

Europski prometni koridori na području Republike Hrvatske

Nešković, Nikolina

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic Nikola Tesla in Gospić / Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:107:571358>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

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



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic Nikola Tesla in Gospić - Undergraduate thesis repository](#)



VELEUČILIŠTE „NIKOLA TESLA“ U GOSPIĆU

Nikolina Nešković

**EUROPSKI PROMETNI KORIDORI NA PODRUČJU
REPUBLIKE HRVATSKE**

**EUROPEAN TRAFFIC CORRIDORS IN THE AREA OF THE
REPUBLIC OF CROATIA**

Završni rad

Gospić, 2024.

VELEUČILIŠTE „NIKOLA TESLA“ U GOSPIĆU

Prometni odjel

Preddiplomski stručni studij Cestovnog prometa

**EUROPSKI PROMETNI KORIDORI NA PODRUČJU
REPUBLIKE HRVATSKE**

**EUROPEAN TRAFFIC CORRIDORS IN THE AREA OF THE
REPUBLIC OF CROATIA**

Završni rad

Mentor:

prof. dr.sc. Hrvoje Baričević

Student:

Nikolina Nešković

JMBAG: 0296019953

Gospić, rujan 2024.

Veleučilište „Nikola Tesla“ u Gospiću

Prometni odjel

U Gospiću, 04. travnja 2024.

Z A D A T A K

za završni rad

Pristupnici Nikolini Nešković, JMBAG 0296019953, studentici preddiplomskog stručnog studija Cestovnog prometa izdaje se tema završnog rada pod nazivom:

Europski prometni koridori na području Republike Hrvatske.

Sadržaj zadatka : Opis karakteristika prometnog sustava Republike Hrvatske. Objasnjavanje pojmova prometnih koridora te navođenje paneuropskih prometnih koridora. Te navođenje i opisivanje europskih prometnih koridora na području Republike Hrvatske.

Završni rad izraditi sukladno odredbama Pravilnika o završnom radu Veleučilišta „Nikola Tesla“ u Gospiću.

Mentor: prof. dr. sc. **Hrvoje Baričević,**
(ime i prezime)

zadano: 04.04.2024.
(nadnevak)

Pročelnik odjela: **Mile Vičić,** predavač,
(ime i prezime)

predati do: 05.09.2024.
(nadnevak)

Student: **Nikolina Nešković,**
(ime i prezime)

primio zadatak: 04.04.2024.
(nadnevak)

Dostavlja se:

- mentoru
- studentu
- evidenciji studija - dosje studenta



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Nikolina Nešković** izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je moj završni rad naslova: **Europski prometni koridori na području Republike Hrvatske** isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi

Student/ica:

U Gospiću, 2. rujna 2024.

Nikolina Nešković



Izjava o pohrani diplomskog rada u Digitalni repozitorij

Odjel: Prometni odjel

Student/ica: Nikolina Nešković

Vrsta rada: Završni rad

Ovom izjavom potvrđujem da sam autor/ica predanog završnog rada i da sadržaj njegove elektroničke inačice u potpunosti odgovara sadržaju obranjenog rada.

Slažem se da se rad pohrani u javno dostupnom institucijskom repozitoriju Veleučilišta "Nikola Tesla" u Gospiću i javno dostupnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu (u skladu s odredbama Zakona o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju, NN br. 123/03, 198/03, 105/04, 174/04, 02/07, 46/07, 45/09, 63/11, 94/13, 139/13, 101/14, 60/15, 131/17, 96/18, 119/22) i bude u

rad u otvorenom pristupu

rad dostupan nakon _____ (upisati datum)

rad dostupan svim korisnicima iz sustava znanosti i visokog obrazovanja RH

rad dostupan samo djelatnicima i studentima Veleučilišta „Nikola Tesla“ u Gospiću

Student/ica:

U Gospiću, 2. rujna, 2024 .

Nicolina Nešković

SAŽETAK

Mreža cestovnih i željezničkih prometnih pravaca u Europi predstavlja Paneuropski prometni koridor. Glavni inicijator ovog koridora je Europska unija u dogovoru sa Ekonomskom komisijom ujedinjenih naroda za Europu i Europska konferencija prometnih ministara

U radu se obrađuje prometna pozicija Hrvatske u kontekstu paneuropskih prometnih koridora. Razmatraju se prioritete nacionalne prometne politike, glavni tranzitni pravci u Hrvatskoj i njihova kompatibilnost s potrebama paneuropskih veza. Analizirane su osnovne značajke prometnog sustava Hrvatske i njegova usklađenost s razvojem različitih oblika prometa. Na kraju se razmatra značaj Jadransko-jonskog prometnog koridora i Luke Rijeke i Mediteranskog koridora RFC 6.

Ključne riječi: Prometni koridor, Republika Hrvatska, Paneuropski prometni koridor

ABSTRACT

The network of road and rail transport routes in Europe represents the Pan-European Transport Corridor. The main initiator of this corridor is the European Union in agreement with the United Nations Economic Commission for Europe and the European Conference of Transport Ministers.

The paper deals with the transport position of Croatia in the context of pan-European transport corridors. The priorities of the national transport policy, the main transit routes in Croatia and their compatibility with the needs of pan-European connections are discussed. The basic features of the Croatian transport system and its compatibility with the development of different forms of transport are analyzed. Finally, the importance of the Adriatic-Ionian transport corridor and the Port of Rijeka and the Mediterranean corridor RFC 6 is considered.

Keywords: Transport corridor, Republic of Croatia, Pan-European transport corridor

Sadržaj

1. UVOD.....	1
2. KARAKTERISTIKE PROMETNOG SUSTAVA REPUBLIKE HRVATSKE	2
2.1. Cestovni promet.....	2
2.2. Željeznički promet	4
2.3. Cjevovodi.....	6
2.4. Unutarnja plovidba	8
2.5. Prometni tokovi.....	9
3. PROMETNI KORIDORI	11
3.1. Paneuropski prometni koridori.....	11
3.2. Europski prometni koridori na području Hrvatske.....	20
3.3. Karakteristike paneuropskih koridora.....	23
4. LUKA RIJEKA	26
4.1. Luka Rijeka i Mediteranski koridor RFC 6.....	26
5. KORIDOR BALTIK-JADRAN	28
5.1. Konceptijske postavke koridora Baltik-Jadran	30
5.2. Europska makroregija Baltik – Jadran – Crno more	35
5.2.1. Prioriteti inicijative na području transporta.....	37
6. ZAKLJUČAK	39
LITERATURA.....	40
POPIS SLIKA	41
POPIS TABLICA.....	42

1. UVOD

Tema ovoga završnoga rada naziva se Europski prometni koridori na području Republike Hrvatske. U završnom radu ispitivat će se prometna situacija u Hrvatskoj u kontekstu paneuropskih prometnih pravaca. Razmatrat će se nacionalna prometna politika, glavni prometni pravci u Hrvatskoj i njihova kompatibilnost s potrebama paneuropske povezanosti. Analizirane su osnovne karakteristike hrvatskog prometnog sustava i usklađenost razvoja različitih vrsta prometa. Završni rad podijeljen je u pet cjelina.

U prvom dijelu ovoga rada govorit će se o karakteristikama prometnog sustava Republike Hrvatske, te se zasebno analizirati cestovni prijevoz, željeznički promet, cjevovodi te unutarnja plovidba.

Drugi dio završnoga rada obradit će temu prometnih koridora općenito te će se zatim detaljnije objasniti paneuropski prometni koridori.

U trećem dijelu bit će riječ o luci Rijeka i njezinoj ulozi u transeuropskoj prometnoj mreži, europskim infrastrukturnim projekti Lučke uprave Rijeka i te ulozi luke Rijeke u Mediteranskom koridoru RFC 6.

U četvrtom dijelu obrađen je koridor Baltik – Jadran i njegove konceptijske postavke. Ideja o ruti Baltik-Jadran i projekt unapređenja prometa i gospodarstva nastala je kao dio potrebe i suradnje u prometnom planiranju pojedinih regija i ispunjavanje planskih kriterija (koridora) za razvoj prometa u Europi. Cilj projekta je poboljšati prometnu povezanost i integraciju cijele regije između Baltičkog i Jadranskog mora, koja obuhvaća sedamnaest zemalja zastupljenih s različitih razina gospodarskog razvoja i socijalne demokracije.

U petom dijelu ovoga završnoga rada donijet će se kratki zaključak na cjelokupnu tematiku rada.

2. KARAKTERISTIKE PROMETNOG SUSTAVA REPUBLIKE HRVATSKE

Osamostaljenje Hrvatske i rat koji joj je bio nametnut snažno su utjecali na njezin prometni sustav i intenzitet prometa tijekom 1990-ih. Pojedine razvojne karakteristike iz prethodnog razdoblja su se preokrenule, dok su druge postale intenzivnije. Prikaz karakteristika hrvatskog prometnog sustava provest će se temeljnom analizom mreža pojedinih oblika kopnenog prometa s naglaskom na tranzitne pravce koji su dio paneuropskih koridora. (Ilić, Orešić, 2004:12)

2.1. Cestovni promet

Danas je u Hrvatskoj, kao i u većini drugih europskih zemalja, cestovni promet glavni oblik kopnenog prometa. Njegov značaj i brzi razvoj rezultat su brojnih čimbenika, a među najvažnijima su njegova prilagodljivost i visoki stupnjevi upotrebljivosti, gusta prometna mreža koja se relativno lako gradi te brzi napredak prometnih sredstava. Cestovni promet također je glavna poveznica svih ostalih oblika prometa u sustavu kao cjelini.

Nakon osamostaljenja Hrvatske cestovni promet postaje apsolutni prioritet u razvoju prometnog sustava, što se najbolje ogleda u intenzivnoj izgradnji autocesta.

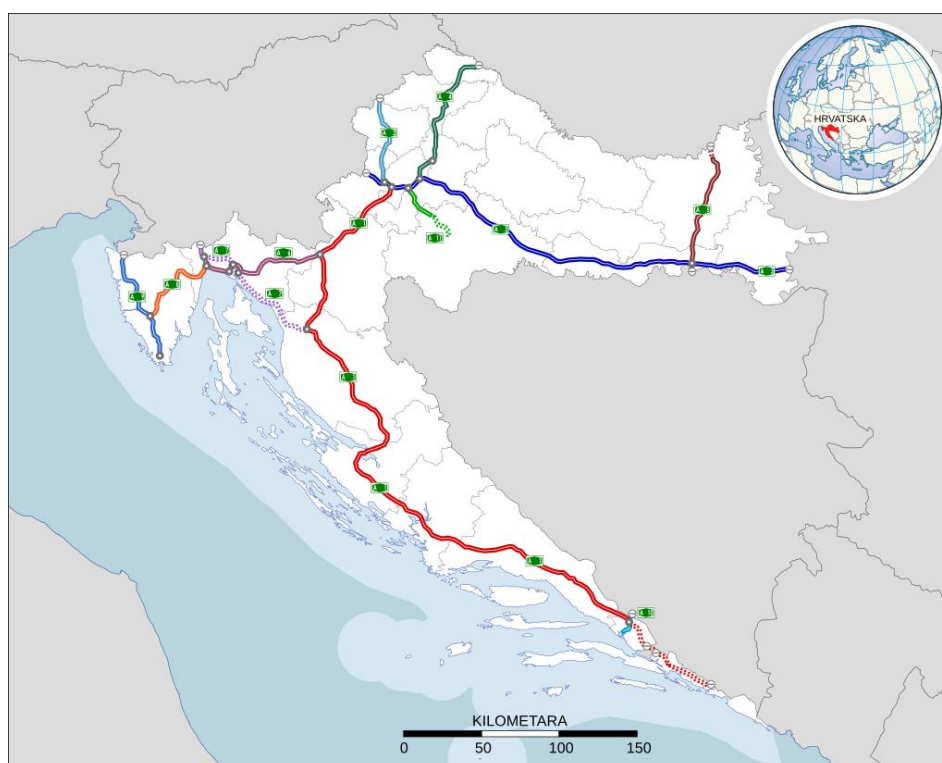
Iako je prva brza autocesta u Hrvatskoj izgrađena 1972. godine (Zagreb-Karlovac), Hrvatska je u vrijeme osamostaljenja imala gotovo 300 km brzih autocesta, do 1997. godine 330 km, a do 2000. godine imala je nešto više od 400 km brzih autocesta. Od 2001. do 2004. duljina brzih autocesta više se nego udvostručila, a sredinom 2004. iznosila je približno 850 km. Samo u 2004. godini pušteno je u promet 177 km brzih autocesta.

Ovaj intenzivni program izgradnje izazvao je brojne rasprave. Izričita orijentacija na razvoj mreže brzih autocesta potisnula je druge oblike prometa u stranu i onemogućila značajnija ulaganja u njihovu infrastrukturu. Ovakav pristup je u suprotnosti s načelima paneuropske prometne konferencije o razvoju prometnog sustava koja ističe potrebu uravnoteženog razvoja različitih oblika prometa i njihove suradnje u interesu održivog razvoja prometa. No, postoje i argumenti u korist takve prometne politike. Nova država, suočena s posljedicama rata (izravne štete na prometnoj infrastrukturi, ali i cjelokupnom gospodarstvu) i

teškoćama gospodarske tranzicije, nije bila ekonomski sposobna paralelno ulagati u razvoj svih oblika prometa.

U takvim uvjetima prioritet je stavljen na onaj oblik prijevoza koji će najlakše privući investitore i koji će se najbrže isplatiti, iako to usmjerenje nije moralo biti tako jednostrano. Također treba napomenuti da se radi o osnovnoj mreži brzih autocesta s minimalnom integracijom koja do sada ne ostavlja otvorenom nikakvu mogućnost alternativnih autocestnih veza. (Ilić, Orešić, 2004:12)

Slika 1 Hrvatska mreža brzih autocesta



Izvor:

[https://hr.wikipedia.org/wiki/Autoceste_u_Hrvatskoj#/media/Datoteka:Kroatien_Autobahnen_\(aktueller_Stand\)_hr.svg](https://hr.wikipedia.org/wiki/Autoceste_u_Hrvatskoj#/media/Datoteka:Kroatien_Autobahnen_(aktueller_Stand)_hr.svg)

Hrvatska nadmašuje većinu tranzicijskih zemalja (osim Slovenije), ali ipak zaostaje za većinom razvijenih europskih zemalja.

