodnju električne energije, tada se može očekivati višestruko povećanje prometa u lukama Rijeka i Ploče u odnosu na predviđeni promet u tablici.

Zbog povoljnog prometnog položaja te mogućnosti prekrcaja najvećih brodova za rasuti teret u Bazenu Bakar, hrvatske bi luke mogle postati važna čvorišta za prihvat ugljena.

Sukladno Zakonu o morskim lukama (»Narodne novine«, br. 108/95), prema veličini i značenju za Republiku Hrvatsku, luke otvorene za javni promet razvrstane su u luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, luke županijskog i luke lokalnog značenja. Luke od osobitoga gospodarskog interesa su Rijeka, Ploče, Split, Zadar (putnička luka) i Dubrovnik (putnička luka).

Procjena budućeg ukupnog prometa za pomorske luke obrađena je u studijama:

- »Port of Rijeka and Ploče«, Economic and Technical Study, Sofremer, listopad 1996.
- »Terminal Development Rijeka«, Master Plan za luke Pula, Zadar, Šibenik i Split, Rotterdam Maritime Group, lipanj 1997.

#### *Prognoza riječnog prometa do 2010. (2020.) godine*

Geoprometni položaj koridora Podunavlje-Jadran ima neke posebnosti koje predodređuju uvjete njegova funkcioniranja.

U doslovnom smislu područje Podunavlja obuhvaća Njemačku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku, Srbiju (Jugoslaviju), Rumunjsku i Bugarsku, kao i Češku.

U užem smislu, ovoj je studiji relevantan prostor Podunavlja u Panonskoj nizini, dakle Hrvatska, Mađarska - preko nje Slovačka - i Srbija (Vojvodina). U tom prostoru neposredno se promatra područje istočne Hrvatske - Slavonija i Baranja, dio Posavine i Podravine, dakle opet područja koja se na više načina oslanjaju na Dunav i njegove pritoke.

Razmjena robe obavlja se ili unutar Hrvatske ili s međunarodnim prostorom. Međunarodni prostor razmjene, s obzirom na prometne putove, orijentiran je uglavnom prema sjeveru, donekle na istok a najviše na jug - prema Jadranu ili preko njega. Razmjena unutar Hrvatske također je orijentirana na jug, odnosno zapad (u ovom slučaju smjerovi jug i zapad se podudaraju), što je prirodno s obzirom na prostrani položaj toga prostora.

Međunarodni tranzit u proteklom je razdoblju, uglavnom, usmjeren prema istoku - prema Crnome moru i/ili dalje preko njega. Manji dio, zbog dosegnute razvijenosti prometne mreže, prolazi Hrvatskom uz prekrcaj na željeznicu ili samo željeznicom pa dalje ponovnim prekrcajem u morskim lukama Jadrana.

Prema tomu, prometni potencijal u tranzitu preko toga područja vezan je za one transporte koji nisu osjetljivi na prekrcaj, ne samo zbog fizičkih obilježja stvari, nego i zbog usporavanja prijevoza. Iz toga proizlazi da prometna mreža, poboljšana izgradnjom kanala Dunav-Sava, može računati na dvije glavne skupine robe:

- masovni jeftini rasuti tereti koji se lako prekrcajavaju
- kontejneri
- Ro-Ro prijevozi.

Za potrebe prognoze tokova robe valja uvesti nekoliko pretpostavki; neke od njih su arbitrarne:

- 1) Izgradnja i puštanje u promet višenamjenskog kanala Dunav-Sava.
- 2) Skraćenje plovnoga puta između dvaju čvorova mreže utjecat će na preusmjeravanje tokova robe na širem prostoru i između prometnih grana.
- 3) Normalan riječni promet imat će nešto brži rast u razdoblju 2000.-2005. (4-5% na godinu) pod utjecajem samostalnog odlučivanja u gospodarstvu. Trend razvoja nastaviti će se nestankom uzroka poremećaja.
- 4) U daljnjim etapama razvoja očekuje se kanaliziranje Save do Siska i/ili dalje (Rugvica) te eventualno aktiviranje Kupe do Karlovca i uređenje ukrajnih kapaciteta (Kutina, Slavonski Brod, Vinkovci, Županja).
- 5) Građevinska obnova istočne Slavonije zahtijevat će u duljem razdoblju dovoz znatne količine građevnoga materijala i drvene građe iz drugih područja Hrvatske.

Nakon cjelovite uspostave plovidbe očekuje se porast obujma prometa na razinu 1989. godine, a nakon izgradnje i puštanja u promet višenamjenskog kanala Dunav-Sava očekuje se porast prometa za oko 3,5 mln tona tereta.

U vremenu od 2015. ili 2020. godine, zavisno od političkih odnosa u Republici Bosni i Hercegovini (suradnje s Republikom Srpskom, odnosno Federacijom BiH), treba očekivati da će se kanalizirati rijeka Sava od Šamca do Siska, a i od Šamca do Brčkog.

Uz kanaliziranje Drave u skladu s dogovorima s Republikom Mađarskom, od Osijeka do Ferdinandovca, Hrvatska bi imala važnu mrežu unutarnjih plovnih putova.

U tom vremenu, do 2020. godine, ako se ostvare pretpostavke o kanaliziranju Save i Drave, može se očekivati na kanalu Dunav - Sava ukupan promet od oko 6,3 mln tona, a 2030. godine oko 9,3 mln tona tereta.

Promet na rijeci Savi, ako se izuzme lokalni prijevoz šljunka i prijevoz poljodjelskih proizvoda, može iznositi 2020. godine 3-5 mln tona, a 2030. 4-8 mln tona. Na Dravi se može očekivati znatno manji promet. Za ukupni unutarnji promet unutarnjim plovnim putovima osobito je važno područje istočne Hrvatske.

*Prognoza zračnog prometa do 2010. godine*

Prognoze prometa su osnovica za utvrđivanje razvoja podsustava u zračnom prometu. Ovisno o očekivanom broju putnika, količini tereta, broju operacija zrakoplova, nabavljaju se zrakoplovi, grade ili dograđuju zračne luke, razvija kontrola letenja.



U uvjetima poratnog stanja i nestabilizirane gospodarske i geopolitičke situacije, vrlo je teško dati pouzdane prognoze. Glavnina korisnika usluga u zračnom prometu u Hrvatskoj prije Domovinskog rata bili su turisti (oko 60 do 65 %). Rat je prekinuo turističke tokove prema Hrvatskoj, a posebice one u zračnom prometu; stoga se oni primarno temelje na turističkom rastu. Redoviti promet pokazuje stabilniji rast, za koji je moguće pouzdanije utvrditi trendove daljnjeg razvitka.

Promet putnika u Zračnoj luci Dubrovnik, koji je u 1995. iznosio oko 47.000, povećan je u 1996. godini na 134.000 ili 185%, što potvrđuje postupni rast turističke potražnje za uslugama zračnog prijevoza.

Prema predviđanjima, povratak turista u veličinama prije Domovinskog rata može se očekivati nakon 2000. Povratak turista koji dolaze zračnim prometom na predviđenu razinu očekuje se u razdoblju 2003.-2005.

Prema provedenim ispitivanjima procjenjuje se da će porast turističke potražnje, izražen brojem ostvarenih noćenja u Hrvatskoj, u prvih pet godina promatranja biti ubrzan dok se ne dosegne predratni promet. Iza toga slijedi usporeni rast, što bi 2010. godine značilo ostvarenje oko 84 milijuna turističkih noćenja ili oko 22% više nego u najuspješnijoj predratnoj godini (1986.).

Uporište za ubrzaniji rast turističke potražnje u idućih pet godina nalazi se u činjenici da kapaciteti koji omogućuju takav rast već postoje. Pritom se misli ne samo na smještajne kapacitete, nego i na ljudske resurse, prometnu i ostalu turističku infrastrukturu, obnovu ranijih poslovnih veza i poboljšanje ponude.

Da je takav ubrzani rast moguć, vidljivo je iz ostvarenih rezultata u posljednje dvije godine, kad se broj turističkih noćenja povećavao iznimno brzim tempom. Tako je 1995. evidentirano oko 13 milijuna turističkih noćenja, da bi već iduće godine taj broj dosegao 23 milijuna. Sličan se trend očekuje i u idućih 4 do 5 godina.

Drugo važno uporište za takvu prognozu u činjenici je da je otvoreno novo, veliko emitivno turističko tržište tzv. Nove Europe. Turisti iz tih zemalja već su vidno promijenili uobičajenu strukturu turista u Hrvatskoj, ali i u drugim receptivnim europskim zemljama. Realno je očekivati stalni rast turističke potražnje iz tih zemalja u idućim godinama. Da bi se rast turističke potražnje mogao apsorbirati u godinama nakon povratka na predratne brojke, potrebno je ne samo još bolje iskorištenje postojećih turističkih kapaciteta nego i izgradnja novih, a osobito unapređenje cjelokupnoga turističkog proizvoda Hrvatske što je zacrtano Razvojnou strategijom hrvatskog turizma. U tom dokumentu naglasak je na razvoju kvalitete u turizmu, što znači unapređenje turističkog proizvoda koje bi trebalo rezultirati bržim povećanjem ukupnih prihoda od turizma uz nešto sporiji rast fizičkih pokazatelja. Zbog toga je dinamika rasta turističke potražnje u razdoblju nakon povratka na predratne brojke umjerenija i prema kraju promatranog razdoblja se smanjuje.

Zbog skromnoga demografskog potencijala Hrvatske razvoj turizma oslanja se u znatnoj mjeri na inozemne turiste pa je po-boljšanje prometne dostupnosti do tih tržišta jedan od važnijih čimbenika na kojima se temelji stalni rast potražnje za turističkim destinacijama u Hrvatskoj. Pritom je realno očekivati znatnije uključivanje kontinentalnih destinacija u turističke tokove, što znači povećan broj dolazaka i ostvarenih noćenja.

Rezimirajući navedena stajališta i mišljenja, može se zaključiti da postoje realni temelji za projekciju razvoja turističke potražnje u Hrvatskoj.

U posljednjim godinama prije Domovinskog rata, broj turista koji su koristili zračni promet za dolazak u Hrvatsku bio se ustalio na oko 20%. Pretpostavlja se da bi se taj postotak mogao vratiti odnosno imati blagu tendenciju porasta (tablica 6.) u razdoblju od 2005. do 2010.

Prognoze prometa putnika u zračnim lukama Hrvatske izrađene su na osnovi preliminarnih studija. Prognoze putničkog prometa domaćega zračnog prijevoznika (Croatia Airlines) temelje se na pretpostavkama 100%-tnog udjela u redovitom domaćem prometu, 60%-tnog udjela u redovitom međunarodnom prometu, te manjeg udjela u izvanrednom (charter) prometu turista.

## 5. OSNOVNI PROMETNI KORIDORI REPUBLIKE HRVATSKE

Osnovni prometni koridori koji Hrvatsku povezuju sa svim dijelovima Europe podudaraju se s europskim cestovnim longitudinalnim koridorima smjera istok - zapad, koji pak preko hrvatskih prostora vežu Zapadnu i Sjeverozapadnu Europu s Istočnom i Jugoistočnom Europom, i s transverzalnim koridorima smjera sjever - jug koji, opet preko Hrvatske, povezuju prostore Sjeverne Europe (Baltika i Skandinavije) s Južnom Europom (Mediterranom). To su sljedeći temeljni prometni koridori:

*Transverzalni koridori smjera sjever - jug:*

1. osnovni jadransko-podunavski smjer E-65, TEM I Rijeka - Zagreb - Budapest - Kijev
2. pyhrnski i zagorsko-dalmatinski smjer E-59, E-71
3. neretvansko-slavonski i panonski smjer E-73, TEM II Ploče - Sarajevo - Osijek - Budapest - Gdansk

Uz ta tri glavna transverzalna koridora smjera sjever-jug, tu se može ubrojiti - iz hrvatskog i europskog motrišta - kao priključni transverzalni smjer:

4. moslavački i zapadnobosanski smjer E-661 Split - Banja Luka - Virovitica - Balaton

*Longitudinalni koridori smjera istok - zapad:*

5. posavski smjer E-70 Milano - München - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Bukurešt, Atena i Carigrad (Istanbul)
6. jadranski smjer E-65, E-80 Trst - Rijeka - Split - Dubrovnik - Tirana i Atena.

Tim dvama glavnim longitudinalnim koridorima smjera zapad - istok, treba dodati - iz hrvatskog i europskog motrišta - kao priključni longitudinalni smjer:

7. srednjobosanski i hercegovački smjer E-661 s dva kraka koji se odvajaju od smjera Zagreb - Bihać i dalje u smjeru:

a) Bihać - Sarajevo - Goražde

b) Bihać - Livno - Mostar

Svih sedam kopnenih prometnih koridora važni su u optimalnom povezivanju Hrvatske i Bosne i Hercegovine s Europom i međusobno, a istodobno su važni u prometnom povezivanju i primarnom integriranju svih hrvatskih makroregija i ključnih žarišta razvoja.

Zajednički prijedlog sedam glavnih europskih kopnenih koridora kroz RH i RBiH dobio je potvrdu na Konferenciji europskih ministara prometa, održanoj u lipnju 1997. u Helsinkiju, na kojoj su u velikom dijelu prihvaćeni kao službeni europski koridori u sastavu glavnih europskih koridora (slika 11.):

- Koridora V. kao ogranci smjera jugozapad - sjeveroistok (Trst - Budapest - Kijev)

U sastav koridora V. uključeni su i hrvatski transverzalni koridori:

1. osnovni jadransko-podunavski smjer E-65, TEM I Rijeka - Zagreb - Goričan (-Nagykanizsa - Budapest)

3. neretvansko-slavonski i panonski smjer E-73, TEM II Ploče - Sarajevo - Osijek - Udvar (- Budapest)

- Koridora X. kao ogranci smjera sjeverozapad - jugoistok (München - Zagreb - Beograd - Atena)

U sastav koridora X. uključeni su naši koridori:

2. dio pyhrnskog smjera, zagorski dio, E-59 (Maribor-) Macelj - Zagreb

5. posavski smjer E-70 (Ljubljana-) Bregana - Zagreb - Lipovac (-Beograd)

*Osnovni koridori cestovnog prometa*

Cestovno prometno povezivanje Republike Hrvatske s Europom odvija se preko svih sedam kopnenih prometnih koridora. U tom prometnom modalitetu koridori se mogu označiti kao:

1. TRANSEUROPSKA AUTOCESTA SJEVER - JUG, TEM I (BALTIK - JADRAN E-71) - E-65

kroz Hrvatsku (Gdansk - Budapest-) Goričan - Zagreb - Rijeka - Pasjak (-Trst)

2. PYHRNSKA AUTOCESTA - E-56, E-57, E-59, E-71

kroz Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu (Nürnberg - Linz - Graz-) Macelj - Zagreb - Split

3. TRANSEUROPSKA AUTOCESTA SJEVER - JUG, TEM II -E-73

kroz Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu (Budapest - Udvar) -Beli Manastir - Osijek - Slavonski Šamac - Doboj - Sarajevo - Mostar - Ploče

4. EUROPSKA PRIKLJUČNA CESTA BALATON - VIROVITICA - BANJA LUKA - JAJCE - SPLIT - E-661

kroz Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu (Budapest) - Balaton - Terezino Polje - Virovitica - Okučani - Banja Luka - Jajce - Bugojno - Livno - Split

5. POSAVSKA AUTOCESTA - E-70

kroz Hrvatsku (La Coruna - Bordeaux - Lyon - Torino - Ljubljana-) Bregana - Zagreb - Bajakovo - Lipovac (-Beograd - Bukurešt - Varna)

5. JADRANSKA AUTOCESTA - E-61, E-65, E-80

kroz Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu (Trst-) Pasjak - Rijeka - Zadar - Split - Neum - Dubrovnik - Debeli Brijeg - (Bar - Drač - Atena)

7. EUROPSKI PRIKLJUČNI LONGITUDINALNI PRAVAC

kroz Bosnu i Hercegovinu (Zagreb-) Bihać - Jajce - Sarajevo - Goražde - (Albanija), odnosno (Zagreb) - Bihać - Glamoč - Livno - Tomislavgrad - Mostar - Ploče - (Albanija).

*Osnovna mreža željezničkih pruga*

Željezničko prometno povezivanje Republike Hrvatske s Europom odvija se preko devet željezničkih pruga uključenih u europsku mrežu željezničkih pruga AGC i AGTC sporazuma (na osnovi AGC i AGTC sporazuma - European Agreement on Main International Railways Lines - Europski sporazum o glavnim međunarodnim linijama, Ženeva 1985. i European Agreement of Important International Combined Transport Lines and Related Installations - Europski sporazum o važnim međunarodnim pravima kombiniranog transporta i sličnim instalacijama, Ženeva 1991.):

1) (Ljubljana, Ilirska Bistrica) - Šapjane - Rijeka

2) (Murakeresztur) - Kotoriba - Čakovec - (Središće) - Varaždin - Zagreb

3) (Ljubljana, Dobova) - Savski Marof - Zagreb - Novska - Strizivojna / Vrpolje - Vinkovci - Tovarnik - (Šid, Beograd)

4) (Gyekenyes) - Botovo - Dugo Selo - Zagreb - Karlovac - Oštarije - Moravice - Rijeka

5) (Središće) - Čakovec - Varaždin - Koprivnica - Osijek - Dalj - Erdut - (Bogojevo, Subotica)

6) Zagreb - Sunja - Volinja - (Dobrljin, Bihać, Kulen Vakuf) - Martin Brod - Strmica - Knin - Split / Šibenik / Zadar

- 7) Zagreb - Karlovac - Oštarije - Gospić - Knin - Split / Šibenik / Zadar
- 8) (Subotica, Bogojevo) - Erdut - Vinkovci - Strizivojna / Vrpolje - Slavonski Šamac - (Bosanski Šamac, Sarajevo, Mostar, Čapljina) - Metković - Ploče
- 9) (Magyarboly) - Beli Manastir - Osijek - Strizivojna / Vrpolje - Slavonski Šamac - (Bosanski Šamac - Sarajevo - Čapljina) - Metković - Ploče

Osobito je važno što najnoviji sveeuropski prometni koridori V. i X., definirani u Helsinkiju 1998. godine, kako u željezničkom tako i u cestovnom prometu, omogućuju da se Republika Hrvatska uključi u europske prometne tokove.

Oni se u velikoj mjeri podudaraju s mrežom AGC i AGTC pruga. Njihovi dijelovi ujedno su i najvažniji prometni koridori koji međusobno povezuju hrvatske prostore, središnju Hrvatsku te panonsko-podunavske s jonsko-jadranskim prostorima (slika 12).

### *Osnovni koridori pomorskog i riječnog prometa*

Na Jadranskom moru uopće, pa i na njegovom hrvatskom dijelu, nisu do sada bili službeno utvrđeni prometni koridori.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza objavilo je u »Narodnim novinama« broj 28 od 12. ožujka 1997. Naredbu, kojom se reguliraju uvjeti plovidbe hrvatskih i stranih brodova, hrvatskih i stranih ratnih brodova te ostalih brodova i brodice. Naredba se odnosi na plovidbu u prolazu u šibensku luku, u Pašmanskom tjesnacu, u prolazima Mali ždrelec i Vela vrata, te rijekama Neretvom i Zrmanjom. Njome se regulira i zabrana plovidbe Pelješkim i Korčulanskim kanalom te dijelovima srednjega kanala Murterskog mora i Žirjanskoga kanala. Ministarstvo pomorstva, prometa i veza naručilo je od Pomorskog fakulteta u Rijeci izradbu studije Prijedlog sustava usmjerene i odvojene plovidbe na Jadranu. Studiju je prihvatilo posebno Povjerenstvo koje čine stručnjaci iz više ministarstava i znanstvenih institucija. Studija predviđa uspostavljanje sustava usmjerene i odvojene plovidbe za tankere i ostale brodove koji prevoze opasne terete. Sustavom se predviđaju plovidbeni putovi za navedene brodove, a kako oni u većem dijelu prolaze kroz otvoreno more, o uspostavljanju sustava pregovara se, sukladno odredbama međunarodnih konvencija, s predstavnicima Republike Italije i Republike Slovenije. U dosadašnjim pregovorima plovidbeni putovi su u najvećoj mjeri usuglašeni. Uspostavljanje navedenog sustava u najvećoj mjeri pridonijet će sigurnosti pomorskog prometa i zaštiti mora od onečišćenja. Slika 13. prikazuje sustav usmjerene i odvojene plovidbe na Jadranu (Brindisi, otok Palagruža, otok Jabuka i Sjeverni Jadran).

Temeljni koridori riječnog prometa vezani su za Dunav kojim se, posredovanjem kanala Rajna - Majna - Dunav, Hrvatska povezuje s dunavskim i rajnskim plovidbenim sustavom koji vežu moćne luke i industrijska središta od Nizozemske (Rotterdam) do Crnoga mora.

Unutarnji plovni putovi RH integrirani su u mrežu Europskih plovnih putova VII. (dunavskog) koridora, potpisivanjem višestranog Europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značenja (AGN-UN/ECE/ITC).

Međunarodni plovni putovi u RH tim su potpisom postali i rijeka Drava od ušća do Osijeka E-80-08, rijeka Sava do Siska E-80-12 i budući kanal Dunav - Sava E-80-10. Isto tako tim su ugovorom riječne luke u Vukovaru, Osijeku i Sisku uvrštene u mrežu luka za međunarodni promet.

Veza Dunava sa središnjom Hrvatskom ostvarit će se na pravi način tek izgradnjom kanala Dunav - Sava od Vukovara do Šamca.

Povezanost pomorskih prometnih koridora s riječnim strateški je interes unutarnjeg povezivanja panonske i jadranske Hrvatske posredovanjem riječnih i pomorskih luka (Osijek, Vukovar, Slavonski Brod i Sisak s Rijekom, Zadrom, Šibenikom, Splitom i Pločama).

### *Osnovni koridori zračnog prometa*

Sadašnja mreža zračnih putova temelji se na optimalnom iskorištenju zračnog prostora, uvažavajući operativne mogućnosti sektora, tehničku opremljenost i stručnu osposobljenost s ciljem maksimalne sigurnosti i optimalne učinkovitosti zračnog prometa, uzimajući u obzir gospodarske interese, te zahtjeve i potrebe svih korisnika - domaćih i stranih, civilnih i vojnih, komercijalnih i nekomercijalnih.

Preleti su prije rata činili oko tri četvrtine ukupnog broja operacija u Području letnih informacija Zagreb, što je iznosilo više od 200 tisuća operacija u godini (slika 14.). Na slici su dani najopterećeniji pravci europskih i interkontinentalnih tokova zračnog prometa u 1990. godini.

Otvaranjem zračnih putova preko Bosne i Hercegovine i SR Jugoslavije broj preleta je porastao na 35 do 40 u danu (rujan 1997.), od čega je oko polovice na pravcima sjever - jug i obratno, a polovica na pravcima sjeverozapad - jugoistok i obratno. Po takvom dnevnom prometu, godišnji broj preleta iznosio bi 13-15 tisuća.

Najveći utjecaj na daljnji razvoj zračnih putova iznad Republike Hrvatske imat će preleti. Očekivanja govore o povećanju broja preleta preko naše zemlje, a na osnovi toga i povećanju potencijalno najvažnijih pravaca koji se već danas planiraju.

Za sada se može smatrati da sustav KL može bez poteškoća ispuniti sve postavljene zahtjeve i potrebe, ponajprije domaćih korisnika, te isto tako preuzeti kontrolu zrakoplova u preletima kada se vrate u prometne tokove kroz zračni prostor Republike Hrvatske.

Buduća mreža zračnih putova ne bi se bitno mijenjala, osobito u dijelu domaćih potreba. U dijelu međunarodnih potreba naš sustav KL prati i primjenjuje sve tehnološke novine, dogovorene i usvojene na međunarodnoj razini u koordinaciji sa susjednim KL.

## 6. PLAN RAZVITKA CESTOVNE MREŽE

*a) Definiranje razvitka s osnovnim načelima utvrđivanja prioriteta*

Razvitak cestovne mreže podrazumijeva skup aktivnosti koje se poduzimaju radi održavanja i podizanja prometno-tehničke razine već izgrađenih cesta te za izgradnju novih cesta. Drugim riječima, ukupni razvoj cestovne mreže može se sagledati objektiviziranjem ciljeva kroz sljedeće skupine aktivnosti:

*A) Redovito održavanje i podizanje razine prometne i tehničke kvalitete već izgrađene mreže cesta*

- 1) redovito održavanje - zimsko i ljetno
- 2) investicijsko održavanje - kolnika i opreme
- 3) modernizacija i rekonstrukcija

*B) Izgradnja novih cesta*

- 1) autoceste, poluautoceste i brze ceste
- 2) ostale ceste.

Sagledavanje razvitka cesta u okviru strategije ukupnoga prometnog razvitka Republike Hrvatske svodi se na utvrđivanje osnovnih odnosa s ostalim prometnim granama, utvrđivanje globalnih okvira ulaganja po vrstama troškova te prioriteta, bez pretenzija da se ulazi u detaljne analize koje će biti predmet dokumenata koji slijede (Strategija razvitka cesta, četverogodišnji i godišnji planovi razvitka cesta Republike Hrvatske). Iskustvo govori da je veoma teško utvrditi preciznu prometnu potražnju, a samim time i precizne razvojne ciljeve,

na duži rok. Procjenjuje se, kada je u pitanju sagledavanje dugoročnog razvoja cesta, da je potrebno u razmatranje uzeti vremensko razdoblje od dvadesetak godina (2000. do 2020. godina), s time da je za prvu polovicu moguća preciznija razrada razvojnih ciljeva, dok je za drugu polovicu razmatranog razdoblja dovoljno utvrditi globalnu razvojnu orijentaciju.

Utvrđivanje razvitka cesta podrazumijeva dalje polazište od realno sagledanoga sadašnjeg stanja cestovne infrastrukture i u kakvom je odnosu prema sadašnjoj prometnoj potražnji. Dalje, to podrazumijeva i u kakvom je odnosu s ostalim prometnim granama, posebice željeznicom, te konačno kakvu će ulogu imati u odnosu na ukupni gospodarski, kulturni i socijalni razvoj Republike Hrvatske.

Iz takvog polazišta proizlaze kriteriji i potreba za utvrđivanjem standarda održavanja cesta, potreba za podizanjem prometne i tehničke razine postojeće mreže cesta te načela i kriteriji za utvrđivanje prioriteta u izgradnji novih cesta, kao što su: prostorno-razvojno, prostorno-prometno, općegospodarsko, turističko, ekološko značenje, te sigurnost prometa, pripremljenost dokumentacije i dr.

Tako postavljena načela i pristup omogućuju u prvom redu sagledavanje budućeg razvitka cesta, na osnovi, s jedne strane, precizno kvantificiranih veličina te, s druge strane, na osnovi globalno sagledane i utvrđene ukupne razvojne orijentacije.

#### *b) Razvitak motorizacije i modernizacije cesta*

Da bi se dobila cjelovita slika - ne samo razvitka cestovne infrastrukture nego i prometne potražnje - daje se pregled porasta stupnja motorizacije i povećanja duljine moderniziranih cesta.

