

STRATEŠKO PLANIRANJE RAZVOJA PROMETNOG SEKTORA U RH

Bačelić, Maja

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:124:521841>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-10**

Repository / Repozitorij:

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

STRATEŠKO PLANIRANJE RAZVOJA
PROMETNOG SEKTORA U RH

Mentor:

Dr.sc. Blanka Šimundić

Student:

Maja Bačelić

Split, kolovoz, 2016.

SADRŽAJ

| | |
|--|-----------|
| 1. UVOD | 3 |
| 1.1. Definicija problema..... | 3 |
| 1.2. Cilj istraživanja..... | 3 |
| 1.3. Metode rada..... | 3 |
| 1.4. Struktura rada | 3 |
| 2. PROMETNA POLITIKA RH..... | 4 |
| 2.1. Prometna strategija RH | 5 |
| 2.2. Funkcionalne regije | 5 |
| 2.2.1. Središnja Hrvatska | 5 |
| 2.2.2. Istočna Hrvatska..... | 7 |
| 2.2.3. Sjeverni Jadran..... | 8 |
| 2.2.4. Sjeverna i središnja Dalmacija..... | 9 |
| 2.2.5. Južna Dalmacija | 11 |
| 3. PROMET U GOSPODARSKOJ STRUKTURI RH | 12 |
| 3.1. Ceste | 14 |
| 3.2. Željeznice..... | 15 |
| 3.3. Zračni promet | 16 |
| 3.4. Unutarnja plovidba | 17 |
| 3.5. Pomorstvo..... | 18 |
| 3.6. Javna gradska, prigradska i regionalna mobilnost..... | 19 |
| 4. VIZIJA RAZVOJA PROMETNOG SEKTORA U STRATEŠKOM PLANIRANJU RH..... | 20 |
| 4.1. Ciljevi | 21 |
| 4.2. Multimodalni ciljevi | 22 |
| 4.2.1. 6 glavnih strateških multimodalnih ciljeva | 24 |
| 4.3. Strategija EU za Dunavsku regiju | 25 |
| 4.4. Strategija EU za Jadransko-jonsku regiju..... | 26 |
| 4.5. Zaštita okoliša u prometu | 26 |
| 5. ZAKLJUČAK..... | 28 |
| LITERATURA | 30 |

| | |
|---------------------|-----------|
| SAŽETAK..... | 31 |
| SUMMARY..... | 31 |

1. UVOD

1.1. Definicija problema

Uloga prometa u gospodarstvu zemlje veoma je važna i velika. Bez učinkovitog prometa nezamisliv je gospodarski napredak. Prometna politika svake zemlje treba nužno sagledavati tri seta uvjeta; ekonomske, investicijske te političke i institucionalne, kako bi učinci međuodnosa prometa i ekonomskog razvitka bili međusobno iskorišteni. Sve navedeno nameće strateško planiranje razvoja prometnog sektora, koje predstavlja problem istraživanja ovog rada.

1.2. Cilj istraživanja

Cilj istraživanja ovog završnog rada je analizirati strateško planiranje razvoja prometnog sektora kroz analizu strateških dokumenata u okviru prometne politike RH.

1.3. Metode rada

Pri istraživanju i prezentiranju već poznatih saznanja te stjecanju i iznošenju vlastitih saznanja na temelju analize prikupljene literature, od metodoloških postupaka koristit će se sljedeći: metoda analize, metoda sinteze, metoda deskripcije, metoda eksplanacije, metoda klasifikacije, metoda komparacije, metoda kompilacije, metoda generaliziranja, metoda indukcije te metoda dedukcije.

1.4. Struktura rada

Analiziranje tematike ovog rada strukturirano je kroz tri glavna odjeljenja: prometna politika Republike Hrvatske, promet u gospodarskoj strukturi Republike Hrvatske i vizija razvoja prometnog sektora Republike Hrvatske. Kroz prvi odjeljak govorit će se o podjeli RH na pet funkcionalnih regija te će biti opisano stanje svake regije te plan za njen razvitak. U drugom,

prometni sektor raščlanjujemo na cestovni, zračni, pomorski, željeznički, unutarnje plovidbe te javne, gradske i prigradske mobilnosti, te konačno u trećem spomenut će se ciljevi i pokazatelji uspješnosti razvojne strategije.

2. PROMETNA POLITIKA RH

Pod pojmom prometna politika podrazumijevamo skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti radi optimalnog razvoja sustava zemlje tj. odgovor vlade na nacionalne prometne potrebe. Kao takva svrstana je u gospodarsku i razvojnu politiku. Promet ima bitnu ulogu u ekonomskoj sferi te sudjeluje u stvaranju bruto društvenog proizvoda. Kao što strateško planiranje razvoja i sam razvoj prometnog sektora utječu na gospodarstvo zemlje, tako i razvoj gospodarstva potiče na pozitivne promjene unutar prometnog sektora. Proces sveopće globalizacije vodi ka potrebi za daljnjim razvojem i održavanjem prometne infrastrukture. Budući da je Hrvatska postala članica EU, ona svoju prometnu politiku mora uskladiti sa politikom unije i to na način da se uklone ili smanje sve nepravilnosti i nepoklapanja kako bi se nesmetano mogla nastaviti njena dinamika širenja i konkurentnosti. Učinci međuodnosa prometa i ekonomskog razvitka ovise o istovremenom djelovanju tri seta uvjeta: ekonomskih uvjeta, investicijskih uvjeta, i političkih i institucionalnih uvjeta¹. Nove tehnologije, razvitak tržišta te bolja organizacija rezultat su globalizacije i kao takvi utječu na mobilnost i preko nje na prometni sektor i ekonomsku sferu. Spominje se i održivi promet kod kojeg se ciljevi prometne politike spajaju sa društvenim i ekološkim ciljevima. Postavlja se pitanje kako pratiti sve promjene i inovacije i kako prometni sektor uskladiti sa njima? Odgovor na to pitanje treba pronaći u strateškom planiranju razvoja prometnog sektora, dakle u izradi dokumenata koji će nam olakšati i omogućiti postizanje zacrtanih razvojnih ciljeva.

Operacionalizacija prometne politike

Vlada Republike Hrvatske u Zagrebu 30.10.2014. usvaja Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je zajedno s međunarodnim konzultantima IDOM, OTP Hungaro Projekt i Grontmij, a uz financiranje iz fondova EU izradilo prijedlog Strategije prometnog razvoja za

¹ Banister, Berechman, 2000., str. 317.-320; Button, 2004., str. 256.-257; Čavrak, 2003a., str. 331; McCarthy, 2001., str. 2.-15; Polak, Heertje, 2000., str. 2070.-271; Senior Nello, 2005., str. 333., 335.-336., 347.

razdoblje od 2014. do 2030. godine. Provedbe Strateške procjene utjecaja na okoliš i Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu integrirane su u samu strategiju radi financiranja iz fondova EU svih projekata iz prometnog sektora za programsko razdoblje od 2014. do 2020. godine.²

2.1. Prometna strategija RH

Strategija, tj. reforma prometne politike RH obuhvaća 6 multimodalnih ciljeva, 28 posebnih multimodalnih ciljeva i 180 sektorskih mjera o kojima će riječ biti u nastavku rada. Naglasak se dao na infrastrukturu, multimodalnost, organizaciju i radu svih prometnih usluga u RH. Strategija sačinjava podjelu Hrvatske na pet funkcionalnih regija: Središnja Hrvatska, Istočna Hrvatska, Sjeverni Jadran, Sjeverna i srednja Dalmacija te Južna Dalmacija. One nisu vezane za administrativne granice već su utvrđene temeljem funkcionalno regionalne analize postojećih podataka i prometne potražnje. Ova nova strategija prvi puta na nacionalnoj razini planira i sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti. Nadalje je još potrebna izrada Nacionalnog prometnog modela, kao temelja za buduće dinamičko prometno planiranje i jasnu diversifikaciju financijski opravdanih ulaganja u svim granama prometa RH čiji je kraj planiran u prosincu 2016., te revizija Strategije prometnog razvoja RH.