Projektirana mreža brzih autocesta, kako izgrađena tako i projektirana, služi ostvarenju glavnih ciljeva prometne politike Republike Hrvatske i u velikoj mjeri odgovara potrebama

izgradnje infrastrukture na paneuropskim koridorima (Slika 1). Izgrađena je gotovo cijela dionica koridora X koja prolazi kroz Hrvatsku. Najveći dio, dionica Zagreb-Slavonski Brod, izgrađen je prije osamostaljenja Hrvatske jer je taj pravac bio tranzitni prioritet u bivšoj Jugoslaviji, a imao je i veliki međunarodni značaj (Sić, 1993:63). Nakon osamostaljenja Hrvatske izgrađena je dionica od slovenske granice do Zagreba, dok je na istoku izgrađena dionica od Slavanskog Broda do Županje. Potpuna afirmacija ove rute tek treba doći iz razloga što je tijekom rata promet autocestom bio obustavljen, a raspadom Jugoslavije prekinute su gospodarske veze i prometni tokovi između bivših saveznih republika, dok se promet odvijao obilazno, drugim pravcima (najviše na koridor IV). Uspostavu ovih prometnih tokova otežava činjenica da u susjednim zemljama (Slovenija, Srbija i Crna Gora) još uvijek nisu izgrađeni nastavci ove autoceste. Krak Xa po broju vozila i putnika te količini prevezene robe drugi je najvažniji pristupni pravac Hrvatskoj (nakon zapadne dionice koridora X). Potrebno je izgraditi još oko 20 km brze autoceste do slovenske granice, no nastavak ove autoceste u Sloveniji u tom smjeru nije u kratkoročnim planovima.

Krakovi koridora V su na znatno različitim stupnjevima razvoja. Prva faza kraka Vb od mađarske granice do Rijeke preko Zagreba i Karlovca dovršena je otvaranjem nekoliko dionica 2004. godine. Za njen završetak na duljini od 60 km potrebno je proširiti poluautocestu u puni profil brze autoceste.

Koridor Vc u mnogome će ovisiti o dogovorima s Bosnom i Hercegovinom. Intenzivna gradnja nastavljena je u smjeru Splita koja je nakon završetka tunela i 38 km dionice u Dalmaciji završena 2005. godine. Ova trasa koja je odabrana ima svoje prednosti i nedostatke. Glavni nedostatak odnosi se na njegovu udaljenost – jedno od ključnih pitanja prometne povezanosti. Činjenica da se ne radi o najkraćoj poveznici središnje i južne Hrvatske ima za trajnu posljedicu povećane troškove u fazi eksploatacije. Ovaj je pravac u određenoj mjeri kompromis koji zadovoljava potrebe dva prometna prioriteta Hrvatske: transverznog pravca prema Splitu i longitudinalnog jadranskog pravca. Time je osnovna hrvatska mreža autocesta dobila oblik. (Ilić, Orešić, 2004:12)

2.2. Željeznički promet

S ukupnom duljinom od 2.726 km željeznička mreža u Hrvatskoj 10 je puta kraća od cestovne. U usporedbi s većinom europskih zemalja, čak i onih s dobro razvijenim

željezničkim prometom, takav bi se omjer mogao smatrati dosta visokim (npr. u Švedskoj je 1:14, u Njemačkoj 1:17, u Francuskoj 1:31, u Slovenija 1:32). Međutim, željeznička mreža u Hrvatskoj kvalitetom i vezama znatno zaostaje. Sadašnja mreža u potpunosti je naslijeđena iz ranijih razdoblja, a nosi obilježja tadašnjih prometnih potreba i krajnji je rezultat prometne politike država koje su je razvijale (Austro-Ugarska i Jugoslavija).

Za razliku od razvijenih europskih zemalja, u kojima je revitalizacija željezničkih mreža tijekom šezdesetih godina prošlog stoljeća dovela do njihove racionalizacije, modernizacije i prilagodbe suvremenim potrebama, ovdje su ti procesi izostali ili su se odvijali u vrlo ograničenom opsegu. Nadalje, ratna razaranja početkom 1990-ih nanijela su veliku štetu ionako zapuštenoj infrastrukturi, prometni tokovi su prekinuti, a željeznička mreža se raspala. Ograničeni investicijski potencijal i prometna politika koja je favorizirala cestovni promet učinili su proces obnove vrlo sporim. Jednokolosiječne pruge uvelike prevladavaju u mreži jer dvokolosiječne pruge čine samo 10 % ukupne duljine. Samo 35% pruga je elektrificirano. Tehničke karakteristike (oštre krivine, nizak osovinski pritisak) vodova ograničavaju protok i brzinu. Uz to, vozni park je star: od ukupno 500 putničkih vagona, samo 13 je proizvedeno nakon 1990. godine, dok su 70% vagona starija od 20 godina. U teretnom prometu preko 90 % vagona stariji su od 20 godina, dok su dvije trećine lokomotivskih strojeva starije od 30 godina (svi podaci su iz 2003. godine). Jasno je da u takvim uvjetima željeznički promet ne samo da ne može konkurirati cestovnom, već ne može sudjelovati ni u suvremenom kombiniranom i intermodalnom prometu.

Najkvalitetnija željeznička infrastruktura nalazi se na posavskom tranzitnom pravcu, odnosno uz paneuropski koridor X, zbog međunarodnog i unutarnjeg značaja u bivšoj državi. Pruga je dvokolosiječna, elektrificirana, a djelomično je modernizirana tijekom 80-ih godina prošlog stoljeća te je omogućila maksimalne brzine od 160 km/h.

Željeznička pruga na koridoru Vb izgrađena je 1873. godine kao poveznica između Budimpešte i luke Rijeke. Prvotna trasa nikada nije kvalitetno rekonstruirana pa je pruga jednokolosiječna sa značajnim zavojima, a danas ne zadovoljava kriterije modernog željezničkog prometa. U tom smislu to je postalo jedan od faktora ograničenja razvoja Rijeke kao luke. Izgradnja novog nizinskog pojasa dolinom rijeke Kupe, koja se više puta pojavljivala u razvojnim planovima, postalo je nužno za ostvarivanje potencijala ovog koridora.

Osim mogućnosti ulaganja, iskorištavanje željezničke veze na koridoru Vc, kao i u cestovnom prometu, ovisi o dogovorima i zajedničkom planiranju s Bosnom i Hercegovinom. Do sada je modernizirana samo kratka dionica u južnom sektoru, u zaleđu luke Ploče.

U kraku Xa nema izravnih željezničkih veza iz Zagreba prema Grazu i Beču, već se ta veza može ostvariti dužom rutom preko Slovenije. Nova pruga u tom smjeru također je predložena u raznim planovima te se njena izgradnja može smatrati prioritetom u formiranju veze s mrežama susjednih zemalja i poticanju razvoja Zagreba kao tročlanog čvora za brzi promet (Sić, 1994:67).

Među skromnim ulaganjima u željeznički promet ističe se modernizacija željezničke veze Zagreb – Split. Rekonstrukcija je započela 2003. godine, a 2004. godine, iako nenadograđeni cijelom dužinom, uvedeni su nagibni vlakovi. Nakon rekonstrukcije cijelom dužinom, vrijeme putovanja od Zagreba do Splita smanjit će se za više od 2 sata, a ukupno će trajati 5 sati. (Ilić, Orešić, 2004:13)

2.3. Cjevovodi

Glavni infrastrukturni naftovodni objekt u Hrvatskoj, ali i cijeloj regiji, je Jadranski naftovod (Jadranski naftovod – Janaf). Njegov opći tok ide od sjevernog Jadrana (luka Omišalj) sadašnjim koridorom Vc prema središnjoj Hrvatskoj i dalje prema Mađarskoj, gdje se spaja na naftovod Družba, a time i na znatno širu mrežu naftovoda europskih zemalja. Od Siska jedan krak prolazi koridorom X prema istoku.

Slika 2 Izgradnja trase naftovoda Omišalj-Sisak



Izvor: <https://tehnika.lzmk.hr/jadranski-naftovod-janaf/>

Janaf opskrbljuje šest rafinerija u četiri zemlje: po dvije u Hrvatskoj, Srbiji i Crnoj Gori te po jednu u Bosni i Hercegovini i Sloveniji. Budući da je kapacitet ovog naftovoda samo djelomično iskorišten (nešto više od 40% u godinama najintenzivnijeg korištenja) (Ilić, 2003:88) i povezan je s mrežom naftovoda u Europi, može opskrbljivati šire područje. Dodatno, u novim okolnostima koje vladaju na svjetskom tržištu, pojavila se ideja da se Jadranskim naftovodom transportira u smjeru suprotnom od dosadašnjeg, odnosno da se koristi kao jedan od pravaca za izvoz ruske sirove nafte na svjetsko tržište (Projekt DružbaAdria). Slična ideja sadržana je u projektu SEEP (South East European Pipeline), koji predviđa opskrbu regionalnih i svjetskih tržišta sirovom naftom iz kaspijskog područja. Sirova nafta bi se transportirala do rumunjske luke Constanța, koja bi bila povezana s Janafom novim naftovodom kroz Rumunjsku, Srbiju i Crnu Goru, a predviđena je i veza s Trstom (i Transalpinskim naftovodom). Ovako ambiciozni planovi izazivaju niz pitanja u široj sferi, od ekonomskih do ekoloških, no korištenje cjevovodnog transporta u skladu je s koridorskim principom razvoja komplementarnog prometa. (Ilić, Orešić, 2004:14)

Slika 3 Karta naftovodnog sustava Hrvatske



Izvor: <https://tehnika.lzmk.hr/jadranski-naftovod-janaf/>

2.4. Unutarnja plovidba

Sedmi paneuropski koridor u Hrvatskoj nalazi se periferno jer rijeka Dunav čini dio hrvatske istočne granice. Njegova prometna funkcija na europskoj razini još uvijek nije ispunila očekivanja nakon otvaranja kanala Majna-Dunav (1992.) i dovršetka transkontinentalnog plovnog puta između Sjevernog i Crnog mora. Jedan od razloga tome bio je rat na području bivše Jugoslavije koji je onemogućio iskorištavanje punog potencijala ovog plovnog puta. Mostovi koji su srušeni tijekom zračnih napada NATO-a na Srbiju i Crnu Goru još uvijek ometaju normalnu plovidbu. Spora gospodarska tranzicija i slab gospodarski rast, kao i sporo uključivanje zemalja uz donji tok Dunava u europske integracije (prije svega s EU) ne potiču stvaranje snažnijih prometnih tokova.

Kao i u većini zemalja u ovom dijelu Europe, u Hrvatskoj je mreža unutarnjih plovnih putova i integracija plovnih putova s drugim oblicima prometa slabo razvijena. Međunarodni unutarnji plovni putovi u Hrvatskoj obuhvaćaju rijeku Dunav, oko 20 km rijeke Drave (od ušća do Osijeka), rijeku Savu do Siska te planirani kanal Dunav-Sava, ali se normalan promet odvija samo na Dunavu i dijelu Drave. Savski plovni put koji bi mogao igrati važnu ulogu duž

koridora X u kombiniranom prometu, općenito je zanemaren tijekom rata, ima nisku nosivost i nije prilagođen suvremenim kriterijima.

Danas plovidba teče samo pojedinim sektorima, uz velika ograničenja, a kada su vodostaji niski, zaustavlja se. Daljnji problem su neadekvatna, stara i uglavnom razorena (tijekom rata) flota. Uloga riječnog prometa u prometnom sustavu bila je desetljećima zanemarena, što se odrazilo i na njegov razvoj. Prijevoz robe počeo je opadati već tijekom 1980-ih, da bi gotovo potpuno prestao s početkom rata. Tijekom 1990-ih zabilježen je blagi rast, ali je udio riječnog prometa u ukupnom prometu ostao neznatan.

Revitalizacija unutarnje plovidbe zahtijevat će niz tehnoloških, infrastrukturnih i organizacijskih mjera. Među najvažnijima su obnova i modernizacija riječnih luka u Osijeku i Vukovaru, regulacija rijeke Save (i luka na Savi) za prihvatanje standardnih dunavskih plovila, izgradnja kanala Dunav-Sava (Vukovar-Šamac) te skraćivanje rute i integracija riječnog prometa s drugim oblicima prijevoza. No, i nakon toga ostaje pitanje robnih tokova koji se mogu stvoriti samo pojačanim ukupnim gospodarskim rastom u Hrvatskoj i regiji u cjelini. (Ilić, Orešić, 2004:14)

2.5. Prometni tokovi

Analizom fizičkog obujma prijevoza i prometne proizvodnje u putničkom i robnom prometu tijekom devedesetih godina 20. stoljeća dolazi se do zaključka da je intenzivan rast prometne aktivnosti iz prethodnog razdoblja prekinut te da je uslijedio drastičan pad. Iako je broj prevezenih putnika u javnom prijevozu počeo opadati već početkom 1980-ih, početkom rata bilježi se drastičan pad, dok je kasniji “oporavak” tekao sporo. Između 1989. i 1997. godine broj prevezenih putnika pao je s preko 220 milijuna na 116 milijuna, dok je stvarna prometna proizvodnja pala s preko 11 na 6,5 milijardi putničkih kilometara (p/km) (Sić, 1999:118). U teretnom prometu (ne uključujući pomorski) pad je bio još osjetniji: količina prevezene robe praktički je prepolovljena (smanjenje s 83 na 42 milijuna tona), dok je prometna proizvodnja pala za faktor tri (s preko 14 na ne baš 5 milijardi tonskih kilometara (t/km)) (Sić, 1999:119).