Broj motornih vozila, a u vezi s tim i razvitak cestovnog prometa, povećavao se brže od izgradnje i modernizacije cesta. Povećanjem motorizacije od 391 stanovnika na motorno vozilo u 1945. godini do 3,8 stanovnika na motorno vozilo u 1998. godini, u našoj Republici učinjen je velik napredak, tako da se Republika Hrvatska svrstava u rang razvijenih zemalja glede stupnja motorizacije.

Modernizacija cestovne mreže u daljini 24.187 km ili 86,7%, dosegla je također zavidnu visinu, iako je po kvaliteti upitna, s obzirom na to da je obavljena, s jedne strane pod pritiskom, da se što prije i što veći broj kilometara modernizira i, s druge strane, u uvjetima ograničenih sredstava.

Prometna potražnja koja se očitava iz podataka o brojenju prometa na cestama Republike Hrvatske, što se sustavno prati tridesetak godina prema podacima o

- prosječnom godišnjem dnevnom prometu (PGDP)

- prosječnom ljetnom dnevnom prometu (PLDP),

pokazuje da se na glavnim europskim cestovnim smjerovima, tzv. E-cestama, zahtijevaju znatna poboljšanja u smislu povećanja propusne moći i sigurnosti prometa, a prema prognozama prometa do 2010. godine treba postupno, po prioritetima veličine prometa, poboljšavati postojeću mrežu te graditi nove dionice cesta visoke razine usluge.

Osim dosegnute motorizacije, prijeko je potrebno naglasiti, s prometnoga gledišta nepovoljan oblik, izrazito tranzitni položaj Republike Hrvatske, a isto tako i turističko značenje, što daje prometu na cestama Hrvatske izrazito sezonsko obilježje. Te tri komponente utječu na potrebu za dodatnim dimenzioniranjem cestovne mreže u Republici Hrvatskoj.

#### *c) Ocjena sadašnjeg stanja cesta*

Ukupna mreža javnih cesta Republike Hrvatske obuhvaća 27.840 km, a razvrstana je u tri osnovne skupine:

1) mreža državnih cesta 7.377,70 km

2) mreža županijskih cesta 10.193,30 km

3) mreža lokalnih cesta 10.269,10 km

---

Ukupno 27.840,10 km

Sve ceste visoke razine služnosti - autoceste, poluautoceste i brze ceste - uključene su u mrežu državnih cesta, a danas je u prometu ukupno 485 km tih cesta.

Ocjena sadašnjeg stanja cestovne mreže Hrvatske može se u osnovnim crtama, temeljem izrađenih studija i analiza, svesti na sljedeće:

1. Ukupna cestovna mreža kojom danas raspolaže Republika Hrvatska po broju kilometara - kvantiteti, zadovoljava aktualnu prometnu potražnju.

2. Kvaliteta, tj. tehničko stanje postojeće cestovne mreže, zbog godinama zapostavljenog održavanja, u odnosu na prometnu potražnju je nezadovoljavajuće.

3. Izgrađenost i kvaliteta cestovne infrastrukture u prigradskim i gradskim područjima, te u odnosu na povezanost otoka, ne zadovoljavaju.

4. Izgrađenost cesta visoke razine služnosti - autocesta, poluautocesta i brzih cesta - u osnovnim prometnim koridorima, koje imaju prvenstveno zadaću kvalitetno međuregionalno povezivanje unutar hrvatskog prostora, te uključivanje Hrvatske u širi europski prostor, također ne zadovoljava.

Temeljem ovakve ocjene postojećeg stanja mreže cesta u Hrvatskoj, uzimajući u obzir veoma specifične karakteristike hrvatskog prostora (oblik, konfiguracije i dr.), komparativne prednosti kao što je tranzitni položaj, jadranska obala s otocima i osnovne odrednice ukupnog razvoja, potrebno je definirati osnovnu mrežu cesta sa skupinama prioriteta i osnovne ciljeve budućeg razvoja cestovne infrastrukture u Hrvatskoj.

*d) Definiranje osnovne mreže cesta u Republici Hrvatskoj sa I., II. i III. skupinom prioriteta*

Slijedom provedenog vrednovanja analiziranih cestovnih koridora, uzimajući u obzir navedene kriterije, dobiveni su sljedeći opći prioriteti značenja pojedinoga cestovnog smjera u cestovnoj mreži kako slijedi (slika 16.):

#### **I. SKUPINA PRIORITETA U MREŽI:**

1. primorsko-goranski i prigorsko-međimurski cestovni smjer

RIJEKA - KARLOVAC - ZAGREB - VARAŽDIN - GORIČAN, 246 km

u prioritetnoj izgradnji autoceste

2. ličko-dalmatinski cestovni smjer

autocesta ZAGREB - SPLIT - DUBROVNIK, 566 km

u prioritetnoj izgradnji autoceste

Od ukupno 566 km, zajednički su dijelovi s primorsko-goranskim cestovnim smjerom u duljini od 70 km i jadransko-jonskim cestovnim smjerom, od 440 km

a) Sv. Rok - Gospić - Otočac - Tunel Kapela - Bosiljevo, 136 km

u prioritetnoj izgradnji autoceste

Od ukupno 136 km, 75 km je zajednička trasa s jadransko-jonskim cestovnim smjerom, a 61 km nova trasa

b) Split - Knin - Gračac - Plitvice - Karlovac, 321 km

brza cesta - rekonstrukcija postojeće ceste

c) Spoj Tunel Kapela - Žuta Lokva, 25 km

u prioritetnoj izgradnji brze ceste

3. posavski i zagorski cestovni smjer

BREGANA - ZAGREB - SLAVONSKI BROD - LIPOVAC, 307 km

i ZAGREB - KRAPINA - MACELJ, 60 km

u prioritetnoj izgradnji autoceste

4. jadransko-jonski cestovni smjer

RUPA - RIJEKA - GOSPIĆ - ZADAR - SPLIT - DUBROVNIK, 560 km i DRAGONJA -

PULA - RIJEKA, 145 km

u kombiniranim poboljšanjima postojeće ceste pri gradskim aglomeracijama te postupnoj izgradnji kritičnih dionica poluautoceste i autoceste

5. slavonsko-neretvanski cestovni smjer

PLOČE - METKOVIĆ - (MOSTAR - SARAJEVO) - SLAVONSKI ŠAMAC - OSIJEK -

BELI MANASTIR - GRANICA REPUBLIKE MAĐARSKE, 125 km

u kombiniranim poboljšanjima postojeće ceste te postupnoj izgradnji kritičnih dionica poluautoceste i autoceste

6. splitsko-hercegovački cestovni smjer

SPLIT - SINJ - TRIJ (prema LIVNU i MOSTARU do granice s BiH), 62 km

u kombinaciji poboljšanja postojeće ceste i izgradnje brze ceste

7. podravsko-podunavski cestovni smjer

(ORMOŽ) - OTOK VIRJE - VARAŽDIN - VIROVITICA - OSIJEK - ILOK, 325 km

u prioritetnoj izgradnji brze ceste

8. splitska aglomeracijska poveznica

ČVOR PRGOMET (SPLIT ZAPAD) - PLANO - SOLIN - obilaznicom - STOBREČ - OMIŠ, 38 km

u prioritetnoj izgradnji brze ceste

9. turopoljsko-banovinski smjer

ZAGREB - SISAK - granica BiH, 90 km

u prioritetnoj izgradnji brze ceste

10. spoj Podravine sa Zagrebom

ZAGREB - SV. HELENA - VRBOVEC - BJELOVAR - VIROVITICA, 100 km

u prioritetnoj izgradnji brze ceste

Prva skupina prioriteta izgradnje autocesta i brzih cesta, ukupne duljine 2.521 km u cestovnoj mreži omogućuje temeljnu povezanost glavnih žarišta razvoja i svih prostora Hrvatske te povezanost sa susjednim zemljama i Europom. Za ovih deset cestovnih smjerova treba osigurati uvjete za postupnu faznu i etapnu izgradnju autocesta/dijelom brzih cesta.

## **II. SKUPINA PRIORITETA U MREŽI:**

11. Zagrebački prsten

POPOVEC - MARIJA BISTRICA - ZABOK sa spojem na BREZNIČKI HUM, 50 km

12. šokački cestovni smjer

ŽUPANJA - VINKOVCI - VUKOVAR, 51 km

13. krčki cestovni smjer

KRALJEVICA - MOST KRK - KRK - BAŠKA i spoj prema CRESU, 60 km

14. srednjoslavonski cestovni smjer »Vallis aurea«

NOVA GRADIŠKA - POŽEGA - NAŠICE, 80 km

15. šibensko-kninski i bihački cestovni smjer

ŠIBENIK - DRNIŠ - KNIN, 70 km

i RAKOVICA - LIČKO PETROVO SELO ( - BIHAĆ), 19 km

16. imotski smjer

UDBINA - SV. ROK - GRAČAC - KNIN - SINJ - IMOTSKI, 227 km



17. Zagorska transverzala

ČAKOVEC - VARAŽDIN - IVANEC - KRAPINA, 60 km

Druga skupina prioriteta ukupne duljine 617 km omogućuje u prvom redu cjelovitu međužupanijsku povezanost i veze s glavnim županijskim žarištima razvoja. Za ovih osam cestovnih smjerova treba osigurati uvjete za postupnu faznu i etapnu izgradnju brzih cesta.

### **III. SKUPINA PRIORITETA U MREŽI:**

18. moslavačko-pokupski cestovni smjer

KARLOVAC - PETRINJA - SISAK - POPOVAČA - KUTINA - VIROVITICA - TEREZINO POLJE, 232 km

19. brodsko-miholjački smjer

SLAVONSKI BROAD - NAŠICE - DONJI MIHOLJAC, 96 km

20. podvelebitski i velebitsko-srednjolički smjer

SENJ - KARLOBAG - MASLENICA, 127 km

i KARLOBAG - GOSPIĆ - KORENICA, 80 km

21. istarsko-otočka transverzala

NOVIGRAD - BUZET - LUPOGLAV - LABIN - PLOMIN LUKA - CRES - LOŠINJ i SPOJ OPATIJA, 220 km

22. makarsko-zabokovski cestovni smjer

MAKARSKA - DUBCI - ŠESTANOVAC - ARŽANO, 57 km

23. pakračko-okučanski cestovni smjer

STARA GRADIŠKA - OKUČANI - PAKRAC - VELIKI ZDENCI, 75 km

24. podunavski priključci

OSIJEK - ERDUT, 27 km

i BELI MANASTIR - BATINA, 20 km

25. srijemska granična transverzala

ILOK - ŠARENGRAD - BAPSKA - TOVARNIK - NIJEMCI - LIPOVAC - STROŠINCI, 53 km

26. podravski spojevi

KRIŽEVCI - KOPRIVNICA i BJELOVAR - ĐURĐEVAC, 85 km

27. longitudinalni slavonsko-moslavački cestovni smjer

TOVARNIK - VINKOVCI - ĐAKOVO - NAŠICE - POŽEGA - PAKRAC - DARUVAR - BJELOVAR, 262 km; od čega je 45 km zajednička trasa s drugom grupom prioriteta (Požega - Pakrac)

28. produžetak Zagorske transverzale

ČAKOVEC - MURSKO SREDIŠĆE, 16 km

Treća skupina prioriteta ukupne duljine 1.275 km povezuje ostale izolirane dijelove Hrvatske i susjednih područja te ostala žarišta razvoja. Za ovih trinaest cestovnih smjerova treba osigurati uvjete za dogradnju, temeljitu obnovu i rekonstrukciju postojećih cesta.

Ukupna duljina osnovnih prioriteta u sve tri skupine iznosi 4.413 km. To je nešto više od polovice duljine državnih cesta. Za ostale državne ceste te županijske i lokalne ceste potrebno je osigurati prostorne, tehničke i financijske uvjete za kvalitetno održavanje te potrebna poboljšanja u smislu protočnosti i sigurnosti prometa.

*e) Osnovni ciljevi razvitka cesta do 2010. i 2020. godine*

Na osnovi obavljenih analiza prometne potražnje, postojećeg stanja cestovne mreže, odnosa s ostalim prometnim granama i osnovnih odrednica ukupnog razvitka Republike Hrvatske, utvrđuju se sljedeći osnovni ciljevi razvitka cestovne mreže:

1. u razdoblju od 2000. do 2007. godine osigurati, postupnim godišnjim povećanjem izdvajanja sredstava, puni standard održavanja;

2. posebnim programima obnove kolnika i opreme na cestama te modernizacijom i rekonstrukcijom najkritičnijih dionica i objekata, u istom razdoblju, od 2000. do 2007. godine, podići ukupnu razinu kvalitete cestovne mreže, na razinu koju nameću potrebe suvremenoga cestovnog prometa;

3. izgraditi dionice cesta i objekata, uključujući zaobilaznice, kako bi se riješio problem cestovnog prometa u gradskim i prigradskim prostorima, te kvalitetnijeg povezivanja otoka s kopnom;

4. postupno izgraditi ceste najviše razine služnosti - autoceste, poluautoceste i brze ceste u osnovnim magistralnim koridorima u skladu sa sadašnjom i prognoziranim prometnom potražnjom te strateškim opredjeljenjima ukupnog razvitka Republike Hrvatske.

*e1) Plan postupnog ostvarenja punog standarda održavanja ukupne cestovne mreže*

Izgrađena mreža javnih cesta u Republici Hrvatskoj od 27.840 km (državne, županijske i lokalne), u okviru koje je gotovo 500 km cesta najviše razine služnosti (autoceste i poluautoceste), predstavlja za Hrvatsku golemo nacionalno bogatstvo (procijenjeno na oko 25,0 mlrd USD).

Upravo o održavanju te mreže cesta ovisi s kolikom će se pažnjom čuvati to bogatstvo od propadanja i zadržati ga na razini kvalitete kakva je bila u trenutku izgradnje, tj. u vrijeme dovršenja i puštanja u promet pojedine dionice i objekta cestovne infrastrukture.

Zakonom o javnim cestama («Narodne novine», 100/96) i Pravilnikom o održavanju javnih cesta propisan je standard održavanja pojedine vrste ceste. U ovom trenutku bi za održavanje postojeće mreže cesta (bez autocesta), na razini propisanog standarda održavanja, bilo potrebno godišnje osigurati 367,7 mln USD, uz pretpostavku da se mreža cesta prije toga dovede na razinu koju nameću potrebe suvremenog prometa.

Danas se za mrežu javnih cesta osigurava manje od 45% propisanog standarda. Ukoliko se želi ostvariti planirani cilj da se do 2007. godine osigura puni standard održavanja cesta u Hrvatskoj, potrebno je povećati sredstva za ovu namjenu, u iznosu od 15% na godinu.

Održavanje autocesta i objekata s naplatom obavljat će se u okviru dioničkih (koncesijskih) društava na način da se brže nego na ostaloj mreži osigura puni standard održavanja.

U prijedlogu strategije razvitka javnih cesta u Republici Hrvatskoj razradit će se dinamika postupnog povećanja sredstava za održavanje cesta i sukladno tome osigurati mjere da se taj cilj u cijelosti ostvari.

*e2) Plan obnove kolnika i opreme, modernizacije i rekonstrukcije cesta, s ciljem dovođenja ukupne mreže cesta na višu prometnu i tehničku razinu, koja će udovoljavati potrebama suvremenoga cestovnog prometa*

Jedna od osnovnih značajki dosadašnjega razvitka cestovne mreže u Hrvatskoj bila je: po svaku cijenu graditi nove ceste i modernizirati postojeću mrežu (često nekvalitetno), a da se u isto vrijeme nisu osigurala sredstva niti za najnužnije održavanje. To je rezultiralo sustavnim propadanjem cesta i objekata, i to na ukupnoj mreži (od autocesta do lokalnih cesta); te veoma lošim stanjem postojeće mreže cesta. Zbog takvog stanja, u predstojećem razdoblju osigurat će se:

- modernizacija preostalih 15% mreže makadamskih cesta

- obnova kolnika i opreme te objekata (po uzoru na program bettermenta, koji se uspješno provodi u zadnje vrijeme)

- rekonstrukcija najkritičnijih dionica, objekata i križanja s ciljem da se dovedu na višu razinu služnosti, a u skladu s prometnom potražnjom.

Ti će programi imati kontinuirano obilježje, no s obzirom na sadašnje stanje, trebat će ih intenzivirati, posebice u prvim godinama.

*e3) Plan razvitka cestovne infrastrukture u gradskim i prigradskim aglomeracijama te u odnosu na kvalitetnije povezivanje otoka s kopnom*

Jedna od daljnjih negativnih značajki dosadašnjeg razvitka cesta u Hrvatskoj jest izgradnja cesta u međuregionalnom povezivanju, i to s početkom gradnje u »sredini«, a ne od većih gradova gdje su cestovni prometni problemi najizraženiji (primjer takve izgradnje je dionica Strmica - Kaldrma, koja je započeta, a nikad dovršena). Praksa: važno je započeti s gradnjom, a onda će već netko dovršiti, trebala bi ostati iza nas, no, na žalost, sličnih bi se primjera moglo navesti i danas.

Gradske su aglomeracije, pogotovo veće (Zagreb, Rijeka, Split, Osijek, Karlovac i druge) prometno najopterećenije s veoma teškim ekološkim i prometnim problemima.

Prioritetno je riječ o dionicama s najvećim prometnim (PGDP) i sezonskim (PLDP) opterećenjem većim od 10.000 - 15.000 vozila na dan. To su primjerice:

- *na riječkoj aglomeraciji* - obilazna brza cesta iznad Opatijske rivijere, pretvaranje u puni profil autoceste na potezu Matulji - Orehovica te dovršetak istočnog dijela Obilaznice Rijeke od Orehovice do Križišća;

- *na splitskoj aglomeraciji* - drugi kolnik od Trogira do Solina, dovršenje Obilaznice Splita do Stobreča te izmještanje iz naselja Podstrane od Stobreča do Omiša;

- *na osječkoj aglomeraciji* - zapadna obilaznica od Čepina do Darde s prioritetom od Čepina do južne obilaznice s dodavanjem drugoga kolnika na dijelu južne obilaznice i južna obilaznica Vinkovaca - dio paralelne ceste s autocestom Bregana - Lipovac;

- *na ostalim glavnim državnim-cestama*

a) na splitskom smjeru i spojevima (Karlovac, Slunj, Plitvice, Udbina, Knin, Sinj, Drniš, Trilj)

b) na podravskom i podunavskom smjeru i spojevima (Varaždin, Čakovec, Đurđevac, Virovitica, Našice, Bjelovar, Križevci i dr.)

c) na srednjehrvatskim smjerovima (Velika Gorica, Požega i dr.)

d) na jadranskom smjeru (Pula, Labin, Novi Vinodolski, Senj, Karlobag, dubrovački spojevi dr.)

e) na ostalim smjerovima (manje gradske aglomeracije).

Navedeni zahvati su današnja potreba u dugoročnoj pripremi i realizaciji koja će kroz dodatne cjelovite studijske analize i srednjoročne programe definirati skupine prioriteta.

Radi kontinuiteta cestovnih prometnih tokova s kontinenta/kopna prema otocima i najizraženije prema nasuprotnoj Italiji utvrđuje se - u odnosu na prilazne ceste visoke razine usluge I., II. i III. prioriteta, *pet skupina cestovno trajektnih otočkih i transjadranskih smjerova i to:*

1. PULSKO - RIJEČKI, prema Krku, Cresu, Lošinju i susjednim manjim otocima te prema Veneciji, Ravenni, Anconi i Zadru

2. SENJSKO - KARLOBAŠKI, prema Krku, Rabu, Pagu i susjednim manjim otocima, s perspektivom izravnih veza prema Anconi

3. ZADARSKO - ŠIBENSKI, prema Silbi, Pagu, Ugljanu, Pašmanu, Kornatima, Žirju te prema Anconi i pokrajini Marche

4. SPLITSKO - MAKARSKI, prema Šolti, Braču, Hvaru, Visu te prema Anconi i Pescari

5. DUBROVAČKO-PELJEŠKI, prema Elafitima, Mljetu, Korčuli, Lastovu, most Pelješac prema Komarni te trajektni pravci prema Pescari i Bariju.

Prometne i ekonomske analize svih pet skupina cestovno-trajektnih otočnih i transjadranskih smjerova - uz nužnu dužobalnu povezanost - trebaju dati smjernice u korelaciji razvitka cestovnog i pomorskog prometa i zajedničkih lučko-pristanišnih infrastrukturnih rješenja i objekata (prilaznih cesta, luka i trajektnih pristaništa) i logistike u njihovu zajedničkom prometnom djelovanju i uslugama.

To vrijedi i u definiranju spojnih dionica, lučkih terminala i kopnenih cestovnih terminala u sinergijskom djelovanju cestovnog prometa prema pomorskom u lukama i obratno.

Isti pristup treba primijeniti i povezivanju cestovnog i riječnog prometa, odnosno cestovnih i riječnopristanišnih infrastruktura na Savi, Dravi i Dunavu.

#### *e4) Plan i kriteriji za izgradnju mreže autocesta, poluautocesta i brzih cesta*

Iz obavljenih ekonomskih analiza proizlazi, uz uvjet postupnog osiguranja punog standarda održavanja cesta i njihovog dovođenja na višu prometno-tehničku razinu, da je moguće do 2011. godine izgraditi, uz poseban napor, daljnjih oko 700 km cesta najviše razine služnosti (autoceste, poluautoceste i brze ceste) i tako dovesti mrežu tih cesta na razinu s 1.220 km, a u razdoblju do 2019. godine još daljnjih 780 km što bi značilo 2.000 km. Takav slijed gradnje je kudikamo umjereniji od nekih dosadašnjih prijedloga, a u isto vrijeme zadovoljava osnovne prometne potrebe i ciljeve ukupnog razvitka Hrvatske, kao što su: bolje interregionalno povezivanje te brže uključivanje Hrvatske u širi europski prostor.

Sigurno da će prioritet u izgradnji i kompletiranju pojedinih pravaca imati I. skupina prioriteta u mreži, no s obzirom na prometno opterećenje i druge razvojne ciljeve usporedno će se rješavati pojedini problemi i na ostaloj mreži cesta.

Dinamika izgradnje pojedine autoceste ili dionica bit će usklađena s prometnom potražnjom i strateškim interesom Republike Hrvatske za brži gospodarski razvitak pojedinog područja, a realizirat će se kroz *četverogodišnje i godišnje planove*.

Osnova i preduvjet za kandidiranje izgradnje dionica cesta visoke razine služnosti - autocesta, poluautocesta i brzih cesta, te velikih cestovnih objekata - tuneli i mostovi, za četverogodišnji plan, je prethodno izrađena studija opravdanosti. Za ceste i objekte niže razine značenja osnovu i preduvjet čini prethodno izrađen investicijski program.

Na taj će se način osigurati maksimalna racionalizacija procesa planiranja i izgradnje te učiniti odgovornim sve sudionike u ovom procesu, od instituta, projektanata, investitora, izvođača radova, nadležnog ministarstva, Vlade i drugih. Takvim će se redosljedom aktivnosti cijeli proces maksimalno objektivizirati i ujedno će se izbjeći greške koje su u dosadašnjoj gradnji cesta bile često prisutne, kao npr. počinjanje izgradnje dionica cesta visoke razine služnosti i velikih objekata za koje ne postoje prometni i ekonomski preduvjeti, prekoračenje rokova gradnje mimo objektivno moguće izgradnje koju diktiraju prometni i tehnički uvjeti, dovršenje pojedinih dionica i objekata i nemogućnosti njihovog puštanja u prometnu funkciju, započinjanje izgradnje bez osiguranih potrebnih preduvjeta (tehničkih, pravnih i ekonomskih).

## **7. PLAN RAZVITKA ŽELJEZNIČKOG PROMETA**

Strategija razvitka željezničkog prometa temelji se na potrebi zadovoljenja prometnih zahtjeva, jadranskoj orijentaciji Hrvatske, strategiji prostornog razvitka Hrvatske i opredjeljenju o uključivanju u europske integracije. Strateške odrednice sadržane su i u zaključcima Hrvatskoga državnog sabora od 27. lipnja 1997., koje se temelje na Izvješću o stanju, sanaciji i restrukturiranju i razvoju Hrvatskih željeznica. Plan razvitka željezničke mreže proizlazi iz strategije razvitka željezničkog prometa i on određuje konkretne mjere za provedbu strategije prometa.

Europska unija posvećuje mnogo pozornosti izgradnji kvalitetne prometne mreže unutar Unije, kao važnom elementu ujedinjenja, a također je vrlo zainteresirana za kvalitetno povezivanje cijelog europskog prostora sa susjednim regijama i kontinentima. To je jedan od glavnih razloga ustrojavanja paneuropske prometne mreže. Hrvatski prometni prostor potencijalno je povoljno valoriziran uključanjem u mrežu paneuropskih koridora. Međutim, mreža koridora postavljena je na način da postoje mnogi usporedni prometni pravci i koridori, te je vrlo važno da zemlja koja se nalazi na koridorima, u pravo vrijeme, ostvari ujednačavanje parametara na dijelovima koridora koji prolaze njenim teritorijem. U suprotnom se može dogoditi da se prometni tokovi usmjere na alternativne pravce, mada bi oni bili nešto dulji i nepogodniji. Jedan od instrumenata za ostvarivanje tog cilja u EU je i započinjanje

sveobuhvatnog procesa restrukturiranja željeznica na tržišnim osnovama. Opređeljenja za taj proces određena su dokumentima:

- smjernice EU 440/91, 18/95 i 19/95
- Vincentov dokument i »Bijela knjiga«
- dokument »Rail plan«

- paneuropski koridori definirani u Helsinkiju 1998. godine.

Glavni cilj dokumenata EU jest osposobljavanje željeznice za konkurentnost na transportnom tržištu, a osobito u odnosu na sve jači cestovni prijevoz. Željeznica ima sljedeće komparativne prednosti pred cestovnim prometom: veliki kapacitet (prijevozna sposobnost), manji utrošak energije, malo zauzimanje prostora, zaštita okoliša, sigurnost i sl.

Da bi se strateške odrednice razvitka Hrvatskih željeznica ostvarile, potrebno je dosegnuti ove ciljeve:

- sinkronizacija s europskom željezničkom mrežom uz zadovoljenje europskih normi, tehničkih normativa i prometnih parametara infrastrukture na glavnim europskim magistralnim pravcima (koridorima);
- povećanje kvalitete usluga (redovitosti, udobnosti i organizacije prometa, informatizacije poslovanja i dr.) i proizvodnosti i učinkovitosti, te njihovo približavanje europskim normama;
- razvijanje mreže sukladno potrebama i mogućnostima (uz primjenu tržišnih kriterija pri razvoju usluga, infrastrukture i prijevoznih sredstava), uz naglašenu jadransku orijentaciju (strateški proboj novih pruga nizinskih značajki iz unutrašnjosti prema Jadranu);
- usuglašavanje s pravnom regulativom EU na području željezničkog prometa (primjena smjernica EU 440/91, 18/95 i 19/95).