2.2. Funkcionalne regije

Kao što je već navedeno strategija prometnog razvitka RH dijeli na 5 funkcionalnih regija, te će u nastavku o svakoj pojedinoj regiji biti razjašnjene glavne karakteristike.

2.2.1. Središnja Hrvatska

Na sjeveru regija graniči s Mađarskom, na zapadu sa Slovenijom, a na jugu s Bosnom i Hercegovinom. Regija također graniči s dvije druge funkcionalne regije, regijom Sjeverni Jadran na zapadu i regijom Istočna Hrvatska na istoku. Regiju karakterizira uglavnom ravan,

² MPPI,2014., Zagreb, dostupno na: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=16267>

ali ponegdje brdovit teren u kojem je Karlovačka županija najbrdovitiji dio regije. Regijom prolaze rijeke Drava i Sava, a glavni gradski centar regije je grad Zagreb.

Od mnoštva razloga radi kojih se Središnja Hrvatska smatra funkcionalnom regijom valja istaknuti gospodarski i kulturni potencijal glavnog grada te radi toga i postojanje radijalne strukture cestovne mreže. Uz to je bitno istaknuti kako županijama u okolini Zagreba nedostaje poprečna povezanost. Na području grada Zagreba koncentrirana je velika potreba za putovanjem, kako unutar grada, tako i među županijama same regije. Većinu prometa koji se odvija unutar regije čini cestovni promet i željeznički promet.

Središnja Hrvatska ima beznačajan udio u ukupnom prometu unutarnje plovidbe, najmanji od ostalih regija. Taj udio čini djelomična plovnost rijeka Save, Kupe i Une.

Podjela prometa unutar regije Središnja Hrvatska:

1. Prigradski

U Središnjoj Hrvatskoj nalaze se Zagreb, Karlovac i Velika Gorica koji spadaju u deset najnastanjenijih gradova RH. Zagreb kao glavni grad regije koncentrira radnu snagu te je tamo mogućnost zapošljavanja najveća bez obzira na to što je industrijska grana kod drugih, većih gradova, više rasprostranjena. Željeznička i cestovna infrastruktura je gusto rasprostranjena te radi toga postoje autobusne i željezničke linije koje su češće nego u ostalim regijama. Navedeno nam može potvrditi podatak da se 55.000 putnika dnevno koristi prigradskim željezničkim linijama³.

2. Lokalni

Gradovi koji imaju vlastite prometne mreže unutar regije Središnja Hrvatska su Zagreb, Sisak, Varaždin i Karlovac.

Zagrebačku prometnu mrežu čine tramvaji koji voze 19 dnevnih linija, na kojima se godišnje preveze 171 milijun putnika⁴ te autobusi sa 118 dnevnih linija na kojima se preveze 79 milijuna putnika godišnje. Sisak, Varaždin i Karlovac raspolažu sa autobusnim linijama ali znatno manjeg broja od glavnog grada Zagreba.

Bit prometovanja čini tramvajska mreža te njen daljnji razvoj, odnosno udovoljavanje brojem tramvaja potražnji koja raste. Ova regija raspolaže relativno novim autobusnim voznim

³ Statistički ljetopis Grada Zagreba za 2012. godinu.

⁴ ZET,30. travnja 2014.

parkom čija je prosječna starost 8,1 godina po vozilu⁵. Također se koriste i vozila na stlačeni prirodni plin.

2.2.2. Istočna Hrvatska

Na zapadnom dijelu regije Istočna Hrvatska nalazi se funkcionalna regija Središnja Hrvatska. Istočnu Hrvatsku na sjeveru omeđuje Mađarska, na istoku Srbija te na jugu Bosna i Hercegovina. Za nju kažemo da je policentrična regija jer su sva naselja ravnomjerno raspoređena, dakle nema onog koje će prevladati. Sjeverna os između Varaždina i Osijeka djelomično okružena rijekom Dravom i južna os između glavnog grada i Vinkovaca duž rijeke Save ističemo kao glavne prometnice regije. Regija Istočna Hrvatska zahtjeva daljnja ulaganja u njen napredak kako bi dosegla razinu konkurentnosti ostalih regija za kojima zaostaje. Neuravnoteženost prometne mreže, niži BDP od ostalih regija su neki od primjera manje konkurentnosti.

Podjela prometa unutar regije Istočna Hrvatska:

1. Velike udaljenosti

Poveznica Slovenije i Srbije, tj. Autocesta A3 (Bregana – Zagreb – Lipovac), Državna cesta D2, državna cesta D5 koja veže Mađarsku i zapadnu Bosnu i Hercegovinu i A5 s D7 koje kroz Osijek vežu Sarajevo i središnju Bosnu ubrajamo u najvažnije prometnice za velike udaljenosti koje prolaze kroz ovu regiju. Rijeke Dunav, Drava i Sava također imaju udio u prometovanju na velike udaljenosti. Dunav sa 137 km duž srbijanske granice i dijelom koji upada u TEN-T koridor Rajna-Dunav koji povezuje Crno more i zapadnu Europu.

Najdulja rijeka u Hrvatskoj je Sava, duljine 562 km, čija plovnost je 380 km te samo ograničen broj dana moguća plovnost do glavnog grada Zagreba. Sava prolazi kroz gradove Sisak i Slavonski Brod koji su ujedno i najveće luke na njoj. Te na kraju, Drava sa 330 km, od čega 198,6 km plovnog područja i 70 km, počevši od ušća Dunava, međunarodnog unutarnjeg vodnog puta na kojem području se dozvoljava plovidba svim zemljama. Regija uz nabrojano ima i međunarodnu zračnu luku u Osijeku.

⁵ ZET, 30. Travnja 2014., Zagreb

2. Regionalni

Glavni i najistaknutiji gradovi funkcionalne regije Istočna Hrvatska su Vukovar, Osijek kao poljoprivredno i obrazovno te Slavonski Brod kao industrijsko središte regije. Viši nivo razvijenosti prometne mreže te učestalije prometovanje uočava se na južnom dijelu regije, u okolici gradova. Sa strane vodnog prometa bitno je istaknuti Vukovar koji nosi krunu najvećeg hrvatskog grada i luke unutarnjih voda na Dunavu intenzivniji promet. Vukovar je najveći hrvatski grad i luka unutarnjih voda na Dunavu.

3. Prigradski

Dva najveća grada funkcionalne regije Istočna Hrvatska su Osijek i Slavonski brod te ih oba možemo ubrojiti u Skupinu pograničnih gradova. Prigradski produžetak Osijeka prolazi između Mađarske, Srbije i Bosne i Hercegovine.

4. Lokalni

Vlastiti javni prijevoz imaju Osijek sa dvije tramvajske te 15 autobusnih linija i Slavonski brod sa 7 autobusnih linija. Nažalost, tramvajski vozni park je star pa bi se trebala izdvojiti ulaganja u njegovu obnovu dok je autobusni obnovljen.

2.2.3. Sjeverni Jadran

Funkcionalna regija Sjeverni Jadran ima izuzetan geografski položaj koji mu predstavlja jednu bitnu prednost u odnosu na ostale regije. Uz to važno je napomenuti postojanje otoka rasprostranjenih na Sjevernom Jadranu. Kao takvu dijelimo je na Istarski poluotok s Pulom, Kvarnerski zaljev sa Rijekom i područje Ličko-senjske županije sa slabom gospodarskom razvijenošću.

