

Na temelju članka 100. stavka 1. u vezi s člankom 346. stavkom 1. i 4. Zakona o prostornom uređenju i gradnji („Narodne novine“, br. 76/07, 38/09, 55/11, 90/11, 50/12 i 55/12) Hrvatski sabor na sjednici _____, donio je

**ODLUKU
O IZMJENAMA I DOPUNAMA STRATEGIJE PROSTORNOG UREĐENJA REPUBLIKE
HRVATSKE**

I.

U Strategiji prostornog uređenja Republike Hrvatske koju je donio Zastupnički dom Sabora Republike Hrvatske na sjednici 27. lipnja 1997. točka 4.4.1.2. mijenja se i glasi:

Ocjena stanja

Cestovni promet

Temeljem donesenih strateških odluka, nositelj gospodarskog razvoja i prometnog povezivanja RH bila je izgradnja cesta visoke usluge i propusne moći (autocesta i brzih cesta), kao i rekonstrukcije kritičnih dionica državnih cesta. Mreža izgrađenih/rekonstruiranih cesta dovedena je do razine koja zadovoljava današnji trenutak gospodarskog stanja i osnova je daljnjeg deset godišnjeg razvoja, bez obzira što su 2009., 2010., 2011. i 2012. godina bile recesijske. Republika Hrvatska se uključila na najbolji način u europski cestovni sustav poštujući elemente od općeg interesa, a to su povezivanje državnih središta, središta međudržavnog gospodarstva (pokretači međudržavnoga/svjetskog gospodarstva), brzina, sigurnost, udobnost, cijena izgradnje održavanja i služnost, odnosno izgradnja autocesta najviših standarda posluživanja. Ukupna duljina postojećih kategoriziranih cesta 2013. godine iznosi:

Duljine cesta (km)

▪ autoceste	1.413,1 km
▪ državne ceste	6.741,6 km
▪ županijske ceste	9.788,4 km
▪ lokalne ceste	8.964,3 km
Ukupno:	26.907,4 km.

Gospodarski razvoj Republike Hrvatske nije moguć bez nastavka razvoja cestovnog prometa. Naglašava se veliko značenje cestovnog prometa u prostoru Hrvatske zbog prostorne razvedenosti mreže i najprikladnijeg približavanja korisnicima. Cestovni promet nosi individualan promet, što znači da će postavljati sve veće prostorne zahtjeve. Osnovna prostorno-razvojna obilježja cestovne infrastrukture u Hrvatskoj su:

- ubrzana izgradnja i dovršenje autocesta na osnovnim međunarodnim prometnim pravcima unutar glavnih europskih koridora,
- neodgovarajuća dinamika izgradnje i modernizacije državnih cesta u funkciji uspostave cjelovitog sustava cestovne mreže,
- neodgovarajuća dinamika izgradnje kritičnih dionica i objekata, prvenstveno na mreži državnih cesta i obilaznicama te prilazima većim gradovima,
- nedovoljno ulaganje u održavanje cestovne infrastrukture koje ne osigurava dugoročno održivi standard održavanja usklađen s prometnim opterećenjem,
- nedovoljno ulaganje u gradnju i modernizaciju cesta na otocima i drugim područjima od posebnog državnog interesa.

Kako ubrzan razvoj cestovnog prometa podržava gospodarski razvoj, unutar teritorija Republike Hrvatske izgradnja nacionalne mreže suvremenih državnih cesta provodi se, odnosno priprema na sljedećim prometnim pravcima i koridorima:

- na prometnom pravcu sjever-jug u koridoru koji prati središnju jedinstvenu državnu okosnicu razvitka i svladava u uskom području hrvatski gorski prag - tunelima Velika Kapela i Sv. Rok, kojim se optimalno valorizira lički prostor (Bosiljevo-Žuta Lokva-zapadna Lika), radi boljeg i bržeg cestovnog povezivanja unutrašnjeg kontinentalnog područja zemlje i srednjoeuropskog Podunavlja s Hrvatskim primorjem i jadranskom Hrvatskom,
- rekonstrukcija i modernizacija Jadranske magistrale u skladu s intenzitetom prometa i razvitkom pojedinih područja (Rupe-Žuta Lokva i Zadar-Šibenik-Split-Dubrovnik),
- rekonstrukcija državnih cesta prve prioritetne skupine prema Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske.

Od 1970. godine kada počinje izgradnja autocesta u Hrvatskoj do 1993. godine prosječno se gradilo 15,3 km godišnje, od 1993. do 2011 gradilo se 63,2 km godišnje.

Željeznički promet

Željeznički promet je nekada imao važno mjesto u razvitku gospodarstva Republike Hrvatske. Međutim, zbog vrlo velikog pada obujma prijevoza nakon 1991., ratnih šteta i nedovoljnih ulaganja u razvoj, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture i nabavu novih željezničkih vozila, željeznički sustav u Republici Hrvatskoj danas tehnološki i po prijevoznim kapacitetima u velikoj mjeri zaostaje za Europskom unijom. S obzirom na brzi razvoj suvremene tehnike i tehnologije, taj je zaostatak sve veći i na koridorskim željezničkim prugama, posebice na onima koje su zadnji puta obnavljane prije više od 20 godina.

Duljina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj:

Ukupna duljina željezničkih pruga	2.722,3 km	
▪ Jednokolosiječne	2.468,4 km	
▪ Dvokolosiječne	253,9 km	
▪ Elektrificirane	984,7 km	
Ukupna duljina kolosijeka otvorene pruge	2.976,2 km	
▪ od toga u uporabi	2.633,3 km	
Ukupna duljina sporednih kolodvorskih i ostalih kolosijeka		1.124,8 km.

Pomorski promet

Specifičnost Hrvatske je prostorno vrlo duga i razvedena obala, koja je tijekom povijesti omogućavala razvoj luka na vrlo velikom broju mjesta, što je bilo prihvatljivo uz tadašnju tehniku i tehnologiju. Zadnjih pedeset godina razvoj gospodarstva svijeta uzrokovao je pojavu isticanja nekih luka kao nositelja povezivanja. Rezultat takve politike je izgradnja sedam velikih luka na hrvatskoj obali (sustav luke Rijeka/Rijeka, Brajdica, Bakar, Raša-Bršica i o. Krk – Omišalj, uvala Blatna i Tenka Punta/, sustav luke Ploče/ Ploče i izdvojeni bazeni Komarna i Brijesta, Pula, Zadar, Šibenik, Split, i Dubrovnik), koje imaju izgrađene operativne obale u duljini od 17.736 m, rasprostiru se na približnoj površini od oko 700 ha a prekrcale su 14,891.000 tona tereta 1995. godine. To je značajan pad u odnosu na promet prije početka Domovinskog rata. Do početka Domovinskog rata izgrađenost operativnih obala i suprastukture na njima, bila je zadovoljavajuća s pozitivnim trendom razvoja.

Izbor luka u pretovaru tereta temelji se na kriteriju efikasnosti u pružanju lučkih usluga (cijene usluga, brzina i kvaliteta usluga, prometna povezanost s unutrašnjošću i drugim zemljama). Upravo zaleđe determinira stupanj razvijenosti pojedine luke. Vezano na izgrađenost prometne infrastrukture na kopnu, a prema specifičnim korisnicima lučkih usluga, luke Republike Hrvatske su se razvijale i specijalizirale za odgovarajuću vrstu tereta. Glavna luka u zemlji s najvećim prometom je Rijeka. Kako je vrlo slaba

kopnena povezanost hrvatskih luka s unutrašnjošću države i sa susjednim zemljama hrvatske luke imaju relativno mali promet.

Luke posebne namjene – industrijske luke moguće je planirati uz odgovarajuće proizvodno-gospodarske sadržaje (npr. naftne luke, kemijske i petrokemijske luke, terminale tekućih i rasutih tereta i slično).

Hrvatski plovni park u pomorskom prijevozu se godine 1995. sastojao od 74 putnička broda s kapacitetom oko 22.265 putničkih mjesta i s volumenom od 87.735 m³ te sa 170 teretnih brodova s ukupnom zapreminom od 6.535 tis. m³ (3.595 tis. DWT). Međutim, bitno je zapostavljen pomorski promet duž hrvatske jadranske obale. U dosadašnjem razvoju prometno povezivanje primorskih gradova i naselja rješavalo se zamjenom klasičnih brodova s trajektima te s izgradnjom cestovne infrastrukture i trajektnih pristaništa na otocima i u priobalju. Ovakova tendencija razvoja odrazila se ne samo na strukturne promjene domaćega putničkog brodovlja nego i na kretanje broja putnika (smanjenje broja putnika), pri čemu se najvažniji udio prometa putnika i vozila ostvaruje u trajektnom povezivanju otoka s kopnom. Samo se nekoliko glavnih luka koristi i u međunarodnom putničkom prometu.“

II.

U točki 4.4.1.4., ” u odlomku 3. pododlomku 3. riječ: „ubrzati” zamjenjuje se riječju: „završit”.

U odlomku 4. pododlomku 1. riječi: „Hrvatskim primorjem” zamjenjuju se riječima: „jadranskom Hrvatskom”.

Pododlomci 2. i 3. brišu se.

Dosadašnji pododlomci 4., 5. i 6. postaju pododlomci 2., 3. i 4.

U odlomku 8. iza pododlomka 2. dodaju se pododlomci 3. i 4. koji glase:

- „Valorizacija varijantnih rješenja brzih pruga (Zagreb-Novska, Oštarije-Gospić-Knin-Split, Split-Metković-Dubrovnik) te donošenje odluke o etapama realizacije,
- Istražiti opravdanost izgradnje drugog kolosjeka postojećih pruga Pula-Lupoglav i Krapina-Čakovec-smjer Mađarska radi ostvarenja kategorije brze pruge.“

Odlomak 17. mijenja se i glasi:

„Prva glavna vodeća hrvatska luka na obali treba i dalje biti razvedeni lučki sustav Rijeka (Rijeka, Brajdica, Urinj, Bakar, Omišalj, Bršica-Raša, Krk-Blatna i Tenka Punta) s bitnim međunarodnim značenjem. Sustav luka Ploče (luka Ploče s izdvojenim bazenima Komarna i Brijesta) treba se prvenstveno razvijati za potrebe susjedne Republike Bosne i Hercegovine, ali i za nešto šire nacionalno i međunarodno zaleđe. Ostale važnije luke (Pula, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik) trebaju svoj razvitak prvenstveno temeljiti na odgovarajućoj specijalizaciji.“

Iza odlomka 18. dodaje se novi odlomak 19. koji glasi:

„Luke posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku mogu se rekonstruirati i graditi u okviru odobrenih koncesija. Iznimno se koncesije mogu proširiti u morskom dijelu radi tehničko-tehnološkog unaprijeđenja i uspostave funkcionalne cjeline.”

Dosadašnji odlomci 19., 20. i 21. postaju odlomci 20., 21. i 22.

III.

U točki 4.4.2.2. odlomak 2. iza pododlomka 9. dodaje se pododlomak 10. koji glasi: „zbrinjavati CO₂ u geološkim strukturama”, a dosadašnji pododlomak 10. postaje pododlomak 11.

Odlomak 5. iste točke mijenja se i glasi:

„Opcija korištenja plina smatra se povoljnijom ali je nužno vezana s realizacijom programa opskrbe plinom (vlastiti resursi ili uvoz // npr. LNG i drugim).

Uz opskrbu plinom iz Rusije, treba predvidjeti i ostale mogućnosti radi diverzifikacije i neovisnosti o samo jednom dobavljaču i samo jednom plinovodu. Iz tih razloga se podržava projekt Adria LNG (novi plinovod, pristan i terminal). Istovremeno započet će realizacija projekta sjeverni Jadran što daje osnovu za širenje plinske mreže u Istri i Primorju, a zatim i u Dalmaciji. Radi sezonskih oscilacija potrošnje plina treba predvidjeti nova skladišta za što će poslužiti stara iscrpljena polja.

Magistralni plinski sustavi (75-100 bara) planirani su: a) Slobodnica – Vukovar - Sotin – Negoslavci, Donji Miholjac – Osijek, Osijek – Vukovar, Vukovar – Negoslavci, Donji Miholjac – Novigrad Podravski, Novigrad Podravski – Mursko Središte, Kozarac – Novigrad Podravski – Gola, Lička Jasenica – Senj – Zlobin

b) Omišalj (Rijeka) – Zlobin – Bosiljevo – Karlovac – Lučko – Zabok, Bosiljevo – Sisak, Kozarac – Slobodnica (tranzitna količina/smjer je ovisan o izgradnji LNG-a).

Magistralni naftovodni sustavi bit će modernizirani pretvaranjem u reverzibilne sustave sa 1 (jednom) ili 2 (dvije) cijevi, zamjenom pumpa ili drugim optimalnim tehnološkim rješenjima.“.

Iza odlomka 11. dodaje se novi odlomak 12. koji glasi:

„Na prostoru Države (uključujući područje Jadrana s epikontinentalnim pojasom te kopneni dio Države) omogućava se istraživanje ugljikovodika na područjima potencijalnih nalazišta nafte i plina bez prethodno planiranih lokacija.“.

Dosadašnji odlomci 12. i 13. postaju odlomci 13. i 14.

U dosadašnjem odlomku 14. koji postaje odlomak 15. iza riječi: „gradenja” dodaje se riječ: „termo/”.

U dosadašnjem odlomku 15. koji postaje odlomak 16. riječ: „alternativnih” zamjenjuje se riječju: „obnovljivih”.

IV.

