

# Uloga prometnog sustava u Prostornom planu Republike Hrvatske

**Tonko Radica\***

U radu se razmatra uloga sustava u Prostornom planu Republike Hrvatske, koja posebno dolazi do izražaja stvaranjem samostalne države. Prometna mreža treba pomoći integraciji hrvatskoga nacionalnog teritorija i njezinoj integraciji sa zemljama Europe.

**Ključne riječi:** Prostorni plan Republike Hrvatske, prometni sustav, nacionalna i europska integracija, razvojne okosnice razvitka, prometni pravci.

## **The Role of the Traffic System in the Spatial Planning of the Republic of Croatia**

The paper considers the role of the traffic system in the Spatial Planning of the Republic of Croatia, which gained major importance with the formation of an independent state. The traffic system should contribute to the integration of the Croatian national territory and its integration into European countries.

**Key words:** Spatial Plan of the Republic of Croatia, traffic system, national and European integration, developmental framework, traffic routes.

## **POTREBA I ZADAĆA PROSTORNOG PLANA ZEMLJE**

Bitni čimbenici koji određuju cjelokupnost Republike Hrvatske su hrvatski nacionalni prostor, hrvatsko stanovništvo, vrijedna kulturna baština i brojne institucije hrvatskog naroda. Razmatranje odgovarajućih svojstava, te vrednovanje i korištenje takvoga hrvatskog nacionalnog prostora pomaže stvaranju koncepta cjelokupnog ustrojstva i razvitka Republike Hrvatske. U tome se posvećuje posebna pozornost prostornom razvitku, te ustrojstvu, korištenju, uređivanju i zaštiti prostora. Tako je godine 1988. bio donesen Prostorni plan Republike Hrvatske.

Prostorni plan Republike Hrvatske je temeljni planski dokument kojim se utvrđuju glavni ciljevi, koncepcija i politika prostornog razvitka, dugoročni temelj ustrojstva i uređivanja prostora, te prihvatljiva razina kvalitete života, zaštite i unapređenja okoliša za područje republike, a u skladu s ciljevima, zadacima, politikom i strategijom dugoročnog razvitka Republike Hrvatske.

\* Mr., savjetnik, Urbanistički institut Hrvatske, Marinkovićeva 4, 41000 Zagreb, Hrvatska.

U tom radu vrednovane su prirodne, položajne, prometne i druge vrijednosti i prednosti Hrvatske u širem europskom prostoru i unutar tadašnje jugoslavenske državne zajednice. Konceptija prostornog razvitka počiva na primjeni principa policentričnog i ravnomjernog regionalnog razvitka, te poboljšanja uvjeta i kvalitete života i rada u Republici Hrvatskoj, a na načelu racionalnosti, efikasnosti i optimalnosti tijekom razvitka.

U okviru takvog koncepta ključnu ulogu imaju svi veliki infrastrukturni sustavi, među kojima se svojim značenjem ističe prometni sustav. Istaknuto je značenje longitudinalnih prometnih koridora kroz Hrvatsku u prometnom povezivanju Zapadne i Srednje Europe s Jugoistočnom Europom i Bliskim istokom. Također je naglašeno značenje transverzalnih veza u Hrvatskoj u prirodnoj i gospodarskoj usmjerenosti zemalja Srednjeg Podunavlja prema Jadranu i izlazu na svjetska mora. Prema tome, težište razvitka prometne infrastrukture je dato na prometnice bivšeg jugoslavenskog i šireg međunarodnog značenja, kojima se Republika Hrvatska povezuje sa susjednim bivšim jugoslavenskim republikama i pokrajinama, te razvijenim zemljama Zapadne Europe i Podunavlja, odnosno državama Jugoistočne Europe i Bliskog istoka. Težilo se hrvatski sustav prometnica uskladiti s dinamikom izgradnje prometnica međunarodnog i bivšeg jugoslavenskog značenja. Ovo potonje, zbog vođenja određene, za Hrvatsku, neodgovarajuće politike, u znatnoj je mjeri predstavljalo ograničavajući čimbenik u cjelokupnom razvitku, pa tako i u prostornom razvitku i posebno razvitku prometnog sustava Republike Hrvatske.