Podjela prometa unutar regije Sjeverni Jadran:

1. Velike udaljenosti

Prometnice za putovanja na velike udaljenosti koje je bitno istaknuti unutar ove regije su autoceste A6, A7, A8 i A9. Prije nego li je završena izgradnja autocesta, državna cesta D8 bila je glavni prometni pravac duž hrvatske obale. Na riječkom prometnom pravcu bitno je ulagati u razvijanje željezničke pruge Mediteranskog koridora. Intermodalni pristup kao važna

karakteristika navedenog pravca predstavlja povezivanje luke Rijeka sa željeznicom i dunavskim plovnim kanalom te zapravo najkraći put od Jadrana do Podunavlja. Međunarodni pomorski teretni promet u regiji se oslanja na luku Rijeka čiji je kontejnerski kapacitet terminala 250.000 TEU-a. Ona se unutar projekta „Rijeka Gateway“ planira dalje razvijati odnosno planira se povećati kapacitet sa 250.000 TEU-a na 600.000 TEU-a izgradnjom novog kontejnerskog terminala.

2. Regionalni

Centar prometa ove funkcionalne regije je grad Rijeka koji je dobro povezan s Pulom i Istrom te otočjem sjevernog jadrana.

3. Prigradski

Prometovanje između gradova i predgrađa odvija se autobusima dok je do nedavno postojao prijevoz tramvajem i trolejbusom. Važno je napomenuti povezanost Cresa, Paga i Raba s kopnom putem trajektnog prijevoza.

4. Lokalni

Vozni park Rijeke čini 18 lokalnih autobusnih linija te 25 prigradskih linija kojima se tokom godine dana preveze čak 35 milijuna putnika⁶. Pod utjecajem Europske unije provode se njene mjere Energetske strategije kojima se nastoji stvoriti autobusni vozni park koji će u cijelosti koristiti pogon na prirodni plin kako bi se smanjilo onečišćenje okoliša. Grad Pula također posjeduje 10 lokalnih autobusnih linija i 6 prigradskih kojima se koristi 3,5 milijuna putnika tokom jedne godine.

2.2.4. Sjeverna i središnja Dalmacija

Područje koje obuhvaća istaknuta funkcionalna regija sastoji se od Dalmacije čiji su bitni gradovi Zadar, Šibenik i Split. Navedeni gradovi imaju razvijenu lučku infrastrukturu. Funkcionalna regija ima tri područja:

1. Obalni dio s turističkim atrakcijama
2. Ostala područja koja su udaljena od mora

⁶ Izvor: K.D. Autotrolej d.o.o. Rijeka

3. Veliki broj naseljenih otoka

Podjela prometa unutar regije Sjeverna i središnja Dalmacija:

1. Velike udaljenosti

Unutar ove funkcionalne regije nalazi se Jadransko-jonski pravac koji je povezan sa južnim dijelom BiH. Jadransko-jonski pravac je dio TEN-T mreže. Sveukupna cestovna povezanost luka sa BiH te važne međunarodne luke kao Zadar, Šibenik, Split i Ploče čine temelj za daljnji razvoj što putničkog što teretnog prometa unutar luka regije. Razina teretnog prometa u lukama Zadar i Šibenik je niska, između 250.000 tona godišnje i 450.000 tona godišnje. Kroz luku u Splitu, najveću putničku luku u Hrvatskoj i jednu od većih putničkih luka u Europskoj uniji prolazi i teretni promet. Međunarodni teretni pomorski promet nalazi se u luci Ploče kroz koju prolazi oko 2,5 milijuna tona tereta godišnje, od čega se 22% dalje prevozi željeznicom.

2. Regionalni

Veliki gradovi su povezani prometnom infrastrukturom, kako međusobno tako i sa okolnim otocima i drugim dijelovima regije. Za razliku od drugih regija, u ovoj je turizam posebice razvijen te je upravo radi toga potrebna dobra prometna povezanost.

3. Prigradski

Mogućnost širenja gradova i širenja predgrađa je ograničena radi fizičko-geografskih karakteristika terena koji omeđuje gradove. Unatoč tome prometovanje između grada i predgrađa je učestalo.

4. Lokalni

Što se tiče lokalnog prijevoza regije, najviše se ističe najveći grad ove regije, Split. Postojanje 44 gradske i 25 prigradskih autobusnih linija ga izdvaja od ostalih gradova. Uz Split, važno je istaći Zadar sa 12 autobusnih linija te Šibenik sa 7 autobusnih linija.

2.2.5. Južna Dalmacija

Pod ovu funkcionalnu regiju spada područje Dubrovačko-neretvanske županije. Regija se nalazi uz obalu. Zanimljivost je što je sa svih strana omeđena Bosnom i Hercegovinom i radi toga fizički odcjepljena od ostatka zemlje. Razlog tomu je što Bosna i Hercegovina presijeca teritorij Republike Hrvatske kod Neuma.

Najistaknutiji grad ove regije je Dubrovnik, čija turistička popularnost raste sve više iz godine u godinu. U ovoj regiji je bitno spomenuti luku Ploče kao jednu od najvažnijih luka Republike Hrvatske. Ostala bitna područja funkcionalne regije Južna Dalmacija su Korčula, Metković i Opuzen.

Podjela prometa unutar regije Južna Dalmacija:

1. Velike udaljenosti

Kao što je već rečeno, regija je odcjepljena od hrvatskog, pa tako i europskog teritorija. Radi izoliranosti regije javlja se potreba za povezivanjem sa ostatkom teritorija Republike Hrvatske i ujedno Europske unije. Strateškim planiranjem razvoja prometnog sektora trebao bi se izgraditi Pelješki most koji je predstudijem izvodljivosti identificiran kao najbolja opcija rješavanja problema izoliranosti. Željeznička pruga kojom je povezan glavni grad Zagreb sa ostatkom gradova zemlje završava u Splitu tako da je regija i po tom pitanju izolirana, međutim Paneuropskim koridorom Vc tj. željeznicom iz BiH se luci Ploče ipak može pristupiti. U toj luci se odvija međunarodni pomorski teretni promet i kroz nju tokom jedne godine prođe 2,5 milijuna tona tereta od kojih se 22% dalje preveze željeznicom. Za razliku od luke Ploče u kojoj je teretni promet, s druge strane imamo luku u Dubrovniku koja predstavlja veliki potencijal za putnički promet. Ona danas ima oko 800.000 putnika godišnje, a mogla bi imati i znatno više. Uz morski, Dubrovnik je poznat i po zračnom prometu sa svojom zračnom lukom, 22 kilometra udaljenom od centra, kroz koju godišnje prođe preko milijun putnika.

2. Regionalni, prigradski i lokalni

Dubrovnik je centar regije pa kao takav koncentrira ukupnu djelatnost. Što se tiče prigradskog prometa, postoje lokalne autobusne linije koje često i redovito prometuju. Postoji 13 lokalnih autobusnih linija koje su na usluzi 42615 stanovnika^{7, 8}.

3. PROMET U GOSPODARSKOJ STRUKTURI RH

Kako bismo što bolje spoznali razvojnu ulogu prometnog sektora moramo pratiti njegovu ulogu u gospodarskoj strukturi. U gospodarskoj strukturi postindustrijskih zemalja i globalizacije, kako su danas društva organizirana, prevladavaju uslužne i informacijske djelatnosti što pred transportne i komunikacijske sustave postavlja nove vrste i oblike prometne potražnje u odnosu na prijašnju potražnju industrijskih i industrijskih zemalja.