Kartografski prikazi 44-02 - Cestovni promet, 44-03 - Željeznički promet, 44-04 - Pomorski promet, 44-06 - Cjevni promet – naftovodi i plinovodi te 44-11 - Elektro-energetski sustav koji su sastavni dio Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (Sabor Republike Hrvatske, 24. listopada 1997.) zamjenjuju se kartografskim prikazima 44-02 - Cestovni promet, 44-03 - Željeznički promet, 44-04 - Pomorski promet, 44-06 - Cjevni promet – naftovodi/produktovodi i plinovodi te 44-11 - Elektro-energetski sustav koji se nalaze u prilogu ove Odluke, a čine prilog i sastavni dio Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske.

V.

Vlada Republike Hrvatske dužna je radi usklađenja s ovom Odlukom donijeti izmjene i dopune Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 50/99) u roku od trideset dana od dana stupanja na snagu ove Odluke.

VI.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja.

Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Cestovni promet

Autoceste - brze ceste; pravci, koridori i trase (planovi i istraživanja)

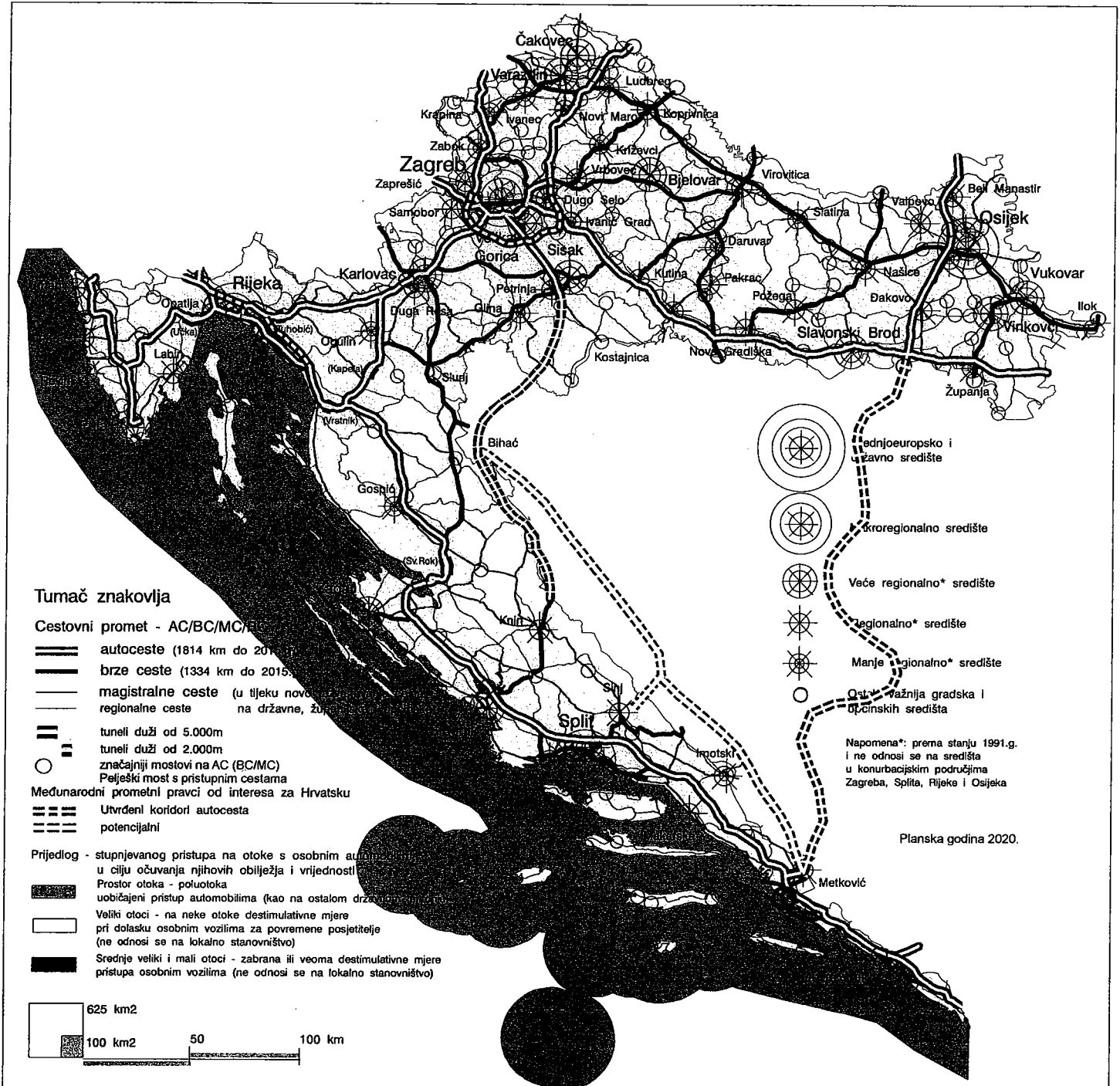
Godina podataka - stanje - planirano:
1997., 2005. i 2015.

Kartografski prikaz:
44-02

Izvori podataka:

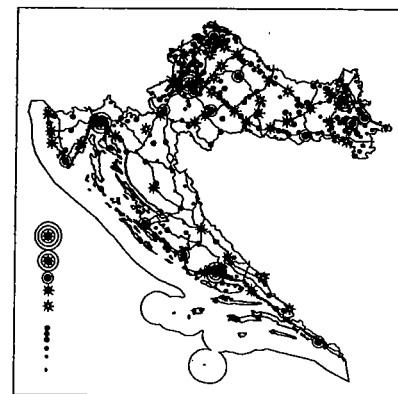
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, HAC, HC, 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Cestovni promet

Autoceste - brze ceste; pravci, koridori i trase (planovi i istraživanja)

Godina podataka - stanje - planirano:

1997., 2005. i 2015.

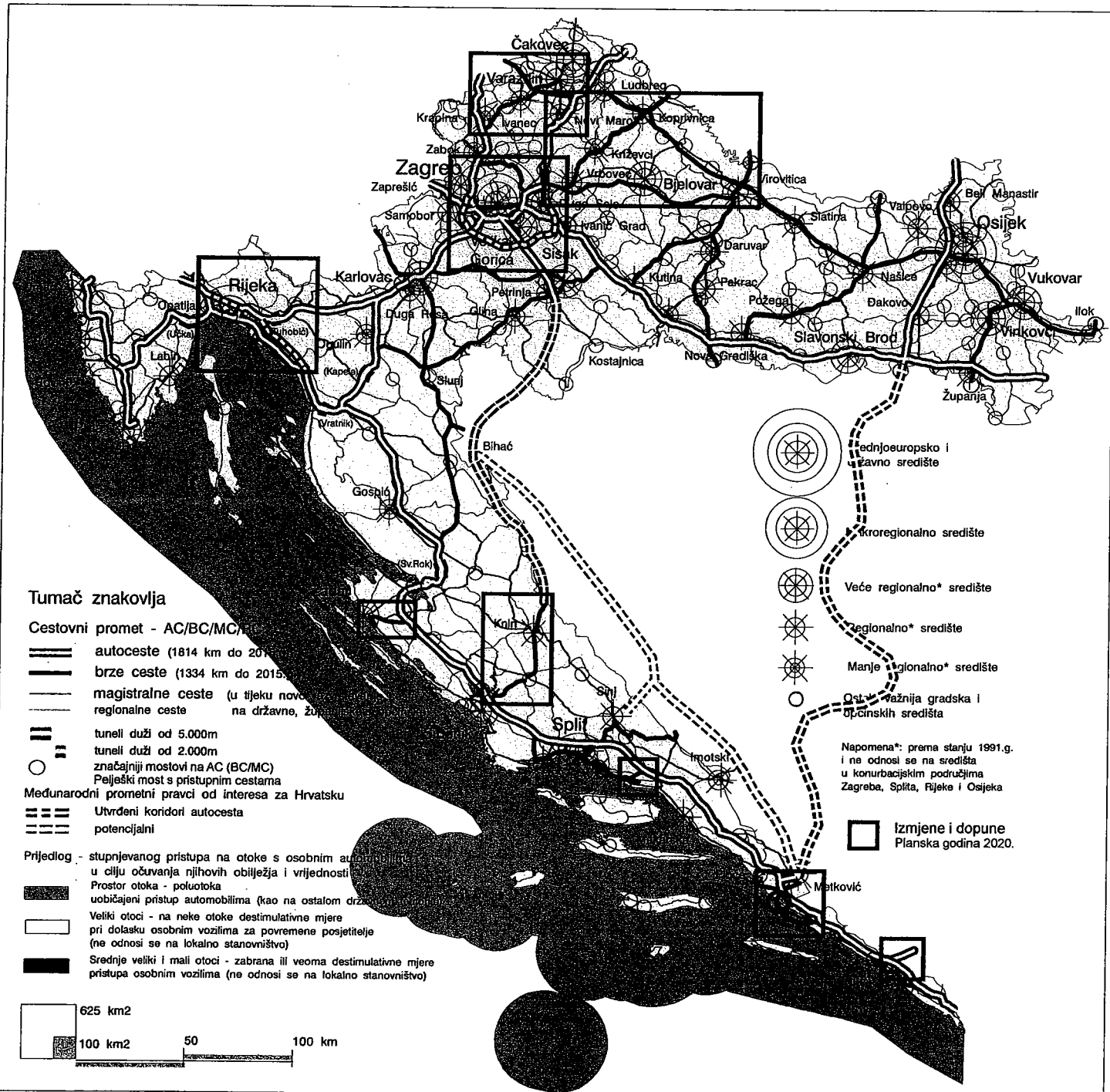
Kartografski prikaz:

44-02

Izvori podataka:

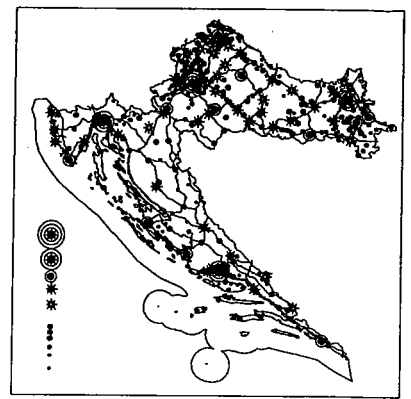
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, HAC, HC, 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Željeznički promet

Generalna mreža brzih pruga, postojeće pruge I. i II reda

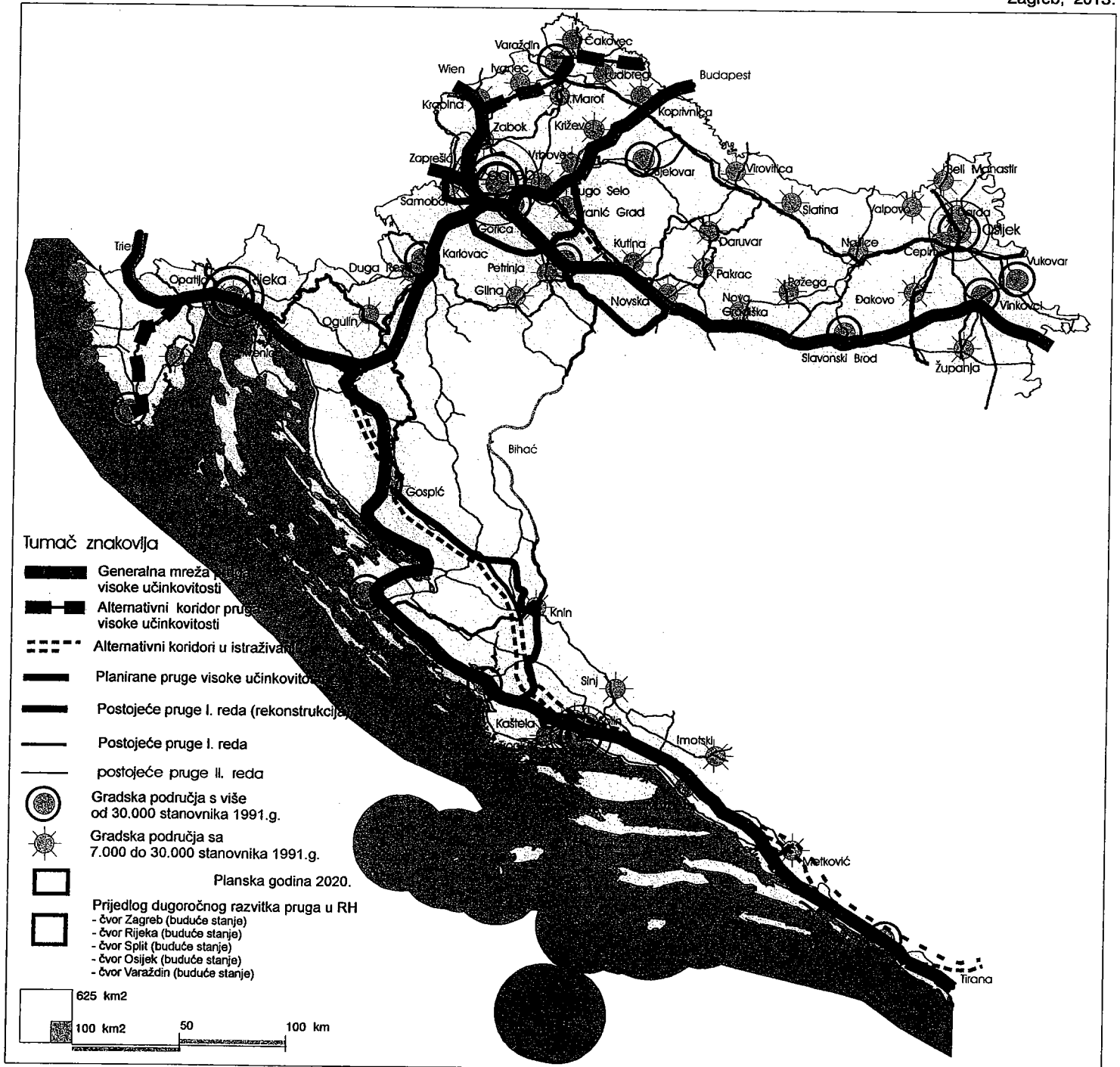
Godina podataka - stanje - planirano:
1996., 2005. i 2015.