Uzroci ovih promjena mogu se klasificirati kao vanjski i unutarnji. Među vanjskim čimbenicima su rat, zatim ratna ili krizna stanja u široj regiji, gubitak bivšeg jugoslavenskog tržišta (što je značilo smanjenje prometnih tokova) te novi politički i gospodarski odnosi u

Europi nakon 1990. koji su omogućili zaobilaženje ranijih i stvaranje novih prometnih pravaca. Od unutarnjih čimbenika najvažniji su gospodarska tranzicija koja je dovela do pada tradicionalne industrije i proizvodnog sektora općenito, dok je izostala kompenzacija novim, visokotehnološkim izvozno orijentiranim industrijama, niti su privučena strana ulaganja. To je rezultiralo sporom integracijom Hrvatske u europsko i svjetsko gospodarstvo, a time i sporijim gospodarskim rastom i većom nezaposlenošću. Sve to, ali i neki drugi čimbenici, odrazili su se na smanjene prometne aktivnosti (Sić, 1999:119).

S druge strane, ovi i drugi čimbenici intenzivirali su promjene u strukturi prijevoza po vrstama prijevoza. Zbog promjena u metodologiji prikupljanja i uključivanja podataka te se promjene ne mogu kontinuirano pratiti, ali se grubom usporedbom može uočiti nekoliko glavnih procesa. Najvažnija promjena je u glavnom obliku prijevoza. Tijekom 1980-ih željeznica je još uvijek bila najvažniji oblik prijevoza jer je prevozila više od polovice tereta u unutarnjem prometu, dok je udio u prometnoj proizvodnji (t/km) bio nešto veći. Međutim, ukupna količina prevezene robe stagnira nakon početka 1980-ih, da bi od 1985. godine počeo kontinuirani pad koji postaje drastičan nakon početka rata (indeks 1992/1990 = 26,8). Nakon rata nije bilo značajnijeg porasta transporta, jer je on oscilirao između 10 i 12 milijuna tona godišnje, odnosno tek četvrtina količine zabilježene 1985. godine.

I cestovni promet je početkom rata doživio intenzivan pad fizičkog obujma, ali se nakon rata počeo ubrzano razvijati. Iako je navedenim metodološkim promjenama onemogućeno kontinuirano praćenje kretanja u ovom obliku prometa, u 2003. godini tim je prijevozom prevezeno 4,5 puta više robe nego željeznicom. Cestovni promet je stoga postao ne samo najvažniji, već i apsolutno dominantan oblik kopnenog prometa. (Ilić, Orešić, 2004:16)

3. PROMETNI KORIDORI

Prometni koridor predstavlja uzak pojas definiranih granica namijenjen kretanju prometala. U zračnome prometu, putnički zrakoplovi dužni su letjeti propisanim zračnim koridorima te slijediti upute kontrole zračnoga prometa. Te koridore najčešće obilježavaju radiofarovi, tj. uređaji na tlu koji odašilju usmjerene radiosignale namijenjene prijamnicima u zrakoplovima, uz pomoć kojih se posada zrakoplova može orijentirati i u uvjetima bez vidljivosti (tzv. instrumentalni let). Zračni su koridori najčešće široki do 10 nautičkih milja (18,5 km), definirana im je donja visinska granica (do 750 m iznad tla), a u njima zrakoplovi obično lete na visinskom razmaku od 300 m. Plovnim koridorima (plovnim putovima) odvija se plovidba u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnome moru te jezerska i riječna plovidba. Ti pojasevi, dovoljno široki i duboki za prolaz brodova, često se radi sigurnosti obilježavaju svjetionicima, obalnim svjetlima, plutačama, signalnim i radiopostajama te drugim optičkim, zvučnim, električnim, elektroničkim i radarskim uređajima, a u područjima gusta prometa (npr. prilazi lukama, kanali, neki riječni i jezerski plovni putovi) propisuju se i načini plovidbe njima. (<https://www.enciklopedija.hr/clanak/prometni-koridor>, pristupano 06.08.2024.)

3.1. Paneuropski prometni koridori

Paneuropski prometni koridori predstavljaju prometne puteve u centralnoj i istočnoj Europi, koji su definirani su na tri Pan-Europske prometne konferencije, održane na razini ministara prometa. Prva konferencija održana je u Pragu 1991., no nije bilo moguće donijeti konkretnije odluke zbog burnih političkih promjena koje su se odvijale na području istočne i centralne Europe, već je samo razvijena koncepcija za buduće dogovore. Na drugoj konferenciji na Kreti 1994. definirano je devet transportnih koridora, dok je na trećoj konferenciji u Helsinkiju 1997. godine definiran deseti koridor.

Koridori koji su definirani na konferencijama na Kreti i u Helsinkiju potiču usmjeravanje ulaganja na razvoj infrastrukture prioritetnih koridora, na bolju komunikaciju među zemljama te poticanje razvoja intermodalnog transporta. (<https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>, pristupano 30.07.2024.)

1) Koridor I (sjever-jug)

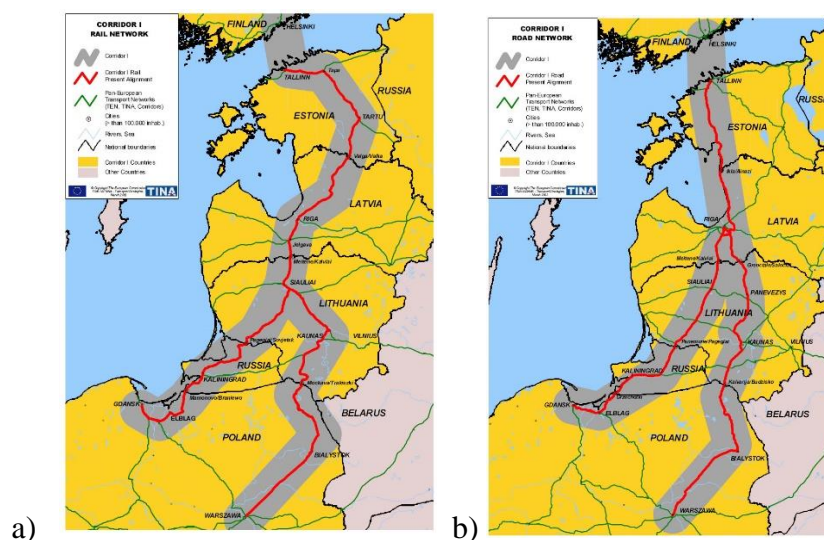
Helsinki – Tallin – Riga – Kauna – Warsaw sa sastavnicama:

a) cestovna veza Via Baltica: Tallin – Riga – Warsaw (445 km dužine)

b) željeznička veza Rail Baltica: Tallin – Riga – Warsaw (550 km dužine)

c) cestovna i željeznička veza: Riga – Kaliningrad – Gdansk

Slika 4 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora I



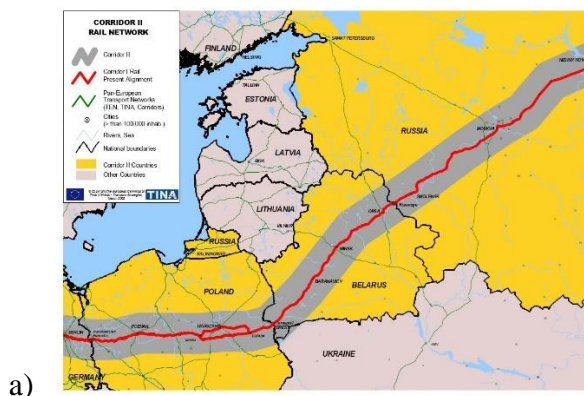
Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

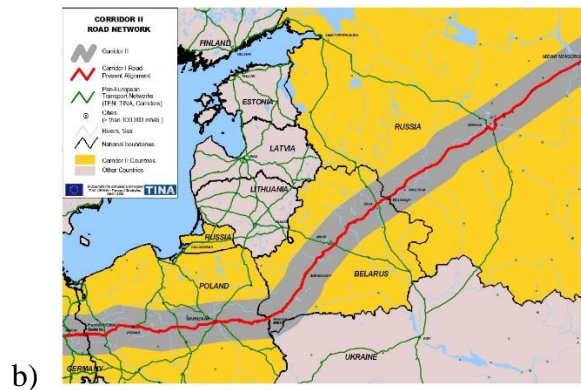
2) Koridor II (istok – zapad)

1830 km dužine:

Cestovna i željeznička veza Berlin – Warsaw – Moscow – Nizhny – Novgorod

Slika 5 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora II





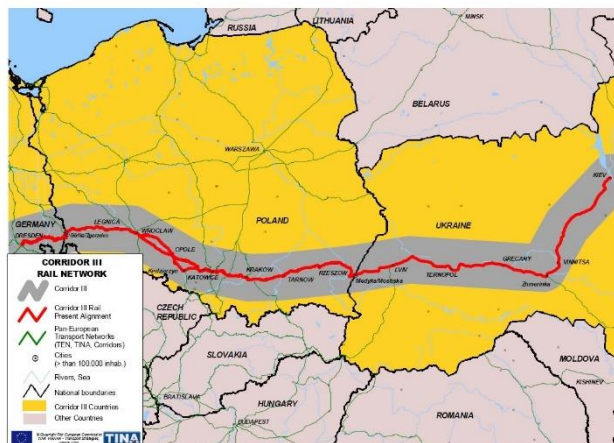
Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

3) Koridor III

1640 km dužine:

Cestovna i željeznička veza Dresden – Wrocław – L’viv – Kiev

Slika 6 Željeznička veza koridora III



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

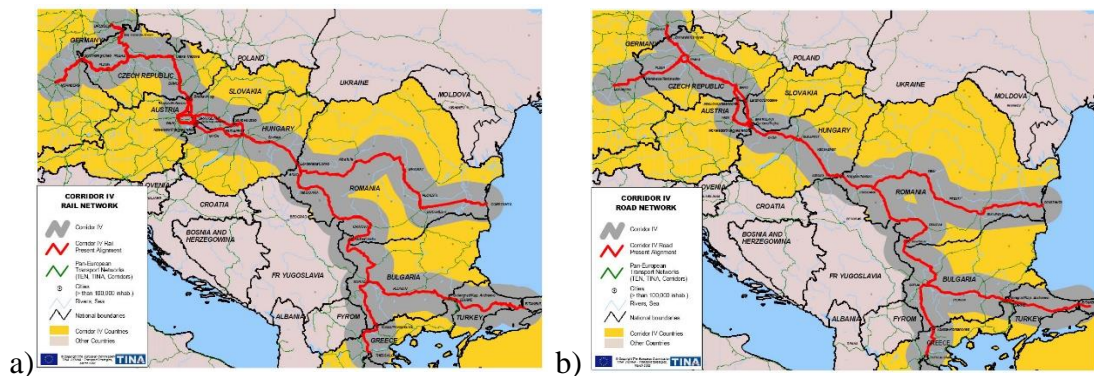
4) Koridor IV

3258 km ukupne dužine:

Cestovna i željeznička veza Dresden – Prague – Vienna – Bratislava – Budapest – Uzgorod – L’viv

Grana: Nuremberg, Bucarest – Constanta & Sofia – Thessaloniki / Istanbul

Slika 7 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora IV



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

5) Koridor V (istok – zapad)

1600 km dužine:

Cestovna i željeznička veza Venice – Trieste – Koper – Ljubljana – Budapest – Uzgorod – L’viv

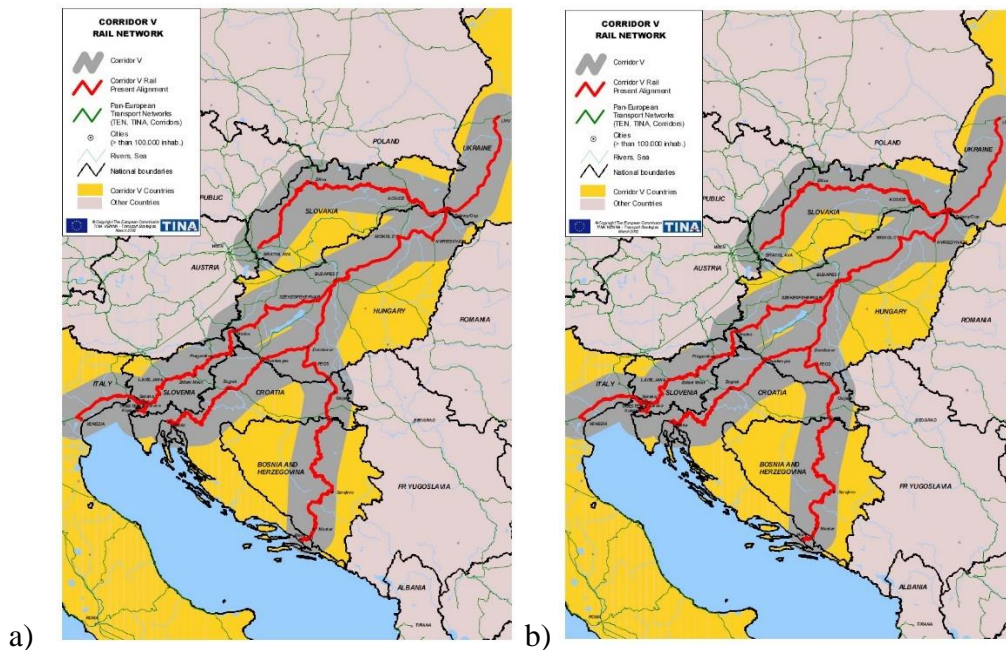
a) Bratislava – Žilina – Košice – Uzhgorod – L’viv

b) cestovna veza Rijeka – Zagreb – Čakovec

b) željeznička veza Rijeka – Zagreb – Koprivnica – Dombovar

c) Ploče – Mostar – Sarajevo – Osijek – Budapest

Slika 8 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora V



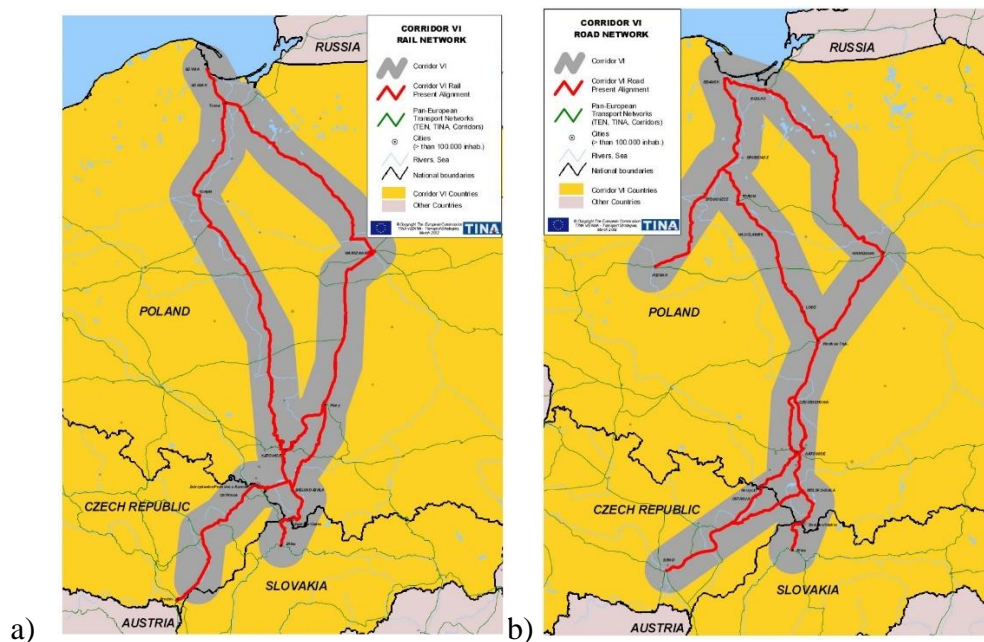
Izvor: <https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>