Tako u Hrvatskoj u razdoblju od 1958.-1989. radi rasta BDP-a raste i udio prometa u njemu samome s oko 10% na oko 14%⁹. Također od 2003.-2007. ogranak prijevoz, skladištenje i veze u ukupnoj strukturi gospodarstva raste za 7%¹⁰. Važnu ulogu u razvitku prometnog sektora imaju ljudski resursi za kojima opada potražnja i javlja se višak radne snage te je radi toga potrebno naći rješenja koja će biti ekonomski i socijalno prihvatljiva. Investicijska ulaganja su od 1950-ih pa do 1980-ih dinamično rasla, a zatim opadala do 90-ih godina¹¹. Najveći pad investicija u prometnom sektoru RH vidljiv je u ratnom periodu od 1991.-1995. Nakon 2000. godine udio prometa u ukupnom investiranju sporije raste od udjela drugih djelatnosti s time da najveća ulaganja unutar prometnog sektora odlaze na kopneni prijevoz i cjevovodni transport. Sve skupa može se reći da prometni sustav Republike Hrvatske nedovoljno doprinosi povećanju pozitivnih ili smanjenju negativnih salda hrvatskih ekonomskih odnosa s inozemstvom. Na slijedećoj slici prikazane su prosječne mjesečne neto i bruto plaće po plaćenom satu, te su razvrstane po djelatnostima. Iz tablice se može jasno vidjeti kako djelatnost H (promet i skladištenje) ima prosječnu mjesečnu neto satnicu nešto više od 30 kuna, te bruto blizu 50 kuna. U usporedbi sa ostalim djelatnostima od kojih

⁷ DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine

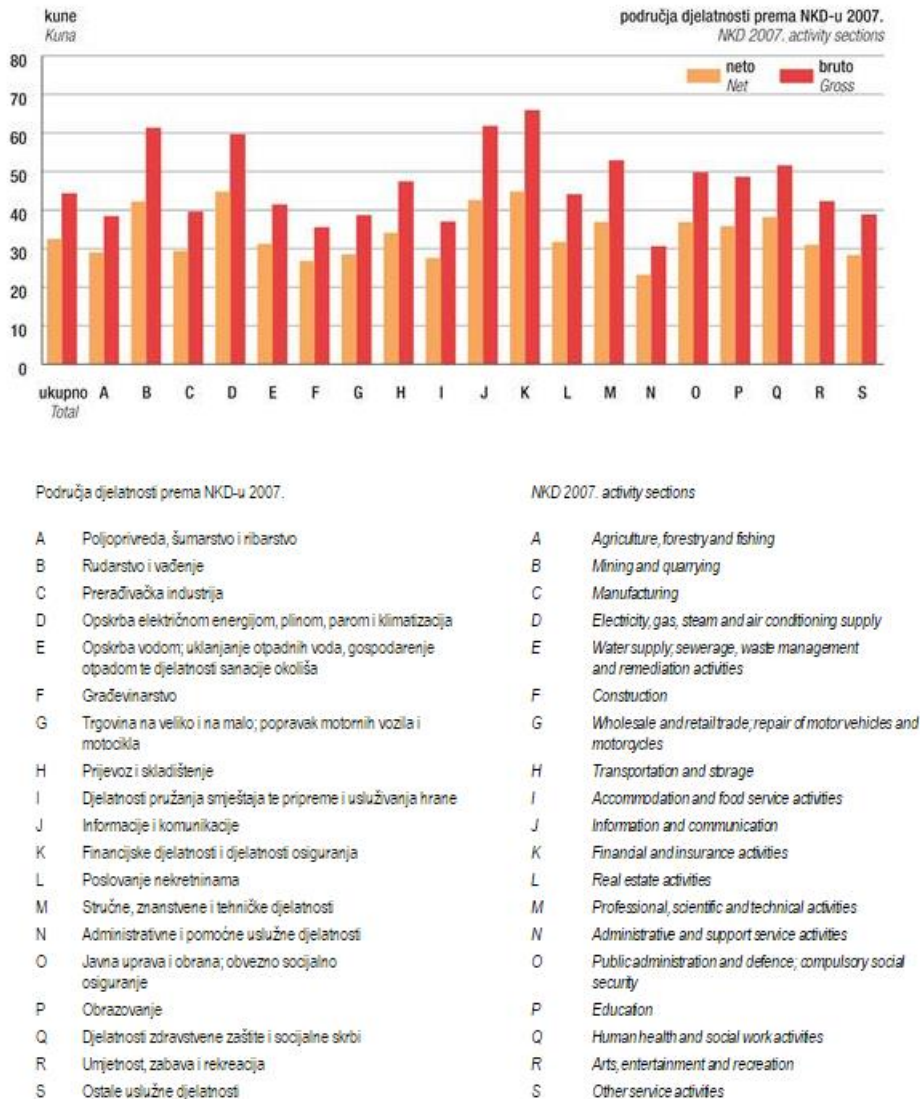
⁸ Vlada Republike Hrvatske, 2014., Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. godine, Zagreb, str. 6.-20.

⁹ Čavrak, 2003. b, str. 61.-65.

¹⁰ Pašalić, 2012. str. 98.

¹¹ Pašalić, 1999., str. 56; SGH i SLJH, razna godišta.

financijska djelatnost i djelatnost osiguranja ima najveću (bruto je skoro 70 kuna i neto oko 45 kuna), te administrativne i pomoćne uslužne djelatnosti najmanju (bruto 30 kuna, a neto nešto više od 20 kuna), može se reći kako je prosječna satnica djelatnosti H (prijevoz i skladištenje) iznad prosjeka.



Slika 1: Prosječne mjesečne neto i bruto plaće po plaćenom satu

Izvor: DZS, dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/09-01-01_06_2016.htm

STANJE HRVATSKOG PROMETNOG SEKTORA

Hrvatsku mrežu cesta sačinjava 29 333 km kategoriziranih cesta od kojih 1563 km otpada na autoceste. Prva izgrađena autocesta bila je Zagreb-Karlovac, a u promet je puštena 1972. Krajem 90-ih godina 20. stoljeća hrvatska mreža autocesta je znatno unaprijeđena, a o tome nam govori podatak da je Hrvatska s obzirom na površinu zemlje i broj stanovnika, po izgrađenim autocestama prva u jugoistočnom dijelu Europe. Glavna svrha izgradnje je prijevoz putnika i tereta. Željezničke pruge sa ukupnom duljinom od 2726 km čekaju modernizaciju kako bi bile u istoj razini konkurentnosti sa ostalim zemljama članicama Europske unije. Od morskog prometa, Hrvatska se može pohvaliti sa 350 luka i pristaništa diljem obale od kojih u međunarodnom prometovanju sudjeluju luke Pula, Ploče, Šibenik, Zadar, Split, Dubrovnik i Rijeka kao strateški najistaknutija. Trajektne i brodske pruge vežu otoke sa hrvatskom obalom, a u nekim dijelovima i sa talijanskom. Na kraju, ne smiju se zaboraviti unutarnji plovni putovi sa lukom Vukovar na Dunavu te zračne luke uključene u međunarodni promet (Zagreb, Pula, Zadar, Split, Dubrovnik, Osijek i na otocima Braču i Krku). Detaljnije o svakoj stavci strukture prometa Republike Hrvatske prikazano je u slijedećim podjelama.

3.1. Ceste

Radi geostrateškog položaja Hrvatska ima prednosti dijelom prepoznate u postupku definiranja međunarodnih prometnih koridora. Paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa koji prolaze kroz RH su dio TEN-T mreže. Budući da je Hrvatska članica Europske unije ona svoje strateške dokumente u okviru prometne politike treba uskladiti i uvesti smjernice za daljnji razvoj cestovne infrastrukture. Gledajući tako na usklađenost, Hrvatska ima vrlo razvijenu mrežu autocesta te tako dostiže europske standarde međunarodnih cestovnih veza. Još je jedino ostala izgradnja Paneuropskog koridora Vc tj. trećeg ogranka Paneuropskog koridora V koji se u 702 kilometra proteže od Budimpešte do luke Ploče i čijom izgradnjom bi nam se otvorile brojne društveno-ekonomske prigode. Kod cestovnog prometa važno je istaći glavni grad Zagreb koji je industrijsko i prometno središte pa iz tog razloga valja bolje organizirati prometnice na tom prostoru. Tim zahtjevima će se štoviše morati udovoljiti kad Republika Hrvatska pristupi Schengenskom prostoru. Kada je Hrvatska pristupila Europskoj uniji otvorio se već spomenuti problem odcijepljenosti funkcionalne regije Južna Dalmacija tj.