Kartografski prikaz:
44-03

Izvori podataka:

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje

4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

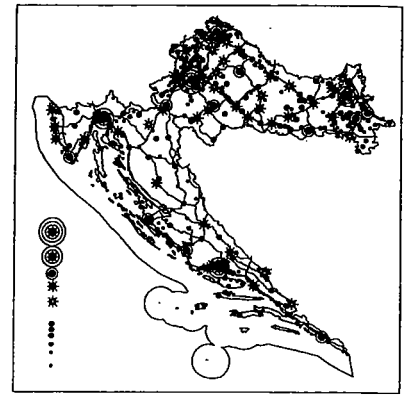
Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Željeznički promet

Generalna mreža brzih pruga, postojeće pruge I. i II reda



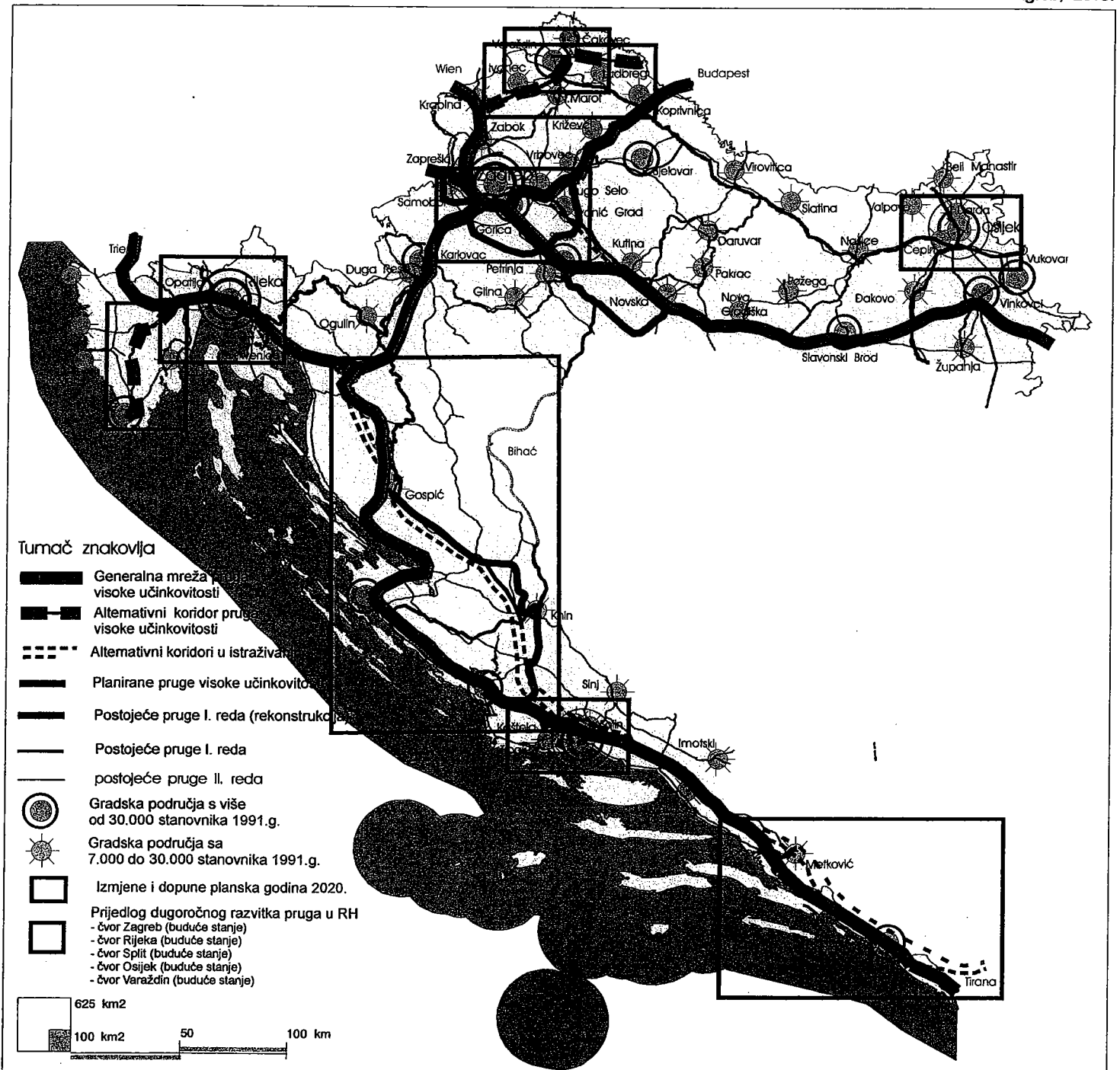
Godina podataka - starje - planirano:
1996., 2005. i 2015.

Kartografski prikaz:
44-03

Izvori podataka:

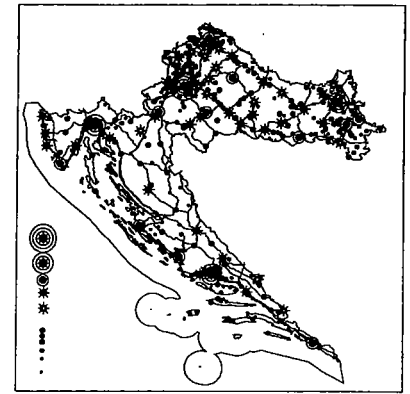
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Pomorski promet

Luke otvorene za javni promet i međunarodni plovni putovi

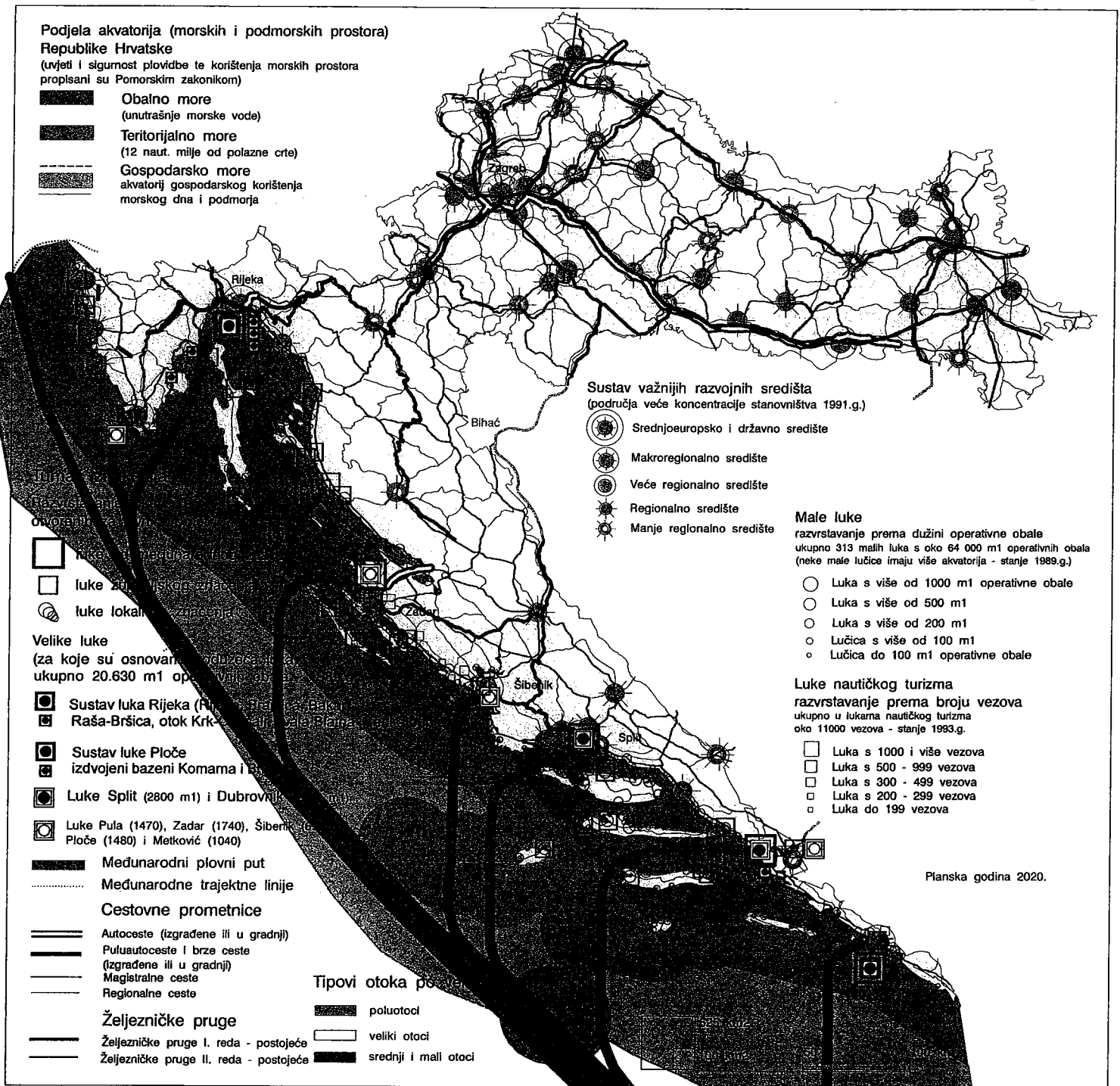
Godina podataka - stanje - planirano:
1989., 1993. i 1997.

Kartografski prikaz:
44-04

Izvori podataka:

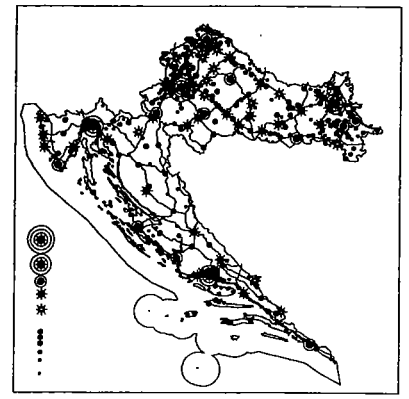
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Pomorski promet

Luke otvorene za javni promet i međunarodni plovni putovi

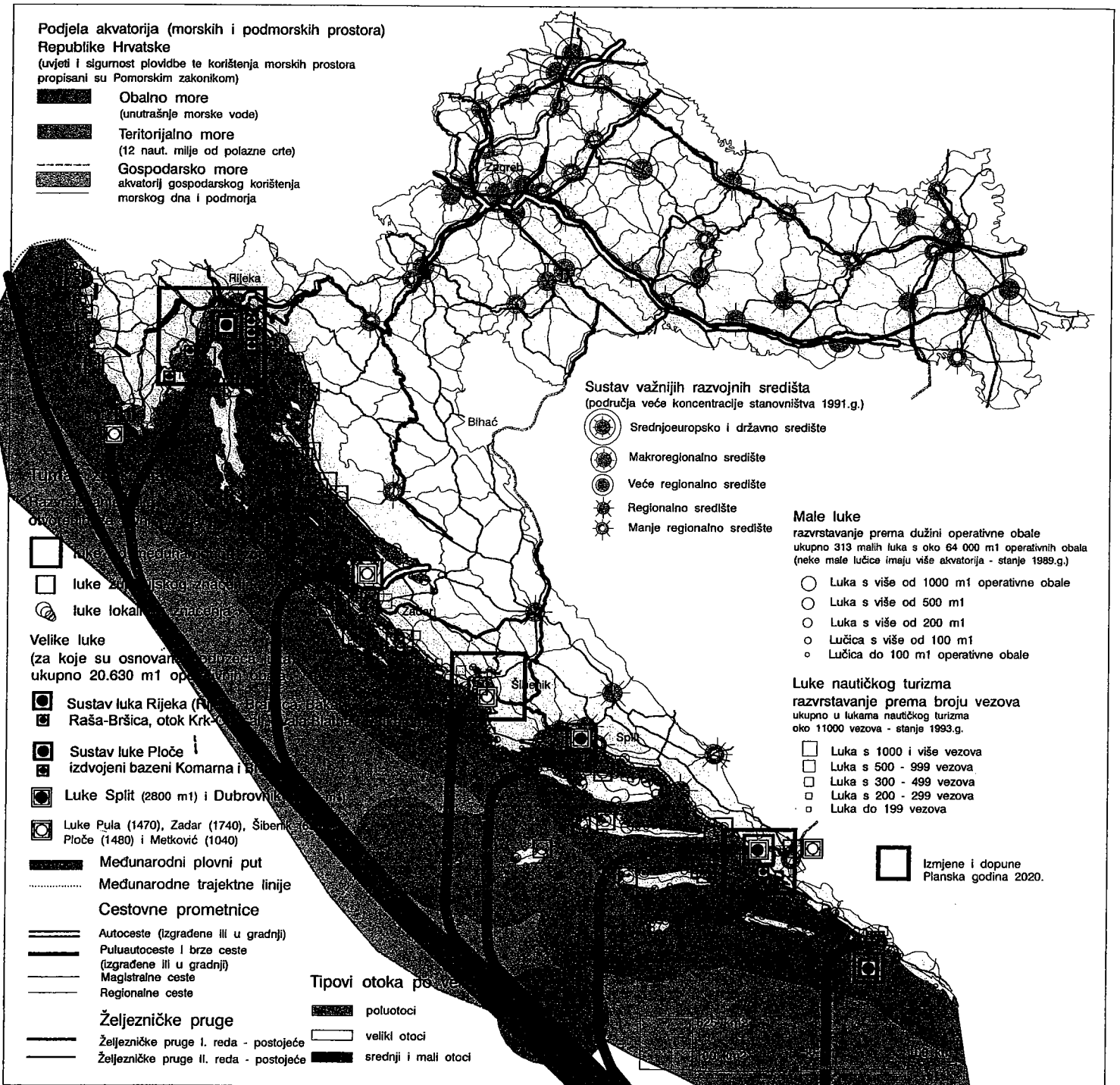
Godina podataka - stanje - planirano:
1989., 1993. i 1997.