6) **Koridor VI** (sjeverozapad – jugoistok)

1800 km dužine:

Cestovna i željeznička veza Gdansk – Grudziadz / Warsaw – Katowice – Žilina;
grana za Brno

Slika 9 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora VI



7) **Koridor VII**

2300 km dužine:

Dunavski plovni put sa sastavnicama:

- a) dunavski unutarnji plovni put
- b) kanal Crno more – Dunav
- c) dunavske grane Kilia i Sulina
- d) kanal Dunav – Sava
- e) kanal Dunav – Thissa
- f) relevantna lučka infrastruktura smještena na unutarnjim plovnim putovima

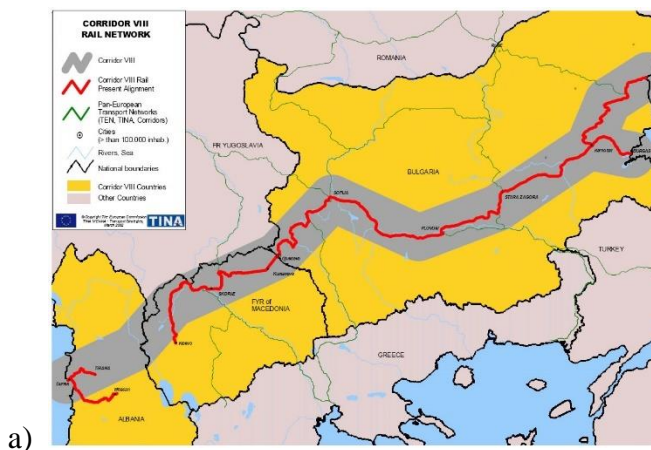
8) **Koridor VIII**

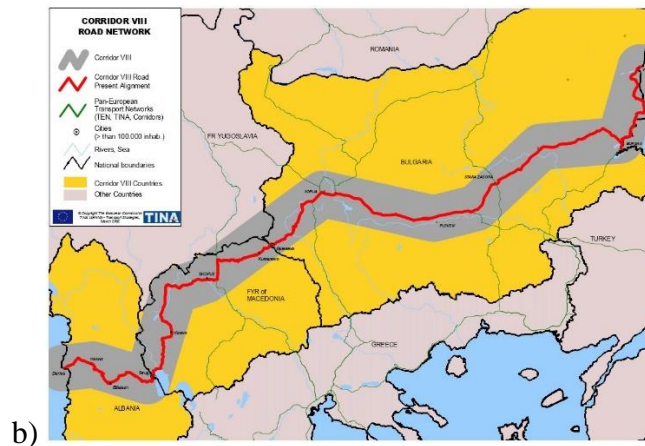
1300 km dužine:

Cestovna i željeznička veza Bari i Brindisi – Durres i Vlore – Tirana – Skopje – Sofia – Varna i Burgas

- a) Cafasan – Kaphstice / Kristallopigi
- b) cestovna veza Sofia – Pleven – Byala i željeznička do Gorna Orahovica
- c) Burgas – Svilengrad – Ormenion

Slika 10 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora VIII





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

9) Koridor IX

6500 km ukupne dužine:

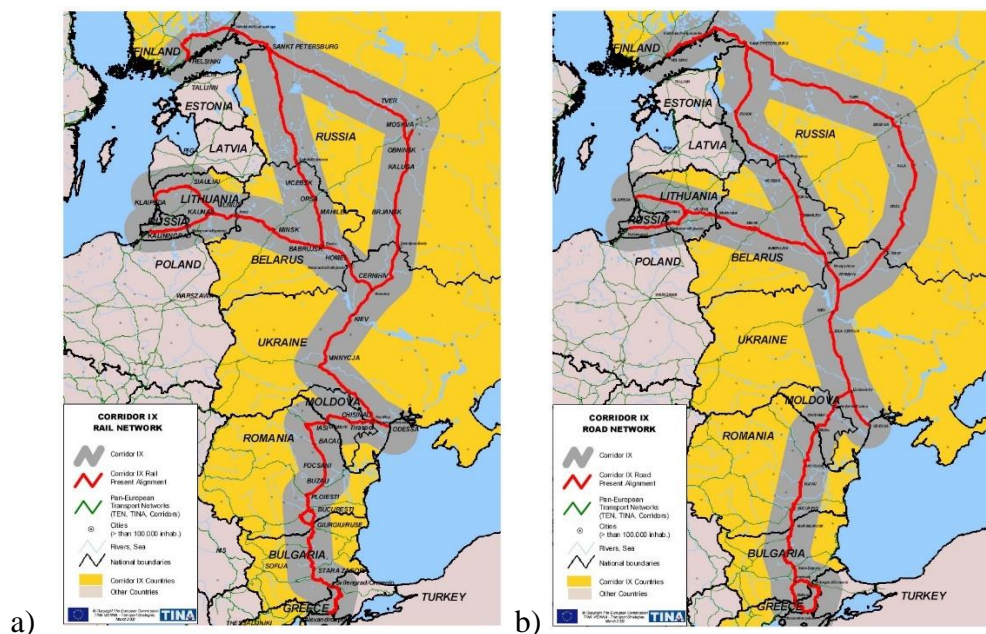
Cestovna i željeznička veza Helsinki – St. Petersburg – Pskov / Moskva – Kiev – Ljubasevka – Chisinau – Bucarest – Dimitrovgrad – Alexandroupolis

a) Helsinki – St. Petersburg – Moscow

b) Kaliningrad – Kiev

c) Kaliningrad – Vilnius – Minsk

Slika 11 a) željeznička i b) cestovna veza koridora IX



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

10) Koridor X

2360 km ukupne dužine:

Cestovna i željeznička veza Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Veles – Thessaloniki

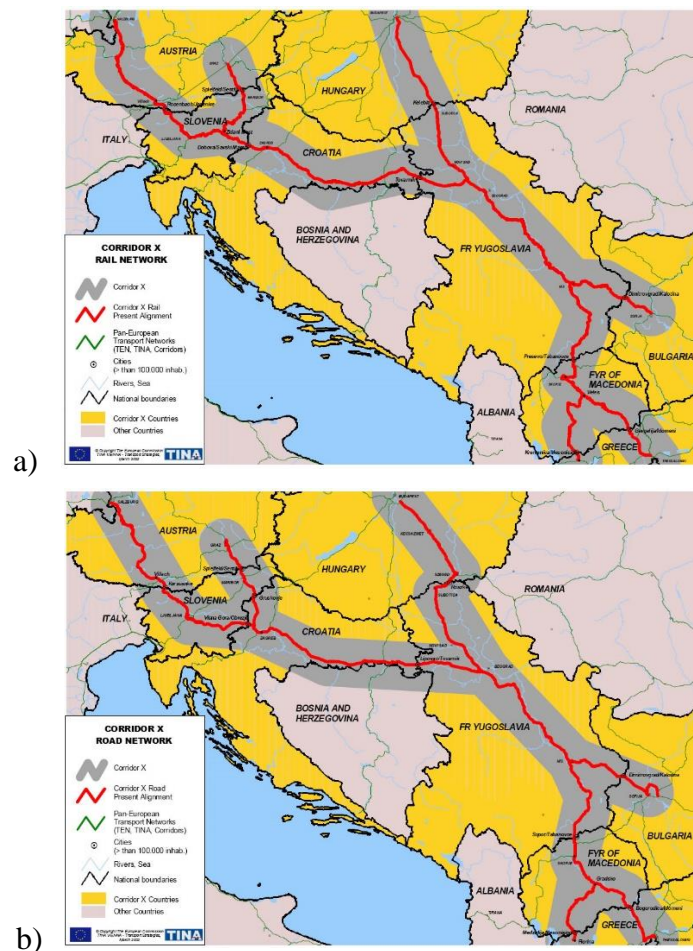
a) Graz – Maribor – Zagreb

b) Budapest – Novi Sad – Beograd

c) Niš – Sofia – Dimitrovgrad – Istanbul

d) Veles – Prilep – Bitola – Frolina – Igoumenitsa

Slika 12 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora X



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

Razlikuju se četiri glavna pan-europska područja (<https://www.prometna-zona.com/pan-europski-i-trans-europski-koridori/>, pristupano 30.07.2024.):

- 1) **Barentsko – Euroatičko područje:** Multimodalno prometno područje koje pokriva sjeverna provincije Švedske, Finske i Norveške, kao i oblasti Murmansk i Arkhangelsk i Republike Ruske Federacije Karelia i Komi.
- 2) **Crnomorsko područje:** Crnomorske države Turska, Gruzija, Ukrajina, Rumunjska, Bugarska, te Grčka i Moldavija, dok status promatrača imaju Armenija i Azerbajdžan.
- 3) **Područje Jadransko – Jonskog mora:** Države na Jadranskom i Jonskom moru Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Grčka, Italija, Slovenija i Crna Gora.
- 4) **Mediteransko područje – MEDA države:** Alžir, Cipar, Egipat, Izrael, Jordan, Libanon, Malta, Marocco, Siria, Tunis i Turska

Slika 13 Karta paneuropskih koridora u Europi



Izvor: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/razvoj-x-paneuropskog-koridora/3246>

3.2. Europski prometni koridori na području Hrvatske

Republika Hrvatska nalazi se na raskrižju prometnih pravaca od kojih jedan povezuje zapadnu i srednju Europu s jugoistočnom Europom i sa Bliskim istokom, dok drugi dio povezuje Baltičko more preko Podunavlja s Jadranskim morem. Ta dva transeuropska prometna pravca omogućuju bolju prometnu povezanost Hrvatske na relacijama sjeverozapad-jugoistok i sjever-jug. Ključni prijelazi prometnih koridora između srednje-podunavskog i panonskog područja te Jadrana smješteni su u Hrvatskoj. Hrvatski prometni sustav konkurentan je prometnim sustavima razvijenih svjetskih europskih zemalja zbog činjenice da uključuje sve grane prometa. Neke od tih grana su visoko razvijene, dok su druge manje razvijene, a poneke su na prosječnoj razini razvoja.

Zbog ratnih sukoba i potencijalnih kriznih žarišta uglavnom se zaobilazio prostor bivše Jugoslavije, pa tako i Hrvatska, iako je ta regija uvijek imala ključnu ulogu u povezivanju srednje i zapadne Europe s njezinim jugoistokom te otvaranju veza s Azijom. Prometno-geografski položaj Hrvatske u europskim okvirima bio je predmet proučavanja mnogih autora (Roglić, 1971., Jelinović, 1971. i dr.), a kao ilustracija može poslužiti glasoviti Orient Express, čija je jedna dionica prolazila kroz ovu regiju. Osim toga, nakon Drugog svjetskog rata, kada je Europa bila blokovski podijeljena takozvanom 'željeznom zavjesom', tranzitni pravac kroz tadašnju Jugoslaviju omogućio je najslobodniju cirkulaciju ljudi i robe.

Hrvatska se raspravama o paneuropskim koridorima priključila tek na trećoj Paneuropskoj prometnoj konferenciji, održanoj u Helsinkiju 1997. godine. Tada je definirano deset glavnih paneuropskih prometnih koridora i njihovi odvojci, a neki od njih bili su od iznimne važnosti za Hrvatsku.