Stvaranje samostalne i nezavisne države, uspostava hrvatske demokratske vlasti, promjena društvenog uređenja, te prije svega prestanak ratnih sukoba i neprijateljstava u zemlji i u hrvatskom okruženju, kao i obnova porušene domovine, zahtijevaju i omogućavaju Republici Hrvatskoj utvrđivanje i ostvarivanje nove strategije europske i mediteranske orijentacije, zaustavljanje dalje polarizacije u prostoru Hrvatske, ostvarivanje kvalitetnih društvenih i gospodarskih strukturnih promjena, ubravanje i povećanje gospodarskih učinaka, te uspostavljanje novoga političko-teritorijalnog ustrojstva Republike Hrvatske. Ove nove geopolitičke prilike, novi ciljevi i stremljenja, traže također drugačiji pristup utvrđivanju politike i strategije prostornog razvitka i uređenja teritorija Republike Hrvatske. Posebno je značajna uloga prometnog sustava u ustrojstvu prostora Hrvatske i njezinoj integraciji sa zemljama Europe. U svemu tome moraju se, prije svega, poštivati prioriteta hrvatskih nacionalnih interesa, vodeći računa o vlastitim vrijednostima, potrebama i mogućnostima. Treba najpravičnije koristiti poredbene prednosti pojedinih područja u republici, te brže razvijati neke gospodarske djelatnosti na temelju odgovarajućih prirodnih vrijednosti i rasprostranjenosti društvenih i gospodarskih sadržaja u prostoru. Naročito je potrebno usmjeravati se prema integraciji hrvatskoga nacionalnog teritorija uz istodobno poštivanje i vrednovanje unutrašnje raščlanjenosti, raznolikosti i komplementarnosti prostora Hrvatske, te dobre povezanosti sa svijetom. Ova stremljenja, orijentacija i ciljevi trebaju se sintetizirati u novom Prostornom planu Republike Hrvatske.

Prma tome, uključivanje Hrvatske u spomenute integracijske i preobrazajne procese, te potreba bolje i čvršće unutarnje integracije Hrvatske, zahtijeva stvaranje i donošenje nove koncepcije prostornog ustrojstva i razvitka Hrvatske.

## NEKI ELEMENTI NOVE KONCEPCIJE PROSTORNOG USTROJSTVA I RAZVITKA HRVATSKE

Prostorno i prometno geografsko razvojno značenje Hrvatske ne može se u cijelosti i objektivno sagledati bez poznavanja razvojnih i integracijskih procesa i sustava koji se odvijaju na širem europskom kontinentu. Treba razmatrati temeljne pretpostavke suvremenog razvitka uključivanjem u gospodarski razvitak i društvene tijekove širih prostora i integracijskih zajednica, obuhvaćajući time odgovarajuće funkcionalne odnose i prometne veze.

Težnja za povezivanjem i spajanjem europskih zemalja, započeta nakon II. svjetskog rata, u prvom redu zbog sigurnosnih i gospodarskih razloga, a u današnje vrijeme, jer bolje i lakše osigurava rješavanje suvremenih problema, temeljna su svojstva suvremenih europskih razvojnih procesa. Ta stremljenja ne mogu se zaustaviti, već naprotiv se podupiru propadanjem bivših istočno-europskih socijalističkih zajednica i stvaranjem brojnih novih manjih demokratskih nacionalnih država. Ona su određena širim društvenim značenjem, a predstavljena procesima europske integracije, te prerastanjem u sveobuhvatne integracijske zajednice (Europska zajednica, Europsko vijeće, KESS, EFTA i druge) poradi stvaranja ujedinjenih država Europe. Osim toga, posebno su značajne velike promjene i pretvorbe u društvenom i gospodarskom ustroju, razvijaju se snažni društveni procesi (demografske promjene, migracije, urbanizacija, rast životnog standarda, unapređenje kvalitete života, porast fonda slobodnog vremena i dr.), te dolazi do sve boljeg prometnog povezivanja unutar europskog kontinenta.