Kartografski prikaz:
44-04

Izvori podataka:

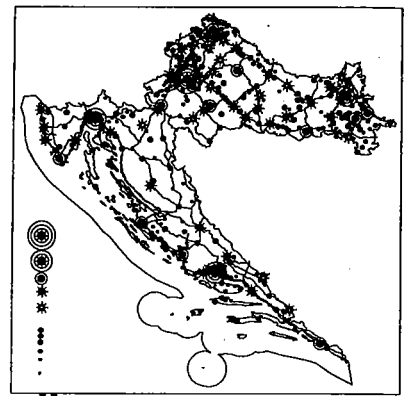
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO PROSTORNOG UREĐENJA, GRADITELJSTVA I STANOVANJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Cjevni promet - naftovodi/produktovodi i plinovodi

Program razvoja magistralne mreže i objekata

Godina podataka - stanje - planirano:

1995., 2005. i 2015.

Kartografski prikaz:

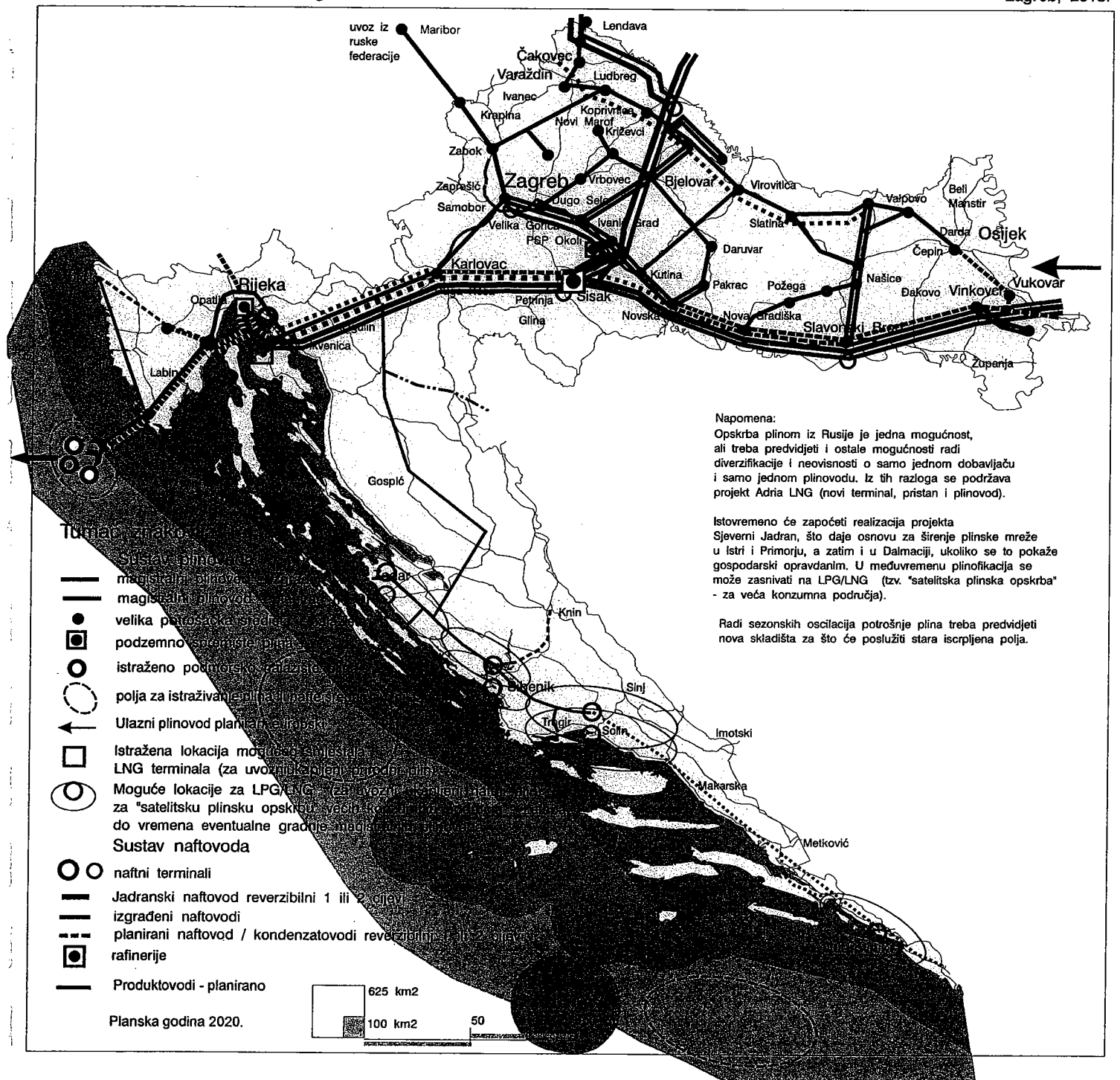
44-06

Izvori podataka:

Ministarstvo gospodarstva

Uprava za energetiku, 1995. i drugi izvori

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO PROSTORNOG UREĐENJA, GRADITELJSTVA I STANOVANJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Cjevni promet - naftovodi/produktovodi i plinovodi

Program razvoja magistralne mreže i objekata

Godina podataka - stanje - planirano:

1995., 2005. i 2015.

Izvori podataka:

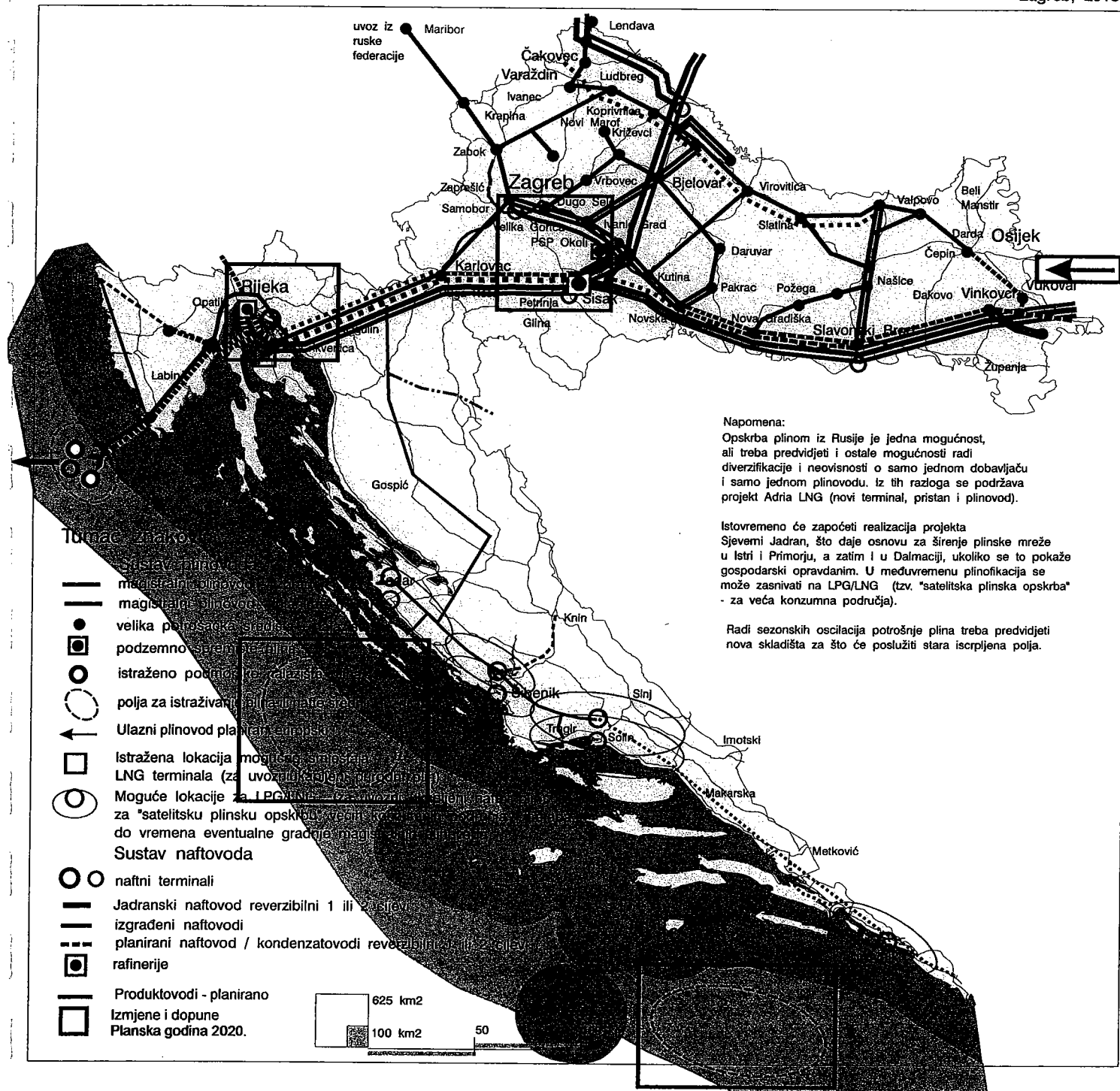
Ministarstvo gospodarstva

Uprava za energetiku, 1995. i drugi izvori

Kartografski prikaz:

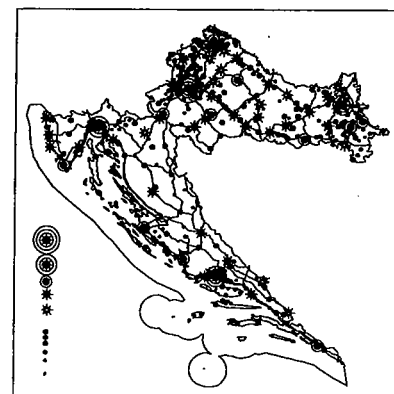
44-06

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Energetski sustav

Tema:

Elektro-energetski sustav

Proizvodni, transformacijski i prijenosni objekti (400 / 220 / 110 kV)

Godina podataka - stanje - planirano:

1995. i 2010.

Izvori podataka:

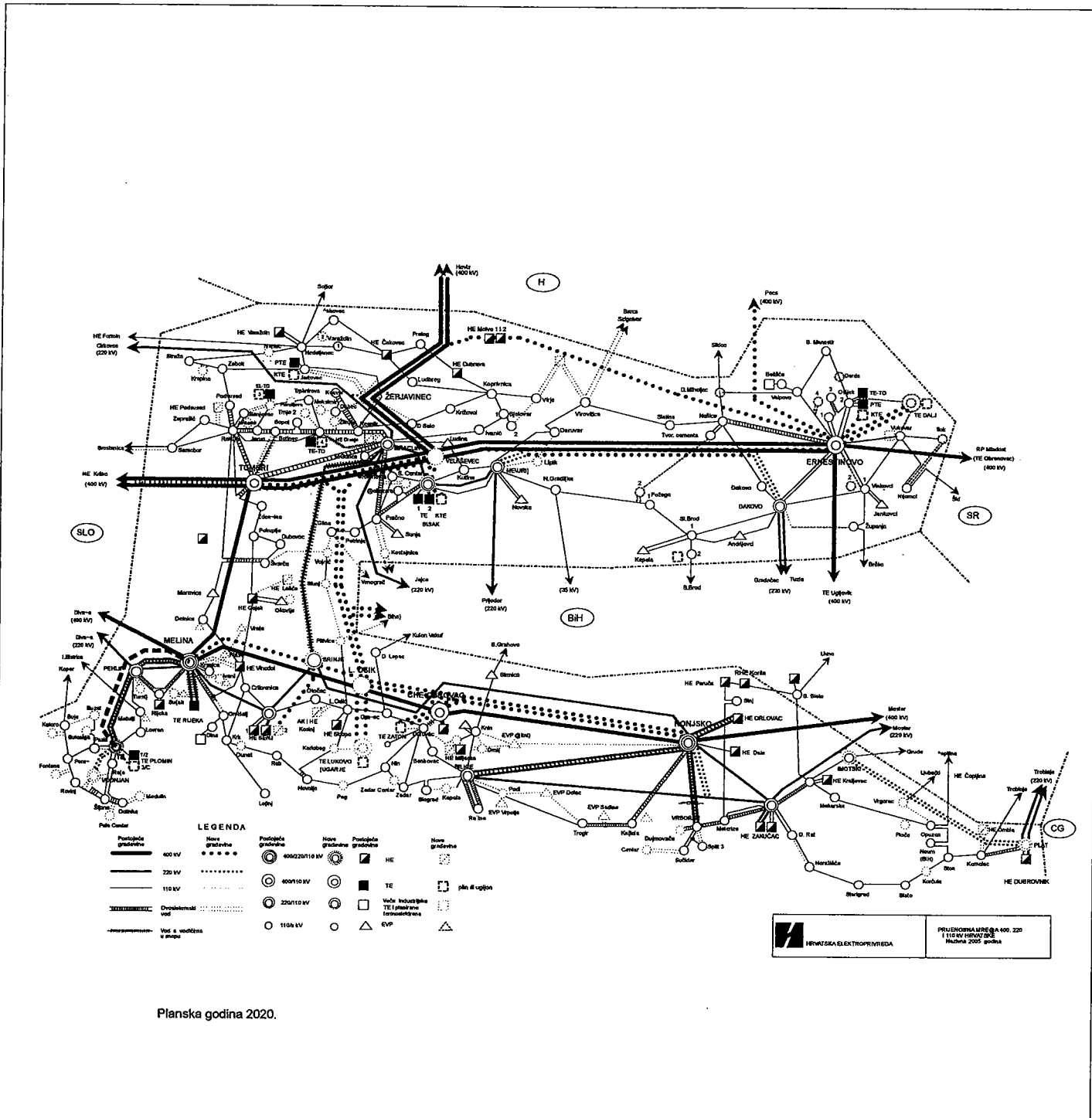
Ministarstvo gospodarstva

Sektor energetike (Hrvatska elektroprivreda), lipanj 2012.