Slika 14 Paneuropski prometni koridori u Republici Hrvatskoj



Izvor: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/2016/Sjednice/Arhiva/TEN-T_prezentacija.pdf

Na Slici 14. prikazani su paneuropski prometni koridori koji prolaze kroz Hrvatsku. Najvažniji je svakako koridor X koji ide od Salzburga preko Ljubljane, Zagreba i Beograda do Soluna, s ograncima prema Ateni (Xd) i Sofiji (Xc), te veza s koridorom IV prema Istanbulu. Ovaj koridor koristi se najkraćim i geografski najpovoljnijim putem za povezivanje srednje i jugoistočne Europe. Za Hrvatsku, a posebno za zagrebački prometni čvor, krak Xa je posebno važan, jer povezuje Zagreb, preko Maribora, s Grazom, te omogućuje daljnju vezu s Bečom. Na konferenciji u Helsinkiju ranije projektiranom koridoru V dodana su dva nova kraka koji prolaze kroz Hrvatsku: krak Vb povezuje Panonski bazen sa sjevernim Jadranom - prirodno i geografski najpovoljnijim putem, gdje je dinarska planinska barijera najuža i najniža, koja vodi od Budimpešte preko Zagreba do Rijeke. Koridor Vc povezuje Panonski bazen i središnje Podunavlje sa srednjim Jadranom, a vodi od Budimpešte preko Osijeka i Sarajeva do jadranske luke Ploče. Ovo posljednje je posebno važno za Bosnu i Hercegovinu. Ovo je jedini dio mreže paneuropskih prometnih koridora koji prolazi kroz ovu zemlju, a ujedno odgovara i glavnoj razvojnoj osovini te zemlje. Konačno, Hrvatska sudjeluje i u paneuropskom prometnom koridoru VII, jedinom koji se sastoji od plovnog puta, jer je to

dunavski plovni put. Iako je periferna s obzirom na hrvatski nacionalni teritorij i glavna razvojna središta, ona učvršćuje status Hrvatske kao podunavske zemlje i ima veliki potencijal.

Kao što je prethodno navedeno, Hrvatska se zbog rata relativno kasno uključila u rad paneuropskih konferencija o prometu, što se odrazilo na vrijednost koju je pridavala njezinoj prometnoj poziciji. Ipak, može se reći da je uspostava prometnih koridora definiranih u Helsinkiju bila velika potvrda njezine prometne pozicije s nekoliko točki gledišta. Treće, Zagreb, kao glavni grad Hrvatske i glavno prometno čvorište na nacionalnoj razini, dobiva novu funkciju prometnog čvorišta paneuropske prometne mreže, odnosno tranzitnog čvorišta šireg značaja u prijelaznoj zoni između srednje Europe, Jadran i jugoistočne Europe (Sić, 1994:108). Iako ovo nije čvorište najviše razine, raskrižje glavnog koridora i dva kraka naglašava vrijednost njegove tranzitne pozicije. Pokazalo se da Hrvatska igra važnu ulogu u povezivanju velikih europskih geografskih cjelina. U longitudinalnom smjeru one podrazumijevaju veze između srednje i zapadne Europe i jugoistočne Europe, dok u transverzalnom smjeru obuhvaćaju veze između Panonskog bazena i Jadranskog mora, te iz šire perspektive između baltičke regije i istočne Europe i Mediterana.

Paralelno s težnjama za uključivanjem u europski prometni sustav, osamostaljenje Hrvatske nametnulo je potrebu za osmišljavanjem nacionalne prometne politike, a razvoj nacionalnog prometnog sustava postao je čimbenik prostornog uređenja. Hrvatska prometna politika i razvoj prometnog sustava postali su tema interesa brojnih autora koji su ispitali njezine različite aspekte (Božičević, 1992., Malić i Topolnik 1993., Pađen, 1992. i 1993., Radica, 1993., Sić, 1993. i 1999., itd.) i pridružili se redovima ključnih pitanja u raspravama o strategiji razvoja zemlje.

Može se uočiti nekoliko glavnih ciljeva nacionalne prometne politike. Oblik teritorija države zahtijeva povezivanje dviju velikih cjelina, hrvatske unutrašnjosti i primorja. Obilježja nacionalnog razvoja, urbanističkih sustava, željene jadranske orijentacije i jačanja pomorskog položaja tu potrebu još više naglašavaju. U tom smislu je prijeko potrebna što kvalitetnija veza središnje Hrvatske sa sjevernim Jadranom (odnosno veza između glavnog grada i glavne luke). Ovo je glavni transverzalni pravac u prometnom sustavu Hrvatske i odgovara paneuropskom koridoru Vc. Drugi veliki transverzalni pravac povezuje središnju Hrvatsku s obalom srednjeg Jadrana, odnosno Zagrebom i Splitom. U širem smislu riječ je o dijelu poznate Pirinejske rute koja omogućava vezu sa srednjoeuropskim zaleđem i samo djelomično, kao krak Xa, sudjeluje u paneuropskim prometnim koridorima. Treća transverzala

je ona kroz Bosnu i Hercegovinu, koja povezuje istočni i južni dio Hrvatske. Najvažniji pravac na ovoj poveznici prolazi dolinama rijeka Bosne i Neretve i odgovara kraku Vc paneuropskih koridora. (Ilić, Orešić, 2004:10)

Drugi ključni cilj nacionalne prometne politike je stvaranje kvalitetne prometne povezanosti regionalnih središta, što je jedan od uvjeta ravnomjernog regionalnog razvoja. U tom smislu ističu se tri uzdužna tranzitna pravca. Posavski tranzitni pravac rijekom Savom povezuje središnju i istočnu Hrvatsku, a u širem pojasu spaja više regionalnih i subregionalnih središta. Odgovara paneuropskom koridoru X. Podravski tranzitni pravac ima sličnu funkciju u pograničnom pojasu uz mađarsku granicu. Veze prema Sloveniji, Srbiji i Crnoj Gori također imaju određeni međunarodni značaj, ali su do sada imale tek sporednu ulogu u odnosu na posavsku rutu. Treća longitudinalna ruta je ona koja se proteže cijelom jadranskom obalom, a povezuje nekoliko velikih obalnih središta i služi kao nositelj procesa litoralizacije Hrvatske i stvaranja njezine pomorske orijentacije, posebice u pogledu razvoja turizma. Posljednje dvije uzdužne rute ne odgovaraju nikakvim paneuropskim koridorima. (Ilić, Orešić, 2004:11)

3.3. Karakteristike paneuropskih koridora

Paneuropski koridori predstavljaju ključne prometne arterije koje povezuju različite dijelove Europe, omogućujući slobodan protok ljudi, roba i usluga. Osnovani su s ciljem unaprjeđenja regionalne suradnje, ekonomske integracije i infrastrukturnog razvoja na cijelom kontinentu. Ovi koridori obuhvaćaju cestovne, željezničke, riječne i zračne putove, a svaki koridor ima specifične karakteristike prilagođene potrebama zemalja kroz koje prolazi.

Paneuropski koridor I, poznat i kao Baltički put, proteže se od sjevera prema jugu i povezuje šest zemalja: Finsku, Estoniju, Latviju, Litvu, Poljsku i Rusiju. Koridor obuhvaća 1.710 km željezničkih pruga, 1.630 km cesta, šest aerodroma i jedanaest luka. Prostire se duž rute Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas/Kaliningrad – Varšava/Gdanjsk. U Kaunasu, Litva, koridor se križa s IX. koridorom. Na ovom koridoru cestovni promet predstavlja dominantan način prijevoza. Od izuzetnog je interesa za regiju, a posebnu važnost ima za Latviju, Estoniju i Poljsku. (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor II. povezuje četiri zemlje - Njemačku, Poljsku, Bjelorusiju i Rusiju. Koridor obuhvaća 2.313 km željezničkih pruga, 2.200 km cesta, tri zračne luke te dvije pomorske i riječne luke. Ukupna dužina koridora iznosi 1.830 km. II. Prolazi od Berlina preko Varšave, Minska, Moskve do Nižnji Novgoroda u Rusiji. Ekonomsko značenje očituje

se u važnosti trgovinskih odnosa između EU i Ruske Federacije. Ovaj koridor povezuje Europu s ključnim industrijskim centrima centralne Rusije (Moskva, Nižnji Novgorod, Samara, Volgograd) i dalje transsibirskom željeznicom s tržištima istočne Azije. Iako se veliki dio ruskog izvoza, poput energenata, transportira u Europu cjevovodima, značajne su i isporuke ruda, metala, poluproizvoda, kao i sve veći izvoz finalnih proizvoda. Sav taj teret, zajedno s izvozom iz Europske unije u Rusku Federaciju, transportira se Koridorom II. (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor III obuhvaća pravac Dresden – Wrocław – Lavov – Kijev u ukupnoj dužini 1.640 km. Predstavlja prometnu vezu istok – zapad, koja se proteže od Berlina i Dresdena, preko Wrocława, Katowica, Krakowa i Lavova do Kijeva. Koridor svojom dužinom povezuje važne industrijske regije u Njemačkoj, Poljskoj i Ukrajini. (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor IV povezuje devet zemalja - Njemačku, Češku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Rumunjsku, Bugarsku, Grčku i Tursku. Ukupna dužina koridora iznosi 3.258 km, od čega 3.640 km cesta i 4.340 željezničkih pruga, 10 aerodroma i 8 luka. Često se smatra kralježnicom Transeuropske prometne mreže (TEN – T). Koridor najvećim dijelom prolazi kroz pridružene članice Europske unije zbog čega se smatra okosnicom produženja TEN – T na istok i jug. (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor V spaja sjeverozapadnu i jugoistočnu Europu. Prolazi kroz Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Mađarsku, Slovačku, Ukrajinu i Bosnu i Hercegovinu. Sastoji od 2.850 km cesta, 3.270 km željezničkih pruga, pet zračnih luka, pet morski te dvije riječne luke, a njegova ukupna dužina iznosi 1.600 km. Koridor započinje u više gradova na jugu i jugoistoku Europe. Glavni krak proteže se od Venecije preko Trsta i Ljubljane do Budimpešte. Na tom kraku je i ogranak koji počinje u Kopru, a u Divači se priključuje na glavni krak. Osim toga ogranka koridor V ima još tri grane koridora: (Hlača, B., 2011.)

- 1) Koridor Va: Bratislava – Žilina – Košice – Užgorod – Lavov,
- 2) Koridor Vb: Rijeka – Zagreb – Budimpešta,
- 3) Koridor Vc: Ploče – Mostar – Sarajevo – Osijek – Budimpešta.

Paneuropski koridor VI sastoji se od ukupno 1.800 km željezničkih pruga, 1.880 km cesta, 6 aerodroma i 5 luka, a njegova ukupna dužina iznosi 1.800 km. Njegovu glavni pravac obuhvaća: Gdanjsk – Torun – Poznan – Grudziadz – Varšava – Zebzidovice – Katowice – Žilina – Ostrava. U Gdanjsku se glavni pravac razdvaja na dva dijela: jedan ide preko

Varšave, a drugi preko Toruna i Lođa do Katovice i dalje prema Žilini (Slovačka). (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor VII predstavlja glavni unutarnji transportni vodeni koridor. Drugi naziv mu je Dunavski plovni put jer predstavlja tok rijeke Dunav, koja je plovna na udaljenosti od 2.415 km. Povezuje deset zemalja: Njemačku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku, Srbiju, Rumunjsku, Bugarsku, Moldaviju i Ukrajinu. Unutar koridora nalaze se 44 morske i riječne luke, a većina luka na Dunavu ima osigurane cestovne i željezničke veze. (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor VIII povezuje Paneuropsko transportno područje Jadransko – jonskog mora s Paneuropskim transportnim područjem Crnog mora. Obuhvaća ukupno 1.270 km željezničkih pruga, 960 km cesta, 4 aerodroma i 2 luke, a ukupna mu je dužina oko 1.300 km. Njegov najveći značaj jest u tome da se kod Skopja povezuje na Koridor X., kod Sofije na Koridor IV., a kod Plovdiva na Koridor IX. (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor IX povezuje osam zemalja: Bjelorusiju, Bugarsku, Finsku, Litvu, Moldaviju, Rumunjsku, Rusiju, i Ukrajinu. Obuhvaća ukupno 6.500 km željezničkih pruga, 5.820 km cesta, 4 aerodroma i 2 luke. Predstavlja vezu baltičkog mora, Crnog mora i Mediterana. Njegov glavni pravac čini: Helsinki – St. Petersburg – Kijev – Bukurešt – Minsk – Dimitrovgrad – Aleksandropulos. (Hlača, B., 2011.)

Paneuropski koridor X najmlađi je koridor definiran u TEN –T zbog činjenice da prolazi osjetljivim balkanskim područjem. Koridor prolazi kroz osam zemalja: Austriju, Sloveniju, Hrvatsku, Bugarsku, Mađarsku, Makedoniju, Grčku i Srbiju. Obuhvaća ukupno 2.360 km željezničkih pruga, 2.150 km cesta, 4 aerodroma, i 1 luku, a ukupna dužina koridora iznosi 2.360 km. Njegov glavni pravac čini trasa: Salzburg – Graz – Ljubljana – Zagreb – Beograd/Niš – Skopje – Solun. (Hlača, B., 2011.)

4. LUKA RIJEKA

Luka Rijeka povezana je s europskim prometnim cestovnim i željezničkim koridorima te zajedničkim navigacijskim i informacijskim sustavima. Uz ceste i željeznice, od velikog su značaja i naftovodni sustavi koji povezuju rafinerije u Hrvatskoj, Mađarskoj, Austriji, Bosni i Hercegovini, Srbiji, Češkoj i Slovačkoj.

Svi prometni koridori unutar Europske unije pripadaju jedinstvenoj Transeuropskoj mreži (TEN-T), koja uključuje 106.000 km željezničkih linija (32.000 km brzih pruga), 96.000 km cesta, 13.800 km unutarnjih plovnih putova, 411 zračnih luka, 300 riječne luke, te brojni sustavi upravljanja prometom i navigacijski i informacijski sustavi.

TEN-T mreža se razvija u skladu s prijedlogom Uredbe Smjernica EU za razvoj transeuropske prometne mreže od 19. listopada 2011. i Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) za Europski instrument za povezivanje Europe (CEF) razvijanjem dviju mreža.

Sveobuhvatna mreža predstavlja opći sloj TEN-T-a i uključuje svu postojeću i planiranu infrastrukturu koja ispunjava zahtjeve Smjernica i trebala bi biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2050. godine.