Dubrovačko-neretvanske županije. Potrebno je riješiti problem nepovezanosti te donijeti rješenje s kojim će se složiti Europska unija i Bosna i Hercegovina. Planira se upravo iz tog razloga, izgradnja Pelješkog mosta kao najbolja alternativa.

Unutar strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine istaknuto je na što su usredotočeni glavni prioriteti cestovnog sektora:

1. dovršavanje modernizacije preostalih dionica na TEN-T mreži u skladu s njihovom funkcionalnošću
2. unapređenje povezanosti Dubrovnika s ostatkom Hrvatske
3. unapređenje povezanosti Dubrovnika sa susjednim zemljama
4. povećanje održivosti cestovne mreže reorganizacijom sektora
5. povećanje učinkovitosti održavanja mreže
6. smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i smanjenje sezonskih prepreka
7. unapređenje pristupa lukama, zračnim lukama i drugim relevantnim čvorovima s obzirom na lokalne i regionalne potrebe za prometnim uslugama.

3.2. Željeznice

Hrvatske željeznice imaju u svom sastavu također tri paneuropska koridora; ogranak Koridora X i ogranke Koridora V (b i c):

1. Koridor X - najvažnija pruga u cijeloj Hrvatskoj (bitna čvorišta Zagreb i Vinkovci)
2. Koridor Vb - Mađarska - Botovo - Koprivnica - Dugo Selo - Zagreb - Karlovac - Rijeka
3. Koridor Vc - Mađarska - Beli Manastir - Osijek - Đakovo - Strizivojna-Vrpolje - Slavonski Šamac - Bosna i Hercegovina - Luka Ploče

Potencijal željeznica je njihova razvijena mreža radi čega se stvara prilika njihova uključanja u gradski prometni sustav. Unatoč tome, željeznički promet ne može konkurirati ostalim

vrstama prometa poput cestovnog i zračnog jer su znatno suvremenije infrastrukture i jer se ne isplati povezivati Jadran i unutrašnjost željeznicom.

Plan je razviti i povezati pomorski sa željezničkim prometom te razviti mrežu logističkih intermodalnih platformi odnosno mjesta susreta dva ili više oblika prometa. Te platforme bi se trebale graditi u lukama i u potrošačkim središtima. Željeznički promet kao alternativa cestovnom prometu predstavlja bolju opciju u vidu smanjene emisije stakleničkih plinova i buke. Ulaskom Republike Hrvatske u Schengenski prostor stvorit će se nove ekonomske pogodnosti sa susjednim državama, pa bi u smislu osiguranja neometanog prelaženja preko granice trebalo ukloniti uska grla na granicama.

Unutar strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine istaknuto je na što su usredotočeni glavni prioriteti željezničkog sektora:

1. modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću
2. analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u Zagrebu i Rijeci i provedbe mjera definiranih u ovoj strategiji
3. povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora
4. unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga

3.3. Zračni promet

Prvi grad povezan zračnom putničkom linijom bio je Zagreb. Godine 1989. u Zagrebu je osnovana tvrtka Zagal, koja je prevozila manje količine tereta, a 1990. prerasta u Croatia Airlines. Početkom 2012. navedena aviokompanija imala je trinaest zrakoplova, a u 2012. prevezla 6 milijuna putnika i 2,5 tisuća tona tereta. Danas se ta kompanija rekonstruira i dio je udruženja Star Alliance. Zrakoplovni sektor obuhvaća zračnu plovidbu, avioprijevoznike, zračne luke i tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo. Sustav zračnog prometa je suvremen i u skladu sa Europskim regulatornim okvirom.

Hrvatska je 2006. potpisala mnogostrani sporazum o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA sporazum). ECAA sporazumom otvaraju se nova vrata gospodarskog razvitka jer se ulazi u integrirano zračno tržište sa 36 zemalja i više od 500

milijuna potencijalnih putnika. Od kada je Republika Hrvatska ušla u zajednički zračni prostor, bilježe se veliki porasti konkurentnosti, naročito za vrijeme ljetne sezone, na međunarodnom tržištu.

Unutar strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine istaknuto je na što su usredotočeni glavni prioriteti sektora zrakoplovstva:

1. modernizaciju Zagreba kao zračne luke na osnovnoj TEN-T mreži i dubrovačke zračne luke zbog potrebe za unapređenjem pristupa dubrovačkoj regiji,
2. prilagodbu relevantnih zračnih luka potrebnim europskim zahtjevima po pitanju sigurnosti i upravljanja, kako bi se efikasnije upravljalo zahtjevnim sezonskim vršnim prometom i kako bi se zračne luke pripremile za moguće pristupanje Hrvatske Schengenskom sporazumu,
3. povećanje održivosti sustava zračnog prometa reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja zračnih luka i smanjenjem utjecaja na okoliš
4. unapređenje pristupa zračnim lukama, posebno javnim prijevoznim sredstvima.

3.4. Unutarnja plovidba

Unutarnji vodni putovi Republike Hrvatske duljine 1.016,80 km i dobar geografski položaj naspram ostatka Europe predstavljaju velik i ujedno neiskorišten dio sa potencijalom za napredak budući da su unutarnji vodni putovi najsigurniji i isplativiji način prijevoza. Iz navedenih razloga bitno je izgraditi dobar plan za budući razvoj ovog sektora prometa. Unutarnji plovni putovi Dunavskog sliva u Republici Hrvatskoj dio su TEN-T koridora Rajna-Dunav. Luke Vukovar i Slavonski Brod klasificirane su kao luke osnovne TEN-T mreže, a Osijek i Sisak su luke sveobuhvatne TEN-T mreže.

Unutarnje vodne putove čine dva odvojena podsustava sa svojim karakteristikama a to su:

1. Podsustav Dunavskog sliva - obuhvaća unutarnje plovne putove rijeka Dunava i Drave
2. Podsustav Savskog sliva - obuhvaća unutarnje plovne putove rijeka Save, Kupe i Une.

Hrvatske luke na unutarnjim vodama, Vukovar, Osijek, Slavonski Brod, Sisak i njihova pristaništa, nemaju razvijenu infrastrukturu.

Sektorski strateški dokumenti povezani s unutarnjim plovnim putovima i lukama su Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.), usvojena 16. svibnja 2008. godine, te Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (2009.- 2016.), usvojen Zaključkom Vlade Republike Hrvatske 2009. godine.

Unutar strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine istaknuto je na što su usredotočeni glavni prioriteti sektora unutarnje plovidbe:

1. uspostavljanje i održavanje uvjeta za siguran i pouzdan promet unutarnjim plovnim putovima, naročito za održavanje međunarodnih plovnih putova u skladu s potrebnim međunarodnim plovidbenim standardima,
2. razvoj i modernizaciju međunarodnih luka na unutarnjim plovnim putovima u skladu s međunarodnim standardima kako bi se ispunila postojeća i očekivana potražnja prometnih usluga,
3. povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava, te
4. unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim vidovima prometa s ciljem razvoja intermodalnosti.