Kartografski prikaz:

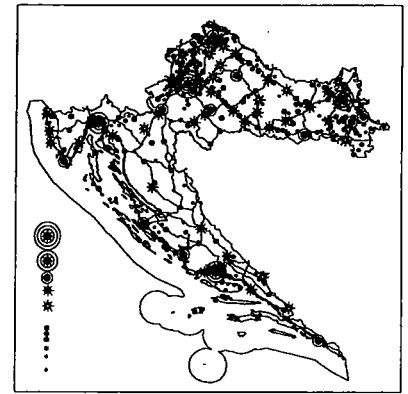
44-11

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje



4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerenja

Sektor:

Energetski sustav

Tema:

Elektro-energetski sustav

Proizvodni, transformacijski i prijenosni objekti (400 / 220 / 110 kV)

Godina podataka - stanje - planirano:

1995. i 2010.

Izvori podataka:

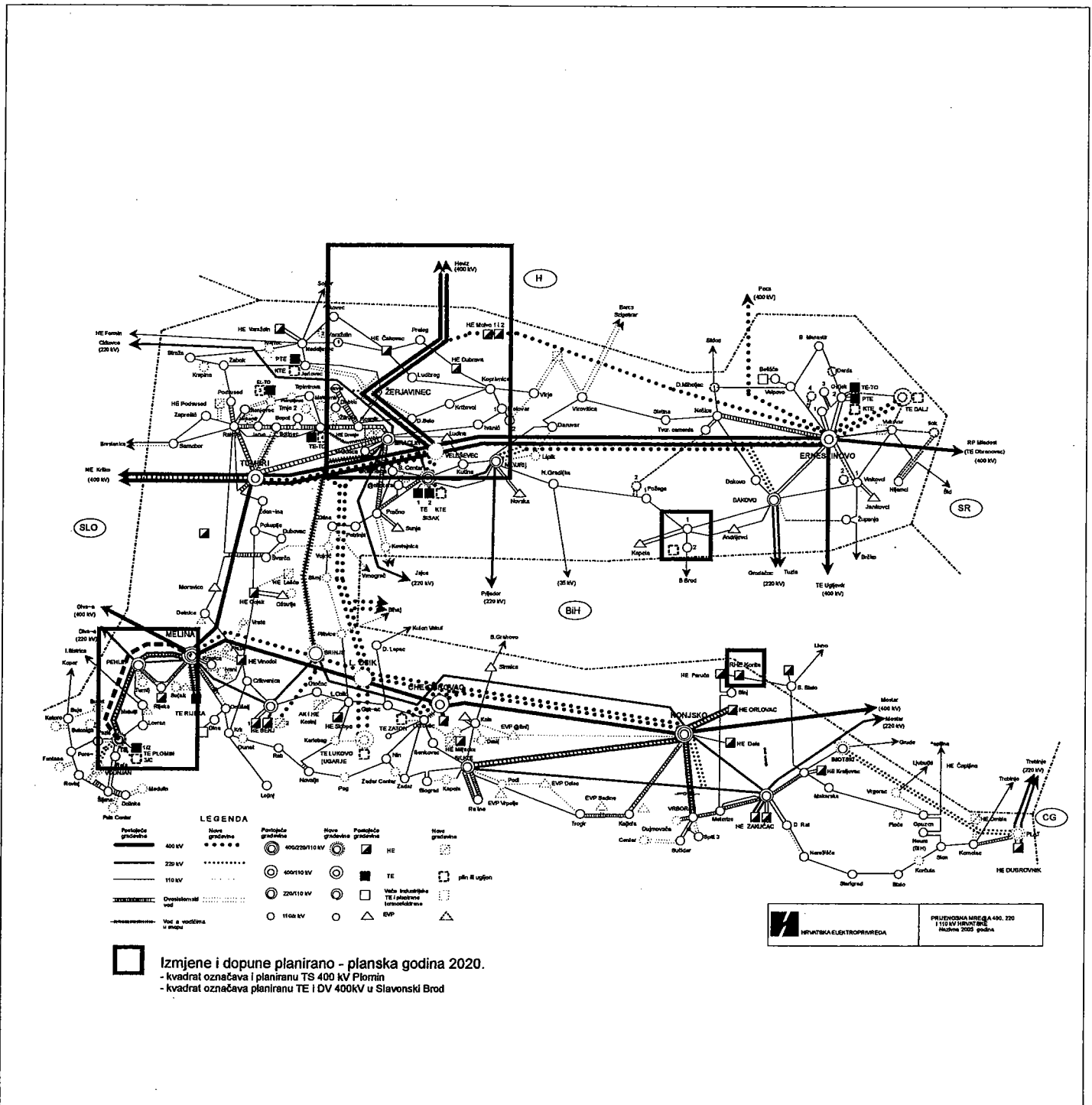
Ministarstvo gospodarstva

Sektor energetike (Hrvatska elektroprivreda), lipanj 2012.

Kartografski prikaz:

44-11

Zagreb, 2013.



O b r a z l o ž e n j e

Hrvatski sabor na sjednici održanoj 27. lipnja 1997. godine, donio je, na temelju članka 17. Zakona o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 30/94) Strategiju prostornog uređenja Republike Hrvatske.

Iako su načela, ciljevi i usmjerenja predmetne Strategije i danas aktualni, s obzirom na procese u proteklih 15 godina, ciljeve prostornog razvoja utvrđene Zakonom o prostornom uređenju i gradnji („Narodne novine“, broj 76/07, 38/09, 55/11, 90/11, 50/12 i 55/12), ukupnim gospodarskim, društvenim, kulturnim razvojem i drugim temeljnim državnim razvojnim i strateškim dokumentima, cijeni se potrebnim donošenje izmjena i dopuna iste.

Dana 22. veljače 2013. godine Hrvatski sabor usvojio je Izvješće o stanju u prostoru Republike Hrvatske 2008. – 2012. te su time, sukladno članku 64. Zakona o prostornom uređenju i gradnji stvoreni preduvjeti za izradu Izmjene i dopune Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske.

Prijedlogom Izmjena i dopuna Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske, predložena su strateška usmjerenja razvoja djelatnosti u prostoru sa smjericama i prioritetima za postizanje ciljeva prostornog razvoja na regionalnoj i lokalnoj razini, osobito u pogledu razvoja državne infrastrukture u dijelu sustava prometne (cestovne i željezničke) i energetske infrastrukture.

ODREDBE STRATEGIJE PROSTORNOG UREĐENJA REPUBLIKE HRVATSKE KOJE SE MIJENJAJU

4.4.1.2.

Ocjena stanja

Cestovni promet

Prema postojećem Zakonu o cestama sve javne ceste u Republici Hrvatskoj razvrstane su na magistralne, regionalne i lokalne, s time da europske ceste te autoceste, poluautoceste i brze ceste, spadaju i u magistralne ceste. Ukupna duljina postojećih kategoriziranih cesta 1996 god. iznosi:

- autoceste	302 km
- E-cesta	2.153 km
- magistralne ceste	4.740 km
- regionalne ceste	7.588 km
- lokalne ceste	14.600 km
UKUPNO CESTA	26.928 km

Ovako naslijeđena kategorizacija cesta i mreža ne zadovoljava novom državnom ustrojstvu Republike Hrvatske, jer onemogućava optimalni gospodarski, demografski i prostorni razvitak države te Hrvatsku ne uključuje na najbolji način u europski cestovni sustav. Zbog toga se smatra potrebnim provesti postupak novog razvrstavanja (prekategorizacije) cestovne mreže (postupak u tijeku), uz evidentiranje svih postojećih cesta i uvažavanje plana izgradnje novih cesta, posebno autocesta i brzih cesta.

U nadležnosti države su sve bivše magistralne ceste, uključujući autoceste, poluautoceste i brze ceste, županije se trebaju brinuti o bivšim regionalnim cestama, dok su lokalne ceste pod upravom gradskih i općinskih vlasti, dok se o ostalim cestama brinu njihovi korisnici.

I pored optimističkih planova u Hrvatskoj su u prijeratnim uvjetima bila samo tri cestovna pravca i trase koji su imali u europskim mjerilima značajniji dnevni promet, koji bi opravdao izgradnju autocesta. To su ceste na pravcima:

- Bregana - Zagreb - Slavonski Brod - Lipovac
(PGDP 11.200 - 19.400)
- Zagreb - Zabok - Krapina - Macelj
(PGDP 8.300 - 14.400)
- dijelovi Jadranske magistrale : Rijeka -
Novi Vinodolski i Zadar - Split
(PGDP 6.800 - 11.000).

Od 1970. godine kada počinje izgradnja autocesta u Hrvatskoj do 1993. godine prosječno se gradilo 15,3 km godišnje.

Željeznički promet

Hrvatske željeznice godinama stagniraju u odnosu na Europu i pri samom su dnu europske ljestvice, što se s pravom može pripisati ranijoj lošoj prometnoj politici bivše države. Željeznički promet u Hrvatskoj, koji je imao važno mjesto u razvitku gospodarstva, nije dostigao očekivanu razinu kvalitete i kvantitete. To se u prvom redu očitivalo u nedovoljnom broju vrsta i kvaliteti usluga, još uvijek relativno niskoj tehničkoj razini kapaciteta te nedovoljnoj izgrađenosti željezničke mreže. Hrvatska željeznička mreža je zastarjela (izuzetak je posavska magistralna željeznička pruga i neke sekcije ostalih željezničkih pruga koje su modernizirane, odnosno obavile tzv. generalni remont), pa time i tehnološki neprilagođena današnjim potrebama.

Razred željezničke pruge	Stanje 1994.g. Duljine (km)			
	Jednokolosiječne	Dvokolosiječne	Ukupno pruge	Ukupno kolosijeka
1. Magistralne glavne (MG)	604	244	848	1.092
2. Magistralne pomoćne (MP)	691	4	695	699
3. Pruge I. reda (O-I)	578	-	578	578
4. Pruge II. reda (O-II)	578	-	578	578
SVEGA HŽ	2.451	248	2.699	2.947

Godine 1994. Hrvatska ima ukupno 2.699 km željezničkih pruga, odnosno 2.947 km kolosijeka. Tome treba dodati još oko 1.340 km staničnih i ostalih kolosijeka, te 258 željezničkih kolodvora i postaja.

Uslijed pretrpljenih oštećenja tokom Domovinskog rata i privremene izdvojenosti dijela državnog teritorija (područje pod privremenom upravom UNTAES-a) trenutno je izvan prometa manji dio željezničke mreže, a došlo je i do ubrzanog pada ukupnog opsega prijevoza (putničkog i teretnog), prvenstveno u međunarodnom prometu. Stanje se postupno popravlja.

Pomorski promet

Specifičnost Hrvatske je prostorno vrlo duga i razvedena obala, koja je tijekom povijesti omogućavala razvoj luka na vrlo velikom broju mjesta, što je bilo prihvatljivo uz tadašnju tehniku i tehnologiju. Zadnjih pedeset godina razvoj gospodarstva svijeta uzrokovao je pojavu isticanja nekih luka kao nositelja povezivanja. Rezultat takve politike je izgradnja sedam velikih luka na hrvatskoj obali. (Rijeka, Pula, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), koje imaju izgrađene operativne obale u duljini od 17.736 m, rasprostiru se na približnoj površini od oko 700 ha a prekrcale su 14,891.000 tona tereta 1995. godine. To je značajan pad u odnosu na promet prije početka Domovinskog rata. Do početka Domovinskog rata

izgrađenost operativnih obala i suprastrukture na njima, bila je zadovoljavajuća s pozitivnim trendom razvoja.

Izbor luka u pretovaru tereta temelji se na kriteriju efikasnosti u pružanju lučkih usluga (cijene usluga, brzina i kvaliteta usluga, prometna povezanost s unutrašnjošću i drugim zemljama). Upravo zaleđe determinira stupanj razvijenosti pojedine luke. Vezano na izgrađenost prometne infrastrukture na kopnu, a prema specifičnim korisnicima lučkih usluga, luke Republike Hrvatske su se razvijale i specijalizirale za odgovarajuću vrstu tereta. Glavna luka u zemlji s najvećim prometom je Rijeka. Kako je vrlo slaba kopnena povezanost hrvatskih luka s unutrašnjošću države i sa susjednim zemljama hrvatske luke imaju relativno mali promet.

Hrvatski plovni park u pomorskom prijevozu se godine 1995. sastojao od 74 putnička broda s kapacitetom oko 22.265 putničkih mjesta i s volumenom od 87.735 m³ te sa 170 teretnih brodova s ukupnom zapreminom od 6.535 tis. m³ (3.595 tis DWT). Međutim, bitno je zapostavljen pomorski promet duž hrvatske jadranske obale. U dosadašnjem razvoju prometno povezivanje primorskih gradova i naselja rješavalo se zamjenom klasičnih brodova s trajektima te s izgradnjom cestovne infrastrukture i trajektnih pristaništa na otocima i u priobalju. Ovakova tendencija razvoja odrazila se ne samo na strukturne promjene domaćega putničkog brodovlja nego i na kretanje broja putnika (smanjenje broja putnika), pri čemu se najvažniji udio prometa putnika i vozila ostvaruje u trajektnom povezivanju otoka s kopnom. Samo se nekoliko glavnih luka koristi i u međunarodnom putničkom prometu.