Ove tijekove prate i olakšavaju također stremljenja k ostvarenju europskih regionalnih integracijskih zajednica koje čvršće povezuju susjedne zemlje i regije zbog njihovih sličnih i zajedničkih interesa.

Zbog svoga specifičnog i veoma povoljnoga geografskog položaja, između Srednje i Jugoistočne Europe, te kao sastavni dio Mediterana i Podunavlja, Hrvatska je već uključena u neke europske regionalne interesne zajednice (Alpe-Jadran, Srednji i Južni Jadran, Mediteran, Podunavlje, Srednjoeuropska inicijativa) s početkom uključivanja u sveeuropske integracijske procese i zajednice.

Poseban i specifičan oblik integracije očekuje se između Republike Hrvatske i Republike Bosne i Hercegovine, na što ih upućuje njihov prometnogeografski i geopolitički položaj i funkcionalna usmjerenost jednih na druge. U tome povezivanju značajnu će ulogu imati prometni sustav.

Jadranska pomorsko-primorska i kontinentalna posavsko-podunavska razvojna orijentacija Hrvatske trebaju utjecati na dva izdužena, prostrana i veoma vrijedna »krila« hrvatskoga nacionalnog teritorija, tj. područja Hrvatskog primorja i savsko-dravsko-dunavskog međurječja postanu jedinstveni, međusobno usklađeni, cjeloviti i snažni pravci i okosnice nacionalnog razvitka.

U sjevernom kontinentalnom dijelu zemlje pružaju se razvijena, važna i jaka uzdužna posavsko-podunavska okosnica razvitka, ali i nešto manje značaja podravska okosnica razvitka. One povezuju žarišta, težišta i polove razvitka okupljene u prvom redu oko velikih i srednjih gradova Zagreba, Osijeka, Siska, Slavonskog Broda, Požege, Vinkovaca, Vukovara, Varaždina, Koprivnice, Virovitice, ali i manjih gradova i drugih središta rada i usluga. To

je u znatnoj mjeri urbaniziran, industrijski razvijen i agrarno vrijedan prostor. Duž tih međunarodnih i nacionalnih prometnih pravaca prolaze važne prometne arterije, te se razvija veći broj prometnih čvorišta.

Južna Jadranska uzdužna okosnica razvitka, koja obuhvaća cjelokupni širi prostor Hrvatskog primorja (priobalje, otoci i zaleđe), zahvaćena je svjetskim usmjerenim procesom litoralizacije, kao posljedica tendencija svjetskoga gospodarskog i prometnog povezivanja. Osim razvitka industrije i prometa na tom prostoru intenzivno se razvijaju turizam i druge uslužne djelatnosti. Ona u sebi uključuje brojne polove, težišta i žarišta razvitka, kao što su: Rijeka, Split, Pula, Zadar, Šibenik, Ploče i Dubrovnik, te druga manja središta. Oni trebaju biti međusobno povezani suvremenom prometnom mrežom.

Važna je značajka te okosnice razvitka da u prostoru Like i Podvelebitkog primorja postoji razvojni diskontinuitet između Sjeverno i Južnog hrvatskog primorja. Planinski masiv Velebita s uskim priobaljem i visoki lički dio Gorske Hrvatske, zbog svojih prirodnogeografskih osobina i društveno-gospodarskih mogućnosti, nisu još jače zahvaćeni procesom litoralizacije i drugim razvitkom, pa je normalno tu došlo do prekida i slabije povezanosti između te dvije velike nacionalne geografske i gospodarske cjeline. Stoga se očekuje da će kroz taj prostor njegovim bržim razvitkom biti uspostavljen kontinuitet Jadranske uzdužne okosnice razvitka.