Strategija razvitka Hrvatskih željeznica treba biti ovakva:

*a) Željeznička infrastruktura*

Na području infrastrukture potrebno je željezničke pruge u Hrvatskoj promatrati u dvije razine. Prva razina pruga (državne pruge) trebaju biti pruge koje su uključene u međunarodnu mrežu magistralnih pruga, i to na paneuropskim koridorima koji prolaze kroz Hrvatsku (V. i X. koridor).

Pruge koridora X. jesu:

- Savski Marof - Zagreb - Tovarnik
- Zaprešić - Krapina - granica sa Slovenijom - (Maribor) i Krapina - Golubovec - Varaždin - (Murakeresztur), (kao ogranak koridora X. koji još treba izučiti i o kojemu treba postići dogovor s Republikom Slovenijom i Republikom Austrijom);

Pruge koridora V. jesu:

- Botovo - Koprivnica - Zagreb - Oštarije - Rijeka
- Zagreb - Oštarije - Knin - Split (kao ogranak V. koridora koji je zapisan u tekstualnom dijelu rezolucije iz Helsinkija)
- Rijeka - Istra - granica sa Slovenijom - (Trst) (kao ogranak V. koridora koji je naznačen na sastanku ministara CEMT-a u Berlinu, a koji je potrebno još izučiti i o kojemu je potrebno postići dogovor s Republikom Slovenijom i Republikom Italijom u sklopu SEI i Izvršnog odbora za V. koridor)
- Ploče - (Mostar - Sarajevo) - Strizivojna / Vrpolje - Đakovo - Osijek - Beli Manastir - granica s Mađarskom - (Budimpešta)
- postojeća željeznička veza V. koridora s ograncima je preko pruge (Budimpešta - Murakeresztur) - Kotoriba - Čakovec - granica sa Slovenijom - (Trst). Izgradnjom nove pruge Murska Sobota - Hodoš, kojom se izravno željeznički povezuju Slovenija i Mađarska, značenje pruge Kotoriba - Čakovec će se smanjiti.

Tehnička razina ovih pruga, koje su uključene u međunarodnu mrežu magistralnih pruga, mora u konačnici biti prema preporukama AGC sporazuma, što podrazumijeva pruge s velikom učinkovitošću, uglavnom dvokolosiječne i mogućih brzina od 160 km/h.

Na prugama koridora V. i X. koje prolaze kroz Hrvatsku prioriteti ulaganja moraju biti:

- nastavak remonta i modernizacije pruge Botovo - Zagreb - Rijeka
- na pruzi Savski Marof - Tovarnik obnova elektrifikacije (na dijelu pruge od Vinkovaca do Tovarnika), osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza, nastavak remonta pruge, a sve radi povećanja brzine na pruzi na 160 km/h i sigurnosti prometa
- na pruzi Oštarije - Knin - Split nastavak remonta pruge, osiguranje kolodvora i željezničko-cestovnih prijelaza, rekonstrukcija trase sa svrhom poboljšanja prometno-tehničkih elemenata, te u konačnici skraćanje trase i elektrifikacija pruge
- na pruzi Strizivojna / Vrpolje - Đakovo - Osijek - Beli Manastir - državna granica s Mađarskom, dovršenje remonta pruge, rekonstrukcija i osiguranje kolodvora i željezničko-cestovnih prijelaza, te u konačnici elektrifikacija pruge u dogovoru s Mađarskom o nastavku elektrifikacije pruge u Mađarskoj, kao i s BiH u vezi s obnovom u BiH.

Imajući sve to na umu, temeljna skrb na državnoj razini trebala bi biti modernizacija i dogradnja navedenih pruga koje bi bile okosnica cjelokupnoga željezničkog sustava Republike Hrvatske. Ulaganja na ostalim prugama HŽ-a obavljat će se sa svrhom održavanja primjerene prometne i tehničke razine u skladu s potrebama prijevoza.

#### *b) Prijevozni kapaciteti*

Na području prijevoznih kapaciteta potrebno je u prvom redu obaviti analizu i reviziju i cjelokupnoga prijevoznog parka koji je prevelik i neodgovarajuće strukture za sadašnje potrebe prijevoza, djelomično zastario, oštećen i zbog nedostatnog ulaganja zapušten. Vučna vozila treba reducirati, a ostatak popraviti i osposobiti do primjerene tehničko-eksploatacijske razine, u skladu s potrebama prijevoza. Lokomotivski vozni park, ovisno o veličini udjela motornih vlakova, mora se reducirati, s time što u budućnosti treba računati s elektrifikacijom pruga Ogulin - Knin - Split (Šibenik), Knin - Zadar - Strizivojna / Vrpolje - Đakovo - Osijek - Beli Manastir.

Prema procjenama postojećega prijevoznog parka za putnički promet, moguće je velikim popravkom ili rekonstrukcijom (kakvi se obavljaju u drugim europskim zemljama) osposobiti dostatan broj vagona za međunarodne i međužupanijske vlakove, dok bi se za lokalne i prigradske vlakove trebalo orijentirati na lagane dizelmotorne i elektromotorne vlakove, uz popravke postojećih ili kupnju rabljenih vlakova ove vrste. Pri rekonstrukciji i novogradnji željezničkih prijevoznih kapaciteta u velikoj mjeri mogla bi se angažirati domaća industrija. Dugoročno gledano, za daljnji razvitak putničkog prometa (i njegovim podizanjem na razinu europskih zemalja) koji u europskim zemljama u prijevozu putnika preuzima vodeću ulogu i uspješno konkurira ostalim oblicima prometa, treba se orijentirati na nabavku novog naraštaja vozila. To su motorni ili elektromotorni vlakovi (s osovinskom masom 13-15 tona) velike udobnosti i brzina 160-220 km/h. Zbog značajki pruga u nas i u zemljama u okruženju (gdje bi takvi vlakovi prometovali), novi vlakovi vjerojatno bi bili oni s nagibnim sandukom (nagibnom tehnikom). Oni omogućuju prometovanje po postojećim prugama brzinom većom od 20-30% u odnosu na prijevozna sredstva klasične izvedbe. Uvođenje takvih vlakova u promet u velikoj je ekspanziji u mnogim europskim zemljama.

Za teretni željeznički promet potrebno je, nakon detaljnog izučavanja prijevoznog parka, odrediti se za nabavku vagona za terete koji su tradicionalno vezani za željeznicu i za koje se vrlo učinkovito koriste specijalni vagoni te za nabavku vagona za razvitak kombiniranog prijevoza, prijevoz kontejnera, prenosivih kamionskih sanduka i prijevoz kamiona ili kamionskih prikolica (Ro-La prijevoz).

#### *c) Kombinirani prijevoz*

U europskim državama zamjećuje se velika potreba za razvitkom kombiniranog prijevoza. Tomu idu u prilog sve veći administrativni i gospodarstveni pritisci za korištenje željeznice (kao ekološki najprikladnijega kopnenog prijevoznika) i zahtjevi tržišta za potpunom uslugom »od vrata do vrata«.

Kombinirani prijevoz posebno je potreban Hrvatskoj zbog jadranske orijentacije i većega korištenja luka, te zbog velikoga tranzitnoga cestovnog prometa, koji uništava cestovnu infrastrukturu i zagušuje promet na cestama i time u znatnoj mjeri usporava i otežava promet osobnih vozila cestom. Ovaj oblik prijevoza osobito povoljno utječe na okoliš i njegovu kakvoću, što je vrlo važno za Hrvatsku kao turističku zemlju. Osim toga, supstitucija teretnog prijevoza, što će se pojavljivati zatvaranjem nerentabilnih pruga, kvalitetno se može riješiti kombiniranim prijevozom.

Zbog toga, pri planiranju i određivanju ukupne strategije razvitka prometa u Republici Hrvatskoj, važno mjesto treba zauzeti kombinirani prijevoz, čiji razvitak valja poticati odgovarajućim državnim mjerama.

#### *Postojeća mreža pruga Hrvatskih željeznica*

Ukupna građevinska duljina pruga iznosi 2.726,5 km, od čega je samo 248,0 km (ili 9,1%) dvokolosiječnih.

Općenito uzevši, tehničko stanje pruga je nezadovoljavajuće, kako zbog posljedica ratnih oštećenja i njihovog stajanja izvan funkcije i održavanja, tako i zbog višegodišnjeg neulaganja u razvitak i osuvremenjivanje, te neadekvatnog ulaganja u održavanje funkcionalne sposobnosti i ispravnosti tih kapaciteta. Tako su gotovo potpuno zaustavljeni neophodni ciklusi obnavljanja (remonta) i održavanja, pa je prisutan velik zaostatak u održavanju i obnavljanju pruga.

Posljedica toga je osjetan pad eksploatacijske sposobnosti, prvenstveno brzina, te stupnja sigurnosti i pouzdanosti, a time i prijevozne sposobnosti, pa je tako znatan dio pruga (oko 400 km) neprikladan za normalno odvijanje prometa na njima.

Sigurnost prometa na pojedinim prugama uspijeva se održavati posebnim naporima djelatnika HŽ-a, te mjerama kao što su smanjenje brzina vlakova, uz druga ograničenja, i uz velik broj intervencija, što ne može biti trajno rješenje.

Okolo 80% duljine pruga sposobno je za prijevoz osovinskim masama 20 i 22,5 tone; oko 9% sa 18 tona, a na 1% duljine pruga prijevoz je moguć osovinskim masama 12-16 tona.

Brzine na prugama su u daljnjem padu, pa su tako u voznom redu 1999./2000. na samo 13% duljine pruga predviđene brzine 101-160 km/h, na 45% 61-100 km/h, na 19% 41-60 km/h, a na čak 23% duljine pruga 40 km/h i manje.

Na slici 18. prikazana je postojeća mreža pruga Hrvatskih željeznica.

Magistralne pruge Botovo - Zagreb GK - Rijeka i Savski Marof - Zagreb GK - Tovarnik osigurane su relejnim signalno-sigurnosnim uređajima. Na ostalim prugama uglavnom su stari mehanički i elektro mehanički uređaji ili uređaja uopće nema. U odnosu na cijelu mrežu HŽ-a, svega 57% službenih mjesta opremljeno je relejnim uređajima, a čak 11% službenih mjesta nije osigurano signalno-sigurnosnim uređajima, i sigurnost prometa ovisi isključivo o čovjeku. Neki veliki kolodvori nemaju suvremeno osiguranje (Rijeka, Osijek, Varaždin, Virovitica, Čakovec, Gospić i dr.), na nekima je postojeće signalno-sigurnosne uređaje nužno

zamijeniti zbog dotrajalosti (Zagreb Glavni kolodvor, Sisak, Kutina i dr.). Glavna čvorišta osigurana su uređajima kojima je već davno istekao tehnički i ekonomski vijek trajanja pa zahtijevaju povećano održavanje čime se povećavaju troškovi.

Posebno je izražen problem ugradbe autostop-uređaja i osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza u razini, jer zbog nedostatka financijskih sredstava nije moguće obaviti ugradbu novih 260 pružnih baliza i osiguranje signalno-sigurnosnim uređajima 537 prijelaza od 1.331 prijelaza koji su sada osigurani prometnim znakovima. Ostalih 794 prijelaza riješit će se denivelacijom, ukidanjem, svođenjem ili, ako imaju trokut preglednosti, mogu biti označeni samo cestovnom signalizacijom. U vezi s problematikom željezničkih cestovnih prijelaza, valja istaknuti 105 prijelaza koji su osigurani brkljama kojima upravljaju čuvari cestovnih prijelaza, što zahtijeva najmanje 420 radnika, kojih nakon osiguranja prijelaza signalno-sigurnosnim uređajima više ne treba za te poslove i mogu se rasporediti na druge poslove na željeznici ili izvan željeznice.

Elektrificirano je 984 km pruga (tj. 36% od ukupne mreže HŽ-a), a na elektrificiranim prugama dva su sustava vuče, istosmjerni 3 kV na 138 km (ili 15%) i izmjenični 25 kV na 846 km pruga (ili 85%). Dva sustava vuče poskupljuju eksploataciju i održavanje. Istosmjerni sustav je skuplji i energetski nepovoljniji u eksploataciji. Do sada je obavljena izmjena istosmjernog sustava vuče u izmjenični od Zagreba do Moravica (139 km).

Ukupni vozni park je prevelik, ali je premali broj odgovarajućih i tehnički ispravnih vozila, tako da je ukupno stanje nezadovoljavajuće. U inventarskom parku na kraju 1996. godine bilo je 520 vučnih sredstava, 632 putnička i 11.736 teretnih vagona. Na sadašnjoj niskoj razini prijevoza posebno je 500 putničkih i 6.500 teretnih vagona te 405 vučnih sredstava.

U HŽ-u je 1. siječnja 1998. bilo 22.908 zaposlenih djelatnika.

#### *Proces restrukturiranja Hrvatskih željeznica*

Hrvatske se željeznice nalaze u velikim financijskim teškoćama. One su uzrokovane unutarnjim (HŽ) i vanjskim utjecajima (bespoštedna konkurencija na prometnom tržištu, nepovoljni utjecaji posljedica rata i dr.). Moguće kratkoročne mjere ne mogu riješiti financijske teškoće HŽ-a dugoročnije, nego samo odgoditi probleme. Potrebne su radikalnije promjene s trajnim učincima. One također trebaju stvoriti osnove za primjenu odredaba Zakona o hrvatskim željeznicama glede financiranja održavanja i razvitka infrastrukture iz državnog proračuna, a djelatnost prijevoza trebala bi se sama financirati od prodaje usluga na transportnom tržištu.

Restrukturiranje HŽ provodi se sukladno Projektu osuvremenjivanja i restrukturiranja željeznice koji je usvojila Vlada RH i ima podršku Svjetske banke. Projektom su utvrđene promjene i predložena rješenja, polazeći od načela ekonomičnosti i rentabilnosti u poslovanju. Predviđa se ostvarenje plana reorganizacije i racionalizacije poslovanja na tržišnim načelima. Iz navedenog pristupa vidljivo je da se za rješavanje problema na željeznici predviđa aktivna uloga same željeznice i Vlade RH. Mjere koje treba provesti HŽ raščlanjene su na organizaciju, proizvodnost i funkcionalne postupke, procese upravljanja, ljudski potencijal i investicije.

Dvije mjere zaslužuju osobitu pozornost. To su mjere glede redukcije prometa i rješavanja statusa pruga s malim radom te problema viška radnika.

Pri rješavanju problema pruga s izrazito malim radom, predlaže se da se prije ukidanja pruga, kao krajnje mjere, prethodno provedu sljedeće faze redukcije troškova na takvim prugama:



- 1) smanjenje neprofitabilnoga putničkog i teretnog prometa
- 2) smanjenje broja djelatnika
- 3) smanjenje troškova eksploatacije uporabom suvremenijih i jeftinijih sustava regulacije prometa na prugama i u kolodvorima
- 4) sklapanje ugovora s državom ili s mjesnim vlastima o subvenciji prijevoza na tim prugama
- 5) mijenjanje tarifa i usluga
- 6) davanje pruga u zakup ili koncesiju.

Prema smjernicama Aide Memoirea WB i EBRD-a trebalo bi doći do smanjenja broja djelatnika do 2002. godine, s postojećih 22.908 u 1998. godini na 16.000 ili za 6.908 djelatnika. Kako bi se socijalne posljedice svele na najmanju mjeru, u programu smanjenja planirane su dvije posebne aktivnosti. Prva se odnosi na isplatu otpremnina, koja će u prosjeku iznositi 18 prosječnih plaća zaposlenika. Za tu svrhu trebalo bi angažirati sredstva u iznosu oko 494 milijuna kuna (dio WB, a dio Vlada RH). Druga aktivnost odnosi se na podršku višku zaposlenih u smislu dodatne izobrazbe, vodeći računa o regionalnim mogućnostima zapošljavanja, te u traženju drugog zaposlenja za njih i dr.

#### *Mreža pruga velike učinkovitosti*

Pruge velike učinkovitosti su dvokolosiječne elektrificirane pruge, opremljene suvremenim sustavom osiguranja i telekomunikacija, namijenjene za mješoviti (putnički i teretni) promet, a predviđene su za promet vlakova brzine do 160 km/h. Takve pruge čine okosnicu željezničke mreže pruga u Europi i svijetu. One pružaju visoku razinu usluge u putničkom i teretnom prometu (omogućuju veliku propusnost pruga, najveće brzine vlakova 160 km/h i promet teških teretnih vlakova). Potreba za gradnjom dvokolosiječnih pruga na transeuropskim pravcima ističe se zbog toga što dvokolosiječne pruge u osnovi imaju četiri i više puta veću propusnu moć nego jednokolosiječne. Promet na dvokolosiječnoj pruži se, i pri poremećaju, vrlo brzo može normalizirati i vratiti u redovito stanje. Na taj način vlakovi u putničkom prometu voze bez zakašnjenja (ili je ono minimalno). U teretnom prometu moguće je osigurati točan promet teretnih vlakova. Dok su ceste vrlo često zagušene u blizini velikih gradova i za vrijeme vršnih opterećenja, a promet kamiona u gradovima vrlo je otežan, zahvaljujući velikoj propusnoj moći, voznom redu i dostupnosti na svako mjesto gdje je kolosijek, željeznica može dostavljati robu uvijek u unaprijed određeno vrijeme. Tu značajku umnogome koristi i gospodarstvo na zapadu koje poslovanje temelji na minimalnim zalihama i planira dostavu sirovina i materijala točno u određenom vremenu (»just in time«). Na taj način znatno se smanjuju troškovi poslovanja i povećava obrtaj kapitala, koji bi inače bio zamrznut u zalihama.

Razvojnu fazu stvaranja mreže pruga velike učinkovitosti prošle su i ostale razvijenije države, izgradnjom novih i osposobljavanjem već izgrađenih dvokolosiječnih pruga te izgradnjom drugoga kolosijeka uz postojeće vrlo opterećene jednokolosiječne pruge. Tu razvojnu fazu će proći i Hrvatske željeznice, gdje jednokolosiječne pruge čine 90,9% ukupne duljine njihovih pruga. Uz manje zahvate na trasi jednokolosiječne pruge mogu se prilagoditi za brzine 160 km/h i uz njih se može izgraditi drugi kolosijek, pa pruga može poprimiti značajke pruge velike učinkovitosti. To se prije svega odnosi na prugu Botovo - Rijeka (naročito na dijelu od Botova do Karlovca). Za dijelove jednokolosiječnih pruga s velikim prometom, koje imaju vrlo nepovoljne elemente, treba odlučiti je li oportuno prići ispravku trase pruge i izgradnji drugoga kolosijeka ili izgradnji dijela nove trase pruge. Tu se u prvom redu misli na pruge prema Rijeci i Splitu. Ukoliko se mjerama poboljšanja elemenata pruge ne mogu postići zadovoljavajući rezultati, treba graditi novu prugu. Na tako građevinski uređenim prugama moguće je u putničkom prometu ostvariti veće brzine (20-30%), koristeći novi naraštaj motornih vlakova s nagibnom tehnikom. Imajući sve to na umu, osnovnu mrežu naših pruga,

koje su svrstane u mrežu paneuropskih koridora, potrebno je dograditi i modernizirati u pruge velike učinkovitosti.

Na Hrvatskim željeznicama se povećanju brzina pridavala znatna pozornost. U razdoblju do 1991. godine (do izbijanja rata na ovim područjima) HŽ su uložile znatna sredstva u prugu u posavskom koridoru (drž. granica sa Slovenijom - Zagreb - Vinkovci, - drž. granica sa SRJ u duljini 316,5/329 km). Pruga je modernizirana i na većem dijelu dvokolosiječne pruge (duljine 210 km), eksploatirana brzinom 160 km/h (najviše u tadašnjoj SFRJ), a na jednokolosiječnom dijelu postizala se brzina 140 km/h (ta pruga se nalazi na X. paneuropskom koridoru). Na jednom dijelu jednokolosiječne pruge Botovo-Zagreb--Rijeka (pruga se nalazi na V. paneuropskom koridoru) postižu se najveće brzine 135 km/h.

U posljednjih deset godina uvode se u eksploataciju vlakovi s nagibnom tehnikom. Oni su u redovitoj eksploataciji u Njemačkoj, Italiji, Švedskoj, Španjolskoj, Finskoj, Švicarskoj, a pripreme za uvođenje u promet tih vlakova obavljene su u Norveškoj, Nizozemskoj, Danskoj, Češkoj, Poljskoj, Sloveniji. Uporaba vlakova s nagibnom tehnikom zamišljena je kao mogućnost znatnog povećanja razine usluga na postojećim prugama i kao prijelazna faza od postojeće mreže pruga prema mreži pruga velikih brzina. Zamišljeno je da se taj »skok« u kvaliteti usluge (brzini i udobnosti prijevoza) ostvari pretežito ulaganjem u prijevozna sredstva (vlakove s nagibnim sandukom) uz određena ulaganja u poboljšanje sustava osiguranja, te da se pritom izbjegnu velika ulaganja u znatnije izmjene parametara trasa postojećih pruga ili u izgradnju novih pruga u sadašnjem trenutku. Važno je napomenuti da se pri uvođenju nagibne tehnike mogu u velikoj mjeri koristiti domaći resursi jer se vlakovi s nagibnom tehnikom obično rade u kooperaciji s domaćom industrijom (domaća komponenta može biti 30-70%, ovisno o mogućnostima domaće industrije).

U Hrvatskoj je 1996. godine, na dionici elektrificirane pruge Rijeka-Moravice, obavljena pokusna vožnja elektromotornim vlakom s nagibnom tehnikom talijanske proizvodnje uz mjerenja utjecaja vlaka na kolosijek. Probna mjerenja planiraju se i na pruzi od Oštarija prema Splitu (300 km), koja nije elektrificirana (dizelska vuča vlakova). Radi ostvarenja te namjere obavljani su kontakti s predstavnicima proizvođača vlakova s nagibnom tehnikom u cilju osiguranja dizelske motorne garniture koja bi bila opremljena mjernim uređajima i posadom stručnjaka koji bi obavili mjerenja.

Vlakovi s nagibnom tehnikom mogu se u eksploataciji na HŽ-u upotrijebiti dvojako:

1. Kao poboljšanje usluge na postojećim prugama na kojima nije isplativo odnosno nije moguće ulagati velika sredstva u veću korekciju trase pruge, a postoji potreba za povećanjem brzine i udobnosti putovanja. To su pruge na kojima su dopuštene brzine 70-120 km/h i na kojima se brzine mogu povećati uporabom vlakova s nagibnom tehnikom za 20-35%, tj. na brzine 90-160 km/h. Kod nas bi to bile pruge prema jadranskoj obali, tj. prema Rijeci i srednjem Jadranu - Splitu, Šibeniku i Zadru te Pločama.

2. Kao mogućnost postizanja velikih brzina (preko 160 km/h) na postojećim magistralnim prugama, na kojima je dopuštena maksimalna brzina 160 km/h. Razlozi za uvođenje takvih vlakova su isti kao i u prethodnom slučaju. Pritom su potrebna dodatna ulaganja u signalnu tehniku, eventualno kontaktnu mrežu i energetiku, denivelaciju željezničko-cestovnih prijelaza i u željeznička vozila. Ulaganja su manja nego da se pruga građevinski rekonstruira za velike brzine ili da se izgradi nova brza pruga. Prema sadašnjim saznanjima, u Hrvatskoj bi se to moglo primijeniti na pruzi u X. koridoru od Savskog Marofa do Tovarnika.

Velikom brzinom u željezničkom prometu smatra se brzina vlakova od 200 km/h i više. Najveća brzina vlakova na prugama s mješovitim prometom (putnički i teretni) predviđa se do 250 km/h. Pruge velikih brzina na kojima se predviđa promet vlakova brzinama 250-350 km/h grade se isključivo za putničke vlakove (primjer su pruge za TGV vlakove u Francuskoj, ICE vlakove u Njemačkoj, pruge u Japanu i dr.). Za brzine preko 200 km/h u

načelu treba graditi nove pruge jer rekonstrukcija obično traži izmjenu trase što rezultira velikim odstupanjem od postojeće trase pruge.

Iako se u razdoblju do 2020. godine u Hrvatskoj ne predviđa gradnja pruga velikih brzina, potrebno je utvrditi osnovne orise mreže pruga velike učinkovitosti, koja kasnije dijelom može postati i dio mreže pruga velikih brzina.

Na slici 17. prikazana je potencijalna mreža pruga velike učinkovitosti i potencijalna mreža brzih pruga u Hrvatskoj.

#### *Mreža ostalih pruga*

Mrežu ostalih pruga u biti čine uglavnom pruge koje su danas kategorizirane kao ostale pruge prvog i drugog reda. Njihova ukupna duljina iznosi oko 43% duljine cijele mreže HŽ-a. Na tim prugama je promet manjeg intenziteta, razina usluge niska, a pokrivenost troškova prihodima u većini slučajeva je ispod 50% pa se one nazivaju i »pruge s malim radom«. Za obavljanje prometa na tim prugama moraju se iz cjelokupnog poslovanja HŽ-a izdvajati znatna sredstva. S druge strane, da bi se razina usluga na tim prugama poboljšala, često su potrebna velika ulaganja. Poslovanje željeznice sada je vrlo otežano. Ukupni prihodi na željeznici pokrivaju jedva polovinu troškova poslovanja, a ostatak se namiruje iz proračuna RH. U takvim uvjetima svako ulaganje je otežano, pa troškovi pruga s malim radom to još potenciraju.

Smanjenje troškova poslovanja jedna je od osnovnih mjera u racionalizaciji poslovanja i Hrvatske željeznice prvenstveno moraju primjenjivati mjere smanjenja troškova na prugama s malim radom. Pritom se nastoji da pruge ostanu u eksploataciji, a da se uz to ponude rješenja koja će omogućiti mnogo racionalnije poslovanje. U tom kontekstu intenzivno se izučavaju ekonomični sustavi upravljanja prometom koji koriste veze preko radiouređaja. Takvi sustavi rabe se u nekim europskim zemljama (Austrija, Švedska, Engleska, Njemačka i dr.) i dali su vrlo dobre rezultate. Uz zadovoljavajuću sigurnost, omogućili su smanjenje osoblja na prugama i do 80%. Također se izučavaju i pojedine organizacijske mjere koje bi trebale rezultirati smanjenjem troškova.

U smislu njihova tehničko-eksploatacijskog osposobljavanja racionalno je i ekonomično ugrađivati rabljeni materijal koji ostaje nakon remonta magistralnih pruga. To se činilo u ranijim razdobljima, međutim sada, zbog bitnog smanjenja remonta na magistralnim prugama, nema odgovarajućih količina i kvalitete takvog materijala.

S obzirom na duljinu, ostale pruge predstavljaju važan prometni potencijal. Budući da je većina njih u blizini većih gradova, mogu se upotrijebiti u sustavu prigradskog prometa.