3.5. Pomorstvo

Republika Hrvatska sa Jadranskim morem, najdubljim europskim u kopno uvučenim zaljevom vrlo dobro konkurira što se tiče pomorstva. Hrvatska obala na Jadranu duga je 1777 km, a zbog mnoštva uvala, zaljeva, otoka (718), otočića i grebena svrstana je među tri najrazvijenije obale u Europi. Uključujući i otoke, ukupna duljina obale je čak 5835 km. Prometni sektor je oduvijek imao veliku gospodarsku ulogu u razvoju zemlje, a podatak koji nam govori o tome je godišnji prijevoz više od 12 milijuna putnika u hrvatskim lukama.

Pod hrvatskom zastavom registrirano je više od 120.000 brodova, od malih do prekooceanskih brodova, a Republika Hrvatska je i važna pomorska nacija s nekoliko pomorskih škola i edukacijskih centara. Hrvatsku flotu čine 1.245 broda (1.274,833,36 GT) od čega ih 10% plovi u međunarodnoj plovidbi. Međutim, flota opada radi lošeg poslovanja

brodarskih tvrtki. Šest velikih morskih luka, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik ubrajaju se u luke od međunarodnog gospodarskog značaja.

Trenutno na tržištu Europske unije na jadranske luke otpada samo 3% ukupnog tereta pa se može zaključiti kako teretni promet jadranskih luka ima potencijal za rast i razvitak pa tako i povećanje konkurentnosti na europskom teritoriju. Luke Rijeka i Ploče se planiraju razvijati kao luke za pretovar tereta. Luka Rijeka je luka osnovne TEN-T mreže i dio Mediteranskog koridora: Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – Ukrajinska granica, a luka Ploče je luka sveobuhvatne TEN-T mreže. Daljnji razvoj luka Rijeka i Ploče dijelom ovisi o razvoju njihove povezanosti sa željeznicom odnosno razvojem intermodalnih mreža pa je bitan projekt izgradnja željeznice Rijeka – Mađarska. Također bitno je daljnje razvijanje željeznice u BiH radi unaprjeđenja luke Ploče.

Što se tiče javnih usluga sigurne plovidbe, u skladu s Međunarodnom konvencijom o traganju i spašavanju na moru (SAR konvencija), od 1988. godine u funkciji je služba traganja i spašavanja na moru.

Unutar strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine istaknuto je na što su usredotočeni glavni prioriteti sektora pomorstva:

1. specijalizaciju luka u skladu s mogućom potražnjom,
2. povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora,
3. unapređenje učinkovitosti održavanja,
4. smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava , te
5. unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim prijevoznim sredstvima kako bi se potaknuo razvoj intermodalnog prometa.

3.6. Javna gradska, prigradska i regionalna mobilnost

Što se tiče sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti važno je napomenuti kako trenutna Strategija prometnog razvoja po prvi puta na nacionalnoj razini planira taj sektor. Ključni cilj planiranja ovog sektora jest transport putnika prema dnevnoj potražnji s nultom emisijom plinova. Između siječnja i prosinca 2012. godine prijevoz putnika bio je u padu od 20,1% uspoređujući sa spomenutim razdobljem prethodne godine. Ista stvar zahvatila

je i željeznički sa padom od 45,5%, cestovni sa 0,5%, pomorski i obalni 3,5% te zračni promet sa 5,7%. Kao razlog pada navodi se porast broja osobnih automobila i prijeđenih kilometara osobnim automobilima. Taj porast, ne samo što dovodi do problema gužvi na prometnicama već i do značajno većeg zagađenja okoliša i uzrokovanja buke. Javlja se, uz navedeno, i potreba za dodatnom prometnom infrastrukturom kako bi se riješili prvotno spomenuti problemi. Međutim, dominantna uloga osobnog prijevoza nad javnim nije samo problem RH već i ostalih članica Europske Unije što nam potvrđuje podatak kako je Hrvatska u samom prosjeku sa korištenjem osobnog nad javnim prijevozom.

Unutar strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine istaknuto je na što su usredotočeni glavni prioriteti sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti:

1. uvođenje integriranih prometnih sustava u većim gradovima i njihovim predgrađima i/ili regionalnim područjima,
2. razvoj mjera za povećanje udjela javnog prijevoza i vidova prijevoza s nulom stopom emisije plinova kao što su P&R („Park and Ride“) postrojenja, ograničenja za individualni prijevoz u središtima gradova, davanje prednosti javnom prijevozu posredstvom inteligentnih transportnih sustava, itd. te
3. povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, uvođenjem Ugovora o javnim uslugama u skladu s Uredbom (EK) br. 1370/2007, unapređenje učinkovitosti sustava održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti sustava.¹²

4. VIZIJA RAZVOJA PROMETNOG SEKTORA U STRATEŠKOM PLANIRANJU RH

Kao što je već navedeno, ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je zajedno s međunarodnim konzultantima IDOM, OTP Hungaro Projekt i Grontmij, a uz financiranje iz fondova Europske Unije izradilo prijedlog Strategije prometnog razvoja za razdoblje od 2014. do 2030. godine kojom se želi ustanoviti dugoročna vizija razvoja prometnog sektora

¹² Vlada Republike Hrvatske, 2014., Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. godine, Zagreb, str. 27.-43.

Republike Hrvatske. Taj dokument predstavlja reformu prometne politike RH kroz koju su razrađeni ciljevi i mjere za postizanje tih ciljeva.

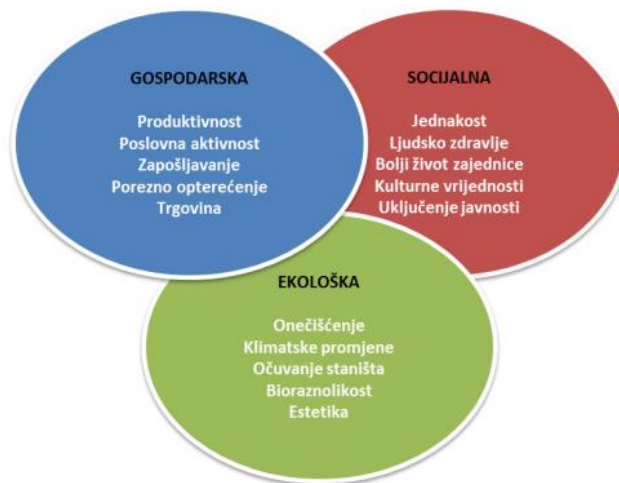
4.1. Ciljevi

Strategija prometnog razvoja RH analizira stanje u zemlji, identificirajući prilike i probleme i analizirajući najbolja moguća rješenja za postizanje zacrtanih ciljeva. Traže se, dakle, srednjoročna i dugoročna rješenja za rast i razvoj prometnog sektora, a preko njega i za rast cjelokupnog gospodarstva zemlje. Istaknute su prilike i prednosti preko kojih je najbolje ostvariti pomak sa jedne razine na novu, bolju razinu, koja će biti konkurentna kako na području Europske Unije tako i na području ostatka svijeta. Osim prednosti valjalo je i uočiti nedostatke koje će biti potrebno ukloniti radi poboljšanja kvalitete prometnog sustava. Glavni i opći cilj je naravno učinkovit i održiv prometni sustav na području RH.

Prateći politike, standarde i propise Europske unije, postizanje spomenutog cilja omogućit će slijedeće intervencije naznačene u Strategiji:

1. osiguranje ekološke i socijalne održivosti,
2. osiguranje sigurnosti i zaštite,
3. osiguranje učinkovitosti,
4. osiguranje financijske održivosti,
5. unapređenje dostupnosti i socijalne uključenosti,
6. unapređenje energetske učinkovitosti,
7. unapređenje razdiobe vidova prometa u korist javnog prijevoza, ekološki prihvatljivih i alternativnih vidova (pješaci i bicikl),
8. povećanje razine uslužnosti,
9. osiguranje kvalitete usluge, te
10. osiguranje interoperabilnosti sustava.