U čvrstom i dobrom prometnom povezivanju tih glavnih uzdužnih okosnica razvitka u zemlji znatno veću ulogu i značenje mora dobiti spojna poprečna okosnica razvitka, koja prolazi relativno uskim spojnim prostorom »hrvatskog koridora« koji svladava »hrvatski gorski prag« na relativno užem i lakšem prijelaznom dijelu Gorske Hrvatske. Tim se pravcem usmjeravaju prometne veze i tijekovi prometa iz Srednje Europe i Podunavlja prema hrvatskim jadranskim lukama i morem prema svijetu. Radi toga je potrebna izgradnja brojnih međunarodnih prometnica kroz taj prostor.

Stvaranjem i jačanjem tih nacionalnih okosnica razvitka, te razvojnih i prometnih pravaca otklonit će se nedostaci neobičnog oblika i pružanja državnog teritorija, te složenost reljefa i pojedinih prirodnih cjelina Hrvatske. Tako zaokruženo ustrojstvo prostora Republike Hrvatske, predstavljeno glavnim nacionalnim okosnicama razvitka, uklapa se u europsko ustrojstvo prostora s kojim ga povezuju složeni prometni sustav i brojne funkcionalne veze.

## **CILJEVI, ULOGA I ZNAČAJKE PROMETNOG SUSTAVA U ZEMLJI**

U okviru izrade novoga Prostornog plana Republike Hrvatske i utvrđivanja nove koncepcije, strategije i politike njezinoga prostornog ustrojstva i razvitka, značajnu ulogu treba imati prometni sustav u uređivanju prostora zemlje. Smatra se da se kod planiranja i izgradnje prometnog sustava u Hrvatskoj treba držati te uloge prometnog sustava i nekih bitnih ciljeva razvitka u prostoru zemlje:

1. Omogućiti integraciju Hrvatske unutar Europske zajednice, te obavljanje tranzitne uloge u širim europskim i svjetskim prometnim tijekovima;



2. Ostvariti jedinstvo prometnog sustava u stvaranju i održavanju nacionalnog integriteta i gospodarskog prosperiteta zemlje;
3. Osigurati dobru i funkcionalnu unutrašnju prometnu povezanost između pojedinih područja i središta, prirodnih i stvorenih vrijednosti, kako bi se ostvario policentrični i ravnomjerni regionalni razvitak, te pozitivno valorizirale sve vrijednosti teritorija Hrvatske;
4. Ustrojiti moderan, poticajan i funkcionalan prometni sustav, koji osigurava racionalnu prometnu mrežu, efikasan i ekonomičan prijevoz, te kompleksan i integralan razvitak svih grana prometa;
5. Unaprijediti prostorno-ustrojstvene, tehnološke i tehničke aspekte prometnog sustava uz nužno poštivanje sveobuhvatne zaštite prostora i okoliša, kako bi se doprinijelo boljem uređivanju i korištenju prostora zemlje.

Na temelju tako postavljenih ciljeva razvitak u prostoru i uloge prometnog sustava u uređivanju prostora zemlje mogu se utvrditi neke važnije značajke i prednosti pojedinih prometnih grana:

- Zadržava se dominacija cestovnog prometa u prostoru Hrvatske zbog prostorne razvedenosti mreže i približavanja korisnicima te i iz više drugih razloga;
- Željeznički i zračni promet u zemlji trebaju bolje koristiti prednosti tih sustava, osobito na većim udaljenostima;
- Mora doći do revitalizacije pomorskog prometa s obzirom na veoma važnu i prostranu primorsku fasadu zemlje, te potreba Hrvatske i susjednih zemalja;
- Izgradnja potrebne, moguće i dobro tehnički opremljene plovne riječne mreže u zemlji i njezino najbolje uključivanje u novi moderni europski riječni sustav trebaju osigurati brži razvitak i korištenje poredbenih prednosti riječnog prometa u zemlji;
- Cjevovodni promet je relativno najmlađi, a i od velikog značenja za Hrvatsku i susjedne zemlje. Transport nafte, plina i gotovih naftnih proizvoda traži nove koridore, gušću mrežu, više prostora i strogu zaštitu okoliša;
- Sustav veza se tako brzo razvio i znatno raste njegova uloga u razvitku postindustrijskog društva da tek dolazi njegova snažna izgradnja u prostoru Hrvatske.