Također, uz znatno smanjenje troškova, mogu uspješno poslovati. Jedno od mogućih rješenja problema poslovanja na tim prugama je privatizacija pruga, davanje pruga u koncesiju ili njihova prodaja. U posljednje vrijeme bilo je više upita zainteresiranih za mogućnosti privatizacije, ali HŽ nije mogao dati odgovore jer postojeće zakonodavstvo ne regulira to područje. S obzirom na to da se te mjere uvelike provode u europskim zemljama i u svijetu, potrebno ih je što prije zakonski regulirati, temeljem iskustva zemalja u kojima se one primjenjuju.

#### *Prioriteti i etape u razvitku mreže željezničkih pruga*

Prioriteti izgradnje na mreži željezničkih pruga u Hrvatskoj utvrđeni su na osnovi više kriterija: obujma prometa, uključenja u mrežu paneuropskih koridora, jadranske orijentacije Hrvatske, strateških odrednica iz studija prostornog razvitka Hrvatske, razvitka europskih pruga koje zahtijevaju AGC i AGTC sporazumi, te TER (Trans European Railway project) i ostalih projekata, potrebe usuglašavanja postojećeg stanja pruga HŽ-a s odredbama zakona, globalnih marketinških zahtjeva i tehničkih norma koje ostvaruju konkurentne prometne grane (naročito cestovni promet), potrebe osuvremenjivanja postojeće mreže pruga i zamjene postojećih zastarjelih sustava na željeznici i dr.

Etape su određene na temelju mogućeg ostvarenja pojedinih strateških ciljeva, predviđenih izvora financiranja i procjene mogućnosti realizacije. Razvitak željezničke mreže u Hrvatskoj predviđen je u tri etape i predočen je u tablicama 14. i 15., s tim da će konkretna razrada uslijediti u petogodišnjim planovima za ta razdoblja.

Prva etapa (1999.-2005.) odvijat će se u dvije faze. U prvoj fazi (1999.-2003.) predviđa se provođenje projekata osuvremenjivanja i restrukturiranja željeznica, koji podržava financijski Svjetska banka (WB) i Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD). Tim projektom obuhvaćeno je iduće petogodišnje razdoblje (1999.-2003.) a predviđa se sljedeće:

- povećanje produktivnosti oko 8% prosječno godišnje, što treba ostvariti odgovarajućim povećanjem transportnog učinka, i smanjenjem broja uposlenih na oko 16.000 potkraj petogodišnjeg razdoblja, te uz ostvarenje socijalnog programa sredstvima od 494 milijuna kuna (od toga 306 mln iz državnog proračuna)
- smanjenje troškova poslovanja rješavanjem statusa nerentabilnih pruga i vlakova u putničkom prometu, racionalizacijom organizacije i održavanja kapaciteta i dr.
- svodenje transfera za poslovanje HŽ-a iz državnog proračuna na razinu od 0,9 posto BDP-a
- investicije u željeznicu predviđaju se u ukupnom iznosu oko 3,0 milijarde za cijelo petogodišnje razdoblje, uključujući obnovu.

Osim aktivnosti prikazanih u ovoj tablici, u razmatranom razdoblju predviđaju se i remontirana pruga po dinamici sukladnoj njihovom značenju, stanju i potrebnom tehničko-tehnološkom ciklusu.

Ulaganja su predviđena za obnovu pruga i prijevoznih sredstava, kolodvorskih zgrada, modernizaciju radionica, signalizaciju i telekomunikacije, kontaktnu mrežu, informatizaciju poslovanja i zaštitu okoliša. Informatizaciji poslovanja posvetit će se osobita pozornost, s obzirom na zastarjelost postojećeg informatičkog sustava i sve veće potrebe za informatičkom potporom cijelom poslovanju HŽ-a. Zaštiti okoliša također će se posvetiti povećana pozornost, jer ekološka svijest stalno raste, ekološki standardi su sve zahtjevniji, a upravo ekološka komponenta daje željeznici znatnu prednost pred ostalim oblicima prometa.

Valja napomenuti da se predviđenim sredstvima za investicije pokriva samo dio potreba HŽ-a, a da su stvarne potrebe mnogo veće. Ukoliko bi se pronašli dodatni izvori financiranja, tada bi za potrebe ulaganja u održavanje, nabavke i popravak ratnih šteta i ostale potrebe, bila povećana sredstva.

U drugoj fazi, u razdoblju 2004.-2005., intenzivirat će se modernizacija željeznice uz utrošak 2 milijarde kuna za infrastrukturu i 4 milijarde za vozna sredstva. U tom razdoblju posebno će se poboljšati pruga kroz Liku prema Dalmaciji i početi nabavka nove generacije vlakova s nagibnom tehnikom koji će znatno skratiti vremena putovanja i ponuditi novu kvalitetu putovanja. Ti će vlakovi prometovati na glavnim unutarnjim prugama (IC vlakovi), ali u dogovoru sa susjednim željeznicama i prema europskim gradovima (EC vlakovi). Izradit će se dokumentacija za povezivanje istarskih pruga s ostalom mrežom HŽ-a izgradnjom tunela i nedostajućeg dijela pruge, te dokumentacija za izgradnju pruge Krapina - Golubovec (Varaždin).

U drugoj etapi, u razdoblju 2006.-2010., nastavit će se intenzivna modernizacija postojećih pruga i gradnja novih. Predviđa se podizanje razine usluga postojećih pruga, koje se nalaze na važnim europskim koridorima, na razinu koja je određena kao minimum za pruge tog ranga. Samo integriranje HŽ-a u Zajednicu željeznica Europske unije (GEB/CER/CCFE) obavljat će se prema dinamici koju će uvjetovati integriranje Hrvatske u Europsku uniju.

U tom razdoblju predviđa se izgradnja, odnosno početak izgradnje, sljedećih većih infrastrukturnih objekata:

- drugoga kolosijeka na relacijama Dugo Selo - Križevci - Botovo, Škrljevo - Rijeka, Zagreb - Karlovac (s prilagodbom trase pruge za najveće brzine 160 km/h) i Zagreb - Velika Gorica
- zapadne obilazne pruge u čvoru Zagreb
- nove nizinske pruge Karlovac - Rijeka (kao alternativna mogućnost - izgradnja I. faze pruge kao jednokolosiječne pruge)
- nove jednokolosiječne pruge nizinskih značajki između Gračaca i Kaštel Starog
- nove pruge Jurdani - Lupoglav, za povezivanje Rijeke s postojećim istarskim prugama s namjerom povezivanja V. koridora između Rijeke i Trsta
- nove pruge Gradec - Sveti Ivan Žabno
- nove pruge u koridoru Zagreb - Krapina - Maribor - Graz na dionici Krapina - slovenska granica
- nove pruge Krapina - Golubovec na pravcu prema Varaždinu - Kotoribi - Murokereturu - Bratislavi i Beču

U istom razdoblju predviđa se:

- modernizacija pruge Vrpolje - Osijek - Beli Manastir ugradbom potrebne opreme, a projektira se elektrifikacija sukladno s poboljšanjima na mađarskom dijelu toga koridora
- predviđa se priprema za gradnju drugoga kolosijeka na ostalim pojedinim dionicama, za elektrifikaciju pruga, ugradbu suvremenog naraštaja signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, osiguranje ili denivelaciju željezničko-cestovnih prijelaza, nastavak informatizacije poslovanja i dr.

Znatna ulaganja predviđaju se u čvorišta (zagrebačko, riječko, splitsko, osječko, karlovačko, sisačko, varaždinsko i dr.) i kolodvore, te u izgradnju terminala za integralni i kombinirani promet. Ta ulaganja su važna kako bi se povećali kapaciteti čvorišta i protočnost cijele željezničke mreže.

Dogradnjama drugoga kolosijeka i uređenjem željezničkih čvorišta osiguravaju se uvjeti za daljnji razvoj prigradskoga javnoga željezničkog prometa u većim gradovima - Osijeku, Rijeci, Splitu i Zagrebu.

U trećoj etapi modernizacije (iza 2010. g.) predviđa se završetak gradnji započetih u prethodnom razdoblju i ostvarenje strateških investicija što će usluge na mreži pruga podići na razinu koja se traži za pruge uključene u paneuropsku prometnu mrežu. U sklopu tih investicija predviđa se i ostvarenje veze unutrašnjosti Hrvatske s jadranskom obalom, i to prugama nizinskih značajki, što je u skladu sa strateškim opredjeljenjem o jadranskoj orijentaciji Hrvatske. U ovoj etapi predviđa se izgradnja drugoga kolosijeka na trasama Križevci - Botovo (završetak izgradnje), Škrljevo - Rijeka (završetak izgradnje započete u prethodnom razdoblju), Rijeka - Jurdani i Split Predgrađe - Kaštel Stari, završetak izgradnje jednoga kolosijeka nove nizinske pruge od Karlovca do Rijeke, završetak izgradnje jednoga kolosijeka nove nizinske pruge od Gračaca do Kaštel Starog s vezom Pokrovnik - Šibenik, te početak izgradnje nove pruge Sisak - Kutina i pripreme na izgradnji drugoga kolosijeka od Zaprešića do Krapine. Obavit će se pripreme za elektrifikaciju pruga i izgradnju nove pruge od Splita do Ploča i dalje do Dubrovnika. Gradnja novih pruga može se obavljati etapno. Tako npr. na pruzi Gračac - Kaštel Stari može se prvo izgraditi dionica Gračac - Radučić, te se od Radučića do Knina i dalje do Splita može koristiti postojeća pruga. Sljedeća etapa gradnje može biti od Radučića do Vrpolja uz korištenje postojeće pruge preko Perkovića do Splita.

Objašnjenje pojmova u tablici:

Potreba za usuglašavanjem kapaciteta u željezničkim čvorištima i većim kolodvorima razmatrana je na temelju postojećih saznanja o pomanjkanju kapaciteta i opreme, prometnim potrebama, razvojnim planovima i izrađenim projektima. Usuglašavanje tih kapaciteta može imati znatan utjecaj na povećanje protočnosti cijele mreže.

Željezničko čvorište Zagreb najveće je željezničko čvorište na mreži pruga HŽ-a. U njemu se stječu pruge iz sedam priključnih pravaca, a presijecaju ga i dva paneuropska prometna koridora (V. i X.). Pojavila se potreba za izradbom novoga sveobuhvatnog rješenja željezničkog čvorišta Zagreb, kako u njegovom strateškom značenju i konceptualnom rješenju odnosa među željezničkim podsustavima koji se isprepleću unutar čvorišta Zagreb, tako i u definiranju prostornih koridora i lokaliteta na području šire zagrebačke regije namijenjenih željezničkom sustavu. Razvojne potrebe Grada Zagreba traže preispitivanje i čuvanje rezervnih prostora za dugoročni razvitak željeznice koji je temeljen na zahtjevima iz vremena od prije gotovo dvadeset godina.

Prema idejnom projektu, zacrtano željezničko čvorište Rijeka obuhvaća područje Kvarnerskog zaljeva s otokom Krkom i dio Istre s Rašom i Pulom. Težište čvorišta bilo je na istočnom dijelu gdje se u terminalima u Bakru, Ivanima, Šoićima, Kukuljanovu, Krku i Krasici predviđao promet od 28 mln tona na godinu, što bi bilo oko 81% ukupnog prometa. Ključni objekt čvorišta je Rijeka ranžirni kolodvor na Krasici. Važan element razvitka željezničkog čvorišta Rijeka krije se u sprezi Luka-željeznica. Konačno se moraju definirati razvojni planovi Luke Rijeka, jer o količini prekrcaja ovisi da li, i kakva treba biti nova pruga od Zagreba do Rijeke. Ako će se rad Luke i u budućnosti zadržati na 3-5 milijuna tona, tada sigurno zadovoljava postojeća pruga. Ako će se prekrcaj u luci povećati na 8 milijuna tona, takav teret bi se također mogao prevesti postojećom prugom, na kojoj bi trebalo kompletirati izmjenični sustav vuče i modernizirati je. U tim uvjetima trebalo bi započeti i pripreme za izgradnju nove pruge jer bi stara radila na granici kapaciteta. Ako se planovi Luke budu povećali na 10 i više milijuna tona prekrcajnog tereta, tada će biti potrebna nova visokokapacitetna pruga. HŽ će se pripremiti za sve moguće opcije razvitka Luke.

Za ostala čvorišta ili buduća čvorišta (Vinkovci, Osijek, Split, Ploče, Varaždin, Sisak, Karlovac i dr.) dokumentacija je dijelom ili potpuno izrađena, ali prije 15-20 godina. Od tog vremena dogodile su se znatne promjene, te je tu dokumentaciju potrebno novelirati. Pritom je najbolje stanje glede čvorišta Osijek, za koji je dokumentacija relativno novijeg datuma (1988. g.), te su u njoj potrebne manje izmjene. U dokumentaciji za ostala čvorišta potrebne su veće izmjene, pa čak i promjena koncepcijskih polazišta na osnovi kojih je dosadašnja dokumentacija izrađena. Sve to pokazuje da je potrebno intenzivirati rad na izradbi projekata, kako bi se zaostatak na tom području što prije umanjio i kako bi se dobila dokumentacija koja odgovara stvarnim potrebama korisnika i šire zajednice. Izradbi dokumentacije potrebno je prići što prije jer je za nju (zbog složenosti problematike) potrebno nekoliko godina.

Na slici 19. prikazan je prijedlog razvitka mreže pruga u Hrvatskoj 2020. godine.

### *Uključenje Hrvatskih željeznica u mrežu željeznica Europske unije*

Uključenje Hrvatskih željeznica u mrežu željeznica EU treba se ostvariti na dva osnovna područja. Prvo je normativno područje; Hrvatska treba stvoriti zakonske i normativne uvjete za uključenje u EU. U svojim zakonima treba usvojiti minimum uvjeta koje predlaže EU. Ujednačivanje uvjeta poslovanja na željeznicama Europe naziva se interoperabilnost i njome se želi osigurati transparentno poslovanje svih željeznica u Europi na bliskim zakonskim

osnovama (drugim riječima, želi se »razbiti« postojeca zatvorena struktura europskih željezničkih uprava). Drugo područje je tehničko područje (infrastruktura, prijevozna sredstva i organizacija prometa). Proces kojim bi se to trebalo provesti nazvan je harmonizacijom. Ona podrazumijeva ujednačivanje tehničkih parametara pruga i vozila, a s ciljem mogućnosti uporabe prijevoznih sredstava u cijeloj Europi, bez obzira na državne granice.

Da bi se moglo krenuti smjerom europskih integracija i restrukturiranja željeznica EU, potrebno je za to ispuniti uvjete. Minimum uvjeta, koje je EU odredila za buduće članice na području željeznice, jest usvajanje odrednica iz smjernica EU 440/91 i 18/95, 19/95 u matičnim zakonima zemalja kandidata za EU. Hrvatska je Zakonom o hrvatskim željeznicama iz 1994. godine te izmjenama i dopunama Zakona o hrvatskim željeznicama iz 1998. udovoljila dijelu zahtjeva iz smjernica 440/91, i to odvajanjem infrastrukture od prijevoza, kao i djelomično smjernica EU-a 18. i 19. iz 1995. godine.

Osnovne odrednice smjernice 440/91 EEC-a (Europskoga gospodarstvenog vijeća) jesu:

1. Uspostavljanje neovisnosti upravnih struktura pojedinih djelatnosti u području željezničkog prometa (jamčenje neovisnosti upravljanja željezničkim poduzećem, tj. zajamčena neovisnost uprave željezničkog poduzeća).

2. Razdvajanje upravljanja željezničkom infrastrukturom i eksploatacijom prometnih usluga u željezničkim poduzećima (razdvajanjem knjigovodstvenih računa za prijevozne i infrastrukturne djelatnosti i zabranom prelijevanja sredstava iz jedne u drugu djelatnost, dok je organizacijsko i institucionalno razdvajanje fakultativno, tj. nije obvezno i nužno, bar ne u prvo vrijeme pretvorbe poduzeća).

3. Poboljšanje financijskog položaja pojedinih željezničkih poduzeća (ozdravljenje njihove financijske strukture).

4. Jamstvo slobodnog pristupa željezničkoj infrastrukturi prema pravičnim uvjetima i bez diskriminacije (međunarodnim grupacijama željezničkih poduzeća, kao i željezničkim poduzećima koja daju prometne usluge u prekograničnom kombiniranom teretnom prometu).

Realizacijom navedenih smjernica EU, brigu o infrastrukturi trebala bi u početku preuzeti država, a željeznički prijevoznici trebali bi poslovati prema tržišnim uvjetima. Njima bi pod ravnopravnim uvjetima trebao biti omogućen pristup infrastrukturi. Oni bi na tržištu zakupili trase vlakova, koje bi prodavao operator infrastrukturom. Operator infrastrukturom (u početku to bi bila državna tvrtka, a kasnije se predviđa privatizacija i u tom sektoru) trebao bi skrbiti o pruži na način da njegov proizvod (trasa vlaka) bude konkurentan na tržištu. To podrazumijeva da vlak koji putuje tom trasom treba imati potrebnu brzinu, točnost i sigurnost prometovanja. Konkurencije će biti između prometnih grana (npr. cesta-željeznica) i unutar same prometne grane (npr. različiti operatori željezničkom infrastrukturom u jednoj državi ili u različitim državama na konkurentnim koridorima). Cijena najma trase vlaka trebala bi biti takva da pokrije poslovanje i troškove operatora infrastrukture. S druge strane, cijena usluge željezničkog prijevoznika verificirala bi se na tržištu, u utakmici s konkurentima u svojoj i ostalim granama prijevoza. Tako bi se stvorio krug međuzavisnosti u kojem bi tržište bilo regulator.

## 8. PLAN RAZVITKA POMORSKOG PROMETA

Budući razvitak uzdužobalnih brzih trajektnih linija bit će pod utjecajem razvitka mreže hrvatskih autocesta, odnosno izgradnje Jadranske autoceste.

To pak znači da bi se vrijeme putovanja budućom autocestom između Rijeke i Splita skratilo na tri do četiri sata. Dakle, posve je nerealno očekivati da će se nakon puštanja u promet autoceste između Splita i Rijeke održati u prometu trajekti na brznoj uzdužobalnoj liniji brzinom od oko 20 čv. Valja napomenuti da je udaljenost Rijeka-Split 160 nautičkih milja, što znači oko osam sati plovidbe, vremenski najmanje dvaput dulja nego cestovnim prometom (budućom autocestom).

Kako bi brodski uzdužobalni promet mogao konkurirati cestovnom prometu na budućoj autocesti, morali bi se u promet uvesti brzi trajekti (katamarani ili jednotrupci i brodovi na zračnom jastuku) brzine plovidbe oko 40 čv. Takav bi brzi trajekt svladao udaljenost između Splita i Rijeke za 4 sata. No da bi se takav brzi trajekt uveo u promet, potreban bi bio najmanji godišnji promet između Splita i Rijeke (i obratno) oko pola milijuna putnika.

Realna je mogućnost da se brzi uzdužobalni trajektni promet ipak održi u uspostavljanju kombinirane brze trajektne linije Rijeka - Split - Dubrovnik - Grčka (Igumenica ili Patras). Naime, poznato je da je raspadom bivše Jugoslavije, te kasnije ratom na tom prostoru, prekinut veliki međunarodni cestovni i željeznički tranzit između Srednje Europe i država jugoistočne Europe, poglavito Grčke i Turske. Nakon 1991. godine velik dio navedenog prometa skrenuo je na talijanske luke Anconu, Bari, Brindisi, te dalje trajektima u grčke luke.

U povezivanju talijanskih i grčkih luka u tijeku 1994. godine bilo je uključeno 75 velikih trajekata, od čega svega pet talijanskih. Tijekom 1996. godine na tom je pravcu trajektom prevezeno više od tri milijuna putnika, 700.000 putničkih vozila te 400.000 teretnih vozila.

Među brodarima koji održavaju trajektne linije Italija-Grčka vrlo je oštra konkurencija, koja ima za posljedicu uvođenje u promet sve većih, udobnijih i bržih trajekata brzine plovidbe do 30 čv.

Prema predviđanjima pomorskih stručnjaka i nakon normalizacije političkih prilika između Hrvatske i Srbije, te puštanja u redovan promet prometnoga koridora Ljubljana - Zagreb - Beograd - Skopje, velik dio prometa između Srednje Europe te Grčke i Turske obavljat će se i dalje kombiniranim putem, trajektima preko Jadranskog i Jonskog mora.

S druge pak strane nije realno očekivati da će se do 2010. godine pustiti u promet autocesta Trst - Rijeka - Split - Dubrovnik - Drač - Igumenica, osobito dionica kroz Albaniju.

Na temelju svih tih činjenica, naš nacionalni brodar trebao bi početkom idućeg tisućljeća uspostaviti brzu trajektnu liniju Rijeka - Split - Dubrovnik - Igumenica - (Patras). Linija bi se trebala održavati udobnim trajektima najmanje brzine 30 čv, kako bi mogla konkurirati trajektnim brodarima koji održavaju linije Italija - Grčka. Trajanje plovidbe između Rijeke i Patrasa s usputnim pristajanjima ne bi smjelo biti dulje od 24 sata. Takva predložena linija bila bi ne samo u funkciji unutarnje hrvatske uzdužobalne linije, nego bi na nju gravitirale Slovenija, Austrija i Njemačka, a za vezu s Grčkom i Turskom. Na taj način trajekti bi bili znatno bolje popunjeni, te bi se time mogla postići rentabilnost linije.

*Tablica 16. Prognoza prometa na brzim linijama »Jadrolinije« do 2010. godine (u 000)*

Izvor: Strategija razvoja javnog obalnog linijskog prijevoza putnika, tereta i vozila u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske do 2010. godine, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, rujan 1996.

*Tablica 17. Prognoza prometa na domaćim linijama »Jadrolinije« do 2010. godine (u 000)*

Izvor: Strategija razvoja javnog obalnog linijskog prijevoza putnika, tereta i vozila u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske do 2010. godine, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, rujan 1996.

S druge pak strane, bez obzira na izgradnju Jadranske autoceste, potrebno je uspostaviti uzdužobalnu Ro-Ro liniju. Time bi se teška teretna vozila skrenula s cesta na Ro-Ro linije.

*Povezivanje otoka s obalom i međusobno*



Temeljni preduvjet za svekoliki gospodarski razvitak i revitalizaciju hrvatskih jadranskih otoka su kvalitetne, udobne i osobito brze pomorske linije između kopna i otoka te između otoka.

S druge pak strane, gospodarski razvitak otoka i porast standarda otočkog stanovništva pozitivno će utjecati na daljnju prometnu potražnju na pomorskim linijama kopno-otoci i otoci međusobno.

Odlučujući utjecaj na kvalitetnije pomorsko prometno povezivanje otoka ima i razvitak otočkih trajektnih i ostalih luka i razvitak otočke cestovne infrastrukture. Posebice će se intenzivirati međunarodni pomorski putnički promet između hrvatskih luka Zadar, Split i Dubrovnik s talijanskim jadranskim lukama Anconom, Pescarom i Barijem. Neki otoci trebali bi se povezati s kopnom mostovima (Pašman, eventualno Korčula) čime bi prestala ili bi se smanjila potreba za pojedinim pomorskim linijama.

Pojedini otoci trebali bi se povezati međusobno mostovima (Ist i Molat, eventualno Ugljan s Rivnjem i Sestrunjom) čime bi se poboljšalo i njihovo pomorsko povezivanje s kopnom.

Postojeće trajektne linije trebalo bi znatno poboljšati uvođenjem modernih, udobnih i brzih trajekata. Pritom postojeće trajektne linije treba podijeliti u skupine:

- kratke trajektne linije, duljine 1,5 do 4 nautičke milje; održava ih se trenutačno osam;
- srednje duge trajektne linije, duljine 7,5 do 14 nautičkih milja; održava ih se trenutačno osam;
- duge trajektne linije, duljine 23 do 60 nautičkih milja; održava ih se trenutačno četiri;
- vrlo duga trajektna linija, duljine 81 nautičku milju, Pula - Mali Lošinj - Zadar.

Prema realnom scenariju razvitka trajektnih linija do 2010. godine, mogu se predložiti tri tipa modernih i udobnih trajekata:

- trajekti za kratke trajektne linije trebali bi biti odgovarajućega kapaciteta za pojedine linije brzine 16 čv, tako da duljina plovidbe ne premašuje 15 minuta;
- trajekti za srednje duge trajektne linije, osim što bi trebali biti odgovarajućega kapaciteta, morali bi biti brzine plovidbe najmanje 20 čv, tako da trajanje plovidbe ne premašuje 45 minuta;
- trajekti za duge trajektne linije morali bi biti brzine plovidbe do 30 čv;
- za trajektnu liniju Pula - Mali Lošinj - Zadar potreban bi bio brzi trajekt brzine plovidbe 30-35 čv.

Moguće rješavanje za kvalitetnije i brže povezivanje otoka s kopnom kao i otoka međusobno jest u odvajanju prijevoza putnika od prijevoza vozila/teret. Tim razdvajanjem prijevoz putnika obavljao bi se brzim i udobnim katamaranima - brzine preko 30 čv, dok bi se prijevoz vozila/tereta obavljao nešto sporijim ali zato jeftinijim trajektima.

#### *Razvitak prijevoza između hrvatskih i talijanskih jadranskih luka*

Trajektne linije između Hrvatske i Italije i promet na njima imaju veliku perspektivu razvitka. Na temelju prognoza prometa, 1998. godine doseći će se opseg prometa putnika iz 1990. godine.

Postupnim povećanjem putničkog prometa na trajektnoj liniji Split - Ancona, do 2010. godine, uspostaviti će se brze dnevne pomorske veze. Tu se ponajprije misli na uključivanje brzih putničkih brodova odnosno brzih trajekata, brzine plovidbe 35 do 40 čv, pa bi tako putovanje trajalo između tri i tri i pol sata.

Sukladno Programu obnove i razvitka putničke flote Jadrolinije do 2000. godine, Jadrolinija je u 1997. godini obnovila svoju flotu s 5 novih plovih jedinica (u čemu tri novogradnje iz hrvatskih brodogradilišta), a u 1998. godini ovaj brodar planira nabaviti još šest rabljenih brodova, i to jedan putnički Ro-Ro za brzu prugu i međunarodne linije, dva katamarana brzine 30 - 36 čv za zadarsko i splitsko plovno područje, dva manja trajekta za zadarsko plovno područje te jedan trajekt za riječko plovno područje. Nabavka tih plovih objekata je u tijeku.

Putnička agencija »Atlas« također je nabavila putnički brod tipa katamaran, a brodska tvrtka »Sem Maritime Company« je novim brodom »Feribot Split 1700« ponovno uspostavila međunarodnu trajektnu liniju između Splita i Trsta.

Valja očekivati da će se takav trend obnove putničke flote nastaviti osobito uzevši u obzir novodoneseni Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (»Narodne novine«, br. 131/97) koji je stupio na snagu u prosincu 1997. godine, a kojim je stvorena mogućnost konkurencije odnosno uključivanja i ostalih hrvatskih brodara u sustav javnoga obalnoga linijskog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Spomenuti zakon omogućuje da u sufinanciranju brodskih linija uz državu sudjeluju županije i lokalne samouprave temeljem javnoga natječaja. Navedene odredbe zakona odnose se na uzdužobalne linije i povezivanje otoka s kopnom.