4.4.1.4.

Smjernice

razvitka prometnih sustava

Dugoročni razvoj prometnih sustava u okviru izrade Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske utvrđuje se prema stvarnim nacionalnim interesima i potrebama i prema izabranim načinima uključivanja i pridruživanje u europski prometni sustav.

Na temelju postavljenih ciljeva razvitka u prostoru i uloge prometnog sustava u uređenju prostora zemlje mogu se utvrditi neke važnije značajke i prednosti pojedinih prometnih grana. Prijedlozi prioriteta nastoje osigurati za svaku granu prometa odgovarajući potrebni prostor ili koridor, koji će kasnije pružati mogućnost što lakšeg uklapanja prometne infrastrukture, vodeći računa o zaštiti okoliša i kvaliteti obitavanja.

Osim toga, razvijajući prometne sustave u međusobnoj povezanosti na najbolji način mogu se osigurati povoljni učinci kombiniranog prometa, jer se razvitak luka i pomorskog prometa veže za razvitak cestovnog i željezničkog prometa, a oni opet za razvitak riječnog i zračnog prometa, koje sve zajednički opslužuje sustav telekomunikacijskih veza. Integralnim prometom u pravilu se postižu najbolji rezultati.

Kod utvrđivanja prometnih sustava u okviru uspostavljanja strategije prostornog uređenja i nove koncepcije prostornog ustrojstva i razvitka Republike Hrvatske potrebno je voditi računa o nekim postojećim problemima, zahtjevima i obvezama te o novim mogućim rješenjima i prioritetima u realizaciji. Zato prometni sustav Hrvatske treba promatrati prostorno i funkcionalno cjelovito i međuzavisno s težnjom za racionalnim načinom korištenja prostora, osuvremenjavanjem postojećih prometnih objekata. Promet treba promatrati kroz mogućnost

etapnog ostvarivanja rješenja unutar dugoročnoga vremenskog horizonta planiranja i izgradnje prometnih objekata, kako bi optimalno doprinio poticanju gospodarskog razvitka u zemlji.

Osim potrebne valorizacije prostora Hrvatske u cjelini, te najvažnijih prometnih pravaca i koridora, potrebno je voditi računa o još nekim značajkama pojedinih područja bitnim za uspostavu složenih prometnih sustava i za razvitak države.

Unutar državnog teritorija i prometnog sustava Republike Hrvatske, a u težištu jedinstvene središnje razvojne državne okosnice razvitka, ističe se Zagreb kao grad - metropola trajnoga nacionalnog i europskog značenja te složeno i najvažnije prometno čvorište u zemlji, odakle se radijalno širi i pruža na sve strane desetak prirodnih prometnih pravaca i koridora, koji se nastavljaju u susjednim državama i geografskim cjelinama Hrvatske. Valorizacija tih pogodnosti ovisi o mogućnosti razvitka prometnih veza u zemlji te posebno s drugim zemljama i udaljenijim krajevima.

Jadranski prometni pravac, ali i veze Središnje Hrvatske (Zagreba) s Južnim Hrvatskim primorjem, prolaze uskim hrvatskim prometnim koridorom (preko *hrvatskog gorskog praga*) i dalje kroz prostor Like. Nove političke i društvene promjene te novo vrednovanje položaja i smještaja ove prostorne cjeline unutar prostora Hrvatske (a time i u unutar šireg europskog prostora), ukazuju da se povećava njezino značenje i vrijednost, čime se stječu uvjeti da ona preuzme važnu spojnu ulogu unutar prostora Hrvatske, a posebno između Podunavlja i Jadrana. Bolje i čvršće funkcionalno i prometno povezivanje Središnje i Istočne Hrvatske s Južnim Hrvatskim primorjem, odnosno Sjevernog Hrvatskog primorja s Južnim hrvatskim primorjem preko prostora Like mora se odraziti na bolje korištenje njezinih prirodnih resursa, na njezin gospodarski razvitak, na razvitak i rast njezinih gradskih središta te na poboljšavanje demografskih prilika u ovom prostoru. Zato područje Like treba uključiti u izgradnju novih glavnih cestovnih i željezničkih prometnica te telekomunikacijskih veza.

Zbog svoga posebnog i izdvojenog položaja na krajnjem jugoistoku zemlje šire područje Dubrovnika (Dubrovačko priobalje) zahtijeva i zaslužuje posebnu i prioritetnu pažnju i tretman u prostornom povezivanju s drugim dijelovima Hrvatske, u međusobnom povezivanju dijelova Europe (iz pravca Italije u pravcu Crne Gore, Albanije i Grčke), ali i sa svijetom. Na tom području potrebno je uspostaviti brze i kvalitetne brodске, trajektne i zračne veze, izgraditi suvremenu jadransku autocestu (ispitati opravdanost željeznice), te uspostaviti suvremeni sustav telekomunikacijskih veza.

Treba uskladiti interese u izgradnji brojnih spojnih prometnica različitog značenja u Republici Hrvatskoj s odgovarajućim prometnim sustavom u Republici Bosni i Heregovini, jer trebaju i mogu dobro funkcionirati jedino kao povezana cjelina.

Vodeći računa o potrebi policentričnog i uravnoteženijega regionalnog razvitka Hrvatske, kao i zahtjeva za boljim unutarnjim međusobnim povezivanjem, potrebno je posebnu pažnju posvetiti planiranju i izgradnji ostalih državnih-magistralnih i županijskih-regionalnih prometnica, prometnih objekata i instalacija jer je to, uz valorizaciju svih dijelova zemlje, najbolji način da se dobro integrira državni prostor.

Posebnu pažnju treba posvetiti izgradnji gradske i prigradske prometne mreže unutar metropolskih područja i gradskih regija, osposobljene prvenstveno za javni, ali i za individualni promet, gdje se svakodnevno odvijaju najintenzivniji prometni tokovi. To će

omogućiti zadržavanje stanovništva i gospodarstva moći u široj okolici gradova, bez potrebe preseljavanja u središnje dijelove gradskih aglomeracija.

Cestovni promet

Uključivanje i pridruživanje cestovne mreže Hrvatske europskoj cestovnoj mreži (mreža E-cesta) zahtijeva poštivanje elemenata koji određuju standarde i prostorni razmještaj europskih cestovnih komunikacija, a to su, među ostalim, elementi od općeg zajedničkoga europskog interesa, od europskoga regionalnog interesa, od hrvatskoga državnog interesa i od hrvatskoga regionalnog i lokalnog interesa. Elementi od općega europskog interesa su: povezivanje državnih središta, središta međudržavnog gospodarstva (pokretači među-državnoga / svjetskog gospodarstva), brzina, sigurnost, udobnost, cijena izgradnje i održavanja, uslužnost. To znači izgradnju autocesta najviših standarda posluživanja. Hrvatska raspolaže s tim elementima i opredjeljuje se za najpotrebnije pravce i koridore na kojima se želi graditi u okviru gospodarskih mogućnosti.

Gospodarski razvoj Republike Hrvatske nije moguć bez nastavka razvoja cestovnog prometa. Naglašava se veliko značenje cestovnog prometa u prostoru Hrvatske zbog prostorne razvedenosti mreže i najprikladnijeg približavanja korisnicima. Cestovni promet nosi individualan promet, što znači da će postavljati sve veće prostorne zahtjeve.

Radi toga osnovne smjernice razvitka cestovne infrastrukture u Hrvatskoj su:

- postupno rješavati kritične dionice i objekte, prvenstveno na mreži državnih-magistralnih cesta te na prilaznicama i obilaznicama većih gradova. Postupci modernizacije i odgovarajućeg opremanja cesta ne zahtijevaju značajnije proširenje cestovnog koridora, što znači da se na taj način čuva i štiti prostor i okoliš,
- intezivirati ulaganja u održavanje cestovne infrastrukture kako bi se osigurao puni standard održavanja te postići da usluge/servisiranje korisnika bude na što višoj razini,
- ubrzati izgradnju autocesta, poluautocesta i brzih cesta na osnovnim međudržavnim magistralnim prometnim pravcima (povezivanje Srednje Europe s Jadranom / Mediteranom) unutar glavnih koridora, i s pripremama za izgradnjom alternativnih brzih cesta i drugih suvremenih cestovnih veza i unutar ostalih prometnih koridora države,
- u izgradnji cesta primjenjivati strože kriterije od onih u Europi kako bi se sačuvala vrijednosti hrvatskog prostora,
- izgraditi i modernizirati ceste na otocima, kako bi se bolje međusobno povezali, odnosno preko veza s priobaljem bolje uključili u prometni sustav zemlje.

Unutar svog teritorija Republika Hrvatska usmjerava izgradnju racionalne mreže suvremenih autocesta i brzih cesta na sljedećim prometnim pravcima i koridorima:

- na prometnom pravcu sjever- jug, odnosno u boljem i bržem cestovnom povezivanju unutrašnjeg kontinentalnog područja zemlje i srednjoeuropskog Podunavlja s Hrvatskim primorjem,

- na sjeverozapadu zemlje treba završiti zagorsku autocestu iz pravca Zagreba prema Sloveniji i Austriji i prigorsko-varaždinsko-međimursku autocestu prema Mađarskoj,
- prema jugozapadu treba završiti izgradnju autoceste kroz Gorski kotar,
- u središnjem dijelu najprihvatljiviji je racionalan, ekonomičan i funkcionalan koridor koji prati središnju jedinstvenu državnu okosnicu razvitka, (svladava uski hrvatski prometni koridor i hrvatski gorski prag na način), kojim se optimalno valorizira lički prostor (Bosiljevo-Kapela-zapadna Lika). Alternativna brza cestovna veza na plitvičko-krbavskom koridoru upotpunjuje sustav glavnih cestovnih prometnica u ovom dijelu zemlje,
- završiti izgradnju autoceste na glavnom uzdužnom posavskom pravcu i koridoru te brze ceste na podravskom pravcu i koridoru,
- Postupno izgraditi Jadransku autocestu u skladu s intenzitetom prometa i razvitkom pojedinih područja.

Projekcija cestovne mreže Hrvatske

Autoceste(europske, transeuropske, državne):

- pravci povezivanja zapadne Europe i istoka : (Ljubljana, Maribor)-Zagreb i dalje posavskim koridorom prema istoku,
- pravci povezivanja zapadne i jugoistočne Europe jadranskom zaobalnom trasom: (Trst)-Rijeka(i/ili i istarski "Y") -Gospić-Zadar-Šibenik-Split-Dubrovnik i dalje prema Albaniji i Grčkoj,
- pravac povezivanja srednje Europe i Mediterana: (Mađarska)-Goričan-Zagreb-Rijeka i preko Bosiljeva, uključivanje u jadranski zaobalni pravac (lički"y"),

Međunarodne (europske) autoceste s trasama preko teritorija Bosne i Hercegovine od interesa za Hrvatsku:

Mađarska-Osijek-Šamac-(BiH)-Ploče;*definiran*, Zagreb-Sisak-Bihać-Knin-Split, odnosno Bihać - Ploče; *potencijalne*

Brze ceste od važnosti za povezivanje područja Države i međunarodno povezivanje:

Definirani pravci:

- podravska cesta Varaždin-Osijek s priključkom Zagreb-Bjelovar-Virovitica i dalje podunavska dionica Vukovar- Ilok,
- jadranska obalna cesta Rijeka-Senj-Zadar-Šibenik-Split-Dubrovnik,
- cesta Karlovac-Slunj-Gračac-Knin-Sinj-BiH, odnosno Šibenik i Split.

Potencijalni pravci:

- (Mađarska)-Virovitica- Okučani-Bos.Gradiška, odnosno Virovitica-Kutina-Sisak-Slunj i priključak na jadransku zaobalnu autocestu,
- Našice-Požega-Nova Gradiška i priključak na posavsku autocestu,
- (Mađarska)-Koprivnica- Križevci - Zagreb.

S gledišta ciljeva unutarnje integracije prostora Hrvatske, brzog uključivanja u europske prometne tijekove i pokretanja gospodarstva na područjima potencijalno najjačih kapaciteta prioritet je mreža autocesta na pravcima Ljubljana-(Maribor)-Goričan-Zagreb-Karlovac- lički "y" - Rijeka, odnosno Gospić-Zadar- Split- Dubrovnik.

Aktiviranje i dovršenje posavske trase omogućava dinamičnije veze istočne i srednje Europe s Jadranom odnosno Mediteranom.

Za neke pravce i koridore treba istražiti optimalne trase u skladu s razvojnim, prometnim i gospodarskim kriterijima.

Željeznički promet

Željeznički promet u Hrvatskoj razvija se u skladu s postavljenim ciljevima i uvjetima realizacije, u kontekstu novog ciklusa razvoja temeljenog na suvremenim ekonomskim i tehničko-tehnološkim rješenjima. To uvjetuje potrebu intenzivnijeg ulaganja u razvoj te odgovarajuće konceptijske pomake, kako bi razvoj željezničkog prometa u Hrvatskoj bio u skladu s općim trendom razvoja prometnih sustava u budućnosti.

Željeznički promet sa svojim tehnološkim karakteristikama (velike investicije, ograničena prilagodljivost servisiranja, posredni sustavi, itd.) uvjetuje da svoj razvoj zasniva na masovnom prijevozu roba i nešto manje putnika. Gospodarska uvjetovanost Republike Hrvatske upućuje, na selektivan pristup i to na dvije razine: povezivanje s europskim željezničkim mrežama, i konsolidacija preostale željezničke mreže u zemlji.