Ukratko, navedene intervencije možemo svrstati u tri skupine, a to su gospodarska, socijalna te ekonomska skupina¹³. Jednaka važnost svake pojedine skupine sa svojim dijelovima prikazana je na slici 2.



Slika 2 : Ciljevi održivosti Izvor : MPPI,

http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija_prometnog_razvoja_VRH%201-studeni.pdf

4.2. Multimodalni ciljevi

S ciljem unapređenja prometnog sustava Republike Hrvatske definirano je šest glavnih strateških multimodalnih ciljeva i dvadeset osam specifičnih multimodalnih ciljeva koji pojedinačno integriraju svaki glavni multimodalni cilj¹⁴. Popis ciljeva i pripadajućih podciljeva dan je u tablici 1.

Tablica 1: Popis 6 glavnih strateških multimodalnih ciljeva sa specifičnim multimodalnim ciljevima

| |
|---|
| Cilj 1: Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama |
| 1a Eliminiranje uskih grla na granicama |
| 1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet) |

¹³ Vlada Republike Hrvatske, 2014., Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. godine, Zagreb, str. 48.-49.

¹⁴ Tablicu je izradio autor, koristeći ciljeve Strategije prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. godine (Zagreb, str. 51.-67.)

| |
|--|
| 1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet) |
| Cilj 2: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske |
| 2a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb) |
| 2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka) |
| 2c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) |
| 2d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) |
| 2e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik) |
| Cilj 3: Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije |
| 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu |
| 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima |
| Cilj 4: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama |
| 4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb |
| 4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka |
| 4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar |
| 4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split |
| 4e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Osijek |
| 4f Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik |
| Cilj 5: Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske |
| 5a Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Središnja Hrvatska (Zagreb) |
| 5b Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverni Jadran (Rijeka) |
| 5c Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) |
| 5d Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) |
| 5e Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Južna Dalmacija (Dubrovnik) |
| Cilj 6: Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava |
| 6a Prilagodba zakonodavstva, procedura i standarda s europskim zahtjevima i svjetskom najboljom praksom |

| |
|---|
| 6b Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima |
| 6c Unapređenje operativnih postavki sustava |
| 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava |
| 6e Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš |
| 6f Unapređenje energetske učinkovitosti |
| 6g Financijska održivost prometnog sustava |

Izvor: prikaz autora

4.2.1. 6 glavnih strateških multimodalnih ciljeva

Cilj 1: Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama

Republika Hrvatska razvijanjem prometnog sektora treba postići integrirani promet, promet koji će omogućiti dobru povezanost vlastitog teritorija isto kao i povezanost sa europskim teritorijem.

Povećanje aktivnosti i konkurentnosti RH, unaprjeđenje turističkog razvoja, pristupačnost udaljenih destinacija ključnih za razvoj RH te pristupačnost radne snage za turizam iz kontinentalnog dijela su potrebe koje se realiziraju skupa sa ciljevima broj 2, 3 i 4.

Cilj 2: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske

Geografski položaj hrvatskog teritorija te Zagreb kao glavno mjesto za poslovna događanja čine promet na velike udaljenosti jako bitnim. Pristupačnost se ostvaruje kroz autoceste i priključke, zračnim prometom te željeznicom koju je potrebno modernizirati te prespojiti na glavne koridore. Također potrebno je izvršiti decentralizaciju koja bi dovela do smanjenja nejednakosti među regijama i gradovima.

Cilj 3: Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije

Navedeni cilj spada u ciljeve prometne politike Europske unije kako bi se na kraju povezale sve njene regije. Važnost povezanosti regija se čita iz smanjene nejednakosti među regijama te ostvarenja održivog razvoja. Hrvatska glede navedenog ima problem sa selima koja su slabije naseljena, vezama sa otocima te pristupačnošću udaljenih gradova koji se kroz ostvarenje ovog cilja pokušava riješiti.

Cilj 4: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama

Glavni problem gradova je buka i loša kvaliteta zraka koji je zagađen raznim štetnim plinovima stvorenim kroz promet. Gradski promet je odgovoran za ¼ emisija CO₂ iz prometa, a većina prometnih nesreća događa se upravo u gradovima. Kako bi se stanje poboljšalo, potrebno je unaprijediti javni, a smanjiti privatni prijevoz kao i uvesti alternative (pješačenje, vožnja biciklom).

Cilj 5: Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske

Kada je pristupila Europskoj uniji, Hrvatska je preuzela vodeću ulogu za teretne veze u jugoistočnoj Europi i prema njoj. Potrebno je razviti teretne prometne koridore koji će biti pristupačni, sa što manjom štetom za okoliš te čiji će administrativni troškovi biti minimalni. Potrebne su strukturalne promjene koje će željeznicu učiniti konkurentnom kao i promjene glede veza sa nekim zračnim lukama koje nisu dovoljno kvalitetne.

Cilj 6: Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava

Prometni sustav treba biti organiziran, ukoliko to nije, neće moći funkcionirati neovisno koliko su velika financijska sredstva utrošena. Održiv sustav ne opisuje samo bolje korištenje financijskih resursa, već i bolji utjecaj na cjelokupno društvo i smanjen negativan učinak na okoliš.¹⁵

4.3. Strategija EU za Dunavsku regiju

Unutar strateškog dokumenta za razvoj prometnog sektora utvrđena su četiri cilja strateške politike EU za dunavsku regiju:

- 1) Povezivanje dunavske regije,
- 2) Zaštita okoliša dunavske regije,
- 3) Razvoj prosperiteta u dunavskoj regiji te
- 4) Jačanje dunavske regije.

¹⁵ Vlada Republike Hrvatske, 2014., Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. Godine, Zagreb, str. 51.-67.

4.4. Strategija EU za Jadransko-jonsku regiju

Jadransko-jonska regija uključuje 4 države članice Europske unije (Hrvatsku, Grčku, Italiju i Sloveniju) i 4 države nečlanice (Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru i Srbiju). Unutar strateškog dokumenta za razvoj prometnog sektora utvrđena su četiri cilja strateške politike EU za Jadransko-jonsku regiju:

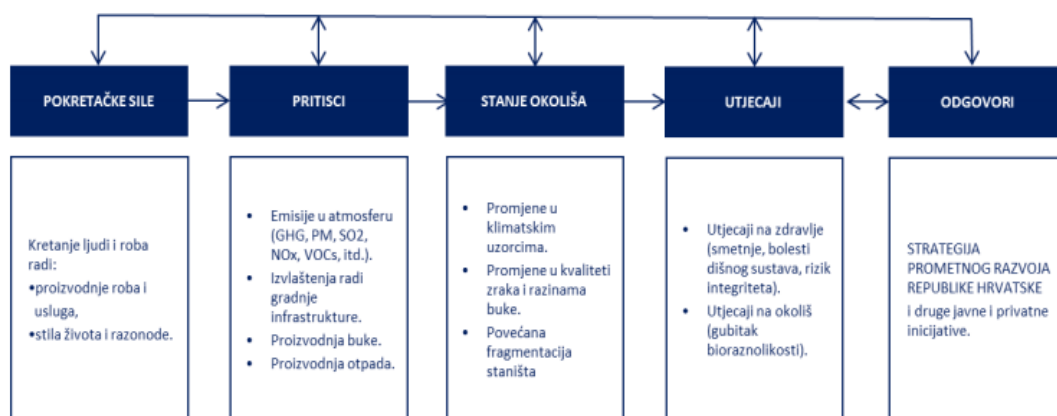
- 1) Upravljanje inovativnim pomorskim i morskim rastom,
- 2) Povezivanje regije (promet i energija),
- 3) Očuvanje, zaštitu i poboljšanje kvalitete okoliša te
- 4) Povećanje regionalne atraktivnosti regije (turizam).¹⁶

4.5. Zaštita okoliša u prometu

Zaštita okoliša se od kraja 20. stoljeća uvrstila u sve sektore gospodarstva kao bitan čimbenik o kojem je potrebno voditi brigu. Prometni sektor, o kojem se govori u ovom radu, uvršten je u grane koje najviše štete okolišu i narušavaju ekološku ravnotežu. Sve više se spominju političke mjere glede zaštite okoliša, posljedice narušavanja tj. ekološke posljedice i upravo iz tog razloga bitno je uvrstiti zaštitu okoliša u strateško planiranje razvoja prometnog sektora u RH.