## **NOVI ZAHTJEVI I OBVEZE KOD UTVRĐIVANJA PROMETNOG SUSTAVA U ZEMLJI**

Kod utvrđivanja prometnog sustava u okviru uspostavljanja nove koncepcije prostornog ustrojstva i razvitka Republike Hrvatske potrebno je voditi računa o nekim bitnim problemima, rješenjima, zahtjevima i obvezama.

- Prometni sustav Hrvatske treba promatrati cjelovito, međuzavisno, prostorno i funkcionalno s težnjom za racionalnim načinom korištenja prostora i uz mogućnost etapnog uočavanja unutar dugoročnog vremenskog horizonta planiranja i izgradnje prometnih objekata, kako bi optimalno doprinio poticaju gospodarskog razvitka u zemlji.

- Republika Hrvatska mora unutar svoga nacionalnog teritorija izgraditi takvu racionalnu mrežu suvremenih autocesta koje će ne samo povezati sve glavne pravce i okosnice s težištima razvitka u zemlji, nego se dalje nastaviti i povezati na europsku mrežu autocesta.
- Potrebno je reafirmirati željeznički prometni sustav tako da se znatno bolje veže na međunarodne pruge izgradnjom novih dvokolosiječnih željezničkih pruga velikih brzina, prije svega na uzdužnim i poprečnim europskim i nacionalnim tranzitnim prometnim pravcima, te kontinuirano duž jadranskog prometnog pravca osobito od Pule do Ploča novom izgradnjom ili uklapanjem moderniziranih postojećih željezničkih pruga po potrebi probijajući se kroz Učku, Velebit i druge planinske barijere.
- Vodeća hrvatska luka na obali treba i dalje biti razvedeni lučki kompleks Rijeke (Rijeka, Sušak, Urinj, Bakar, Omišalj, Bršica-Raša i druge) s bitnim međunarodnim značenjem, luka Ploče se treba u prvom redu razvijati za potrebe Republike Bosne i Hercegovine, ali i za nešto šire nacionalno i međunarodno zaleđe, dok ostale važnije hrvatske luke (Pula, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik) trebaju svoj razvitak prije svega temeljiti na odgovarajućoj specijalizaciji.
- Duž obale Hrvatskog primorja treba osigurati gušću mrežu brzih, udobnijih i učestalijih međunarodnih i domaćih trajektnih linija za veze između hrvatskih i talijanskih luka, između trajektnih pristaništa duž priobalja, te između priobalja i otoka ili između pojedinih otoka, kako bi se prekinula izoliranost nekih otoka i područja, te aktivirali njihovi gospodarski i prostorni potencijali.
- Regulacijom korita rijeke Save i dijela rijeke Drave, prokopavanjem plovnog kanala Dunav (Vukovar)- Sava (Slavonski Šamac) i izgradnjom dobro opremljenih glavnih riječnih pristaništa u Sisku i Vukovaru, te ostalih u Zagrebu, Slavanskom Brodu, Slavanskom Šamcu, Osijeku i drugih, najbolji je način povezivanja Hrvatske s glavnom plovnom riječnom mrežom Europe i podizanje značenja te prometne grane u zemlji.
- Potrebna je optimalna mreža primarnih aerodroma međukontinentalnog, međunarodnog i nacionalnog značenja, te manjih sekundarnih i tercijarnih aerodroma u zemlji, prije svega u turističkim područjima, na većim otocima, u blizini većih gradskih središta i nekim drugim područjima.
- U skladu s potrebama i potrošnjom za plinom i naftnim proizvodima u zemlji i u susjednim državama te s veličinom eksploatacije domaćeg plina i nafte, treba planirati mrežu cjevovoda u zemlji, racionalizirajući prostor i izgradnju unutar utvrđenih infrastrukturnih koridora.
- Potrebno je uspostaviti gušći, sigurniji i raznovrsniji sustav veza (telekomunikacijska mreža) u prostornom ustrojstvu Hrvatske, kao i prema drugim zemljama, kao zahtjev civilizacijskog načina života stanovništva, ali i dodatnih potreba u turističkim područjima i gradskim središtima.
- Unutar teritorija i prometnog sustava Republike Hrvatske, a na spoju dvaju važnih okosnica razvitka ističe se Zagreb kao grad trajnoga na-