Jezgrena mreža uključuje samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su strateški najznačajniji i trebaju biti uspostavljeni najkasnije do 31. prosinca 2030. godine. Odluka Europske komisije od 18. listopada 2013. definirala je devet koridora temeljne prometne mreže EU-a kao okosnicu za spajanje 94 velike europske luke i 38 ključnih željezničkih i cestovnih zračnih luka u velikim gradovima Europe (Luka Rijeka i Zračna luka Zagreb su među njih) i razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture sposobne za postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vlakove kao i 35 graničnih prijelaza. (<https://www.portauthority.hr/en/traffic-corridors/>, pristupano 17.06.2024.)

4.1. Luka Rijeka i Mediteranski koridor RFC 6

Mediteranski koridor RFC 6 dug je ukupno oko 7.000 kilometara i povezuje jug Pirinejskog poluotoka kroz španjolsku i francusku obalu Sredozemnog mora, prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, potom ulazi u Sloveniju i nastavlja do mađarsko-ukrajinske granice. Prolazi kroz šest država i povezuje 10 morskih luka i oko 90 terminala. Njezina trasa obuhvaća riječku željezničku prugu i jedan od povijesnih i strateški važnih kopnenih pravaca

Rijeke prema Mađarskoj i srednjoj Europi. Mediteranski koridor proširen je na Republiku Hrvatsku 10. studenog 2016. na relaciji Rijeka – Zagreb – (Budimpešta) i Zagreb – (Ljubljana), uz angažman Upravitelja hrvatske željezničke infrastrukture HŽ Infrastruktura. Uključivanje Republike Hrvatske važan je događaj za stvaranje temelja za budući razvoj teretnog prometa na istočnom dijelu Mediteranskog koridora.

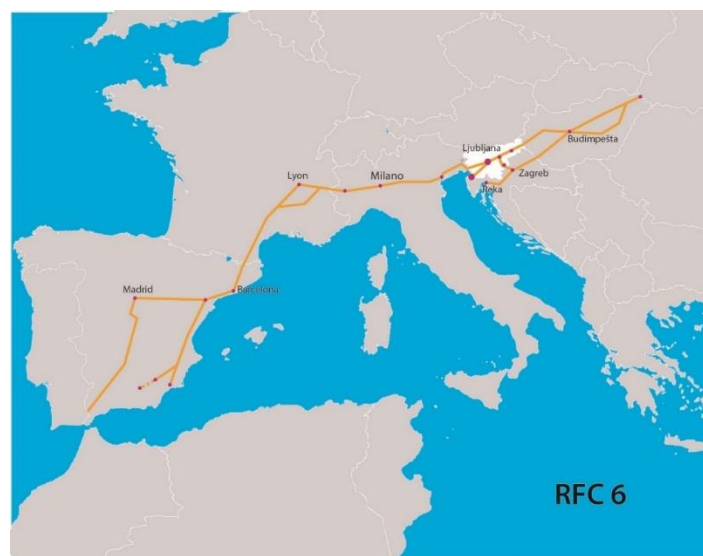
Mediteranski koridor za željeznički teretni promet 6 (RFC 6) usmjeren je na postizanje sljedećih ciljeva:

- Unapređenje komercijalne ponude koju pruža Mediteranski koridor uz ispunjavanje zahtjeva kapaciteta u kratkom vremenu
- Provedba procesa koordinacije privremenih ograničenja kapaciteta u svrhu njihove optimizacije
- Poboľjšanje infrastrukturnih standarda
- Ojačati sustav praćenja ključnih pokazatelja učinka RFC 6 koji su usklađeni sa svim europskim koridorima

Učinkovitost vlakova uklanjanjem tehničkih i regulatornih prepreka koje ograničavaju interoperabilnost vlakova, s ciljem osiguravanja boljih operativnih performansi.

(<https://www.portauthority.hr/en/traffic-corridors/>, pristupano 17.06.2024.)

Slika 15 Koridor RFC 6



Izvor: <https://infrastruktura.sz.si/en/corridors/rfc-6-corridor/>

5. KORIDOR BALTIK-JADRAN

U vezi s iskazanim interesom i započetom suradnjom u prometnom planiranju pojedinih regija (Srednja i Istočna Europa – Jadran, Baltik 21), pokrenuta je ideja o ruti Baltik-Jadran i projekt unapređenja prometa i gospodarstva. regionalnog povezivanja, odnosno ispunjavanja planskih odrednica (koridora) za razvoj prometa u Europi. Projekt poboljšanja prometne povezanosti i integracije cijele regije između Baltičkog i Jadranskog mora obuhvaća sedamnaest zemalja, koje karakteriziraju različite razine gospodarskog razvoja i socijaldemokracije.

Odnos znanosti i stručnosti u modeliranju privatne prometne politike europskih zemalja vrlo je važan zbog potrebe sustavnog pristupa razvoju - uvažavajući sve utjecajne čimbenike, tražeći specifične regionalne aspekte, odnosno razinu razvijenosti vozila sa strukturalnog, tehnološkog, administrativnog i ekonomskog stajališta, ali i uzimajući u obzir specifične zahtjeve u sustavu planiranja prometne mreže europskih zemalja koje pokriva prometni pravac Baltik-Jadran vrlo su različite po razini prometne i gospodarske razvijenosti, ali i prioritetima razvojnih planova. S jedne su strane razvijene europske zemlje s veoma visokom razinom izgrađenosti prometne infrastrukture – Austrija, Danska, Italija, Njemačka i skandinavske zemlje, a sa druge su strane zemlje u tranziciji s manjim potencijalom prometne infrastrukture, posebno njezine kvalitativne dimenzije i s prioritarnim zadaćama institucionalnog preustroja sektora državnog upravljanja prometnom infrastrukturom (komercijalizacija i privatizacija) - baltičke zemlje, Bosna i Hercegovina, Češka, Hrvatska, Mađarska, Poljska, Slovačka i Slovenija. Razvijene zemlje, primjerice, redefinišu nacionalne politike prometnoga razvitka u smjeru stimuliranja potražnje ekološki prihvatljivih oblika prometa ili smanjenja potražnje za cestovnim prometom i uvode instrumente različitih operativnih restrikcija korištenja cestovnih prometnica, zemlje u tranziciji, međutim, stavljaju naglasak na investicije u cestovnu prometnu infrastrukturu. To potvrđuju podaci o distribuciji PHARE-sredstava za financiranje programa prometnoga razvitka pojedinih zemalja u tranziciji, prema tim je podacima 52% sredstava namijenjeno za ceste, 32,4% za željeznice, 3% za zračni promet i 0,5% za vodni promet.

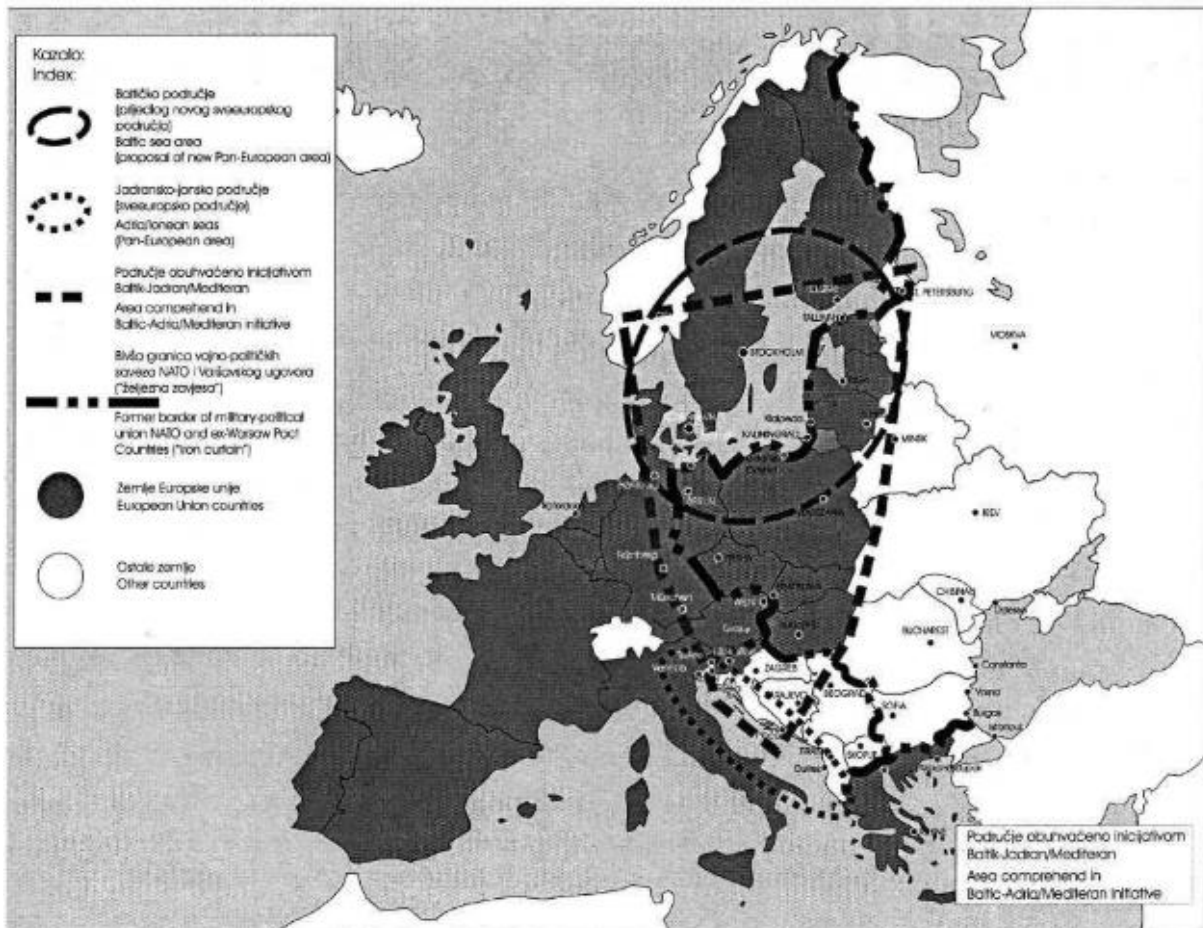
Procijenjeni troškovi predloženih mjera usklađivanja prometne infrastrukture zemalja EU kandidata, prema podacima iz TINA projekta, podudaraju se također u distribuciji, sukladno s prometnim oblicima – 53% ukupnih troškova predviđeno je za ceste, 36,1% za željeznice, 4,8% za zračni promet i aerodrome i 2,3% za vodni promet i riječne luke. Premda

se uočavaju različitosti prometnih sustava i naizgled oprečni naglasci u razvojnim koncepcijama, Europske zemlje obuhvaćene prometnim koridorima Baltik-Jadran povezuju mogući pozitivni učinci zajedničke prometne strategije, odnosno integrirane prometne mreže:

- korištenje geoprometnih pogodnosti - skraćivanje puta i trajanja prijevoznog procesa - proširenje gravitacijskih zona lučkih terminala na obalama Baltičkog i Jadranskog mora - neposrednije prometno povezivanje - rasterećenje postojećih zagušenih prometnih pravaca i racionalnija prostorna distribucija tokova - usklađivanje tehničko-tehnoloških normativa eksploatacije - usklađivanje menadžmenta prometnom infrastrukturom.

Pored naznačenoga, dodatni je motiv koridora Baltik-Jadran procjena godišnjega rasta prometa robe koji u zemljama EU iznosi oko 2,5%, a u zemljama u tranziciji prati rast BDP. Oživljavanje gospodarstva zemalja u tranziciji, jednako kao i egzaktni pokazatelji tržišne ekspanzije prema statistikama WTO, u budućnosti će sigurno biti praćeni i povećanim prometnim rastom. Inicijativa prometnoga koridora Baltik-Jadran komplementarno je određena globalnim planovima prometnoga razvitka Europe (TEN, TEM, TER, EATMP) u kompetenciji Europske konferencije ministarstava transporta ECMT, Ekonomske komisije za Europu, Ekonomskog i socijalnog vijeća Ujedinjenih naroda ECE/UN, Regionalnog direktora Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva ICAO za Europu i Sjeverni Atlantik Europske konferencije civilnog zrakoplovstva ECAC, a koncepcijski predstavlja proširenje planirane prometne mreže i dopunu s pojedinim koridorima, ali i s potrebnim infrastrukturnim intervencijama na regionalnim prometnim mrežama. (Božičević, Petrić, 2005: 187-188)

Slika 16 Područje obuhvaćeno inicijativom Baltik – Mediteran



Izvor: (Božičević, Petrić, 2005: 189)

5.1. Konceptijske postavke koridora Baltik-Jadran

U prometnom se sustavu između Baltika i Jadrana mogu u biti koristiti sve prometne grane namijenjene prijevozu robe i putnika ali zbog nedostatka prometne infrastrukture i suprastrukture prevladavaju relativno niska razina kvalitete prijevozne usluge i nedovoljna aktivnost prometnih pravaca. Razvijenost i gustoća cestovne mreže i sustav njezinoga održavanja na promatranome koridoru nisu na zadovoljavajućoj razini, poglavito u regijama pribaltičkih zemalja i uz istočnu obalu Jadrana (Hrvatska, Bosna i Hercegovina). Prema podacima TEM Informativne 2000, gustoća mreže ne prelazi dužinu od 1 km javnih cesta na 1 km² površina teritorija odnosno veličine 5-10km površine brzih cesta na 1000 km² površine ili 3-5 km na 100,000 stanovnika. Prema podacima PHARE programa za godinu 1999., bitne

su razlike i u kvalitativno–kvantitativnoj dimenziji cestovne mreže između zemalja srednjoistočne Europe (CEEC) i zemalja Europske unije (EU), što se uočava iz Tablice 1.