Ekonomija okoliša podrazumijeva sadržaje koji se odnose na utjecaje gospodarskih aktivnosti na okoliš, značenje okoliša za ekonomiju i na određene načine kontrole ekonomskih aktivnosti kako bi se postigla ravnoteža između okoliša, gospodarstva i društvenih ciljeva. Radi uvida i razumijevanja složenih odnosa između okoliša i prometa provodi se DPSIR pristup. On se koristi radi analize i izvještavanja o ekološkim politikama sektora. DPSIR podrazumijeva pokretačke sile, pritiske, stanje okoliša, utjecaje i odgovore. Model DPSIR-a na integrirani način prikazuje povezanost između uzroka ekoloških problema, njihovog utjecaja i smjer reakcije. Na slici 3 prikazan je DPSIR model hrvatskog prometnog sektora.

¹⁶ Vlada Republike Hrvatske, 2014., Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. godine, Zagreb, str. 23.-24. i 43.-44.



Slika 2 : DPSIR Model hrvatskog prometnog sektora

Izvor : MPPI, http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija_prometnog_razvoja_VRH%201-studeni.pdf

5. ZAKLJUČAK

Ako se želi doprinijeti razvoju prometnog sektora, Republika Hrvatska treba povezati vlastiti teritorij i uz to se povezati na sustave europske prometne mreže. Trebaju se maksimalno istražiti potencijali optimalno korištenje hrvatskog mora, zračnih luka i luka unutarnjih voda te izvršiti njihovu integraciju na prometnoj razini. Takvim promišljanjem i djelovanjem prometni sektor će se bolje moći prilagoditi europskom čiji sada i jest ogranak i na kraju utjecati na sveukupni gospodarski i socijalni napredak. Vlada Republike Hrvatske u to ime donijela je Strategiju razvoja prometnog sektora RH od 2014. do 2030. kojom bi RH trebala doći na ciljanu razinu prometne razvijenosti. Unutar strategije su ispisani glavni ciljevi i multimodalni ciljevi, razne strategije za ostvarenje pojedinih ciljeva te je prvotno zapravo opisano trenutno stanje prometnog sektora. Spomenuti su i brojni problemi i ograničenja u svim njegovim granama koji će se pokušati otkloniti ili makar umanjiti. Nedovoljna količina financijskih sredstava dovodi u situaciju u kojoj se bira između provedbi dvije ili više mjera. Uz to problem se stvara i kada jedna mjera ugrožava izvodljivost druge mjere. Uz navedene poteškoće, treba izvagati najbolja moguća rješenja i doći do zacrtanog cilja. Strateško planiranje služi za ostvarenje zacrtanih ciljeva.

Kako bi se izmjerili rezultati strateškog planiranja koriste se pokazatelji uspješnosti. Posebno se ističu mobilnost i infrastruktura kod kojih RH treba do 2050. godine prebaciti većinu putničkog prometa, na srednjim udaljenostima, na željeznički promet, do 2030. se 30% cestovnog teretnog prometa na udaljenostima većim od 300 km treba preusmjeriti na druge grane prometa i TEN-T mreža EU treba biti potpuno funkcionalna. Također do 2050. trebalo bi povezati zračne luke osnovne mreže sa željezničkom mrežom. Uz mobilnost i infrastrukturu, pokazatelji uspješnosti strategije prometnog razvoja RH su vidljivi kroz operativno poslovanje i održivost. Spomenuto podrazumijeva razvijanje moderne infrastrukture sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR) koje bi do 2020. trebalo biti završeno kao i postavljanje okvira za informacijski sustav i sustav upravljanja i naplate u europskoj multimodalnoj prometnoj mreži do 2050. godine. Potrebno je i smanjiti nesreće sa smrtnim ishodom u cestovnom prometu, ukloniti štetne subvencije, generirati prihode i osigurati financijske buduće prometne investicije. Do 2020. godine valja i smanjiti emisiju stakleničkih plinova na 20% ispod razine iz 1990. Broj osobnih automobila na konvencionalna goriva treba biti prepolovljen do 2030., a u budućnosti ih uopće ne bi više

trebalo biti. Do 2050. održiva goriva niskog udjela ugljika u zračnom prometu trebaju dostići 40% i treba biti smanjena emisija CO₂ iz teških brodarskih goriva za 40%¹⁷.

Sve u svemu, iz navedenih podataka ovog rada, ističe se međusobna povezanost tj. isprepletenost strateškog planiranja prometnog sektora, razvoja prometnog sektora i na kraju gospodarskog razvitka.

¹⁷ Vlada Republike Hrvatske, 2014., Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. godine, Zagreb, str. 73.-74.

LITERATURA

1. Pašalić, Ž. (2012.): Promet i gospodarstveni razvoj, Ekonomski fakultet, Split.
2. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (2014.): Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine, [Internet], raspoloživo na: <http://hac.hr/userDocsImages/strategija.pdf>, [1.8.2016.].
3. Leksikografski zavod Miroslav Krleža: Gospodarstvo, [Internet], raspoloživo na: <http://www.croatia.eu/article.php?lang=1&id=32> [15.8.2016.]
4. Državni zavod za statistiku RH (2016.): Priopćenje na dan 31. kolovoza 2016., [Internet], raspoloživo na: <http://www.dzs.hr/>, [14.09.2016.]

SAŽETAK

Prometni sektor drži se kao sektor od izuzetne važnosti za rast i razvoj gospodarstva jedne zemlje. Njegova važnost je velika pa svaka zemlja treba provoditi politike koje će utjecati na unaprjeđenje prometnog sektora. Globalizacija i razvoj novih tehnologija nameću bitnost reagiranja na promjene i na novostvorene potrebe. **Prometna politika** treba sagledavati tri seta uvjeta i to investicijske, institucionalne i političke. Navedene značajke navode nas na to kako je potrebno **strateško planiranje** razvoja prometnog sektora. Cilj rada je analiza strateškog planiranja razvoja prometnog sektora kroz analiziranje dokumenata u okviru politike Republike Hrvatske. U radu je analizirano trenutno stanje prometne infrastrukture, mogućnosti napredovanja u svakom pojedinom sektoru te ciljevi odnosno **vizija razvoja** kako bi prometni sektor trebao u budućnosti funkcionirati.

Ključne riječi: prometna politika, strateško planiranje, vizija razvoja.

SUMMARY

The transport sector is known as a sector of great importance for the growth and development of the nacional economy. Meaning of transport is great so every country should implement policies that will affect the improvement of the transport sector. Globalization and the development of new technologies impose the importance of responding to the changes and the newly created needs. **Transport policy** needs to watch out about three sets of conditions: invesment, institutional and political. These features lead us to necessity of strategic **planning** of development of the transport sector. The aim is to analyze the strategic planning of development of the transport sector through the analysis of documents in the context of the Croatian politics. This paper analyzes the current state of the transport infrastructure, advancement opportunities in each sector and the goals and **vision of development** that wil show how should transport sector work in future.

Keywords: transport policy, strategic planning, vision of development.