Osnovne značajke razvoja:

- podizanje opće tehničko-tehnološke razine, ekonomičnosti, stupnja sigurnosti i pogodnosti s ekološkog aspekta i utroška pogonske energije, nastavak modernizacije/ rekonstrukcije i generalni remont postojeće željezničke infrastrukture te proširenje i gradnji novih pruga, u skladu s potrebama gospodarstva i međunarodnoga transportnog tržišta,
- mjerama prometne politike (Prometne strategije) naglasiti prednosti svog sustava, osobito na većim udaljenostima te osigurati porast opsega prijevoza robe i putnika s bitno višom kvalitetom i asortimanom transportnih usluga,
- intenzivirati razvoj □željezničkih prometnih smjerova Srednjoeuropske inicijative (Jadran- Srednja Europa), zasnovan na jadranskoj orijentaciji Hrvatske te daljnjem povećanju tranzitne usluge koju je imala Hrvatska u međunarodnom željezničkom prometu, uvođenje nove tehnologije prijevoza i prijevoznih sredstava koje na istim elementima željezničke mreže ostvaruju bolje učinke, točnost i urednost u prijevozu robe, potpuni servis u otpremi i dopremi robe) te modernizacija postojećih i izgradnja novih željezničkih kolodvora i robnih terminala,
- intenzivniji razvoj prijevoznih kapaciteta i to značajnim povećanjem i osuvremenjivanjem kapaciteta putničkog prometa te usklađivanjem opsega, a posebice strukture kapaciteta teretnog prometa, čime se nastoji pojačati konkurentna sposobnost željeznice u putničkom (točnost, komfor, brzina) i teretnom prometu (masovni prijevozi).

Oblik prostornog pružanja Republike Hrvatske na neki način određuje i smjer glavnih prometnih koridora, u kojima svakako treba biti i suvremena željeznička pruga.

Hrvatska se također mora okrenuti sebi i svojim prometnim potrebama, a tu željeznica zauzima značajno mjesto, pogotovo kad je u pitanju robni i putnički promet na srednjim i velikim udaljenostima (do 400km i preko 400km).

Reafirmacija hrvatskoga željezničkoga prometnog sustava zahtijeva znatno bolje vezivanje na međunarodnu željezničku mrežu izgradnjom novih (u pravilu dvokolosječnih) željezničkih pruga velikih brzina, prvenstveno na uzdužnim i poprečnim europskim i nacionalno-tranzitnim prometnim pravcima.

- Jadranska orijentacija Hrvatske podrazumijeva da se i u željezničkom prometu osiguraju podobni prometni koridori koji iz Europe vode prema hrvatskim jadranskim lukama (Podunavlje - Sjeverno Hrvatsko jadransko primorje i Središnja Hrvatska - Južno Hrvatsko jadransko primorje) te koridori koji kontinuirano duž jadranskoga prometnog pravca, (osobito od Pule do Ploča), međusobno povezuju sve važnije hrvatske luke i veća gradska i razvojna središta. To će se postići novom izgradnjom ili uklapanjem moderniziranih postojećih željezničkih pruga (istarske, ličke) te probojem kroz Ćićariju (Učku), Velebit, Kapelu i druge planinske prepreke (barijere).

- Glavni uzdužni posavski prometni koridor i podravski prometni koridor u unutrašnjosti zemlje preuzimaju magistralne željezničke pruge europskog i državnog značenja. Prethodni sustav bio je rezervirao prostor u posavskom koridoru i za željeznicu druge generacije (velikih mogućnosti i brzina). Nastalim promjenama u ovom dijelu europskog prostora, treba ponovo provjeriti da li i u kojem obliku Europa ima interes za ovaj koridor. U odnosu na početne, prihvaćene planove, došlo je do reduciranja mreže (ukinuti su neki pravci jer je napredak tehnologije omogućio neka povoljnija rješenja u posluživanju tržišta željezničkim prometnim uslugama).

Optimalni efekti u željezničkom prometu postižu se poboljšanjima uskih grla mreže tako da se ostvari najveći transportni rad. Obnovom oštećenog i modernizacijom postojećega, prometnog sustava povećat će se kapacitet i izdići razina kvalitete prijevoznih usluga. Modernizacija i povećanje željezničkog prometa, bez bitnijeg zadiranja za novim prostorom može se postići kapitalnim remontom željezničkih pruga, ispravljanjem zavoja, produljenjem stanica, nastavkom elektrifikacije pruga, osobito s velikom i srednjim obujmom rada ili promjena vuče (vrste lokomotive), izgradnjom suvremenih signalno-sigurnosnih uređaja i telekomunikacija, intezivnom rekonstrukcijom i dogradnjom postrojenja za integralni promet, poboljšanje pogona za održavanje šinskih vozila, nabavkom novih kvalitetnih šinskih vozila.

Pomorski promet

Revitalizacija pomorskog prometa u Hrvatskoj, s obzirom na veliku razvedenost i dužinu obale, velika je potreba Hrvatske i susjednih zemalja i to na međunarodnoj i domaćoj razini. Daljnji razvoj luka i pomorskih veza mora se temeljiti na potrebama države (podrazumijevajući njezine veze s drugim zemljama), a unutar zemlje o potrebama pojedinih područja, prvenstveno otoka i gospodarskih aktivnosti zemlje (orijentiranih na ekološki prihvatljivo gospodarstvo).

Tehnologije prijevoza, pretovara i lučkih manipulacija danas se razvijaju tako da se luke sve više specijaliziraju za pojedine namjene i za pojedine vrste tereta. Prvi stupanj specijalizacije je uvođenje jediničnih tereta od luke do luke, a završni oblik je automatizirano praćenje tereta od pošiljatelja do primatelja uključujući sve radnje i promjene grane prometa. U tom su segmentu hrvatske luke, a i cijeli hrvatski prometni sustav, na vrlo niskom nivou i treba se što bolje i što prije osposobiti za mogućnosti koje su već danas poznate i primjenjuju se u razvijenom svijetu.

Pojedine luke se razvijaju isključivo kao putničke luke, posebno vezane za razvitak turizma. U okviru razvoja pomorskog prometa važno je odrediti način upravljanja lukama, način i okolnosti uključivanja luka u sveukupne gospodarske tokove Republike Hrvatske te optimalizirati plan luka, način korištenja i gospodarskog sudjelovanja države.

Prva glavna vodeća hrvatska luka na obali treba i dalje biti razvedeni lučki sustav Rijeka (Rijeka, Urinj, Bakar, Omišalj, Bršica-Raša i druge) s bitnim međunarodnim značenjem. Luka Ploče treba se prvenstveno razvijati za potrebe susjedne Republike Bosne i Hercegovine, ali i za nešto šire nacionalno i međunarodno zaleđe. Ostale važnije luke (Pula, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik) trebaju svoj razvitak prvenstveno temeljiti na odgovarajućoj specijalizaciji.

Duž cjelokupne obale Hrvatskog primorja osigurava se gušća mreža bržih, većih, udobnijih i učestalijih međunarodnih i domaćih trajekata na trajektnim linijama kao veze između hrvatskih i talijanskih luka, ali i drugih mediteranskih luka, zatim luka i trajektnih pristaništa u hrvatskom priobalju te veza između priobalja i otoka ili između pojedinih otoka. Tako bi se prekinula izoliranost nekih otoka i područja te aktivirali njihovi gospodarski i prostorni potencijali.

Polazeći od opredjeljenja jadranskog razvoja Hrvatske, pomorski promet mora značajnije biti prisutan u općim gospodarskim kretanjima zemlje.

Ciljevi i pravci razvitka pomorskog prometa:

- revalorizirati prometnu vrijednost Jadrana i vrednovati izuzetne geoprometne prednosti jadranskoga prometnog pravca, koji nudi priliku da se prostor Hrvatske uvrsti u magistralne prometne tokove te tako unaprijedi hrvatska obalna i trajektna plovidba,
- reorganizirati i tehnološki unaprijediti hrvatske luke, bolje ih povezati sa svijetom/zaobaljem i kontinentom i propagirati korištenje hrvatskih luka kao vrlo povoljnih za ostvarivanje raznih gospodarskih djelatnosti te tako privući što više prometnih tokova (roba) Srednje Europe (u sve hrvatske luke, posebice Rijeku i Ploče). Zahtjevi za novim prostorom značajni su samo u trima lukama : Rijeka, Split i Ploče,

osigurati jednostavnu reprodukciju i zaustaviti daljnje smanjivanje vrijednosti trgovačkog brodovlja i kvalitativno i njegovo kvantitativno zaostajanje za drugim pomorskim državama i (uz nabavku novih vrsta plovnih sredstava), značajno modernizirati i/ili specijalizirati međunarodnu flotu i servise koji je podržavaju te osposobiti linijsku flotu za zadovoljenje transportnih potreba prvenstveno hrvatskog gospodarstva,

- poboljšati praćenje tehničkih i tehnoloških promjena u pomorskom prometu (primjena kontejnera, jediničnih tovara, itd),

- poboljšati pravnu regulativu kako bi u luke što prije i primjerenije pristigao svjež kapital za opću gospodarsku djelatnost te kako bi se i mali investicijski sustavi zainteresirali za korištenje pomorskog prometa.

Riječni promet

Riječni promet je u najosjetljivijem položaju među prometnim sustavima u zemlji i zahtijeva vrlo pažljiv pristup u rješavanju složenih problema. Izgradnja potrebne, moguće i dobro tehnički opremljene plovne riječne i kanalske mreže u zemlji i njezino najbolje moguće uključivanje u novi moderni europski riječni i kanalski sustav trebaju osigurati brži razvitak i korištenje poredbenih prednosti ove vrste prometa u zemlji.

Kod izricanja općih smjernica razvoja riječnog prometa u Hrvatskoj treba voditi računa da su bitno promijenjeni uvjeti u odnosu na ranije stanje te da postoje značajna ograničenja:

- budući da se najveći dio unutarnjih plovnih putova nalazi na graničnim rijekama te razvoj, status i način sanacije plovnih vodotoka (državni/ međudržavni/ međunarodni) ovisi o usuglašenosti sa susjednim državama,
- potrebna su istraživanja o efektima ulaganja u infrastrukturu unutarnjih plovnih putova, kako bi se preusmjerile pojedine vrste tereta na riječni promet, prvenstveno masovne robe i za veće udaljenosti te omogućilo turističko plovljenje /riječni yachting i sport/),
- pravnom regulativom omogućiti da se i mali gospodarski sustavi uključe u razvoj i korištenje ove vrste prijevoza (skelarstvo, riječno ribarstvo, šljunčarenje),
- uvođenje novih tehnologija posluživanja i plovidbe na unutarnjim plovnim putovima,
- prostorno-prometno kombinirano i integralno povezivanje s ostalim vrstama prometa (posebno s željezničkim i pomorskim prometom u prijevozu količinskih vrijednih tereta).

Neosporno je da raspoložive prirodne resurse za razvijanje riječnog prometa Hrvatska treba maksimalno koristiti do utvrđenih održivih granica ekološke snošljivosti.

Mogućom regulacijom korita pojedinih rijeka, a osobito ćDunava, rijeke Save i dijela rijeke Drave prokopanjem plovnog kanala Dunav (Vukovar) - Sava (Slavonski Šamac) i izgradnjom dobro opremljenih glavnih riječnih pristaništa u Vukovaru i Sisku te ostalih u Osijeku, Slavanskom Brodu, (eventualno u Zagrebu) i drugim mjestima, uz uvođenje novih tehnologija posluživanja i plovidbe na unutarnjim plovnim putovima, najbolji je i najkraći način povezivanja Hrvatske s glavnom plovnom riječno-kanalskom mrežom Europe. Vrlo naglašen riječni promet na kopnenom dijelu države ima i svoju obalnu alternaciju, a to je riječna luka Metković, koja uz pravilno uklapanje u sustav luke Ploče može imati vrlo značajnu ulogu u razvoju intermodalnog transporta na TER i TEM prometnom pravcu.

Podizanje značenja ove prometne grane u zemlji, dobiva posebnu stratešku važnost. Zato se razvoj ove grane prijevoza usmjerava na povećanje udjela u ukupnom prometu Države, posebno u koridoru Sava - budući kanal Sava-Dunav s novom lukom Vukovar i dijela Dunava i Drave te pristaništa u Osijeku i Sisku, kao pokretača razvoja riječnog prometa u Republici Hrvatskoj. Od važnosti je prostorno-prometno povezivanje s ostalim vrstama prometa (posebno sa željezničkim i pomorskim prometom, te lučkim sustavom Rijeka) u prijevozu količinski vrijednih tereta. Za izgradnju tih sustava postoji interes susjednih država, i zemalja

Srednje Europe, budući da se samo dijelovi ovih plovnih putova mogu odmah uključiti u promet.

Zračni promet

Utvrđivanje koncepcije razvitka zračnog prometa u Hrvatskoj u skladu je s činjenicom da zračni promet u zemlji treba računati na prednosti ovog sustava, osobito na većim udaljenostima. Potrebna je optimalna mreža zrakoplovnih luka nacionalnoga međunarodnog i međukontinentalnog značenja te manjih i drugih specijaliziranih zračnih luka, prvenstveno u turističkim područjima, na većim otocima, u blizini većih gradskih i razvojnih središta i u nekim drugim područjima, zbog potreba gospodarskih i drugih razloga.

Razvoj zračnih luka Republike Hrvatske temelji se na postavci što boljeg pokrivanja teritorija i stanovništva, osobito turističkog područja. Cijeli sustav zračnog prometa dat će očekivane rezultate ako se postigne sklad u razvoju flote, zrakoplovnih luka, kontrole letenja i vođenja zrakoplova. Predviđena mreža zrakoplovnih luka pokrit će gotovo u potpunosti teritorij i stanovništvo u gravitacijskim zonama.