*Tablica 18. Prognoza prometa na trajektnoj liniji Split - Ancona do 2010. godine*

*Tablica 19. Prognoza prometa na ostalim trajektnim linijama Hrvatska - Italija u razdoblju 1996. - 2000.*

Napomena: nisu ubrojani motorkotači, kamp-prikolice i autobusi

*Prioriteti i etape u razvitku pomorskog prometa, posebice u odnosu na tranzit robe*

Hrvatska je trgovačka mornarica u razdoblju 1991. - 1996., unatoč velikim naporima u obnovi flote, zabilježila pad tonaže, kako u GT tako i u DWT.

Zbog rizika uzrokovanih ratom protiv Republike Hrvatske brodovi u vlasništvu hrvatskih brodara su se tijekom 1991. godine ispisali iz jugoslavenskog upisnika i upisali u strane upisnike.

Potkraj 1991. godine hrvatska trgovačka mornarica posjedovala je 4.389.206 DWT, a potkraj 1996. godine 3.738.921. U navedenom razdoblju svjetska trgovačka mornarica povećala se u DWT za 11%. Dakle, da je hrvatska trgovačka mornarica slijedila svjetski trend, trebala je potkraj 1996. godine posjedovati 4.872.018 DWT. To znači da je nastao manjak od 1.133.097 DWT ili 30% u odnosu na stanje u 1996. godini.

Važno je istaknuti da su hrvatski brodari od početka Domovinskog rata do kraja 1997. godine, unatoč recesiji na međunarodnom pomorskom tržištu nabavili 22 broda od čega je 11 brodova izgrađeno u hrvatskim brodogradilištima ukupne vrijednosti oko 280 mln USD.

Nakon brojnih mjera Vlade Republike Hrvatske kojima su poboljšani, odnosno izjednačeni uvjeti poslovanja brodova u vlasništvu hrvatskih brodara pod hrvatskom zastavom s brodovima pod stranom zastavom, stvoreni su uvjeti za povratak brodova pod hrvatsku zastavu. Na dan 31. prosinca 1997., pod hrvatskom zastavom bilo je upisano 1033 broda s 909.038,5 GT-a, a pod stranom zastavom 106 brodova sa 1.570.954 GT-a. Postupak vraćanja brodova pod hrvatsku zastavu se ubrzava.

U razdoblju do 2010. godine osobitu će pozornost trebati posvetiti razvoju linijskog brodarstva, a radi unapređenja hrvatske vanjskotrgovinske razmjene, privlačenja tranzitnih tereta iz susjednih zemalja, u cilju korištenja hrvatskih luka i ostale prometne infrastrukture. U tom dijelu posebice je važno uspostaviti kontejnerski feeder servis između luka Rijeka i Ploče i središnjih kontejnerskih terminala na Mediteranu, kao što su Malta i Gioia Tauro. Potrebno je daljnjim poticajnim mjerama poboljšavati dosadašnje linijske servise između hrvatskih luka i luka Sjeverne i Južne Amerike, Srednjeg i Bliskog istoka, Crvenog mora i istočne Afrike.

Poticajne mjere hrvatskoga linijskog brodarstva prvenstveno će se odnositi na osiguranje pomoći međunarodnih brodskih linija za pokriće dijela gubitaka nastalih zbog troškova na određenim linijama preko hrvatskih luka.

Poticajne mjere također se trebaju odnositi na iznalaženje i osiguranje povoljnih uvjeta financiranja gradnje brodova za hrvatske brodare u hrvatskim brodogradilištima uz pomoć Vlade Republike Hrvatske.

U razdoblju od 2000. do 2005. godine, predlaže se Program gradnje brodova za hrvatske brodare u hrvatskim brodogradilištima koji bi obuhvaćao 27 brodova, 895.000 DWT, ukupne vrijednosti oko 649,3 mln USD, uz uvjet predloženog modela financiranja koji predviđa 10% vlastitog udjela brodarka tijekom gradnje broda, 30% osiguranje kreditnih sredstava iz proračuna Republike Hrvatske na rok otplate od 15 godina i 60% kreditnih sredstava dobavljača opreme i materijala za koji bi država preko Hrvatske banke za obnovu i razvitak trebala dati državna jamstva.

Povrat sredstava trebao bi osigurati brodar hipotekarnim kreditom na gotovi brod danom isporuke broda.

Poticajne mjere odnosit će se i na svođenje troškova u hrvatskim lukama na razinu konkurentskih jadranskih luka. Taj su postupak lučke uprave već započele.

#### *Elementi razvitka morskih luka*

Hrvatske luke su 1990. godine imale najveći prekrcaj tereta u svojoj povijesti, 30 milijuna tona.

No, na žalost, poslije 1990. godine došlo je do velikog pada prometa tereta u hrvatskim lukama, tako da se ukupni promet smanjio za 2,5 puta. Pad prometa uslijedio je u prvom redu zbog:

- rata na području bivše SFRJ
- uvođenja dodatnog osiguranja od ratnog rizika u hrvatskim lukama
- političkih promjena u zaleđu hrvatskih luka (tradicionalno gravitirajuće zemlje - Češka, Slovačka, Mađarska)
- zastarjelosti prometnica i tehnologije luke.

Promet hrvatskih luka sastoji se od domaćeg i tranzitnog prometa. Visina domaćeg prometa ovisi o stanju hrvatskoga gospodarstva pa je teško prognozirati kolike će biti njegove potrebe u 2010. godini za uvozom i izvozom robe preko hrvatskih luka.

Preko hrvatskih se luka do 1990. godine obavljao tranzit tereta za Austriju, Češku, Švedsku, Mađarsku i Albaniju. Kako je Hrvatska tada bila u sastavu Jugoslavije, tranzit (koji tada nije imao obilježja pravog tranzita) obavljao se i za Bosnu i Hercegovinu, Srbiju pa čak dijelom i za Makedoniju.

Dakle, tranzitni promet preko hrvatskih luka do 2010. godine ovisit će o sljedećim čimbenicima:

- o stanju gospodarstva navedenih zemalja te osobito o potrebama tih gospodarstava za prekojadranskim uvozom i izvozom robe;
- o političkim odnosima u Srbiji i Bosni i Hercegovini;
- o konkurentskoj sposobnosti hrvatskih luka da se preko njih odvija dio tranzita tih zemalja,
- o stupnju izgradnje planiranih kopnenih željezničkih i cestovnih koridora i primjeni sredstava suvremenih transportnih tehnologija.

Francuska konzultantska tvrtka APIS napravila je prognozu prometa do 2005. godine za riječku i pločansku luku, a nizozemska konzultantska tvrtka Rotterdam za Pulu, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik do 2007. godine. Napravljen je i plan investicija za sve navedene luke kako bi se dobili krediti od Svjetske banke. Američka tvrtka Sealand radi Studiju o multimodalnom prometnom koridoru Ploče-Sarajevo koju financira agencija Vlade SAD (TDA).

Republika Hrvatska raspolaže razmjeno velikim brojem luka otvorenih za međunarodni promet. Zbog navedenih razloga, promet tereta razmjerno je mali. Kako bi se povećao promet luka, potrebna su velika ulaganja u lučku infrastrukturu i prekrcajnu opremu, za što nema dovoljno financijskih sredstava. Zbog toga je potrebno odrediti prioriteta ulaganja za razdoblje do 2010. godine.

Sukladno navedenim studijama, prioriteta ulaganja u luke razvrstane kao luke od osobitog značenja za Republiku Hrvatsku bila bi kako slijedi:

#### *Luka Rijeka*

- proširenje, dodatno opremanje i modernizacija kontejnerskog i Ro-Ro terminala
- povećanje kapaciteta silosa za žitarice
- premještanje manipulacije rasutih tereta iz bazena Rijeka na terminal za rasute terete u Bakar
- izgradnja novog i suvremenoga višenamjenskog terminala za generalne terete u zapadnom dijelu bazena luke Rijeka.

#### *Luka Ploče*

- sanacija i proširenje postojećih terminala
- izgradnja LPG terminala za koji je koncesija već dodijeljena
- izgradnja Ro-Ro i kontejnerskog terminala
- izgradnja terminala za rasute terete.

#### *Luka Split*

- u Gradskoj luci Split zbog stalnog rasta putničkog prometa i nedostatnih lučkih kapaciteta i prilaznih prometnica koje prolaze kroz središte grada u prvoj fazi potrebno je izgraditi ljetne vezove na postojećem lukobranu
- u daljnjoj fazi potrebno je postupno premještanje trajektnog - teretnog prometa u Sjevernu luku

#### *Luka Zadar*

- nedostatnost prostora u luci uvjetuje premještanje trajektnog prometa iz gradske luke u teretnu luku Gaženica sukladno već izrađenom idejnom projektu.

#### *Luka Dubrovnik*

- u dijelu dubrovačke luke koja je od interesa za Republiku Hrvatsku potrebno je na mjestima nekadašnjih teretnih skladišta izgraditi suvremeni putnički terminal za potrebe putničkih brodova u redovitim linijama i na kružnim putovanjima
- županijske teretne luke Zadar, Šibenik i Pula moraju se u prvom redu specijalizirati za pojedine vrste tereta: fosfate, soju, umjetna gnojiva, drvo itd.

U svim ostalim lukama otvorenim za javni promet (županijskog i lokalnog značenja) osobitu pozornost treba posvetiti izgradnji i modernizaciji trajektnih pristaništa kako bi se ona prilagodila brodovima suvremene tehnologije.

S obzirom na to da se već desetljećima nije ulagalo u postojeće male luke i lučice, znatna sredstva trebat će osigurati za sanaciju obala i lukobrana.

### **9. PLAN RAZVITKA RIJEČNIH PLOVNIH PUTOVA I RIJEČNIH LUKA**

Nakon potpune reintegracije hrvatskog Podunavlja u pravni i gospodarski sustav Republike Hrvatske, od početka 1998. godine treba prići intenzivnijoj obnovi riječnog prometa te preko Save, Drave i Dunava riječni promet reintegrirati u plovidbeni sustav Rajna-Majna-Dunav.

Dogovorom i u suradnji s Republikom Bosnom i Hercegovinom, odnosno s njenim entitetima Federacijom BiH i Republikom Srpskom trebat će urediti plovidbu na Savi. Naime, Sava je granična rijeka između Hrvatske i Bosne i Hercegovine od Jasenovca do Račinovaca. O plovidbi preko teritorija Savezne Republike Jugoslavije od Račinovaca, odnosno granice sa SRJ, do ušća u Dunav nužno je napraviti sporazum sa SRJ. Tek nakon izgradnje kanala

Dunav - Sava od Vukovara do Šamca prestat će potreba za suradnjom u svezi s plovidbom Savom od hrvatske granice do ušća u Dunav kod Zemuna odnosno Beograda.

Riječno korito Save, pored zapuštenosti u održavanju, opterećeno je porušenim mostovima na granici između Hrvatske i BiH.

Strateški ciljevi Republike Hrvatske u razvitku riječnog prometa su:

- povezivanje Srednje Europe s Jadranom plovim putovima rijeke Dunav, kanalom Dunav - Sava, rijekom Savom do Siska i Zagreba te nastavno željezničkim prijevozom do jadranskih luka Rijeka i Ploče;

- povećati udjel riječnog prometa sa 3 na 15% obujma prijevoza u odnosu na ostale prijevozne grane, uz znatni udjel tranzitnog prometa generalnog tereta, kontejnera i Ro-Ro prijevoza.

*Izgradnja riječnih plovnih putova, luka i prometnih terminala*

Za izgradnju i uređenje plovnih putova prioriteta su:

1. uređenje plovnog puta Drave od ušća do Osijeka (12 km) na IV. - međunarodnu klasu do 2005. godine;

2. uređenje rijeke Save na međunarodnu klasu plovnog puta (IV. klasa) u sporazumu s Bosnom i Hercegovinom do 2005. godine;

3. izgradnja kanala Dunav - Sava od Vukovara do Šamca u duljini 61,5 km i podizanje na V.b klasu plovnosti (za brodove nosivosti 1.850 tona); dovršenje izgradnje ovisi o mogućnosti financiranja;

4. regulacija rijeke Save izgradnjom višenamjenskih prijevodnica u Županji, Jasenovcu i Sisku radi povećanja razina plovnosti na Vb. klasu u vremenu od 2005. do 2020. godine;

5. regulacija rijeke Drave radi povećanja plovnosti od Osijeka do Ferdinandovca do 2020. godine u sporazumu s Republikom Mađarskom;

6. regulacija rijeke Kupe do Karlovca do 2020. godine i nastavno do Broda na Kupi do 2030. godine.

Uređenje plovnih putova rijeke Drave, Save i Kupe potrebno je provoditi kontinuirano, po fazama, i u skladu s dinamikom izgradnje kanala Dunav - Sava, te standardima i mjerilima utvrđenim europskim ugovorima o glavnim plovnim putovima od međunarodnog značenja (AGN), kojim se Republika Hrvatska obvezala da će rijeku Savu do Siska i rijeku Dravu do Osijeka urediti na IV. međunarodnu klasu plovnosti. Za zajednički dio plovnog puta rijeke Save između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine nužno je postići i međudržavni sporazum o njegovu uređenju.

Plovni put rijeke Save nužno je urediti u dvije osnovne faze. Nakon obnove plovnog puta na razinu plovnosti od prije agresije na Republiku Hrvatsku (II. i III. klasu plovnosti potrebno je urediti do plovnog puta IV. klase plovnosti, prema obvezi iz AGN ugovora, na način da se povećaju polumjeri krivina presjecanjem meandara), urediti gabarit plovnog puta i izgraditi obaloutvrde.

Drugu fazu uređenja rijeke Save (na V.b klasu plovnosti) nužno je provesti u skladu s projektom ECE/UN-a. Projekt je višenamjenski i prvenstveno rješava pitanja plovidbe, odvodnje, navodnjavanja, zaštite od poplava i proizvodnje električne energije, i to izgradnjom prijevodnica (ustava) kod Županje, Jasenovca i Strelečkog kod Siska, a time bi se povećala plovnost Save do Siska na V.b klasu, a do Zagreba na III. klasu plovnosti.

Kanaliziranje rijeke Drave potrebno je također provesti u dvije faze. Prva faza bila bi uređenje rijeke Drave od ušća do Osijeka na IV. klasu plovnog puta u vremenu od 2000. do 2005. godine, u skladu s preuzetim međunarodnim obvezama. Druga faza bila bi kanaliziranje plovnog puta od Osijeka do Ferdinandovca. Tim radovima riješili bi se, pored pouzdane i sigurne plovidbe, odvodnja i navodnjavanje, te zaštita od poplava i proizvodnja električne energije. O radovima na kanaliziranju zajedničkog dijela plovnog puta rijeke Drave potreban je sporazum s Republikom Mađarskom.

Izgradnja višenamjenskoga kanala Dunav - Sava strateški je najznačajnije pitanje daljnjeg razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj. Stoga je nužno nastaviti s pripremom radova na izgradnji s obzirom na to da se radi o višenamjenskom strateškom gospodarskom objektu za potrebe prometa (plovidbe), poljoprivrede i vodnoga gospodarstva pa je njegovu izgradnju nužno rješavati iz različitih izvora financiranja.

Višenamjenski kanal Dunav - Sava gradi se u duljini 61,5 km, trasa kanala većim dijelom prati vodotokove rijeka Vuke, Bosuta, Biđa i Konjskog. Na kanalu se grade dvije vodne stepenice-prijevodnice: prva na 10 rkm kanala od ušća u Dunav, druga 1,5 rkm od ušća kanala u Savu. Na kanalu se gradi nova luka Vukovar i dvije manje luke u Cerni i Vinkovcima. Izgradnjom kanala stvaraju se realne pretpostavke za razvitak riječnog i kombiniranog prometa u Republici Hrvatskoj na prometnom koridoru Podunavlje - Jadran.

Izgradnjom kanala plovni put prema Zapadnoj Europi skratit će se za 417 km (vrijeme plovidbe bit će kraće za 48 sati, a ušteda goriva 8 - 10 tona po jednom potiskivanom sastavu), dok bi se put prema istoku skratio za 85 km.

Naime, izgradnjom kanala Dunav - Sava, te predloženim kanaliziranjem rijeke Save i Drave ostvaruju se iznimno važne pretpostavke u racionalnom povezivanju Podunavlja i Jadrana, kao i unutarnje mreže plovnih putova u Republici Hrvatskoj.

Koncesijama i sufinanciranjem izgradnje riječnih luka, odnosno izgradnje i uređenja plovnih putova, država može privući domaće i inozemne investitore, odnosno kredite banaka i investicijskih fondova za izgradnju i opremanje riječnih luka.

Osijek, Vukovar, Sisak i Slavonski Brod najvažnije su hrvatske riječne luke. Uz te luke nužno je poticati razvitak robno-transportnih i proizvodnih djelatnosti, odnosno specijaliziranih luka uz plovni put Dravom od Ferdinandovca te Dunavom i kanalom Dunav - Sava, kao i Savom do Siska, povezanih s potencijalno novim robno-transportnim i proizvodnim centrima (Ferdinandovac, Jasenovac).

#### *Prioriteti i etape razvitka riječnog prometa*

Za izgradnju i modernizaciju luka i pristaništa prioriteti su:

- modernizirati postojeće luke u Sisku, Slavskom Brodu, Osijeku i Vukovaru za prihvata i otpremu svih vrsta tereta u kombiniranom prijevozu do 2005. godine;
- izgraditi nove luke u Vukovaru, Vinkovcima i Cerni na kanalu Dunav - Sava;
- izgraditi luku u Rugvici kraj Zagreba do 2020. godine.

Za izgradnju i uređenje plovnih putova predviđena su sredstva iz proračuna, a za gradnju i modernizaciju luka djelomično iz proračuna (infrastruktura), a djelomično sredstvima koncesionara (građevine i prekrcajna oprema za obavljanje lučkih djelatnosti) (u skladu sa Zakonom o lukama unutarnjih voda).

Za izradbu studija i projekta za izgradnju, osposobljavanje i regulaciju plovnih putova te izgradnju luka, nadležne su Hrvatske vode temeljem odredaba Zakona o vodama (putem koncesije).

Osim obnove i osposobljavanja riječnog prometa odnosno otklanjanja ratnih šteta, izgradnja kanala Dunav - Sava od Vukovara do Šamca svakako je prioritetna i nužna etapa u razvitku riječnog prometa.

Kanaliziranje rijeka Save i Drave treba provoditi kao kontinuiranu zadaću u vremenu od 2000. do 2020. godine. Tehnička rješenja i etape realizacije te financiranje kanaliziranja rijeka Save i Drave, kao graničnih rijeka, treba ostvarivati temeljem međudržavnih ugovora između Hrvatske i Mađarske i Bosne i Hercegovine.

Kako će prometno značenje luka na Dravi i Savi, osim luka u Osijeku i Vukovaru, ovisiti o etapama realizacije kanala i kanaliziranja rijeka Save i Drave, s tim u svezi bit će vremenski usklađena realizacija ostalih luka i robno-transportnih centara.

Dakako da je nužno revitalizirati riječnu flotu, tj. obnoviti riječno brodarstvo. U skladu sa standardima Centralne komisije za plovību Rajnom, Dunavske komisije i UN/ECE/ITC.

Riječnu flotu potrebno je obnoviti u skladu s europskim normama, vučenu tehnologiju zamijeniti potiskivanom, a najveći dio kapaciteta zamijeniti samohodnim brodovima.

S obzirom na to da su broderska poduzeća u pravilu privatizirana očekujemo da će se flota obnavljati u skladu s prijevoznim potrebama, sredstvima privatnoga kapitala.

Radi mogućnosti uključivanja u plovību Kanalom Rajna-Majna-Dunav i Rajnom nužno je vučenu tehnologiju zamijeniti potiskivanom (tegljače i teglenice zamijeniti - preurediti u potiskivače i potisnice), a uvesti i veći broj samohodnih brodova Europa 1 i Europa 2.

Predviđa se izgradnja remontnih brodogradilišta u Sisku, Vukovaru i Belišću za zadovoljenje potreba održavanja domaće flote. Postoji izražen interes ulagača, ali je potrebno osigurati kreditna sredstva ili neposrednu pomoć države za njihovu gradnju.

Usporedno s tim procesom revitalizacije, nužno je obaviti pretvorbu i privatizaciju. Osim toga, valja ustrojiti i sustav održavanja plovnih putova i signalizacije na njima.

#### 10. PLAN RAZVITKA ZRAČNOG PROMETA

Razvitak zračnog prometa predviđa se u cilju zadovoljenja očekivanog prometa:

- domaćeg redovitog
- međunarodnoga redovitog i izvanrednog (charter)
- preleta zrakoplova.

Da bi se zadovoljila predviđena prometna potražnja, svi podsustavi zračnog prometa:

- infrastruktura - zračne luke
- sustav kontrole letenja i vođenja zrakoplova i
- zračni prijevoznici

moraju imati adekvatne kapacitete, tehnologiju i tehniku.

Uz glavne elemente razvoja zračnog prometa potrebno je primjereno rješavati pitanje daljnjeg razvoja i ustroja upravnih organa te normativa u zračnom prometu, kao i školovanja i trenaje osoblja u zrakoplovstvu.

##### *Planovi razvitka većih zračnih luka*

Planovi razvitka većih zračnih luka polaze od analize stanja koja govori da je Hrvatska, po broju zračnih luka u odnosu na površinu države, broj stanovnika, turista i dr., jedna od najrazvijenijih zemalja u svijetu.

Stoga se ne planira gradnja novih zračnih luka referentnoga kôda 4E (referentne duljine staze više od 1.800 m), nego nužna tehnička, tehnološka i sigurnosna unapređenja, proširenja i gradnja novih građevina i površina.

Na sedam zračnih luka za konvencionalne zrakoplove referentnoga kôda 4E prije rata je ostvareno više od 99% ukupnog prometa putnika u hrvatskim zračnim lukama. Četiri zračne luke od njih sedam ostvarile su zajedno gotovo 95% prometa. Hrvatska obala je potpuno pokrivena zračnim lukama, a kontinentalni dio pokrivaju zračne luke Zagreb i Osijek.

Prognozira se da će i u budućnosti oko 95% očekivanog prometa biti ostvareno preko tih sedam zračnih luka, te da će se na prve četiri od njih (Zagreb, Dubrovnik, Split, Pula) realizirati oko 87% od očekivanog ukupnog prometa putnika u hrvatskim zračnim lukama, a više od 90% ako ne budu izgrađene nove male zračne luke. Prema tome, osobita se pozornost mora posvetiti zračnim lukama nositeljima glavnine očekivanog prometa.

Zasigurno je da će Zračna luka Zagreb, kao glavna zračna luka Hrvatske koja opslužuje glavni grad, biti nositeljica redovitoga međunarodnog i domaćeg prometa. Budući da je ona ujedno i matična luka nacionalnom prijevozniku Croatia Airlinesu, i da njene manevarske površine koristi zrakoplovna baza Hrvatskoga ratnog zrakoplovstva, postavljaju se novi zahtjevi za povećanje kapaciteta i modernizaciju osnovnih prometnih objekata i površina. Master Plan Zračne luke Zagreb predviđa gradnju nove putničke zgrade s pripadajućom stajankom za

zrakoplove, novom pristupnom prometnicom iz Zagreba odnosno petljom na zagrebačkoj obilaznici, s parkiralištima, pratećom infrastrukturom itd.

Zračna luka Split, druga zračna luka po prometu i značenju u Hrvatskoj, imat će uz redovite putnike i važnu ulogu u prihvatu očekivanog prometa turista u budućnosti.

Sadašnji kapaciteti zadovoljavaju očekivane prometne potrebe do kraja ovog desetljeća, odnosno do polovice sljedećeg, ovisno o pojedinim prometnim objektima i površinama, kada će trebati povećati kapacitete u skladu s porastom prometa. Sigurnosne površine Zračne luke Split treba uskladiti s propisima.

Zračna je luka Dubrovnik djelomično popravljena i opremljena. Upravo se radi na unapređenju sustava prijama i otpreme putnika, prtljage i zrakoplova. Za očekivani promet do 2010. godine trebat će uložiti dodatna sredstva za dovršenje putničke zgrade i druge zahvate.

Zračna luka Pula ima zadovoljavajuće kapacitete za prijam i otpremu putnika, prtljage i zrakoplova za idućih desetak godina, a uz modernizaciju - do kraja planskog razdoblja.

Zračna luka Zadar upravo obnavlja i proširuje putničku zgradu što bi prema projektu trebalo zadovoljiti prometnu potražnju do 2006. godine. Do 2010. godine trebalo bi dograditi putničku zgradu.

Zračne luke Rijeka i Osijek bi nakon obnavljanja i modernizacije kapacitetima trebale zadovoljiti očekivanu prometnu potražnju.

Prema očekivanom prometu tereta, sve zračne luke bi trebale imati adekvatne kapacitete cargo objekata, kao i opreme za prijam i otpremu tereta odnosno zrakoplova. Očekivani broj operacija zrakoplova zahtijevat će eventualno unapređenje sustava rulnih staza u pojedinim zračnim lukama, te platformi.

Bit će potrebno obnavljati i nabavljati novu opremu za prijam i otpremu putnika, prtljage, stvari, pošte i zrakoplova. U skladu s potrebama dograđivat će se sustav prometnica i parkirališta.

Očekuje se u narednom razdoblju privatizacija zračnih luka. Tamo gdje to ne bude moguće ići će se na davanje koncesija.

#### *Planovi razvitka malih zračnih luka*

Male zračne luke, dvije na otocima Brač i Lošinj te Osijek - Čepin, ostvarile su u 1996. godini promet od oko 37 tisuća putnika, što je, zaokruženo, 2% od ukupnog prometa putnika u hrvatskim zračnim lukama (1.717 tisuća putnika). Najveći je promet ostvaren na Braču, 29 tisuća putnika.

Obje otočne zračne luke su izvan turističke sezone zatvorene za javni zračni promet. One se po najavi koriste kao sportski aerodromi. Eventualno se prometna potražnja ostvaruje u neredovitom, komercijalnom letu zrakoplova s nekoliko sjedala.

To znači da postojeće male zračne luke na otocima za sada nisu u funkciji povezivanja otoka (njegovog stanovništva i gospodarstva) i kopna, odnosno demografske obnove otoka.

Stoga se u Strategiji razvitka malih zračnih luka polazi od toga da one trebaju biti gospodarski subjekti koji su u stanju pozitivno poslovati otplaćujući i kredite za njihovu izgradnju.

Zračne luke su relativno veliki konzumenti prostora. Za zračnu luku referentnoga kôda 2C (za zrakoplov do 50 sjedala) potrebno je osigurati oko 50 ha površine, koja mora biti izravnana s nesmetanim prilazima i odletima.

Pretpostavka je da bi na srednjodalmatinske otoke zrakoplovima dolazilo oko 20% turista, a na sjevernodalmatinske i one sjevernije 5 - 10% turista.