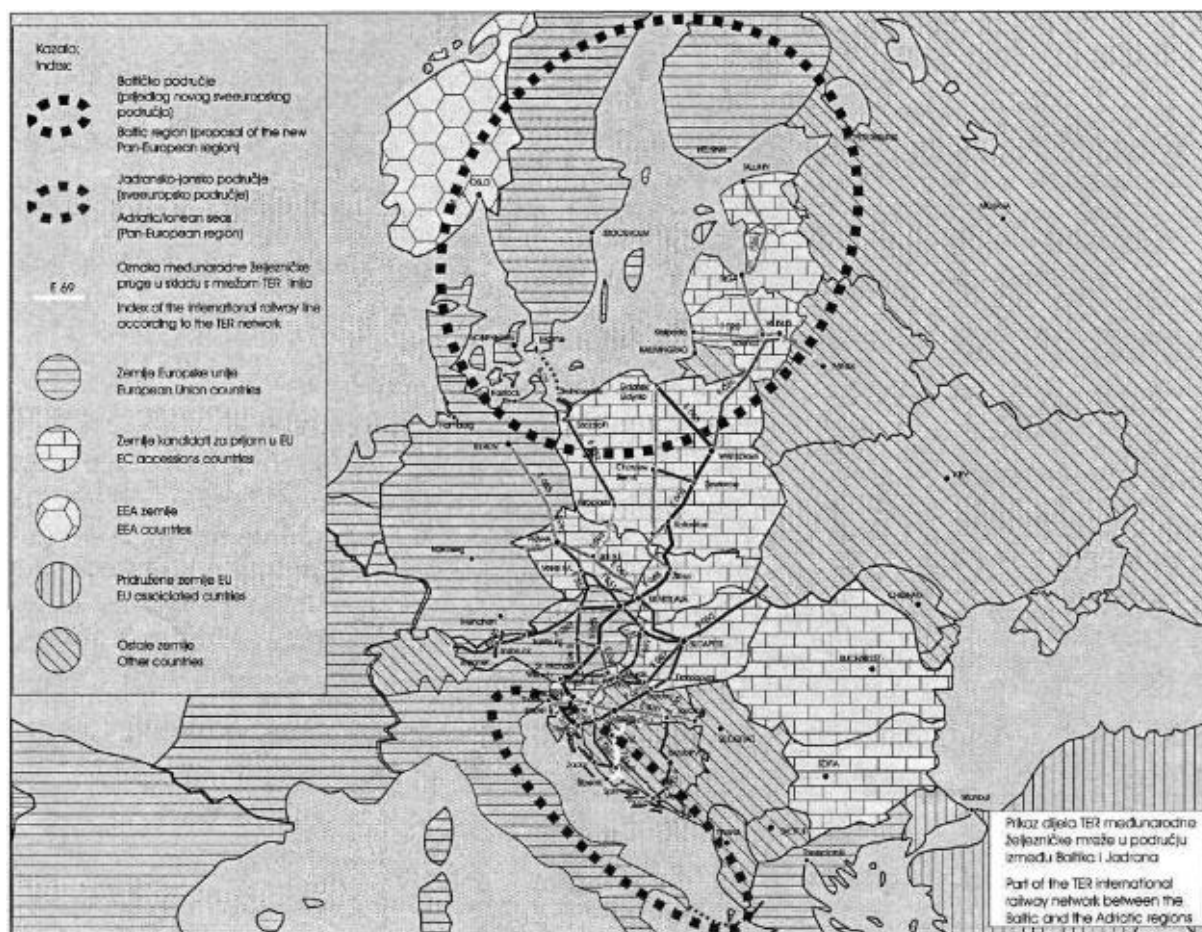
Tablica 1 Osnovni tehnički elementi cestovne mreže zemalja srednjoistočne Europe i zemalja EU

Kategorija ceste Road category	Skupina zemalja Group of countries	Dužina cestovne mreže(km) Road network length	Gustoća mreže km/1000k ² Road network density
Javne ceste Public roads	CEEC	567.000	535
	EU	3.422,000	1.060
Autoceste i brze ceste Motorways and fast roads	CEEC	2.400	2,2
	EU	51.000	16

Izvor: An Evaluation of PHARE–Financed Transport Programmes PHARE, Final Report, December, 1999.

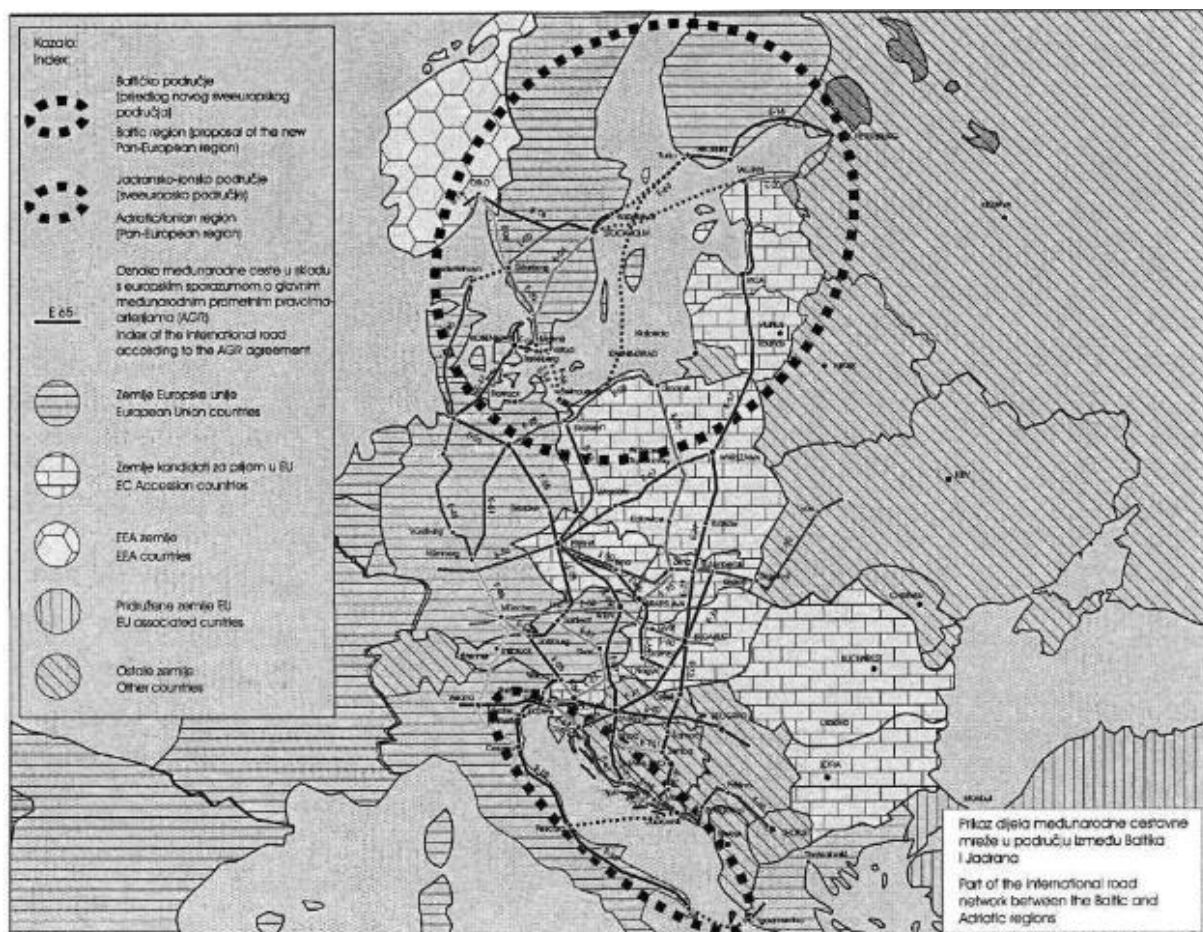
Usvojenom i usklađenom konceptu programa razvitka prometne infrastrukture u funkciji formiranja integrirane cestovne mreže europskih zemalja, morao bi značajno pridonijeti i usvojeni AGR sporazum (European Agreement of Main International Arteries) u nadležnosti Ekonomske komisije Ujedinjenih naroda za Europu. (Božičević, Petrić, 2005: 187-188)

Slika 17 Prikaz dijela međunarodne željezničke mreže na području Baltika i Jadrana



Izvor: (Božičević, Petrić, 2005: 191)

Slika 18 Prikaz dijela međunarodne cestovne mreže u području između Baltika i Jadrana



Izvor: (Božičević, Petrić, 2005: 192)

Ako pogledamo sadašnji sustav željezničkog prometa, vidimo da on uvelike zaostaje za mrežom cestovnog prometa. Pruge su stare. Iako nema značajnijih razlika u podacima o gustoći, podaci iz programa PHARE pokazuju određene razlike, posebice u kvaliteti željezničke infrastrukture i razini prometnih usluga između zemalja srednje i istočne Europe i Europske unije. (Božičević, Petrić, 2005: 192)

Tablica 2 Osnovni tehnički elementi željezničke mreže zemalja srednjoistočne Europe i zemalja EU

Kategorija željeznice Railway category	Skupina zemalja Group of countries	Dužina željezničke mreže (km) Railway network Length (km)	Gustoća željezničke mreže (km/1000km ²) Railway network density
Željeznička mreža Railway network	CEEC EU	66.500 168.000	62 52
Elektrificirana željeznička mreža Electrified railway network	CEEC EU	26.000 74.000	24 23
Dvokolosiječna željeznička mreža Double-gangl railway network	CEEC EU	17.500 64.500	16 20

Izvor: An Evaluation of PHARE–Financed Transport Programmes PHARE, Final Report, December, 1999.

U svrhu formiranja osnovne mreže magistralnih željezničkih pruga i linija kombiniranog transporta i radi ujednačivanja europske prometne mreže, usvojeni su godine 1985. AGC Sporazumom (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Instalation). Specifični problemi zračnoga prometa odnose se na sigurnost međunarodnih zračnih putova Eurozone i na nemogućnost konvencionalnih sustava kontrole letenja u pariranju daljega rasta prometa. Operativne se neizbježne posljedice uočavaju u kašnjenju letnih operacija s veoma negativnim konotacijama za međunarodne operatere (povećanje troškova eksploatacije), s nemogućnošću povećanja aerodromskih kapaciteta, a posredno i u ekološkim i sigurnosnom aspektu eksploatacije zračnoga prometa.

Raspadom bivših Sovjetskog Saveza, Čehoslovačke i Jugoslavije, na početku devedesetih godina dvadesetog stoljeća kontrola prometa u relativno malom zračnom prostoru Europe bila je podijeljena na više od 60 nacionalnih sustava. Nedosljedno djelovanje menadžmenta zračnog prometa posljedica je različitih tehničko-tehnoloških sustava kontrole letenja i različitih institucionalnih koncepcija upravljanja, pa je zato i kontrola nekoordinirana, a time i sigurnost zračne plovidbe. Zbog toga su usvojeni globalni i regionalni planovi razvitka europskog zračnog prometa koji su usmjereni na dva cilja: - učvrstiti uređenje ili utvrđivanje suvremenih komunikacijskih, navigacijskih i nadzornih (radarskih) sustava - usklađivanje tehničko-tehnoloških normativa u području koridora Baltik-Jadran velika je važnost plovnog sustava Rajna-Majna-Dunav, ali je sa stajališta neposrednog usmjerivanja prometnih tokova prema Jadranu potrebno reintegrirati plovne putove Dunavskog slijeva,

zatim produžiti plovnost ogranaka i optimizirati plovne pravce kanaliziranjem. Radi klasifikacije glavnih europskih plovnih putova i međunarodnih riječnih luka i radi ujednačivanja tehničkih elemenata, usvojen je AGN sporazum (European Agreement Main Inland Waterways of International Importance) u nadležnosti Europske komisije Ujedinjenih naroda za Europu. Osim navedenih prometnih koridora, u području Baltik-Jadran postoje mogućnosti transporta cjevovodima (naftovodima i plinovodima). Predviđa se povezivanje hrvatskoga naftovoda s naftovodom koji iz Ruske Federacije transportira naftu prema zemljama istočne, središnje i zapadne Europe. Spajanjem tih dvaju naftovoda, predviđa se dogradnja hrvatskoga naftovoda za transport nafte u oba smjera. Hrvatski naftovod kreće iz Rijeke (Omišalj) i omogućuje transport nafte do rafinerije u unutrašnjosti (Urinja-Rijeke i Siska u Hrvatskoj, Lendave u Sloveniji, Bosanskog Broda u Bosni i Hercegovini i Novog Sada i Pančeva u Srbiji). Osamostaljenjem zemalja između koridora Baltika i Jadrana (granica dvaju vojno-političkih blokova) i njihovom demokratizacijom i strateškim usmjerenjem ili euroatlantskim integracijama stvorene su pretpostavke za bolje integracije prometne mreže. (Božičević, Petrić, 2005: 195-196)

5.2. Europska makroregija Baltik – Jadran – Crno more

Područje srednje Europe karakteriziraju nepovezana nacionalna tržišta energenata, koja su izolirana od ostatka Europske unije. Ta tržišta, s ograničenom raznolikošću izvora energije, opskrbljivača i opskrbnih pravaca, izložena su značajnom riziku nesigurne opskrbe i monopolskim cijenama. Uspostava čvorišta za ukapljeni plin s više opskrbljivača zasigurno bi pridonijela sigurnosti opskrbe. Unapređenje sigurnosti opskrbe zahtijeva suradnju susjednih zemalja članica, uključujući zajedničko upravljanje krizama i poremećajima u opskrbi, kao i povezivanje tržišta kroz infrastrukturnu integraciju (European Commission, 2015).