U Hrvatskoj su izgrađene glavne zrakoplovne luke te sada nema potrebe za novom izgradnjom. Obim i vrsta postojećeg kao i planiranog prometa bit će osnovni elementi pri donošenju odluke za proširivanje ili rekonstrukciju glavnih zrakoplovnih luka. Predložit će se prostori za proširenja djelatnosti izgrađenih zračnih luka. Posebno se to odnosi na zrakoplovne luke u Zagrebu i Splitu. Za sada je prioritetno poboljšanje opreme i kvalitete usluga u postojećim zrakoplovnim lukama (ugradnjom opreme za bolje i sigurnije korištenje svakog od postojećih aerodroma te za posluživanje zrakoplova i putnika, odnosno gdje ima tereta izgraditi posebne teretne terminale). U zračnom prometu Hrvatske trenutno nedostaje domaćih zrakoplova koji bi posluživali te luke.

Predviđena je izgradnja još nekih zrakoplovnih luka na priobalju. Razvijenost postojeće mreže i planirane izgradnje novih zrakoplovnih luka uvjetuju da se zrakoplovni promet, mora na razini države, odrediti do koje mjere će država sudjelovati u korištenju i financiranju, a za one za koje neće imati interesa prepustiti financiranje i korištenje zainteresiranima uz zahtjev poštivanja ekoloških i prostornih elemenata, do koje razine će država voditi kontrolu.

Relativno malim dopunama, i interpolacijom pojedinih novih zrakoplovnih luka, može se postići optimum pokrivenosti državnog teritorija. Zbog predviđenog poboljšanja gospodarskih prilika, a osobito zbog pojačanja turističkog prometa, predviđa se izgradnja manjih (tercijalnih) zrakoplovnih luka na većim otocima Hvaru, Korčuli, Visu, Mljetu, Lastovu, Rabu, Pagu, Dugom Otoku, te kod Imotskog, Karlovca i Slavenskog Broda, dok je već izgrađena zračna luka na Braču i Lošinju. Izgradnjom predviđenih zračnih luka dobila bi se pokrivenost zračnim lukama na nivou zapadnih zemalja. Međutim, da bi Hrvatska bila konkurentna mora ih opremiti odgovarajućom navigacijskom sigurnosnom opremom te razviti zračnu flotu.

Važno je planirati povezivanje zračnog prometa iz zrakoplovnih luka s ostalim vrstama prometa, posebno s pomorskim na otocima i u priobalju te s cestovnim u ostalim djelovima zemlje.

Telekomunikacijski sustav

Telekomunikacijski sustav (sustav veza) se brzo razvija i raste njegova uloga u razvitku postindustrijskog društva. Treba nastaviti njegovu izgradnju u prostoru Hrvatske. Potrebno je uspostaviti gušći, sigurniji, suvremeniji i raznovrsniji sustav telekomunikacijskih veza (mreže), kao i prema drugim zemljama, kao zahtjev civilizacijskog načina života stanovništva, potreba gospodarstva, ali i dodatnih potreba u gradskim i razvojnim središtima i turističkim područjima. Od posebne strateške važnosti je dobra uspostava telekomunikacijskih sustava u pograničnom području, na i prema otocima, i u ruralnom prostoru, zbog sigurnosnih razloga i podizanja kvalitete života stanovništva.

U svrhu brže i kvalitetnije izgradnje kableske mreže potrebno je redefinirati odnos prometne infrastrukture te osigurati koridore, uz ceste i željezničke pruge, uz koje će se polagati cijevi za uvlačenje TK kabela. Cijevi položene uz ceste i željeznice magistralnoga, regionalnog i lokalnog značaja nužna su infrastruktura koja osigurava budući razvoj telekomunikacija te potrebe signalizacije cesta i željeznica. Prostorni zahtjevi telekomunikacijske mreže vezuju se uz mrežu cesta, prvenstveno za urbane prostore, tako da ih nije potrebno posebno naglašavati, osim za neke magistralne pravce.

Telekomunikacijski promet ima relativno male i prihvatljiv utjecaj/potrebe na prostor. U relativno kratkom vremenu okoliš se sanira, pogotovo ako se koriste sustavi polaganja kabela pod zemlju i bežična komunikacija, odnosno u podmorju za polaganje podmorskih kabela. Telekomunikacijski promet svojim tehnološkim razvojem i značajnim pojeftinjenjem omogućio je da se najlakše inkorporira u prometnu svakidašnjicu zemlje. U ovoj grani prometne djelatnosti u Hrvatskoj postignut je stupanj razvoja koji je skoro isti kao u Europi. Izgrađenost sustava, uz poštivanje svih EUTK normi, je takva da ne zaostaje za srednje razvijenim zemljama zapada.

U svrhu još boljeg povezivanja sa svijetom, treba pojačati telekomunikacijsku mrežu prema zapadnoj Europi (vezama preko Mađarske i Jadranskog mora /dio sustava je izgrađen) te izgraditi zemaljsku satelitsku stanicu (TT i RTV veze).

Na razini države postojeću telekomunikacijsku mrežu treba održavati na dostignutoj zavidnoj razini posluživanja (primjenom najnovijih tehnologija komuniciranja na postojećim mrežama) te je dopuniti na prostorima gdje još nije modernizirana.

Za RTV difuziju potrebno je da se postojeća mreža dopuni na područjima zasjenjenja i oslobođenim područjima (pokrivenost teritorija države signalom u prosjeku je više od 80%). To se prvenstveno odnosi na znatno proširena i osjetljiva pogranična područja te posebno na cijeli otočki pojas i neka gorsko-brdska područja.

4.4.2.2.

Ciljevi, smjernice i mjere

Strategija energetskega razvoja je u postupku izrade i sadrži relevantne pokazatelje (potrošnja po stanovniku, potrošnja po jedinici proizvoda, i jedinici puta, energetske zalihe, raznolikost energenata, opterećenost prostora i druge.), a oblikovat će se na temelju scenarija najmanjeg i najvećega mogućega održivoga gospodarskoga razvoja države.

U Strategiji prostornog uređenja Republike Hrvatske uvaženi su sljedeći ciljevi i smjernice energetskeg razvoja:

- zadržati sve postojeće lokacije energetskeg objekata kao podlogu za širenje i razvitak energetskeg sustava (eksploatacijska polja nafte i plina s pripadajućim naftovodima i plinovodima, rafinerije, Jadranski naftovod, hidroelektrane i termoelektrane, dalekovode i transformatorske stanice itd.),
- postojeće energetske i prijenosne sustave osuvremeniti i (ili) proširiti (osuvremenjavanje / proširenje ne postavlja značajnije nove prostorne zahtjeve),
- zadržati sve do sada istražene i potencijalne lokacije za moguće nove energetske objekte za koje predstoje potrebna daljnja istraživanja,
- zadržati postojeće i osigurati nove lokacije i koridore energetskeg objekata koji Hrvatsku povezuju sa susjednim zemljama,
- dosljedno primjenjivati *Kriterije za izbor lokacija termoelektrana i nuklearnih objekata u Republici Hrvatskoj* (Uredba Vlade Republike Hrvatske),
- istražiti s gospodarskeg i ekološkeg gledišta mogućnosti i opravdanost širenja plinske mreže u Republici Hrvatskoj (kroz nove projekte plinifikacije: Adria LNG, plinifikacija Like i Dalmacije i druge),
- poticati i usmjeravati korištenje dopunskih energetskeg izvora na županijskoj ili općinskoj razini,
- osigurati odgovarajuće nadoknade lokalnoj zajednici na čijem se teritoriju objekti grade,
- otvoriti mogućnost sudjelovanja u razvitku energetike različiteg vlasničkeg subjekata te definirati potrebu za određenom pravnom regulativom koja bi uredila odnose među sudionicima energetskeg sustava,
- primjenjivati najrelevantnije kriterije zaštite okoliša kod gradnje energetskeg i prijenosnih sustava.

Daljnje korištenje vodnih potencijala je uvjetovano zaštitom okoliša, odnosno interesom očuvanja atraktivnosti vodotoka i krajobraza za druge namjene.

Izgradnjom termoelektrana treba pokriti potrebe pojedineg područja i uravnotežiti prijenosni sustav. U izboru lokacija za termoelektrane nužno se odrediti prema energentu, a sukladno tome i načinu transporta tog energenta. S obzirom na prometne pogodnosti treba računati na transport morem i glavnim riječnim plovnim putovima.

Opcija korištenja plina smatra se povoljnijom ali je nužno vezana s realizacijom programa opskrbe plinom (vlastiti resursi ili uvoz // npr. LNG i drugim).

Uz opskrbu plinom iz Rusije, treba predvidjeti i ostale mogućnosti radi diverzifikacije i neovisnosti o samo jednom dobavljaču i samo jednom plinovodu. Iz tih razloga se podržava projekt Adria LNG (novi plinovod, pristan i terminal). Istovremeno započet će realizacija projekta sjeverni Jadran što daje osnovu za širenje plinske mreže u Istri i Primorju, a zatim i u Dalmaciji, ukoliko se to pokaže gospodarski opravdanim. U međuvremenu plinifikacija se

može zasnivati na LPG/LNG (tzv. *satelitska plinska opskrba* - za veća konzumna područja). Radi sezonskih oscilacija potrošnje plina treba predvidjeti nova skladišta za što će poslužiti stara iscrpljena polja.

Za potrebe prostornog uređenja treba razmatrati više *scenarija* kako bi se utvrdile prostorne i razvojne mogućnosti, proizvodnje energije. Osobitu važnost imaju izbor energenata i lokacije novih objekata. Budući da Hrvatska nema dovoljno vlastitih energetske resursa nužno je odrediti se prema uvoznim energentima za termoelektrane.

Prioriteti sustava proizvodnje energije

Prema prethodnim rezultatima PROHES-a ukupna potrošnja energije u Hrvatskoj u 2010. godini mogla bi iznositi 450 - 535 PJ (u godini 1988. je potrošnja iznosila 459 PJ da bi u godini 1992. pala za 34% ili na 303 PJ te u godini 1995. narasla za 6,6% ili na 323 PJ).

Temeljem navedenog do 2010. godine Hrvatska treba osigurati novih oko 1500 MW snage (do 2020. još 600 MW). Planirane potrebe za energijom treba ostvariti modernizacijom, rekonstrukcijom, proširenjem postojećih objekata (uz uvođenje nove tehnologije, kombiniranje energetske izvora). Potrebno je smanjiti gubitke u sustavu, posebno racionalizirati korištenje energenata i potrošnju, djelovati fiskalnim mjerama itd. Navedene mjere treba provoditi u svim scenarijima strategije razvoja energetske sustava.

Prema bilancama postojeće proizvodnje i potreba ocjenjuje se nužnim izraditi i provesti plan modernizacije svih velikih energetske postrojenja, provodeći maksimalne mjere zaštite i unaprijeđenja okoliša. Istovremeno treba utvrditi mogućnosti i potrebe te gospodarsku opravdanost zgradnje novih energetske postrojenja sa ciljem uravnoteženja potrošnje, proizvodnje i prijenosa energije u svim dijelovima Republike Hrvatske.

S tim ciljem treba istražiti/ispitati mogućnost i opravdanost utvrđivanja lokacija na područjima :

- Istočna Hrvatska (Osječko-baranjska i Vukovarsko-srijemska županija) - zbog jačanja gospodarske strukture, razvitka podunavskih gradova i povećanja standarda stanovništva,
- Središnja Hrvatska - zbog najveće koncentracije gradova, stanovništva, potreba industrije i povećanja sigurnosti opskrbe,
- Južno Hrvatsko primorje - zbog koncentracije gradova, industrije, stanovništva i kvantitativnog i kvalitativnog povećanja turističke ponude.

Na Sjevernom Hrvatskom primorju potrebe se mogu zadovoljiti modernizacijom/povećanjem kapaciteta na postojećim lokacijama i primjenom odgovarajućih tehnologija u novim i postojećim objektima (Plomin, Urinj).

Kapaciteti osuvremenjenih i/ili novih energetske objekata trebali bi, zbog parametara racionalnog opterećenja prostora i zaštite okoliša, imati minimalnu instaliranu snagu 350 MW za termoelektrane, odnosno oko 120-200 MW za hidroelektrane na Savi i Dravi. U daljnjim studijama, kao dugoročniji program, utvrdit će se koji i kakvi energetske objekti bi se gradili kao i kojih snaga bi trebali biti.

Značajniji hidroenergetski potencijali uz državnu granicu (uvažavajući preferentne lokacije) su ograničeni i srednjeročno upitni zbog potrebnih usklađenja i dogovora na međudržavnoj razini (rijeke Sava, Drava, Kupa). Predložene lokacije na Kupi i vodama kupskog sliva krajnje su upitne radi zaštite okoliša i povoljnijih namjena tog prostora. Značajnije mogućnosti postoje na rijeci Savi i Dravi, kao i na nekim dijelovima rijeka jadranskog sliva. Međutim za njih su potrebna dodatna istraživanja kako bi se lokacije mogle točno odrediti (rijeke Cetina, Neretva i Ombla) izuzevši rijeku Liku s već utvrđenim objektima.

Planirana potrošnja energije, predividena Strategijom energetskog razvoja (PROHES), može se zadovoljiti korištenjem konvencionalnih izvora energije do 2015.godine. Do tada treba nastaviti s istraživanjima potrebnim da se donesu odluke o opravdanosti i podobnosti građenja nuklearnih/alternativnih energana u Hrvatskoj.

Pored konvencionalnih, treba poticati i korištenje alternativnih energetskih izvora (sunce, vjetar, bioenergija i t.d.), kao i male elektrane (hidro, termo i drugih mogućih energenata) i to poglavito za lokalne potrebe i izdvojene prostorno-funkcionalne cjeline.