Broj turista odnosno putnika (turisti x 2) na otocima na kojima su Prijedlogom strategije prostornog razvoja Hrvatske predviđene zračne luke prema ostvarenom prometu 1989. bio bi:

Rab 21.500 - 43.000 putnika

Pag 10.500 - 21.000 putnika



Dugi otok	675 - 1.350 putnika
Hvar	64.000 putnika
Korčula	50.000 putnika
Vis	8.000 putnika
Mljet	4.500 putnika
Lastovo	1.000 putnika

Promet iz 1989. godine se prema prognozama očekuje u razdoblju 2003. do 2005.

Za izradbu studije razvoja malih zračnih luka, koja bi trebala biti napravljena u okviru sektorske Strategije razvitka zračnog prometa, očekuju se očitovanja:

- Državne uprave za zaštitu okoliša u svezi s prihvatljivim lokacijama na pojedinim otocima odnosno u svezi s propisivanjem mjera zaštite okoliša;
- MPPV-a, Sektora civilnog zrakoplovstva za optimalne lokacije s motrišta zrakoplovstva;
- MPPV-a, Centra za razvitak otoka i drugih institucija prema potrebi;
- Vlade i Hrvatskoga državnog sabora u svezi s povezivanjem otoka i kopna (gospodarski pristup ili uz subvencije).

Za eventualnu izgradnju novih zračnih pristaništa predviđena su sredstva za prethodne studije lokacija s aspekta zrakoplovnih propisa, zaštite okoliša i dr. te građevine, uređaje i opremu Uprave kontrole leta.

Očekuju se investicije po principu BOT-a, koncesija i sl. kako se ne bi opterećivao državni proračun.

Predviđena je izradba Strategije razvitka zračnog prometa RH koja bi trebala dati odgovore na pitanja optimalnog razvitka infrastrukture zračnog prometa, osobito na otocima (zračno pristanište na jednom otoku za potrebe više otoka, izgradnja u prvoj etapi manjih zračnih pristaništa s mogućnošću proširenja, akvaporti, ...) ili kvalitetnije povezivanje otoka s obalom pomorskim prometom.

#### *Planovi razvitka zračnih prijevoznika*

Croatia Airlines, jedini domaći zračni prijevoznik, započeo je zamjenu dijela flote od pet starijih bučnih zrakoplova Boeing tip B737-200 sa šest novih, utišanih zrakoplova Airbus tip A319 u razdoblju 1998. - 2000.

Croatia Airlines dugoročno planira flotu za zadovoljavanje gotovo 100%-tne potražnje u domaćem prometu, oko 60%-tne potražnje u međunarodnom redovitom prometu i s manjim udjelom (oko 12% u 2010.) u međunarodnom neredovitom (charter) prometu. Dugoročno je potrebno osnovati zrakoplovnu tvrtku koja bi malim zrakoplovima (sa 20 putničkih sjedala) održavala vezu između otočkih i kopnenih zračnih luka tzv. Jadranska magistrala.

#### *Planovi razvitka sustava kontrole zračnog prometa*

Razvitak KL proizlazi iz potrebe modernizacije sustava, uređaja i opreme, uklapanja u međunarodne projekte kao što su Program harmonizacije i integracije kontrole letenja u Europi, Projekt srednjoeuropskog centra kontrole letenja i Projekt harmonizacije europskog sustava zrakoplovnih informacija, a sve u cilju veće učinkovitosti sustava KL u Europi i u nas.

## 11. PLANOWI RAZVITKA SUVREMENIH TRANSPORTNIH TEHNOLOGIJA I TERMINALA

### *Planovi razvitka kombiniranog transporta*

Oživljavanjem gospodarskih aktivnosti nakon rata u Republici Hrvatskoj te predstojećim otvaranjem prometnih koridora prema istoku i jugu kao i stalnim povećanjem udjela prijevoza u kombiniranom prometu u ukupnom prijevozu robe (koji bi mogao iznositi i do 20%), nije

nerealno očekivati prosječan rast više od 5% na godinu u kombiniranom prometu do 2002. godine i 7-9% do 2020. godine.

U kombiniranom prometu u Hrvatskoj ne primjenjuje se većina postojećih tehnika suvremenoga kombiniranog prometa, te je potrebno, u skladu s razvitkom pojedinih prometnih grana, primijeniti ono što već funkcionira na području prometno najrazvijenijih zemalja zapadne Europe:

- uvođenje vlakova za prijevoz kamiona s prikolicama na niskopodnim vagonima, na relacijama gdje za to postoji interes šire društvene zajednice, uz potrebne subvencije Vlade RH;

- uvođenje riječnih brodova za prijevoz kamiona i vagona Ro-Ro;

- nabavka novih kapaciteta treba biti orijentirana na huckepack tehnologiju što u prvoj fazi znači nabavku specijalnih kodificiranih vagona za prijevoz izmjenjivih kamionskih sanduka i kontejnera, korisne duljine do 60 stopa, sposobnih za brzinu do 120 km/h;

- nabavka specijalnih kodificiranih vagona s džepovima za prijevoz izmjenjivih kamionskih sanduka, kontejnera i kamionskih poluprikolica, sukladno nabavci modernih cestovnih poluprikolica pogodnih za prijevoz na vagonima s džepovima. Cestovne poluprikolice trebali bi nabaviti cestovni prijevoznici odnosno kombidruštvo »CROKOMBI« kao drugi zainteresirani partner u organizaciji huckepack prijevoza;

- nabavka kodificiranih izmjenjivih kamionskih sanduka.

Na Hrvatskim je željeznicama prijeko potrebno obnoviti kontejnerski prijevoz i uspostaviti ga u prvoj fazi na prugama:

1. Rijeka - Zagreb - Budimpešta

2. (Ljubljana) - Zagreb - Vinkovci - Tovarnik

3. Zagreb - Graz.

Temeljno pitanje razvoja kombiniranog prometa u sadašnjoj fazi jest izgradnja mreže prekrcajnih terminala u Republici Hrvatskoj.

Prekrcajni terminali su mjesta na kojima se sreću dvije ili više prometnih grana radi dovoza i predaje, odnosno preuzimanja i odvoza robe za transport, mjesta za skladištenje robe i dr. Prekrcajni terminali su glavna spona na transportnom putu robe od proizvođača do potrošača i zbog toga što služe za preradu, doradu, prepakiranje, razvrstavanje, uzorkovanje, carinjenje i druge usluge na robi, zatim zbog zaštite od elementarnih nepogoda, za koncentraciju i distribuciju robe, a često su čimbenik ujednačenja prijevoza s obzirom na kopnene ili pomorske prijevozne kapacitete. Terminali, zbog svoga primarnog zadatka i prevladavajuće tehnologije i organizacije rada, mogu biti željeznički, lučki, cestovni, zračni, poštanski i specijalni, vezani za određenu vrstu tereta (rasuti tereti, naftni i kemijski i sl.).

Prema do sada obavljenim izučavanjima u Hrvatskoj je potrebno izgraditi prekrcajno-robne terminale u Zagrebu, Varaždinu, Osijeku, Vukovaru, Slavonskom Brodu, Sisku, Karlovcu, Vinkovcima (Spačvi), te lučko-prekrcajne robne terminale u Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu i Pločama.

Detaljnija mreža te namjena i veličina pojedinog terminala razradit će se planovima razvoja kombiniranog prometa.

Pored terminala robnog prometa, iznimno značenje imaju i terminali putničkog prometa: autobusni kolodvori, željeznički kolodvori, terminali pomorskoga putničkog prometa.

Postoji niz čimbenika koji izravno ili neizravno utječu na tok razvoja kombiniranog prijevoza i pojedine grane prometa.

Stoga je temeljno pitanje (koje je potrebno što prije riješiti) definiranje plana razvoja kombiniranog transporta u Hrvatskoj i donošenje poticajnih mjera države za razvoj kombiniranog prometa.

Pritom se prije svega mora misliti na sljedeće:

- Potrebno je utvrditi društveni interes za razvitak kombiniranog transporta u Hrvatskoj (razrada troškova infrastrukture, troškova onečišćenja čovjekova okoliša i dr.).

- Potrebno je definirati ciljeve kombiniranog transporta, posebno u unutarnjem, a posebno u međunarodnom prometu (uvozu, izvozu, te lučkom i suhozemnom tranzitu):

a) u unutarnjem prometu npr. postoji društvena opravdanost za razvoj kombiniranog prijevoza između priobalnog područja i unutrašnjosti, osobito u turističkoj sezoni, radi resterećenja cesta;

b) međunarodni kombinirani prijevoz u izvozu i uvozu potrebno je razvijati u okviru sadašnjih i budućih potreba hrvatskoga gospodarstva (uzimajući u obzir prednosti pojedinih tehnologija, prema Zapadnoj Europi ponajprije treba razvijati huckepack prijevoz prema moru i zemljama bivšeg SSSR-a - kontejnerski prijevoz);

c) tranzitni kombinirani prijevoz po osi jug-sjever (Rijeka - Zagreb - mađarska granica) od strateškog je interesa za Hrvatsku kao pomorsku zemlju i njihov će razvitak prije svega zavisiti od modernizacije Luke Rijeka i kvalitete njenog servisa. Na tom se pravcu, pri pojavi većih prijevoza, osjeća nestašica specijalnih vagona za prijevoz kontejnera.

Ostvarenjem tranzitnog pravca zapad - istok, Hrvatske željeznice očekuju znatnije povećanje prijevoza u izravnim kontejnerskim vlakovima. Te prijevoze HŽ su spremne prihvatiti bez ikakvih ograničenja. Oživljavanje toga koridora u cestovnom prometu, prema mnogim procjenama, Hrvatskoj će »donijeti« 150.000 cestovnih teretnih vozila u tranzitu. Vodeći računa o očuvanju cesta, ekološkim, političkim i drugim razlozima, Hrvatska će morati odrediti svoju politiku prema tim prijevozima, tj. u kolikoj mjeri će inzistirati na »prebacivanju« tih prijevoza s ceste na željeznicu (prijevoz huckepack vlakovima).

Poticajne mjere države glede razvoja kombiniranog prijevoza, prema iskustvima zapadnoeuropskih zemalja, sastoje se u sljedećem:

- u oslobađanju od poreza pri nabavci sredstava za potrebe kombiniranog prijevoza;

- u izuzeću od različitih zabrana za prijevoze teretnih jedinica cestovnim vozilima s terminala i na terminale,

- u politici kamionskih dozvola (cijena, broj, itd.);

- u osiguravanju povoljnih kredita za nabavku sredstava za potrebe kombiniranog prijevoza,

- u investicijskoj politici u području kombiniranog prijevoza koja je bitna za njegov uspješan razvoj. Početna ulaganja u razvoj kombiniranog transporta su velika i tek zaokružen proces u materijalnom i organizacijskom smislu može davati dobre rezultate.

\* \* \*

U prethodnim poglavljima sagledani su planovi razvitka pojedinih dijelova prometnog sustava. Taj razvitak je u funkciji ukupnog razvitka Hrvatske i njezinog učinkovitog povezivanja s Europom, kvalitetnog povezivanja svih hrvatskih regija, posebice obalnog i kontinentalnog područja, prometnog otvaranja jadranskog prostora srednjoeuropskom zaleđu, te povećanja sigurnosti prometa i zaštite okoliša.

U ostvarivanju planiranog razvoja od izuzetne je važnosti postići skladan razvitak ukupnog prometnog sustava, što zahtijeva uravnoteženi razvoj pojedinih prometnih podsustava uspostavljanjem objektiviziranog redoslijeda razvojnih prioriteta.

U infrastrukturnom segmentu sustava to će biti povećana ulaganja u održavanje postojeće prometne mreže i njezino osuvremenjivanje, te izgradnja na glavnim koridorima, prvenstveno na onima što povezuju jadransku obalu s kontinentalnim dijelom Hrvatske i sjeverozapadnom Europom. Preko velikih projekata izgradnje angažirat će se strani kapital, poglavito izravnim ulaganjima na osnovi koncesija, te inozemnim zajmovima. Koncesije za izgradnju i korištenje objekata prometne infrastrukture i suprastrukture, posebice onih na pomorskom i vodnom dobru, bit će sve prisutniji oblik preko kojega će se osiguravati brži razvoj i povećavati učinkovitost u gospodarskom korištenju takvih kapaciteta.

Prijevoznike i druge prometne djelatnosti bit će maksimalno izložene tržišnim principima poslovanja. Uz uvažavanje tih principa u učinkovitom i kvalitetnom zadovoljavanju prometne potražnje, poticajnim će se mjerama utjecati na preusmjerivanje tereta na jeftinije oblike prijevoza, koji troše najmanje energije i najmanje onečišćuju okoliš.

U odlučivanju o primjeni poticajnih mjera nužno će se polaziti od komparativnih prednosti željezničkog, pomorskog i riječnog prijevoza. Takvim pristupom moguće je postići preusmjerivanje masovnih tereta na željeznicu, s obzirom na raspoložive prijevozne kapacitete, nižu cijenu, te na uporabu čiste energije. Iste prednosti pomorskog prijevoza na uzdužobalnom području, te prijevoza unutarnjim plovnim putovima, ističu njihove mogućnosti u nužnom postizanju racionalnije strukture ukupnog prijevoza. U tom kontekstu valja sagledavati i potrebu izgradnje jadranske željeznice, tj. početak ostvarivanja ovoga velikoga razvojnog projekta nužno je dovesti u vezu s prethodnim iskorištenjem raspoloživih resursa u kapacitetima i prednostima pomorskog prometa. Poticajima za intenzivniju primjenu kombiniranog prijevoza i drugih suvremenih transportnih tehnologija u hrvatski prometni sustav pospješit će se preusmjerivanje prijevoza na jeftinije i ekološki čistije grane prometa. Primjena integralnog prijevoza zahtijevat će i međusobno usklađivanje razvojnih planova prometnih podsustava (cestovnog, željezničkog, pomorskog, riječnog).

## 12. OCJENA MOGUĆNOSTI ULAGANJA U RAZVITAK INFRASTRUKTURE PROMETNOG SUSTAVA

Suvremena je znanost u mogućnosti ocijeniti razvojno značenje prometa i pritom ne podcijeniti niti precijeniti doprinos prometa općem gospodarskom razvoju. U tom pogledu postoji bogato iskustvo i jasne spoznaje koje se i u nas mogu primijeniti kada je u pitanju odnos između ulaganja u promet i njegova doprinosa gospodarskom razvoju.

Poznato je da je promet kapitalno intenzivna djelatnost koja zahtijeva velika materijalna sredstva. Osim toga, izgradnja i aktiviranje infrastrukturnih građevina traje razmjerno dugo, što ima za posljedicu da se sredstva uložena u te građevine sporo aktiviraju i sporo donose neposredne koristi. Stoga se neposredni doprinos prometa rastu zaposlenosti i narodnog dohotka teško može mjeriti doprinosom što ga ima ulaganje u većinu proizvodnih i uslužnih djelatnosti. Promet je, dakle, djelatnost koja omogućuje aktiviranje sredstava uložениh u druge djelatnosti, ali i djelatnost koja može »umrtviti« znatan iznos sredstava uložениh u nju samu i na prilično dugi rok. Zato se investicijski promašaji u prometu, ako do njih dođe, ne mogu ispraviti u kratkom roku, a u srednjem roku samo uz visoke troškove.

To, dakako, ne dovodi u pitanje potrebitost, a niti opravdanost ulaganja u promet, nego jedino nameće pitanje visine, vremena i namjene tog ulaganja. Osim toga, brojnost i jačina utjecaja što ga promet ima na razvitak društva razlog su da se izgradnja nekih prometnica, osim sasvim ekonomskim učincima, može opravdati njihovim doprinosom političkom i nacionalnom životu zemlje. No u tom slučaju valja jasno razlučiti svaki od tih doprinosa i naći opravdanje za ulaganje u takve prometnice.

Hrvatska država, iako s vitalnim gospodarstvom u odnosu na okolnosti iznimnih naprezanja u Domovinskom ratu, mora pristupiti krajnje racionalno u trošenju resursa u svim elementima razvitka.

### *Procjena mogućih ulaganja*

Planirani dugoročni razvitak hrvatskoga prometnog sustava, sagledan kroz razvitak njegovih pojedinih dijelova u prethodnom poglavlju ove Strategije, zahtijeva visoka ulaganja. Procjene ukupnih ulaganja do 2010. godine približavaju se vrijednosti od 20 milijardi USD. Tako procijenjena ulaganja u odnosu na projicirani BDP do 2010. godine (uz prosječnu godišnju stopu rasta od 6%) predstavljaju veličinu od 5% BDP-a.

*Tablica 20. BDP od 1998. do 2010. godine po prosječnoj godišnjoj stopi rasta od 6% i procijenjena ukupna ulaganja u prometni sustav u odnosu na BDP*

Procijenjeni iznos ukupnih ulaganja sadrži, osim investicija u izgradnju, rekonstrukcije i obnovu infrastrukture te u nabavke opreme i prijevoznih sredstava, i troškove održavanja cjelokupne prometne mreže. Treba naglasiti da je povećanje ulaganja u održavanje, radi dovođenja funkcionalne sposobnosti postojeće mreže na propisanu tehničku razinu i očuvanje te razine, jedan od prioriteta u narednom razvojnom razdoblju.

Investicije u prometni sustav (bez investicija u telekomunikacije i poštu) kretale su se u razdoblju 1996.-1998. godine na razini od 2,1% BDP-a, a zajedno s ostalim ulaganjima (u održanje infrastrukture, remonte i obnavljanje prometnih sredstva i sl.) taj je udio iznosio oko 4%. Gustoća prometne mreže u Hrvatskoj relativno je dobra, ali stanje mreže ne zadovoljava, zbog nedovoljnog ulaganja u održavanje prometnica, zbog oštećenja u ratu, kao i zbog povećanog opterećenja nekih pravaca. Takvo stanje zahtijeva znatnije povećanje ulaganja u redovito i pojačano održavanje.

Uvažavajući nužnost izgradnje prometne infrastrukture i nabavke novih prijevoznih sredstava, neophodno je povećati udio ulaganja u postojeću mrežu i prometni sustav u cjelini. Stoga se u narednim godinama planira nove investicije zadržati na razini od oko 2%, a ostala ulaganja povećati na oko 3% BDP-a.

Financiranje ulaganja u prometni sustav jednim će se dijelom, sukladno važećim posebnim zakonima, oslanjati na državni proračun (kapitalna ulaganja, tekući izdaci i transferi za održavanje infrastrukture, subvencije, transferi i otplate zajmova međunarodnih financijskih institucija) i na namjenske prihode, te na proračune lokalne uprave i samouprave. Izravna strana ulaganja i ulaganja privatnoga kapitala, uz inozemne kredite, putem mješovitih koncesijskih društava za građenje i gospodarsko korištenje infrastrukturnih objekata, predstavljat će pretežit izvor financiranja u realizaciji velikih projekata, poglavito izgradnje autocesta. Nabavke i osuvremenjivanje prijevoznih sredstava trebaju se financirati sredstvima trgovačkih društava - prijevoznika, uz angažiranje kredita komercijalnih banaka, te uz državnu potporu odnosno poticaje kada se radi o programima od nacionalnog interesa.

Okvirna struktura ukupnih ulaganja po pojedinim dijelovima prometnog sustava bila bi sljedeća:

- za ceste i cestovni promet 40%
- za željezničke pruge i željeznički promet 25%
- za pomorski i riječni promet 20%
- za zračni (aerodromi i dr.) 5%
- za integralni transport (suvremene transportne tehnologije) i terminale 10%.

*Tablica 21. Struktura ulaganja u razvoj prometnog sustava u razdoblju od 1998. do 2010. godine (u mln USD) i relativni odnos ulaganja prema projiciranom BDP-u po prosječnoj godišnjoj stopi rasta od 6%*

#### *Ulaganje u cestovnu infrastrukturu*

Ulaganje u cestovnu infrastrukturu dugoročnog je obilježja, tako da je strategiju njezina razvoja potrebno sagledati u vremenskoj distanci od dvadesetak godina. U tom smislu je potrebno analitički razraditi plan sredstava po godinama, isto kao i ulaganja po određenoj gruboj strukturi.

Strategija razvitka cesta u ovakvom vremenskom razdoblju treba dati grubi okvir procjene veličina, kako prihoda tako i ulaganja po strukturi. Na taj će se način dobiti realni parametri i

ocjene, što će kasnije, pri razradi srednjoročnih planova, pružiti mogućnost za njihovu racionalnu realizaciju.

Ulaganje u cestovnu infrastrukturu obrađuje se u razdoblju od 2000. do 2020. godine, iako je obuhvat u ostalim prometnim granama od 2000. do 2011. godine, i to stoga što je za cestovnu infrastrukturu, zbog veličine ulaganja, razdoblje od 12 godina prekratko za prikazivanje strateških opredjeljenja u toj djelatnosti. Isto tako, zbog nedostatnih sredstava, sve potrebe nije moguće realizirati u kraćem razdoblju. Osim toga, u Zakonu o javnim cestama propisana su planska razdoblja od četiri godine pa se takvim pristupom obuhvaća pet punih planskih zakonskih razdoblja.

U projekciji ukupnih prihoda za ceste (održavanje i investicije) pošlo se praktično od srednjih varijanata, koje su razmatrali u Ekonomskom institutu i Institutu prometa i veza pri izradbi studija, s time da je u razmatranje uzeto dulje razdoblje. Po ovoj projekciji Hrvatska bi u promatranom razdoblju izdvajala za ceste ukupno od 1,7 do 2,3% bruto domaćeg proizvoda, odnosno u prosjeku oko 2,0% od BDP.

Iz tablice 22. proizlazi da bi ukupna izdvajanja za ceste, u razdoblju od 2000. do 2011. godine, iznosila 7.989 milijuna USD, a od 2012. do 2019. godine 9.011 milijuna USD, ili ukupno u razmatranom razdoblju od 2000. do 2019. godine 17.000 milijuna USD.

Temeljem utvrđenih razvojnih ciljeva, da je u 2007. godini potrebno ostvariti puni standard održavanja svih vrsta cesta, da je u istom planskom razdoblju potrebno podići prometnu i tehničku razinu svih cesta na zadovoljavajuću u odnosu na prometnu potražnju, da je potrebno postupno rješavati najkritičnije dionice cesta i objekata, pogotovo u prigradskim područjima, kao i izgraditi osnovnu mrežu cesta na više razine usluga, predlaže se sljedeći raspored ulaganja:

- a) u održavanje (svih vrsta cesta) 46% ukupnih ulaganja
- b) u modernizaciju i rekonstrukciju (svih vrsta cesta) 15% ukupnih ulaganja
- c) u izgradnju autocesta, poluautocesta, brzih cesta 39% ukupnih ulaganja.

Prosječne cijene planirane izgradnje cesta visoke razine usluge kreću se s obzirom na konfiguraciju terena i faznosti izgradnje, u rasponu:

- autoceste 4-10 mln USD/km
- poluautoceste 3-7 mln USD/km
- brze ceste 2-5 mln USD/km
- poboljšanje postojećih cesta 1-2 mln USD/km.

*Tablica 23. Program ulaganja u ceste prema namjeni*

Ovakvom strukturom ulaganja u razvoj cestovne mreže poseban se naglasak daje na održavanje i općenito podizanje prometnih i tehničkih osobina postojeće cestovne mreže (46%+15% tj. 61% od ukupnih ulaganja) što predstavlja 6% više od prvog prijedloga. (Ovakav je stav posebno izražen prilikom prve rasprave o ovom dokumentu u Hrvatskom državnom saboru, ali isto tako i od strane stručnjaka Svjetske banke koja financijski prati realizaciju ovog programa.) S druge strane, nerealne ambicije glede izgradnje autocesta i ostalih cesta visoke razine usluga svode se u realne okvire, na način da će se prići postupnoj izgradnji brzih cesta, poluautocesta i autocesta u skladu s prometnom potražnjom.

Izdvajanja za izgradnju cesta najviše razine usluge - autocesta, poluautocesta i brzih cesta, od 39% ukupnih ulaganja za ceste, omogućila bi (uz prosječnu cijenu po kilometar oko 4,5 mln

USD) izgradnju u razdoblju od 2000. do 2011. godine novih oko 700 km tih cesta, a u razdoblju od 2012. do 2019. godine novih 780 km ili ukupno oko 1.480 km.

Pretpostavimo li da će do kraja 1999. godine u Hrvatskoj biti u prometu oko 520 km cesta najviše razine usluge, 2011. godine mreža tih cesta bila bi 1.220 km, a 2019. godine 2.000 km.

Takav opseg i vremenski redoslijed omogućio bi izgradnju novih oko 70 km cesta na godinu što je mnogo brže nego što je bilo u zadnjih tridesetak godina, od kada se u Hrvatskoj započelo s izgradnjom autocesta. Takav program moguće je realizirati samo na komercijalnoj osnovi, tj. uz korištenje dugoročnih kredita, izdavanjem koncesija na izgradnju i eksploataciju dionica i objekata.

Za ostvarivanje programa modernizacije, rekonstrukcije i izgradnje državne, županijske i lokalne mreže cesta osigurat će se godišnje 15% ukupnih ulaganja u razvoj cesta. Pored predviđenih ulaganja u redovito i izvanredno održavanje, ocjenjuje se da bi u relativno kratkom razdoblju ukupna mreža cesta u Hrvatskoj bila dovedena na zavidnu razinu služnosti. U ostvarenju predvidivih financijskih sredstava pretpostavlja se u prvom redu usmjerivanje proračunskih sredstava za realizaciju programa održavanja cesta i programa na mreži državnih, županijskih i lokalnih cesta, dok bi se za gradnju autocesta, poluautocesta i brzih cesta koristili ponajprije koncesijski modeli, inozemni krediti i dr.

U tu svrhu će se utemeljiti dionička društva, prvenstveno za dionice i objekte na cestovnim pravicima iz prve skupine prioriteta, s osnovnom zadaćom zatvaranja financijske konstrukcije za izgradnju te za održavanje i eksploataciju ceste ili objekta.

U financiranju pojedinog programa polaziti će se od načela racionalnosti, tj. maksimalne usklađenosti ulaganja s raspoloživim sredstvima u određenom vremenu.

#### *Ulaganja u željeznički promet*

Na temelju procijenjenih mogućnosti izdvajanja iz BDP-a (tablica 21.) predviđena su ulaganja u željeznički prometni sustav u razdoblju od 1999. do 2010. godine, u iznosu 4,975 milijardi USD. Osim toga, iz programa za razvitak suvremenih transportnih tehnologija i terminala predviđena su sredstva za područje željezničkog prometa u iznosu 597 milijuna USD. Prema tomu, ukupna sredstva u razdoblju 1999. - 2010. za željeznički promet iznose 5,572 milijarde USD.

Iznos od 5,572 milijarde USD strukturalno je razrađen na ulaganja u infrastrukturu sukladno Zakonu o hrvatskim željeznicama tj. za izgradnju, osuvremenjivanje, uključivši obnovu, i održavanje, te na ulaganja u razvoj prijevoznih kapaciteta.