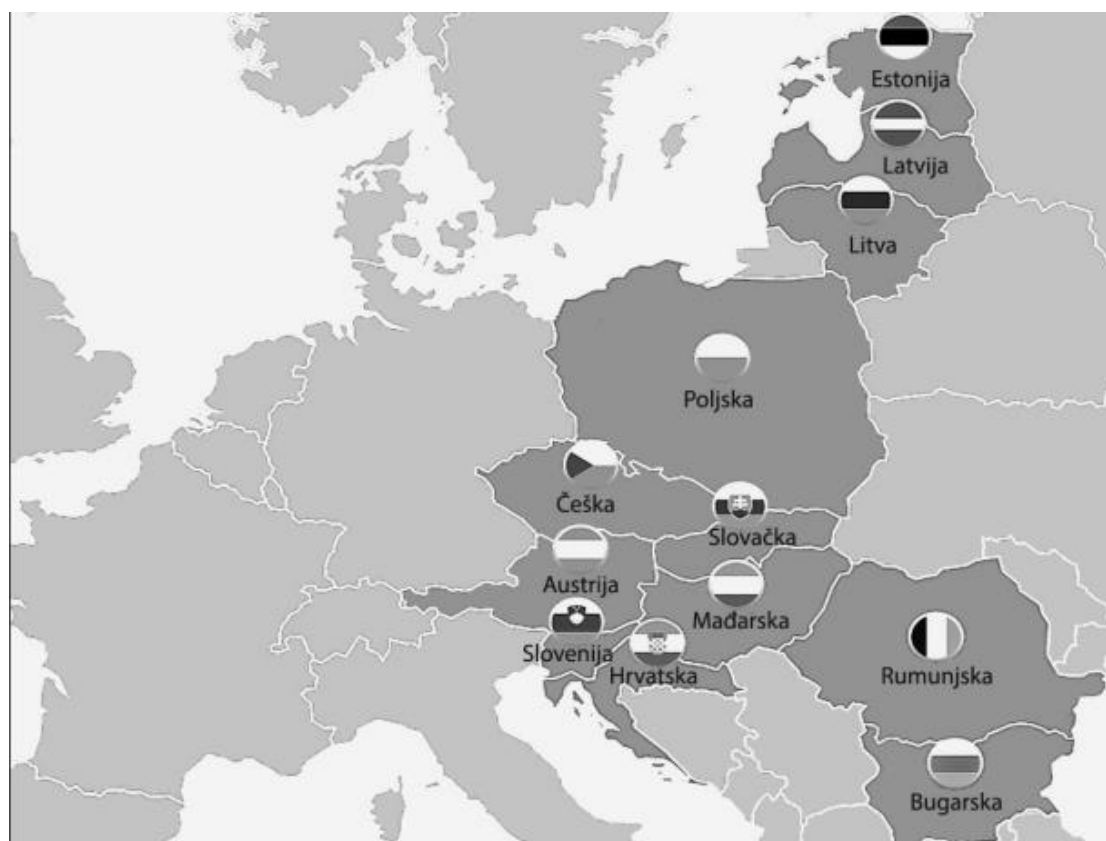
Osim problema u sektoru energetike, problemi se naziru i u transportu. U vidu kvalitete i dostupnosti transportne infrastrukture, zemlje srednje Europe zaostaju u odnosu na zemlje zapadnog dijela Europe. U tom dijelu Europe neophodno je ulaganje u poboljšanje transportne infrastrukture između i unutar granica zemalja, što uključuje izgradnju nove, te obnovu i modernizaciju postojeće infrastrukture, s posebnim naglaskom na sanaciju željezničke mreže, integraciju luka i multimodalnu interkonekciju (Atlantic Council, 2014).

Posljedice slabije razvijenosti i neintegriranosti sektora telekomunikacija u "novim" u odnosu na "stare" zemlje članice EU očituju se u manje razvijenim tržištima širokopoljnih mreža i nižem stupnju korištenja internetskih usluga među građanima i poslovnom zajednicom (European Commission, 2015a; European Commission, 2015b). Snažnije digitalno povezivanje unutar Europske unije, uz ukidanje prekograničnih ograničenja i neopravdanih dodatnih troškova telekomunikacijskih usluga, kao i unapređenje telekomunikacijske infrastrukture i povezanosti zemalja srednje Europe, pridonijelo bi smanjenju tih razlika između "stare" i "nove" Europe (Labaye et al., 2013).

Za naftnu infrastrukturu prioritetni projekti za koridor Baltik – Jadran – Crno more uključuju izgradnju Paneuropskog naftovoda te proširenje naftovoda Odessa – Brody. Planirana duljina paneuropskog naftovoda trebala bi iznositi 1.856 km i protezati se od Konstante u Rumunjskoj kroz Srbiju do Rijeke u Hrvatskoj, dalje do Slovenije te Trsta u Italiji. Ovaj projekt značajno ni povećao transportne kapacitete sirove nafte iz Kaspijske regije prema Srednjoj Europi. Proširenje naftovoda Odessa – Brody odnosi se na 371 km dugu liniju koja bi povezala stanicu JSC Uktransnafta u Brodyu (Ukrajina) sa stanicom Adamowo (Poljska), čime bi se značajno povećala fleksibilnost distribucije nafte u regiji.

Svi prethodno navedeni problemi u sektoru energetike, transporta i telekomunikacija doveli su do začetka inicijative Baltik – Jadran – Crno more (engl. Baltic – Adriatic – Black Sea Initiative – BABSI). Navedena inicijativa usmjerena je ka uspostavi snažnije političke, gospodarske, infrastrukturne i sigurnosne suradnje srednjoeuropskih zemalja. Riječ je o višegodišnjoj, međunarodnoj, neformalnoj inicijativi koja za cilj ima napredak zemalja koje se u geografskom smislu protežu između triju spomenutih europskih mora. Inicijativom je obuhvaćeno dvanaest zemalja članica Europske unije, a to su: Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka, Estonija, Mađarska, Latvija, Litva, Poljska, Rumunjska, Slovačka i Slovenija.

Slika 19 Zemlje Europske unije uključene u inicijativu Baltik – Jadran – Crno more



Izvor: Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a.

Promatrana skupina zemalja zauzima 28,41 % teritorija Europske unije te obuhvaća dvanaest službenih jezika (njemački, bugarski, češki, hrvatski, estonski, latvijski, litvanski, mađarski, poljski, rumunjski, slovački i slovenski jezik). Svih dvanaest zemalja, izuzev Austrije pripada skupni tzv. „novih” članica Europske unije. Riječ je bivšim komunističkim zemljama koje su dugi niz godina tranzitirale ka demokratskim sustavima i tržišnoj ekonomiji.

5.2.1. Prioriteti inicijative na području transporta

Neki od važnijih prioriteta inicijative Baltik – Jadran – Crno more su transportni projekti koji bi omogućili završetak triju ključnih srednjoeuropskih prometnih koridora: baltičko-jadranskog (engl. Baltic-Adriatic Corridor), sjeverno-baltičkog (engl. North Sea-Baltic Corridor), te istočno-mediteranskog prometnog koridora (engl. North Sea-Baltic Corridor).

Baltičko-jadranski koridor jedan je od najvažnijih transeuropskih cestovnih i željezničkih osovina. Dužina koridora iznosi 2.400 km i proteže se od Gdanjska u sjevernoj Poljskoj do Ravenne u sjevernoj Italiji. Ovaj koridor povezuje Baltik s Jadranskim morem i povezuje snažne europske ekonomske centre, kao što su Varšava, Bratislava, Beč, Venecija, Trst i Ravenna.

Sjeverno-baltički koridor (engl. North Sea-Baltic Corridor) povezuje luke istočne obale Baltičkog mora s lukama na Sjevernom moru. Dužina koridora iznosi 3.200 km, a proteže se od Helsinkija te trajektnim vezama povezuje Finsku i Estoniju, a suvremenim cestovnim i željezničkim vezama spaja tri baltičke zemlje (Estoniju, Latviju i Litvu), zatim se nastavlja do Varšave gdje se nadovezuje na tradicionalni koridor istok – zapad koji nastavlja prema Berlinu.

Istočno-mediteranski koridor (engl. Orient-East Med Corridor) pomorskim putevima povezuje Sjeverno more, Baltik, Crno more te Sredozemno more, a uključuje i unutarnje plovne puteve na rijeci Elbi. Ovaj koridor osigurava učinkovite multimodalne veze između sjeverne Njemačke, Češke, panonske regije i jugoistočne Europe.

Prioritet zemalja koridora Baltik – Jadran – Crno more na području transporta je završetak pojedinih ruta zbog krucijalne važnosti navedenih koridora u povezivanju Srednje i Zapadne Europe. Također, moguće je zaključiti da je u segmentu prometa najvažniji prioritet inicijative vezan uz infrastrukturno popunjavanje baltičko-jadranskog transportnog koridora koji predstavlja jedan od devet temeljnih pravaca u okviru transeuropske prometne mreže (TEN-T). Temeljna važnost koridora leži u tome da bi se njegovim završetkom i uklanjanjem uskih grla osiguralo potpuno i efikasno transportno povezivanje zemalja Srednje i Istočne Europe s azijskim tržištima preko Sueskog kanala.

6. ZAKLJUČAK

Unatoč svojoj maloj veličini, Hrvatska ima značajnu ulogu u europskom prometnom sustavu zbog svog geografskog položaja i nacionalnog teritorija. Djelujući kao ključna poveznica između velikih europskih regija, uključivanje Hrvatske u paneuropske prometne koridore dodatno jača tu ulogu. Ti su koridori omogućili Hrvatskoj da uspostavi odličnu povezanost s Europskom unijom kojoj teži ući. Zagreb, glavni grad Hrvatske, nije samo ključno čvorište na nacionalnoj razini, već se također pojavljuje kao središnja točka za paneuropske koridore. Prometni ciljevi Hrvatske usko su usklađeni sa zahtjevima paneuropske integracije, čineći proces planiranja jednostavnijim.

Među deset paneuropskih prometnih koridora, deseti hrvatski koridor ističe se kao najopremljeniji. Ponosi se brzom autocestom koja se proteže gotovo cijelom dužinom, a prati je i dvokolosiječna elektrificirana željeznička pruga, što omogućuje najveće brzine u zemlji.

U sklopu ovog koridora odvijala se izgradnja značajnog međunarodnog naftovoda. Međutim, razvoj unutarnje plovidbe ostaje nedostatan zbog nedostatka moderne prometne infrastrukture na rijeci Savi. Važno je napomenuti da je samo dio koridora X, točnije krak A, opremljen autocestom, dok je ostatak ostao netaknut.

U Hrvatskoj, sedmi paneuropski prometni koridor, koji prati putanju rijeke Dunav, nalazi se na periferiji i tek treba u potpunosti maksimalno iskoristiti svoj potencijal unutar Europe. Drugi krak petog koridora oslanja se na brzu autocestu i cjevovod, djelomično odstupajući od glavne trase koridora. Također, postoje željezničke pruge koje u tehnološkom smislu ne zadovoljavaju suvremene prometne standarde.

Peti koridor u Hrvatskoj, točnije krak c, sastoji se od dva različita segmenta koji se nalaze u Slavoniji i Dalmaciji. Dok izgradnja suvremene infrastrukture još nije u tijeku, u tijeku su zajednički naponi s Bosnom i Hercegovinom kako bi se osiguralo učinkovito planiranje i provedba. Proučavanjem prometnog sustava uočeno je nejednako kretanje različitih oblika prijevoza, pri čemu je uočljiva prevladavanje cestovnog prometa.

To je u suprotnosti s konceptom paneuropskih koridora koji naglašava potrebu za uravnoteženim razvojem pojedinih oblika prometa i njihovo kooperativno djelovanje kroz razvoj intermodalnog prijevoza. To će zahtijevati pažljivo planiranje i znatna ulaganja u vrste prometa koji su do sada bili zapostavljeni, prije svega željeznički.

LITERATURA

1. An Evaluation of PHARE–Financed Transport Programmes PHARE, Final Report, December, 1999.
2. Božićević, J., Petrić, T. (2005): Prometni koridori Baltik-Jadran - Konceptijske postavke za optimizaciju, *Ekonomski pregled*, 56 (3-4) 185-203
3. Ilić, M., Orešić, D (2004) Paneuropski prometni koridori i prometni sustav Hrvatske, *Hrvatski geografski glasnik* 66/2, Zagreb
4. Jelinović, Z. (1971) Poboljšanje veza između Jadrana i zaleđa bitan element u prometnoj valorizaciji Hrvatske, *Naučno savjetovanje Prometna politika Hrvatske*, JAZU, Zagreb
5. Prometna valorizacija Hrvatske, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveni savjet za promet, Zagreb, 1992.
6. Roglić, J. (1971) Aspekti prometnog valoriziranje Hrvatske, *Naučno savjetovanje Prometna politika Hrvatske*, Jazu, Zagreb
7. Sić, M. (1994) Razvoj i perspektiva Zagreba kao prometnog čvorišta europskog značenja, *Geografski glasnik* 56, Zagreb
8. Hlača, B.: Upravljanje prometnim koridorima, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2011.
9. V. Čavrak, T. Šmaguc: Europska makroregija Baltik – Jadran – Crno more, 2018.

POPIS SLIKA

Slika 1 Hrvatska mreža brzih autocesta	3
Slika 2 Izgradnja trase naftovoda Omišalj-Sisak	7
Slika 3 Karta naftovodnog sustava Hrvatske	8
Slika 4 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora I	12
Slika 5 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora II	12
Slika 6 Željeznička veza koridora III	13
Slika 7 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora IV	14
Slika 8 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora V	15
Slika 9 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora VI	15
Slika 10 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora VIII	16
Slika 11 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora IX	17
Slika 12 a) Željeznička i b) cestovna veza koridora X	18
Slika 13 Karta paneuropskih koridora u Europi	19
Slika 14 Paneuropski prometni koridori u Republici Hrvatskoj	21
Slika 15 Koridor RFC 6	27
Slika 16 Područje obuhvaćeno inicijativom Baltik – Mediteran	30
Slika 17 Prikaz dijela međunarodne željezničke mreže na području Baltika i Jadrana	32
Slika 18 Prikaz dijela međunarodne cestovne mreže u području između Baltika i Jadrana	33
Slika 19 Zemlje Europske unije uključene u inicijativu Baltik – Jadran – Crno more	37

POPIS TABLICA

Tablica 1 Osnovni tehnički elementi cestovne mreže zemalja srednjoistočne Europe i zemalja EU31

Tablica 2 Osnovni tehnički elementi željezničke mreže zemalja srednjoistočne Europe i zemalja EU ...34