cionalnog i europskog značenja, te složeno i najvažnije prometno čvorište u zemlji. Iz Zagreba se radijalno širi i pruža na sve strane desetak prirodnih prometnih pravaca koji se nastavljaju u susjednim državama i geografskim cjelinama Hrvatske. Valorizacija tih pogodnosti ovisi o mogućnosti razvitka prometnih veza, posebno s drugim zemljama i udaljenijim krajevima.

- Jadranski prometni pravac ali i veze Središnje Hrvatske (Zagreb) s Južnim hrvatskim primorjem, prolaze i kroz prostor Like, pa zato to područje treba razvijati i pod utjecajem litoralizacijskih procesa i uključiti ga kod realizacije izgradnje glavnih cestovnih i željezničkih prometnica.
- Zbog svoga posebnog i izdvojenog položaja na krajnjem jugoistoku zemlje područje današnje općine Dubrovnik zahtijeva i zaslužuje posebnu i prioritetnu pozornost i tretman u prostornom povezivanju s drugim dijelovima Hrvatske i sa svijetom (uspostavljanje brojnih brzih i kvalitetnih brodskih, trajektnih i zračnih veza, izgradnju suvremene jadranske autoceste, te modernoga i funkcionalnoga sustava veza.
- Treba uskladiti izgradnju brojnih spojnih prometnica u Hrvatskoj različitog značenja s odgovarajućim prometnim sustavom u Republici Bosni i Hercegovini, jer jedino mogu dobro funkcionirati kao povezana cjelina.
- Vodeći računa o potrebi policentričnog i ravnomjernog regionalnog razvitka Hrvatske, kao i zahtjeva za boljim unutrašnjim međusobnim povezivanjem, potrebno je posebnu pozornost posvetiti planiranju i izgradnji ostalih magistralnih i regionalnih prometnica i prometnih objekata i instalacija, jer je to najbolji put da se uspostavi integritet nacionalnog prostora i valoriziraju svi dijelovi zemlje.
- Posebna pozornost treba se posvetiti izgradnji gradske i prigradske prometne mreže, osposobljene u prvom redu za javni, ali i individualni promet, unutar metropolskih područja i gradskih regija, gdje se svakodnevno odvijaju najintenzivniji prometni tijekovi. Time će se stanovništvo moći zadržati u široj okolici gradova, te neće imati potrebu definitivno preseljavati u središnje dijelove gradskih naselja.

To su samo neke načelne napomene o kojima treba voditi računa kod izrade novoga Prostornog plana Republike Hrvatske, odnosno kod utvrđivanja prometnog sustava u okviru stvaranja i donošenja nove koncepcije prostornog ustrojstva i razvitka Republike Hrvatske.

## SUMMARY

The Role of the Traffic System in the Spatial Planning  
in the Republic of Croatiaby  
Tonko Radica

The Spatial Plan for the Republic of Croatia from 1988 defined the concept of spatial development by taking into account the wider European and former Yugoslav area within the boundaries of which the Croatian Republic was developing at that time. Emphasis was placed on the importance of the traffic system, both because of links with the world and because of inland connections within the country.

The new political situation arising from the formation of the independent Republic of Croatia, together with other changes in this part of Europe, require appreciation of priorities of Croatian national interest towards integration of Croatian national territory, including the development of good links with the world.

Of particular importance is a good traffic link between the Adriatic coast and continental Posavsko-Danubian developmental areas by means of narrow linking area called «Croatian corridor», thus overcoming the «Croatian montane threshold». The intention is to create a unique traffic system with the objective of realizing and maintaining national integrity and economic development of the country with the possibility of the building of transport projects stage by stage.

Primljeno: 30. studenog 1992.

Received: November 30, 1992.