Analitičkom razradom strukture ulaganja po gruboj namjeni, predlaže se ulaganje u sljedećim iznosima u razdoblju 1999.-2010.:

- u održavanje infrastrukture 1,23%	1.740	milijuna	USD,	ili
- u osuvremenjivanju uključivši obnovu infrastrukture 28,22%	1.573	milijuna	USD,	ili
- u izgradnju infrastrukture (nove pruge) 16,40%	914	milijuna	USD,	ili
- u razvoj prijevoznih kapaciteta 12,58%	701	milijuna	USD,	ili
- u razvoj informatike ili 0,70%		38	milijuna	USD,

- u zaštitu okoliša 0,20%	9	milijuna	USD,	ili
- u suvremene transportne tehnologije (kombinirani promet) 10,67%	597	milijuna	USD,	ili
<hr/> UKUPNO 100,00%	5.572	milijuna	USD,	ili

Ulaganje u osuvremenjivanje, obnovu i izgradnju infrastrukture iznosi 0,6% BDP-a.

U prvom dijelu razmatranog razdoblja (1999.-2005.) ulaganja u održavanje infrastrukture neće omogućiti potrebnu razinu i standard održavanja zbog velikih zaostataka i općeg lošeg stanja pojedinih dijelova infrastrukture. U drugome dijelu razdoblja (2006.-2010.), zbog podizanja općeg tehničkog stanja infrastrukture, ali i većih raspoloživih sredstava za održavanje, razina i standard održavanja predviđa se da će doseći 85% potrebnog.

Ulaganja u osuvremenjivanje i obnovu infrastrukture te rekonstrukcije i osposobljavanje prijevoznih kapaciteta u prvom dijelu razmatranog razdoblja, prema postojećim uvjetima planiranja, predviđena su sukladno Planu osuvremenjivanja i restrukturiranja željeznice u iznosu 400 milijuna USD, čime će se pokriti samo najnužnija ulaganja, prvenstveno u funkciji sigurnosti željezničkog prometa i pokretanja osnovnih tehnoloških ciklusa neophodnih za funkcioniranje sposobnosti kapaciteta, dok su stvarne potrebe znatno veće, pa će u toj fazi doći čak i do daljnjeg pada tehničko-eksploatacijskog stanja u infrastrukturi.

Tek u drugom petogodištu započet će trend sustavnog podizanja tehničko-eksploatacijske razine infrastrukture, a potkraj razmatranog razdoblja i do usklađivanja stanja s realnim potrebama i standardima.

Ulaganja u izgradnju nove infrastrukture (izgradnja novih pruga) aktualna su u drugom dijelu razmatranog razdoblja, a ulaganja u nabavku novih suvremenih prijevoznih kapaciteta u razdoblju 2004 - 2005. godine.

Ulaganja u suvremene transportne tehnologije (kombinirani prijevoz) rast će sustavno od početka razmatranog razdoblja, kako bi što prije mogla dati potrebne i očekivane efekte, prvenstveno u obliku povećanja prijevoza robe željeznicom.

Ulaganja u informatiku i zaštitu okoliša primjerena su aktualnosti tih područja.

Realizacija zacrtanih ulaganja odvijat će se temeljem srednjoročnih i godišnjih planova, na principima kontinuiranog planiranja, sukladno Zakonu o hrvatskim željeznicama.

Prioriteti ulaganja u željeznički promet razrađeni su u poglavlju Etape i prioriteti u razvitku mreže željezničkih pruga, a podrobnije prikazani u tablicama 14. i 15.

Učinci od ulaganja u željeznički promet iskazivat će se u smanjenim troškovima eksploatacije, povećanju prijevozne i propusne moći pruga, kroz povećanje tehničkih brzina na prugama te osposobljenošću magistralnih pruga I. reda za prijevoz osovinskim masama 20 i 22,5 tona, a sporednih pruga od najmanje 18 tona, povećanim kapacitetima i povećanoj komercijalnoj brzini prijevoza robe, punom afirmacijom kombiniranog prometa što će rezultirati sve većim udjelom željeznice u robnom prometu, te bitnom poboljšanju kvalitete ponude u putničkom prometu, kako u daljinskom prometu, prvenstveno skraćanjem voznih vremena i povećanjem udobnosti, tako i u prigradskom prometu u većim gradovima Hrvatske



usklađivanjem ove ponude sa stvarnim potrebama ovih gradova te s ostalim oblicima javnog prometa u njima.

Izvori financiranja, sukladno Zakonu o hrvatskim željeznicama, osigurali bi se iz državnog proračuna RH, naknade za korištenje željezničke infrastrukture, prihoda iz prijevoza, dodatnih sredstava općina, gradova i županija, sredstava zakupa i koncesija, te međunarodnih i domaćih kredita, pri čemu su stvorene mogućnosti za izravno ulaganje stranoga kapitala kao i za kreditnu potporu međunarodnih financijskih institucija.

Tabela 24. je samo ilustracija okvirnih ulaganja u razmatranim razdobljima, dok će se konkretna dinamika, prioriteti i veličina ulaganja razraditi u Srednjoročnim planovima razvoja.

*Tablica 25. Vremena putovanja i srednje brzine putovanja od Zagreba do županijskih središta*

Objašnjenje pojmova:

(1)...(6) - gradovi u kojima će se osjetiti bitno skraćenje putovanja i udaljenosti do Zagreba zbog izgradnje novih ili dijelova novih pruga ili zbog korištenja postojećih znatno popraavljenih pruga

*Ulaganje u pomorski i riječni promet*

Na osnovi tablice 21. (mogućnosti izdvajanja sredstava iz BDP-a do 2010. godine za prometni sustav), sastavljena je tablica 26. za pomorski i riječni promet. Iz tablice je vidljivo da se za pomorski promet predviđaju ulaganja od 2.790 mln USD, a u riječni promet 1.190 mln USD do 2010. godine.

*Tablica 26. Izdvajanje iz BDP-a za pomorsko-riječni promet od 1998. do 2010. godine (u milijunima USD)*

Zbog svega navedenog, u daljnjem prikazu daju se okvirne procjene financijskih ulaganja za razdoblje do 2010. godine.

Za ostvarenje prioriternih ulaganja u luke, kako je navedeno u tekstu s podnaslovom »Elementi razvitka morskih luka« na stranici 60., a sukladno procjenama investicija iz navedenih studija potrebno je osigurati:

- za luku Rijeka 40,0 mln USD do 2000. godine, odnosno ukupno 250,0 mln USD do 2010. godine

- za luku Ploče 15,0 mln USD do 2000. godine, odnosno ukupno 180,0 mln USD do 2010. godine

- za luku Split: 10,0 mln USD za gradsku luku, 10,0 mln USD za ulaganja u bazen sjeverne luke do 2000. godine, odnosno ukupno 50,0 mln USD do 2010. godine

- za luku Dubrovnik 13,0 mln USD do 2000. godine, odnosno ukupno 40,0 mln USD do 2010. godine

- za luku Zadar 10,0 mln USD do 2000. godine, odnosno ukupno 40,0 mln USD do 2010. godine.

Ukupna ulaganja u luke otvorene za javni promet od interesa za Republiku Hrvatsku iznose 560,0 mln USD do 2010. godine.

Izvore financijskih sredstava za realizaciju tih programa, sukladno Zakonu o morskim lukama, lučke uprave trebale bi osigurati iz

- međunarodnih kredita

- koncesijskih naknada za obavljanje lučkih djelatnosti

- lučkih naknada

- državnog proračuna

- posebice temeljem koncesije za izgradnju novih objekata lučke podgradnje i nadgradnje.

U lukama od županijskog značenja, za održavanje će, sukladno odredbama Pomorskog zakonika, biti potrebno koristiti koncesijske naknade koje se ubiru za korištenje pomorskog dobra.

Hrvatske luke već dugi niz godina zaostaju u svakom pogledu za europskim lukama. Da bi se vratili izgubljeni tranzitni tereti, a s druge strane ostvarilo uspješno povezivanje otoka s kopnom, te uzdužobalno i međunarodno povezivanje s okolnim pomorskim državama, potrebna su znatna ulaganja u luke i lučice.

Prema studijama razvitka glavnih luka, u razdoblju do 2005. godine za Ploče i Rijeku, kao i za ostale luke do 2007. godine, potrebna su ulaganja u iznosu od približno 352 milijuna USD. Procjenjuje se da će potrebna ukupna ulaganja u glavne, te sporedne luke i lučice do 2010. godine iznositi 600 milijuna USD.

Flota Jadrolinije i svih ostalih brodara uključenih u povezivanje otoka s kopnom, uzdužobalno povezivanje te održavanje međunarodnih trajektnih i ostalih linija potpuno je zastarjela. Prosječna starost trajekata iznad 1.000 GT (ukupne zapremine broda) u Hrvatskoj je preko 26 godina, dok je u Italiji 18, Francuskoj i Španjolskoj 16, a svjetski prosjek je 19 godina.

Program obnove i razvitka putničke flote Jadrolinije u razdoblju 1996.-2000. godine koji je prihvatila Vlada Republike Hrvatske u ožujku 1996. godine obuhvaća nabavku 22 broda (od čega 5 novogradnji te 17 rabljenih brodova) uz istodobno planirano rashodovanje 18 brodova. Ukupna vrijednost toga Programa iznosi 103,3 mln USD ili 557,8 mln kuna, a njegovo financiranje oslanja se na komercijalne izvore sredstava i sredstva iz Državnog proračuna Republike Hrvatske. Program se ostvaruje planiranim tijekom.

U 1997. godini nabavljeno je pet plovnih objekata (od čega tri novogradnje u hrvatskim brodogradilištima) ukupne vrijednosti 30,0 mln USD ili 195,0 mln kuna. U 1998. godini, kako je navedeno na stranici 58., planira se nabavka šest rabljenih brodova ukupne vrijednosti 22,5 mln USD ili 146,0 mln kuna. Sukladno navedenom Programu, preostali iznos od 55,5 mln USD planira se ostvariti za nabavku 11 rabljenih brodova u 1999. i 2000. godini.

U razdoblju od 2010. godine (u dva petogodišnja plana) nacionalni brodar Jadrolinija planira nabaviti 40 brodova ukupne vrijednosti oko 300,0 mln USD, odnosno po 20 brodova u svakom petogodišnjem razdoblju ili u prosjeku 4 broda na godinu.

Novodoneseni Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu («Narodne novine», br. 131/97. od 5. prosinca 1997.) uređuje uvjete stjecanja prava na obavljanje linijskog obalnoga pomorskog prometa, razvrstava linije prema značenju i po pravcu (državne, županijske i lokalne) u okviru jedinstvenoga sustava javnoga obalnoga linijskoga pomorskoga prometa te način osiguranja sredstava radi održavanja ovoga prijevoznoga sustava. Podzakonskim aktom, čiji je rok izradbe lipanj 1997., propisat će se uvjeti glede veličine, vrste i brzine broda, koje će morati ispunjavati brodovi brodara na državnim, županijskim i lokalnim linijama u obavljanju javnog obalnoga linijskog prijevoza.

Hrvatski brodari koji su održavali prije navedene brodske, trajektne i Ro-Ro linije raspolagali su potkraj 1997. godine s ukupno 63 plovna objekta. Do 2010. godine trebalo bi isključiti iz redovite eksploatacije 53 plovna objekta. Program gradnje brodova u domaćim brodogradilištima za hrvatske brodare u razdoblju od 1993. do 1995. godine, koji je donesen temeljem usuglašenih zahtjeva Udruge pomorskih brodara Hrvatske, obuhvaća gradnju 27 brodova ukupne vrijednosti oko 650,0 mln USD. Do kraja 1997. za hrvatske brodare u domaćim brodogradilištima izgrađeno je 11 brodova ukupne vrijednosti oko 280,0 mln USD.

Hrvatska trgovačka mornarica, osobito linijska, u posljednje je vrijeme zabilježila pad tonaže. Zbog velikog značenja te mornarice, kako za državu u cjelini tako i za razvitak luka i cjelokupnoga prometnog sustava, potrebno je promicati njen razvitak. Hrvatski brodari grade

brodove isključivo svojim sredstvima, uz vrlo nepovoljne kredite. Radi poticanja razvitka flote, potrebna je državna intervencija u subvencioniranju izgradnje novih plovnih objekata. Subvencija bi bila realizirana kroz pokriće razlike između realnih kamata na kredite za nabavku brodova i onih kamata koje brodari u svom poslovanju mogu prihvatiti, kako bi pozitivno poslovali. Ukupno bi u tu svrhu do 2010. godine trebalo izdvojiti oko 940 milijuna USD.

*Tablica 27. Ukupna ulaganja u pomorski promet do 2010. godine (mln USD)*

Radi povećanja sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja, pored ulaganja u uspostavljanje sustava usmjerene i odvojene plovidbe, potrebno je modernizirati svjetionike, obalna svjetla te ostale objekte sigurnosti plovidbe. U tom smislu izrađena je studija Sustav daljinskog nadzora i upravljanja te radijska mreža daljinskog nadzora i upravljanja svjetionika, prema kojoj ukupno planirana ulaganja u trogodišnjem razdoblju iznose 1,8 mln USD.

Na osnovi tablice 26. predviđeno je ulaganje 1.190 mln USD u riječni promet.

Sredstva namijenjena riječnom prometu koristila bi se:

- za izgradnju kanala Vukovar - Šamac
- za izgradnju riječnih luka
- za održavanje riječnih plovnih putova
- za održavanje i razvitak sustava sigurnosti riječnih plovnih putova
- za kanaliziranje rijeka Save i Drave.

Na temelju provedenih detaljnih studija obaviti će se raspodjela sredstava namijenjenih riječnom prometu.

*Ulaganje u zračni promet*

Na osnovi tablice 21. predočene su mogućnosti izdvajanja sredstava iz BDP-a do 2010. godine za zračni promet. Iz tablice 28. je vidljivo da se za zračni promet predviđaju sredstva od 995 mln USD.

*Tablica 28. Izdvajanje iz BDP-a za zračni promet od 1998. do 2010. (u milijunima USD)*

Svih sedam zračnih luka kodnog slova 4E (referentne duljine staze više od 1.800 m) nedavno donesenim Zakonom su podržavljene, s udjelom RH od 55% u vlasničkoj strukturi. Ostatak od 45% vlasničkog udjela podijeljen je u različitim odnosima između lokalnih županija i gradova te općina na čijem se teritoriju zračne luke nalaze. Postoje i iznimke, primjerice Zračna luka Pula, gdje su priznavani uložci pojedinih gradova iz Istre u razvoju te zračne luke u prošlosti, te su im dani određeni postoci vlasništva.

Vlasnici Zračne luke Zagreb su, osim Republike Hrvatske s udjelom 55%, i Zagrebačka županija s 5%, grad Zagreb s 35% te grad Velika Gorica s 5%.

Zračna luka Split je u vlasništvu RH s udjelom 55%, Splitsko-dalmatinske županije s 15%, gradova Kaštela s 15%, Trogira s 10% i Splita s 5%.

Zračna luka Dubrovnik je u vlasništvu RH s udjelom 55%, Županije dubrovačko-neretvanske s 20%, grada Dubrovnika s 10% i općine Konavle s 15%.

Zračna luka Pula je u vlasništvu RH s udjelom 55%, Istarske županije s 15%, gradova Poreča s 15%, Pule s 8%, Labina s 3%, Rovinja s 2%, Pazina i Buja s po 1%.

Zračna luka Rijeka je u vlasništvu RH s udjelom 55%, Primorsko-goranske županije s 20%, gradova Rijeke s 10%, Krka s 4%, Crikvenice s 4%, Opatije s 4% i općine Omišalj s 3%.

Zračna luka Zadar je u vlasništvu RH s udjelom 55%, Zadarske županije s 20%, grada Zadra s 20%, te općine Zemunik Donji s 5%.

Zračna luka Osijek je u vlasništvu RH s udjelom 55%, Osječko-baranjske županije s 20%, te grada Osijeka s 25%.

Radi što učinkovitijeg razvoja zračnog prometa i zračnih luka, a sukladno strategiji prometnog razvitka, važno će biti davanje koncesija na gradnju i upravljanje zračnim lukama u Republici Hrvatskoj.

O ostvarenju planova o davanju koncesija ovisit će dinamika gradnje i modernizacija zračnih luka.

U financiranju razvitka zračnih luka, uz same zračne luke kao nositelje ulaganja, sudjelovat će, sukladno udjelima u vlasništvu, Republika Hrvatska, županije, gradovi i općine iz sredstava svojih proračuna.

Zračni prijevoznik Croatia Airlines u državnom je vlasništvu s udjelom RH većim od 50%. Stoga ta tvrtka računa na pomoć države u financiranju svoga razvitka.

Dakle, vidljivo je da se financiranje infrastrukture u zračnom prometu, kao i njegovih drugih podsustava, očekuje iz državnog proračuna RH s najvjerojatnije 100%-tnim udjelom.

Stanje prometne infrastrukture u zračnom prometu je takvo da u razdoblju od 1998. do 2010. godine treba:

- obnoviti kapacitete za prihvat i otpremu putnika, prtljage, robe, pošte, zrakoplova
- prema očekivanom prometu dalje razvijati potrebne kapacitete
- tehnološki i tehnički razvijati i unaprijediti zračne luke u skladu s razvojem u svijetu
- prema građevinskom stanju manevarskih površina rekonstruirati uzletno-slijetne staze, rulne staze kao i platforme.

Croatia Airlines je započela program zamjene zrakoplova zaključivanjem ugovora o financiranju kupnje šest novih zrakoplova tipa A 319 i gradnje tehničke baze sa školskim centrom. Vlada RH je izdala garancije za realizaciju toga kredita, a otplate su već u tijeku. Prvi od šest zrakoplova je u početku 1998. uključen u flotu Croatia Airlinesa, a drugi u lipnju ove godine. U sljedeće dvije godine očekuje se isporuka po 2 zrakoplova u godini.

U tablici 29. iskazana su planirana ulaganja u podsustave zračnog prometa RH za razdoblja: 1998.-2000., 2001.-2005., 2006.-2010.

*Tablica 29. Planirana ulaganja u podsustave zračnog prometa RH za razdoblja: 1998.-2000., 2001.-2005., 2006.-2010. (u milijunima USD)*

\*) Zagreb, Split, Dubrovnik, Pula, Zadar, Rijeka, Osijek

Ukupna predviđena ulaganja u podsustave zračnog prometa prelaze planirana izdvajanja za zračne luke i zračni promet za 65 milijuna USD. Nepotvrđena stavka u planu je financiranje gradnje zračnih luka. Troškovi gradnje ovisit će o konačnoj lokaciji zračne luke, za koje se izrađuju potrebne studije.

Međutim, sredstva u iznosu od 65 mln USD koja nedostaju predviđena su u sredstvima koja su namijenjena integralnom transportu i terminalima.

*Ulaganje u suvremene transportne tehnologije i terminale*

Na osnovi tablice 21. uočava se mogućnost izdvajanja sredstava iz BDP-a, do 2010. godine, u suvremene tehnologije i terminale u iznosu od 1.990 mln USD.

Predviđena sredstva bit će u prvome redu korištena za ulaganje u suvremene transportne tehnologije i terminale pomorskog, željezničkog, riječnog i zračnog prometa. Sredstva bi se investirala prema prometnim granama:

- 1.114 mln USD (56%) u pomorski i riječni promet
- 597 mln USD (30%) u željeznički promet
- 199 mln USD (10%) u cestovni promet

- 80 mln USD (4%) u zračni promet

### 13. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Hrvatska, kao dio Europe koji pripada srednjoeuropskom prostoru i Sredozemlju, stjecajem raznih okolnosti nije bila samostalna i suverena država što se, uz sve spoznaje i htijenja, nije moglo odraziti na povoljan razvitak njezinoga transportnog sustava, kako u unutarnjem međusobnom povezivanju njezinih dvaju osnovnih dijelova, panonskog i jadranskog, tako i u povezivanju prometnog sustava Republike Hrvatske u europski prometni sustav.

Nakon uspostavljanja samostalne i suverene Republike Hrvatske započelo se s usklađivanjem prometnog sustava i s razvojem prometne infrastrukture s prioriternim potrebama države. Uspješno se ostvaruju opsežni projekti razvitka cesta, obalne flote, civilnog zrakoplovstva i luka te drugi projekti. Najvažniji hrvatski prometni pravci postali su dijelom sveeuropske mreže glavnih prometnih koridora, čime je potvrđeno značenje prometnog položaja Hrvatske. Značajka je ukupnoga hrvatskoga prometnog sustava velika uzajamna komplementarnost, osobito cestovnog, željezničkog i zračnog prometa. Pored toga, izrazita je komplementarnost hrvatskog i bosansko-hercegovačkog prostora: istočna i južna Hrvatska mogu se najkraćim putem povezati samo preko teritorija Bosne i Hercegovine, a Bosna i Hercegovina s Mediteranom te sa Zapadnom i Središnjom Europom samo preko prostora Republike Hrvatske.

\* \* \*

Uloga je cesta i cestovnog prometa u prometnom sustavu da povežu cjelokupni hrvatski prostor, sve njegove dijelove i naselja. Isto tako, imaju važnu ulogu u povezivanju i uključivanju Hrvatske u širi europski prostor.

Iako cestovna infrastruktura i cestovni promet u posljednjih nekoliko desetljeća bilježe dosta intenzivan razvoj, on ni izdaleka ne zadovoljava narasle potrebe, a napose ne udovoljava razvojnoj funkciji. S obzirom na specifičnost oblika, zemljopisnog položaja i osobito s obzirom na komparativne prednosti Jadranskog mora, za Hrvatsku su ceste i cestovni promet od iznimnog značenja. Stoga je u dugoročnom razvitku cesta potrebno utvrditi jasne ciljeve i preciznu strategiju njihovog ostvarenja.

Dugoročna priroda ulaganja u razvoj cestovne infrastrukture, koja ima strateško značenje za ukupni razvitak zemlje, nametnula je potrebu za utvrđivanjem ciljeva za razdoblje od 2007. godine, do 2013. godine i do 2021. godine, dakle razdoblje od dvadesetak godina.

Jedan od prioriternih ciljeva u razvitku cestovne mreže u Hrvatskoj jest postupno povećanje ulaganja sredstava u održavanje, s time da se do 2007. godine dosegne razina punog standarda. Proračunom sredstava za osiguranje propisanog standarda održavanja i proračunom ukupnih ulaganja, utvrđeno je da bi se u idućem planskom razdoblju u održavanje cesta (redovito i izvanredno) izdvajalo na godinu 46% ukupnih ulaganja u razvoj cestovne infrastrukture. Za osiguranje primjerenog održavanja cesta osigurat će se, pored financijskih sredstava, odgovarajući ustroj gospodarenja cestama, tehnička i kadrovska ekipiranost subjekata koji se bave ovom djelatnošću.

Drugi cilj, koji se izravno veže na ostvarenje prvog cilja, jest poboljšanje ukupne mreže cesta (državne, županijske i lokalne) do više razine služnosti, koja će biti primjerena razini ukupnoga gospodarskog, kulturnog i socijalnog razvitka Hrvatske. To će se ostvariti daljnjom modernizacijom mreža cesta, rekonstrukcijom kritičnih dionica i objekata, denivelacijom i poduzimanjem drugih mjera. U tu svrhu predviđeno je ulaganje 15% sredstava od ukupnog ulaganja u razvitak cestovne infrastrukture.

Treći cilj, strateški najvažniji, jest daljnja izgradnja autocesta, poluautocesta i brzih cesta u osnovnim prometnim koridorima. Računa se da bi se pored do sada izgrađenih 475 km autocesta i poluautocesta do 2005. godine izgradilo daljnjih oko 400 km tih cesta najviše razine služnosti, do 2010. godine daljnjih oko 300 km, a do 2021. godine još oko 760 km. Iz

toga proizlazi da bi Hrvatska 2005. godine imala u prometu oko 875 km, 2010. godine 1.175 km i 2021. godine oko 1.935 km autocesta, poluautocesta i brzih cesta, pored ostale mreže državnih, županijskih i lokalnih cesta. Takav vremenski slijed u ostvarivanju programa izgradnje autocesta u osnovnim prometnim koridorima bit će snažan poticaj ukupnom gospodarskom razvitku Hrvatske, kao i valorizaciji osnovnih komparativnih prednosti kojima Hrvatska raspolaže. U tu namjenu izdvajat će se u godini 45% ukupnih ulaganja u razvitak cestovne infrastrukture.

Da bi osigurala ostvarenje navedenih ciljeva u planiranom razvitku cestovne infrastrukture, Hrvatska će u idućem planskom razdoblju izdvajati za tu namjenu u prosjeku na godinu oko 2% bruto domaćeg proizvoda. U tu će se svrhu koristiti sredstva državnog proračuna, inozemnih kredita, financiranja i gospodarenja autocestama na koncesijskom modelu i većim angažiranjem privatnoga kapitala.

Daljnje jamstvo racionalnog ostvarenja planiranih ciljeva je već do sada usvojena zakonska i ostala normativna osnova, koja u prvom redu regulira osnovno ustrojstvo svih čimbenika koji se pojavljuju u procesu gospodarenja cestama, od Ministarstva, Hrvatske uprave za ceste, županijskih uprava za ceste do društva kapitala, sa svim nadležnostima i odgovornošću za realizaciju određene politike.

Posebno se ističe činjenica da će se ovi ciljevi i strategija razvitka cesta realizirati donošenjem:

a) četverogodišnjih planova razvoja cestovne infrastrukture u Hrvatskoj (donosi ga Vlada RH na prijedlog Ministarstva pomorstva, prometa i veza);

b) godišnjih planova (donose ih Hrvatska uprava za ceste i županijske uprave za ceste).

Ti su planovi zapravo konkretni instrumenti kojima će se precizirati programi s količinama planiranih radova i zatvorenom financijskom konstrukcijom za svaki dio programa posebno. Na taj se način utvrđuje posebno odgovornost za kvalitetu izrađenih planova, kvalitetu izvedenih radova, pravodobnost izvršenja planiranog zahvata i za osiguranje financijskih sredstava za pojedini od planiranih programa. Ova Strategija, kao i planski dokumenti koji slijede osigurat će isključivo kontrolirano otvaranje pojedinih programa i njihovo racionalno izvršenje koji su usklađeni s utvrđenim prioritetima, osiguranim financijskim sredstvima za njihovu realizaciju, kao i s prometno-tehnološkom cjelinom projekta.

Da bi se osigurala maksimalna racionalnost u realizaciji zacrtanih ciljeva, potrebno je u procesu planiranja i u procesu realizacije programa utvrditi precizno razgraničenje odgovornosti svih subjekata koji u ovom procesu sudjeluju (instituti, projektne organizacije, investitori, izvođači radova i drugi).

Nove ceste i cestovne objekte čija je izgradnja započela treba obvezno i prioritetno dovršiti.

\* \* \*

Strategija razvitka željezničkog prometa proizlazi iz tranzitnoga geoprometnog položaja Hrvatske, razvoja njenoga gospodarstva i turizma, mobiliteta pučanstva i iz smjernica Europske unije (EU). Smjernicama EU predviđa se odvajanje željezničke infrastrukture od željezničkog prijevoza, pristup infrastrukturi treba biti dostupan svim željezničkim prijevoznicima uz odgovarajuću naknadu i uz ovlasnicu za korištenje željezničke infrastrukture. Ova opredjeljenja EU, u idućem razdoblju, moraju biti ugrađena u zakonsku regulativu željezničkog prometa.

U idućoj fazi temeljno pitanje razvitka željezničkog prometa jest restrukturiranje željeznice tako da postane efikasna na tržišnim načelima poslovanja što podrazumijeva da se subvencije države za njezino poslovanje postupno smanjuju, s ciljem da u području željezničkog prijevoza te subvencije potpuno nestanu, a da se financijska podrška države usmjeruje isključivo na održavanje i razvoj željezničke infrastrukture.

U području željezničke infrastrukture, prioritet na razini države imaju pruge i prostori koji su dio sveeuropske mreže prometnih koridora, definiranih na III. sveeuropskoj konferenciji ministara prometa u Helsinkiju, i hrvatskoga strateškog opredjeljenja.

*Željezničke pruge na koridorima X. i V. su:*

- Savski Marof-Zagreb-Tovarnik
- Zagreb-Krapina-Maribor
- Botovo-Koprivnica-Zagreb-Rijeka-Istra-Trst
- (Zagreb)-Oštarije-Knin-Split
- Beli Manastir-Osijek-Vrpolje-Šamac-Sarajevo-Ploče.

Tehnička razina tih pruga mora biti u skladu s kriterijima AGC mreže definirane u UN/ECE Geneva.

*Jadransko-jonski prostor* izučavat će se u sklopu Srednjoeuropske inicijative (SEI).

Ostale željezničke pruge u Hrvatskoj moraju se razvijati u skladu s potrebama prijevoza robe i putnika, te su tako od državnog i županijskog značenja. Pruge u prostoru Zagreba i šireg okruženja (do 70-ak km) trebaju biti razvijene, uz ostalo, u skladu s potrebama prigradskog i lokalnog prometa ovog područja. Sličnu ulogu imaju i pruge oko ostalih gospodarskih i kulturnih središta u Hrvatskoj, kao što su Osijek, Split i Rijeka.

U području prijevoza robe, temeljno opredjeljenje razvoja mora biti na kombiniranom prijevozu robe preusmjeravanjem s cestovnog na željeznički prijevoz kao ekološki najopravdaniji oblik prometa, uz potpunu prijevoznu uslugu »od vrata do vrata«. S tim u svezi treba osigurati i odgovarajuće prijevozne i prekrajne kapacitete.

U putničkom prometu potrebno je osigurati kvalitetno povezivanje Hrvatske sa srednjoeuropskim sustavom EC-Euro City vlakova, tj. povezivanje Zagreba s glavnim gradovima susjednih zemalja i Jadranom. U skladu s rečenim, treba osigurati kvalitetne prijevozne kapacitete primjerene udobnosti i postići minimalna vozna vremena na postojećoj ili rekonstruiranoj postojećoj infrastrukturi, što bi trebalo ostvariti sustavom vlakova (možebitno u nagibnoj tehnici).

Lokalni i prigradski putnički promet valja prilagoditi potrebama lokalnog stanovništva, poboljšati udobnost, smanjiti vozna vremena i povećati učestalost. To bi omogućilo prijelaz putnika s cestovnog na željeznički promet. S tim u svezi treba osigurati odgovarajuće prijevozne kapacitete.

Strategija željezničkog prometa je njezino restrukturiranje i modernizacija tako da posluje efikasno, na tržišnim načelima, uza sve manje subvencije države. Željeznica treba postati temeljni oblik kopnenog prometa, i pretpostavka povećanja mobiliteta ljudi i svekolikog razvitka Hrvatske.

\* \* \*

Prije agresije na Hrvatsku zračni promet je bio obilježen ovim pokazateljima:

- oko 4-5 milijuna putnika na hrvatskim zračnim lukama zajedno, od čega oko 2,5 do 3 milijuna putnika kojima je motiv putovanja bio turizam;
- oko 70 tisuća letova zrakoplova unutar Hrvatske, iz Hrvatske i u Hrvatsku, te oko 218 tisuća zrakoplova u preletu;
- oko 20-25 tisuća tona tereta;
- Hrvatska nije imala značajnijega zračnog prijevoznika.

Prognoze prometa pokazuju povrat turista na razinu prije Domovinskog rata u razdoblju od 2003. do 2005. Nakon toga se očekuje laganiji rast prometa, kako turističkog tako i ostalog. U 2010. se u hrvatskim zračnim lukama očekuje, po srednjim predviđanjima, 7,58 milijuna putnika, što je oko 50% više od prijeratnog prometa.

Razvojni pravci zračnog prometa u Republici Hrvatskoj su:

- opremanje, modernizacija i proširenje kapaciteta postojećih zračnih luka u smislu povećanja sigurnosti, većeg kapaciteta i bržeg protoka putnika, robe, prtljage, pošte i zrakoplova, te kontrole putnika i zaposlenika;
- izgradnja i opremanje otočnih regionalnih manjih zračnih luka kao turističkih objekata za prihvat zrakoplova opće namjene, te zrakoplova za povezivanje otoka s kopnom radi lakšeg dolaska stanovništva i turista na ta odredišta i njihova odlaska s njih;
- opremanje i organiziranje hrvatske kontrole zračnog prometa u smislu integracije i harmonizacije kontrole leta u Europi;
- nastavak modernizacije nacionalnog prijevoznika Croatia Airlinesa, nabavkom zrakoplova A 319/A 320, izgradnjom tehničke baze, te ulazak Croatia Airlinesa u neku od zrakoplovnih alijansi kako bi se povećao gospodarski učinak i omogućio pristup nacionalnog prijevoznika ostalim tržištima;
- osnivanje i razvoj zrakoplovne tvrtke, opremanje zrakoplovima koji bi povezivali uzdužobalne zračne luke, otočne zračne luke, te ostale regionalne zračne luke međusobno odnosno s većim sabirnim zračnim lukama;
- organizirati zračni prostor i obalne zračne luke, otočne zračne luke za što veći i bolji prihvat zrakoplova opće namjene, kako bi se te zračne luke tretirale kao turistički objekti slično marinama za prihvat malih brodica.

\* \* \*

Republika Hrvatska obuhvaća tri europska prostora, od kojih je mediteranski neobično važan za odvijanje pomorskog prometa.

Pomorski promet je i dosad bio izražen u dva segmenta - pomorskom brodarstvu i morskim lukama.

Oba ta segmenta služila su u povezivanju hrvatskih obalnih regija, vezama otoka s kopnom, održavanju veza s drugim državama Mediterana (posebno Jadrana) te u robnoj razmjeni Republike Hrvatske i država koje gravitiraju hrvatskim jadranskim lukama s drugim kontinentima.

Hrvatsko pomorsko brodarstvo i morske luke razvijali su se u prethodnom razdoblju bez velike međusobne usklađenosti. Iznimka je donekle razvitak Jadrolinije i s njom neposredno u svezi kopnenih i otočkih trajektnih luka.

Zbog agresije na Republiku Hrvatsku došlo je do smanjenja hrvatske trgovačke mornarice, pada lučkog prometa, osobito tranzitnog, te smanjenja prometa na trajektnim linijama. Uza sve navedene čimbenike, nastale su i određene subjektivne poteškoće u segmentima hrvatskoga pomorskog brodarstva i luka.

Nova suvremena zakonska regulativa, ustrojstvo luka, osnivanje lučkih uprava i novo ustrojstvo Jadrolinije, te brojne studije koje je financirala Svjetska banka solidan su temelj za budući razvitak hrvatskih luka, kao i odvijanje putničkog i trajektnog prometa u teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

U razdoblju do 2010. godine potrebni su veliki zaokreti te velika ulaganja, kako bi hrvatsko morsko brodarstvo i morske luke postigli značenje koje im realno pripada.

Morske luke moraju se modernizirati, i to u prvom redu temeljem davanja koncesija domaćim i stranim ulagačima.

Sukladno izrađenim studijama, prioritetna su ulaganja u luke razvrstane kao luke od osobitog značenja za Republiku Hrvatsku. U Luci Rijeka to su: modernizacija kontejnerskog i Ro-Ro terminala, povećavanje kapaciteta silosa za žitarice, izmještanje manipulacije rasutih tereta iz bazena Rijeka na terminal za rasute terete u Bakru te izgradnja novoga suvremenog terminala za generalne terete.

U Luci Ploče prioritetna ulaganja odnose se na sanaciju i proširenje postojećih terminala, izgradnju LPG, Ro-Ro, kontejnerskog i terminala za rasute terete.



U Gradskoj luci Split u prvoj fazi potrebno je izraditi ljetne vezove na postojećem lukobranu, a u daljnjoj fazi rješenje je u postupnom premještanju trajektnog-teretnog prometa u Sjevernu luku.

U Luci Zadar trajektni promet nužno je premjestiti iz gradske luke u teretnu luku Gaženica, a u dijelu Dubrovačke luke koja je također od interesa za Republiku Hrvatsku, na mjestima nekadašnjih teretnih skladišta izgraditi suvremeni putnički terminal za potrebe putničkih brodova u redovitim linijama i na kružnim putovanjima.

U svim ostalim lukama otvorenim za javni promet (županijskog i lokalnog značenja) posebnu pozornost trebat će usmjeriti na izgradnju i modernizaciju trajektnih pristaništa kako bi se ona prilagodila brodovima suvremene tehnologije, a sve u skladu s desetogodišnjim planom razvoja lučkog sustava Republike Hrvatske koji donosi Hrvatski državni sabor temeljem Zakona o morskim lukama i koji sadrži osnovne smjernice izgradnje, održavanja i razvoja luka.

Osobito velika ulaganja u lučku podgradnju bit će potrebna na splitskom i zadarskom području gdje je stanje najlošije, a gdje se prema studiji Strategija razvoja javnog obalnoga linijskog prijevoza putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske do 2010. godine očekuje znatno povećanje putnika i turista.

Obalni linijski putnički i trajektni promet potrebno je modernizirati brzim katamaranima i trajektima u čemu pored Jadrolinije, kao temeljnog nositelja putničkog i trajektnog prometa, moraju sudjelovati, temeljem koncesija, i drugi brodari.

Povezivanju hrvatske i talijanske jadranske obale brzim trajektnim linijama također treba dati odgovarajući prioritet, posebice u povezivanju hrvatskih luka Zadar, Split i Dubrovnik s talijanskim jadranskim lukama Anconom, Pescarom i Barijem.

Razvoj linijskog brodarstva treba poticati raznim mjerama, ponajprije gradnjom brodova u domaćim brodogradilištima, a sve s ciljem razvitka tranzitnog prometa preko hrvatskih luka.

U razdoblju do 2010. godine osobitu pozornost trebat će usmjeriti na razvitak linijskog brodarstva, radi unapređenja hrvatske vanjsko-trgovinske razmjene, privlačenja tranzitnih tereta iz susjednih zemalja, u cilju korištenja hrvatskih luka i ostale prometne infrastrukture. U tom dijelu posebice je važno uspostaviti kontejnerski feederski servis između luka Rijeka i Ploče i središnjih kontejnerskih terminala na Mediteranu kao što su Malta i Gioia Tauro. Potrebno je daljnjim poticajnim mjerama unapređivati dosadašnje linijske servise između hrvatskih luka i luka Sjeverne i Južne Amerike, Srednjeg i Bliskog istoka, Crvenog mora i istočne Afrike.

Poticajne mjere glede hrvatskoga pomorskoga linijskog brodarstva odnosit će se prvenstveno na osiguranje potpore u održavanju međunarodnih brodskih linija radi pokrića dijela gubitaka nastalih zbog troškova na pojedinim linijama preko hrvatskih luka.

Poticajne mjere trebale bi se odnositi i na iznalaženje i osiguranje modela uvjeta financiranja gradnje brodova za hrvatske brodare u hrvatskim brodogradilištima, uz uvjet da cijene gradnje brodova budu u skladu s cijenama na svjetskom tržištu.

U tom smislu, u razdoblju od 2000. do 2005. godine predlaže se Program gradnje brodova za hrvatske brodare u hrvatskim brodogradilištima, koji predviđa izgradnju 27 brodova, 859.000 DWT, ukupne vrijednosti 649,3 mln USD uz uvjet financiranja: 10% vlastitih sredstava brodarara, 30% osiguranja kreditnih sredstava iz proračuna Republike Hrvatske na rok otplate od 15 godina i 60% osiguranja kreditnih sredstava dobavljača opreme i materijala za koje bi država preko Hrvatske banke za obnovu i razvitak trebala dati državno jamstvo.

Povrat sredstava osigurao bi brodar hipotekarnim kreditom na gotovi brod danom isporuke broda.

Poticajne mjere odnosit će se na svođenje troškova u hrvatskim lukama na razini konkurentnih jadranskih luka, a taj postupak su lučke uprave već i pokrenule.

\* \* \*

Analizirajući riječne tokove Drave, Dunava, Save i Kupe, kako sadašnjih tako i budućih dijelova koji će se osposobiti za plovidbu, zaključuje se da bi izgradnja kanala »Dunav-Sava« od Vukovara do Šamca presudno utjecala na razvitak hrvatskoga riječnog prometa, posebice međunarodnoga tranzitnog, te uz primjenu suvremenih transportnih tehnologija i na razvitak ostalih prometnih grana.

Izgradnjom kanala »Dunav-Sava«, uz postupno kanaliziranje Drave, Save i Kupe, riječni promet na području panonskoga hrvatskog prostora dosegao bi važan komplementarni udio u ukupnom prometnom sustavu. Na taj bi način riječni promet, uz primjenu kombiniranog željezničko-cestovno-riječnog i pomorskog prijevoza, omogućio efikasno povezivanje Podunavlja s Jadranskim morem i Mediteranom. Time bi Republika Hrvatska na racionalan način bolje povezala svoje unutarnje dijelove i adekvatnije uključila svoj prometni sustav u međunarodne prometne tokove.

Povećanje prometa u cjelini, te u sklopu toga i povećanje riječnog prometa, intenzivirat će i razvoj riječnih luka, pristaništa i prometnih terminala uzduž cijeloga koridora Podunavlje - Jadran, a osobito na području istočne Slavonije, Zagreba, Siska, Rijeke, Ploča, Splita, Šibenika i Zadra.

S obzirom na to da se izgradnjom kanala »Dunav-Sava« planira, osim plovidbe, osigurati i odgovarajuće sustave odvodnje, navodnjavanja i zaštite od poplava, a izgradnja kanala će utjecati na hidrološke, klimatske i druge prilike toga područja, njegovoj se izgradnji može prići samo nakon svestranih istraživanja i analiza, kako bi se izbjegle možebitne negativne posljedice.

\* \* \*

U Republici Hrvatskoj do sada nisu postignuti zadovoljavajući rezultati u razvoju suvremenih transportnih tehnologija i terminala. Simboličan je promet kontejnerskim i uprtnim (huckepack) vlakovima, Ro-Ro i kontejnerskim brodovima, što ima negativne posljedice na naše uključivanje u europske prometne tokove, konkurentnost naše robe na europskom tržištu i dr. Zbog novog okruženja Republike Hrvatske i ubrzanog smanjenja razlika u razvitku kombiniranog prometa za razvijenijim europskim zemljama, Hrvatska treba početi odmah i postupno, ali ubrzano, razvijati sve oblike suvremenog prometa i suvremene transportne tehnologije.

U prvom redu treba uvoditi kombinirane, kontejnerske i uprtne vlakove na glavnim prometnim pravcima sjever-jug i zapad-istok, kao što su Podunavlje - Jadran (u prvom redu Budimpešta - Zagreb - Rijeka), Srednja Europa - Jadran (u prvom redu Graz - Zagreb - Rijeka i Split), zatim posavskim koridorom od istočnih hrvatskih granica (Tovarnik) preko Zagreba prema Srednjoj i Zapadnoj Europi.

Usporedno je potrebno prići proširenju postojećih i izgradnji novih terminala za kombinirani promet bez kojih nije moguće uvoditi nove oblike prometa i suvremene transportne tehnologije.

Da bi se takvi planovi razvitka kombiniranog prometa mogli ostvariti, nužno je utvrditi društveni interes za razvoj takvih oblika prijevoza ocjenjujući ga kroz brzinu prijevoza, smanjenje potrošnje energije, zaštitu okoliša, olakšanja turističkog prometa i dr.

Sukladno spoznajama i iskustvima europskih zemalja, nužne su poticajne mjere države za razvoj kombiniranog prometa koje se sastoji uglavnom u sljedećem:

- oslobađanju ili smanjenju poreza pri nabavi sredstava za potrebe kombiniranog prijevoza
- u izuzeću od različitih zabrana za prijevoze teretnih jedinica cestovnim vozilima s terminala i na terminale
- kroz politiku kamionskih dozvola za međunarodne prijevoze (cijena, broj, itd.)
- u osiguranju povoljnih kredita za nabavku sredstava za potrebe kombiniranog prijevoza

- u investicijskoj politici u području kombiniranog prijevoza koja je veoma bitna za njegov uspješan razvoj. Početna ulaganja u razvoj kombiniranog transporta su velika i tek zaokružen proces u materijalnom i organizacijskom smislu može davati dobre rezultate.

\* \* \*

Realizacija strateških razvojnih opredjeljenja zahtijeva golema ulaganja. Stoga je jedan od važnih ciljeva ove Strategije procjena mogućeg odnosa investicijske potrošnje prometa prema bruto domaćem proizvodu Hrvatske i struktura te potrošnje po prometnim granama.

Utvrđeni okvirni obujam investicija u Strategiji temelji se na prosudbama mogućnosti investicijskih ulaganja u gospodarski sektor prometa, a udjel pojedinih prometnih grana u potrebama za razvojem u okviru usklađenog razvitka cjelokupnog hrvatskoga prometnog sustava.

Radi postizanja što veće racionalizacije ulaganja u razvoj prometa u Republici Hrvatskoj, potrebno je:

- operacionalizirati Strategiju kroz donošenje četverogodišnjih/petogodišnjih i godišnjih planova razvitka za svaku granu prometa;
- osigurati, kroz provedbene planove, prioritet ulaganja iz domaćih izvora u održavanje već izgrađenih prometnih kapaciteta i infrastrukture;
- prioritetno dovršiti započete objekte i dionice te ih čim prije staviti u prometnu funkciju;
- prije otpočinjanja s realizacijom projekata osigurati kvalitetne pripreme (istraživanje, studije, projektnu dokumentaciju, otkup zemljišta i dr.) i zatvaranje financijske konstrukcije;
- studije ekonomske isplativosti projekta moraju se zasnivati na međunarodno priznatoj metodologiji, a ocjene iz studija nužno koristiti za određivanje redoslijeda prioriteta u realizaciji projekata.

Klasa:

340-03/96-01/11

Zagreb, 12. studenoga 1999.

ZASTUPNIČKI

DOM

HRVATSKOGA DRŽAVNOG SABORA

Predsjednik

Zastupničkog

doma

Hrvatskoga

državnog

sabora

**akademik Vlatko Pavletić, v. r.**

#### **POJMOVNIK STRATEGIJE PROMETNOG RAZVITKA REPUBLIKE HRVATSKE**

KRATICA

OBJAŠNJENJE

AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network (Nepokretna zrakoplovna telekomunikacijska mreža)
AGC (Europski	European Agreement on Main International Railway Lines sporazum o glavnim međunarodnim linijama), Ženeva 1985.
AGIT	Agencija za integralni transport d.o.o., Zagreb
AGTC Transport	European Agreement of Important International Combined Lines and Related Installations (Europski sporazum o važnim međunarodnim pravima kombiniranog transporta i sličnim instalacijama), Ženeva 1991.

AIEST	Međunarodna udruga znanstvenih eksperata
AIP	Aeronautical Information Publication (Zbornik zrakoplovnih informacija)
AIS	Aeronautical Information Service (Služba zrakoplovnog informiranja)
APATSI tehnološke	Airport and Air Traffic Services Interface (Projekt povezanosti aerodroma i pripadajućih jedinica kontrole letenja)
BACAT	Barges Aboard Catamaran - brod za prijevoz barži (teglenica)
BDP	Bruto domaći proizvod
BiH	Bosna i Hercegovina
BRT	Bruto registarska tona (zapremina broda, bruto) (2,83 m <sup>3</sup> )
BULK CARRIER	Brod za prijevoz rasutih tereta
CAN projekt	Croatian Air Navigation Project
CEATS srednjoeuropskog	Central European Air Traffic Services (Projekt centra kontrole letenja)
CEMT	Konferencija europskih ministara prometa
CES	Central and Eastern European States (Koordinacija razvojnih planova na području srednje i istočne Europe)
CFMU	Central Flow Management Unit (Središnja služba organizacije protoka zračnog prometa u Europi)
CIDIN	Common ICAO Data Interchange Network (Zajednička ICAO mreža za razmjenu podataka)
CIP	Convergence and Implementation Programme (Program usklađenja i primjena)
CPR	Cestovni prijelaz u razini
CRCS	Central Route Charges System
D	Državne ceste
DEM	Njemačka marka
DG	Državna granica
DHL	Sustav brze pošte
DWT	Dead Weight Tonnage (nosivost broda u tonama)
E	East (istočna širina)

E	Europske ceste
EAD informacija)	European Aeronautical Information Service Database Project (Projekt harmonizacije europskog sustava zrakoplovnih
EANPG tijelo	European Air Navigation Planning Group (Koodinacijsko nadležno za zrakoplovno planiranje, koordinaciju razvoja i regulativu u prostoru Europe i država bivšeg SSSR-a)
EATCHIP letenja u Europi)	European Air Traffic Control Harmonization and Integration Programme (Program harmonizacije i integracije kontrole
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development (Europska banka za obnovu i razvoj)
EC	Euro City vlak
ECAC	European Civil Aviation Conference (Europska konferencija civilnog zrakoplovstva)
ECE	Ekonomska komisija UN za Europu
ECU	Valuta Europske zajednice
EEC	Europsko gospodarstveno vijeće
EU	European Union (Europska unija)
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation (Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe)
FDPS	Flight Data Processing System
FIR	Flight Information Region (Područje letnog informiranja)
FNRJ	Federativna Narodna Republika Jugoslavija
GK	Glavni kolodvor
GP	Granični prijelaz
GT	Gross tonnage (ukupna zapremina broda)
GUP	Generalni urbanistički plan
HBOR	Hrvatska banka za obnovu i razvoj
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service
HUCKEPACK	Prijevoz cestovnih vozila na željezničkim plato-vagonima
HŽ	Hrvatske željeznice
IC	Inter City vlak

ICAO	International Civil Aviation Organisation (Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo)
ICAO EUR/	
NAT REGION	Prostor Europe i država bivšeg SSSR-a
ICF	Intercontainer-Interfrigo
ILS	Instrument landing system
INA	Industrija nafte
JAT	Jugoslavenski aerotransport
JNA	Jugoslavenska narodna armija
JRM	Jugoslavenska ratna mornarica
Kgs vagoni	Obični plato i plitki vagoni
KL	Kontrola letenja
km	Kilometar
L	Lokalne ceste
LASH	Lighters Aboard Ship (matični brod za prijevoz teglenica, opremljen dizalicom za ukrcaj/iskrcaj)
LOA službi KL)	Letter of Agreement (Sporazum o koordinaciji operativnih)
LPG/LNG tanker	Tanker za prijevoz prirodnog ukapljenog plina / petrolejskog ukapljenog plina
M	Magistralne ceste
MET stanica	Meteorological - meteorološka postaja
MG	Magistralne glavne pruge
mln	milijun
mlrd	milijarda
MP	Magistralne pomoćne pruge
MPPV	Ministarstvo pomorstva, prometa i veza
MSSR sekundarni	Monopulse Secondary Surveillance Radar (Monopulsni nadzorni radar)
MUP	Ministarstvo unutarnjih poslova
N	North (sjeverna duljina)
NATO	Sjevernoatlantski vojni savez

NBJ	Narodna banka Jugoslavije
NDB	Non-Directional Beacon (neusmjereni radiofar)
NM	Nautička milja (1852 m)
NN	Narodne novine
NRH	Narodna Republika Hrvatska
NTSB	National Transportation Safety Board
OESS	Organizacija za europsku sigurnost i suradnju
OIL/BULK/OIL	Brod za prijevoz rude, rasutih tereta, nafte
PAC/AC	Poluautocesta/autocesta
PGDP	Prosječni godišnji dnevni promet
PLDP	Prosječni ljetni dnevni promet
PRODUCT	
CARRIER	Tanker za prijevoz naftnih derivata
R	Regionalne ceste
RAN	Regional Air Navigation
RD/FDPS	Radar Data / Flight Data Processing System (Integralni sustav obrade radarskih i podataka o letu)
RDPS podataka)	Radar Data Processing System (Sustav obrade radarskih podataka)
Rgs vagoni	Plato vagoni za prijevoz kontejnera
RH	Republika Hrvatska
RMD	Kanal Rajna-Majna-Dunav
Ro-La	» Kotrljajuća cesta«
Ro-Lo dizalica	Brod s ukrcajem tereta putem Ro-Ro tehnike i brodskih dizalica
Ro-Ro	Roll on/Roll off (samohodno uvoziti, izvoziti)
RTC	Robnotransportni centri
SEABEE teglenica)	Lighters Aboard Ship (matični brod, specijalni, s hidrauličkom dizalicom od 2000 t za ukrcaj/iskrcaj teglenica)
SEI	Srednjoeuropska inicijativa
SFRJ	Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija

SIZ	Samoupravna interesna zajednica
SRH	Socijalistička Republika Hrvatska
SRJ	Savezna Republika Jugoslavija
SS uređaj	Signalno-sigurnosni uređaj
STT	Suvremene tehnologije transporta
SUKL	Savezna uprava kontrole letenja
TEM I., TEM II.	Transeuropean Magistrale
TEN	Transeuropean Road Network
TER	Transeuropean Railways (projekt poboljšanja parametara željeznice u istočnoj i srednjoj Europi)
TEU	Twenty Feet Equivalent Unit; 20 stopa; 1 stopa - 0,3048 m
TGV	Vlak velikih brzina
TK uređaj	Telekomunikacijski uređaj
UE	
(GRB/CER/CCFE)	Unija željeznica
UIC GA	Slobodni krcajni profil na željeznici (tip GA)
UIC GB	Slobodni krcajni profil na željeznici (tip GB)
UIC GC	Slobodni krcajni profil na željeznici (tip GC)
UIC željeznička	Union Internationale des Chemins de fer (Međunarodna unija)
UKL	Uprava kontrole letenja
UN	United Nations (Ujedinjeni narodi)
USD	Američki dolar
VCCS	Voice Communication Control System (glasovni komutacijski kontrolni sustav)
VCS	Voice Communication System (glasovni komutacijski sustav)
VHF	Very High Frequencies (vrlo visoka frekvencija)
VIRR	Međunarodno udruženje nacionalnih kombi društava
VOR/DME radiofar	Very High Frequency, Omnidirectional Radio-range / Distance Measuring Equipment (vrlo visoke frekvencije, svesmjerni / daljinomjer)
WGS	World Geodetic System



ZL

Zračna luka

Ž

Županijske ceste