

Osnovna pitanja razvoja i organizacije prometnog sustava Hrvatske

Miroslav Sić*

Stvaranjem samostalne Hrvatske u prvi plan su došli prometni problemi. Javila se potreba da se nasljeđeni prometni sustav prilagodi potrebama nove države. Postavljen je istovremeno zahtjev za bržim prometnim valoriziranjem kako bi se iskoristile prednosti geografskog položaja Hrvatske. Polazeći od tih činjenica u članku su najprije analizirani aspekti unutrašnjeg povezivanja: dominantni faktori, glavni prometni pravci i oblici organiziranja prometnog sustava. Zatim su razmotreni aspekti međunarodnog povezivanja i uključivanja Hrvatske u mreže europskog i svjetskog prometa.

Ključne riječi: Geopolitičke promjene, prometni sustav, unutrašnje povezivanje, međunarodno povezivanje, glavni prometni pravci.

Basic Questions of Development and Organization of Traffic System in Croatia.

With the formation of the independent Croatian State the traffic problems have gained a primary importance. It has become apparent that the inherited traffic system needs to be adjusted to the needs of the new State. At the same time a demand has emerged for the prompter traffic evaluation with the aim of taking advantage of the geographic position of Croatia. Starting from the aforementioned facts the paper in the first place analyses the aspects of internal links: the essential factors, the main traffic axes and the forms of organization of the traffic system. Consequently, consideration has been given to the aspects of international links and the inclusion of Croatia into the networks of European and world traffic.

Key Words: geopolitical changes, traffic system, internal links, international links, main traffic axes.

GEOPOLITIČKE PROMJENE I RAZVOJ PROMETNOG SUSTAVA

Stvaranjem samostalne i suverene Hrvatske u prvi plan su došli problemi razvoja prometa. Javila se potreba da se prometni sustav Hrvatske prilagodi geopolitičkim promjenama, tako da odgovara potrebama nove države. No, paralelno s time istaknut je zahtjev da se planski i dugoročno osmisli i počne provoditi politika bržeg prometnog valoriziranja Hrvatske, u skladu s njezinim prirodnim prometnim pogodnostima i prvorazrednom ulogom prometa u ukupnom društveno-gospodarskom razvoju zemlje. Ta dva, međusobno povezana zahtjeva, zaslužuju i nešto detaljniji osvrt.

* Dr., red. prof, Geografski odjel, Prirodoslovno-matematički fakultet, Marulićev trg 19, 41000, Hrvatska.

U dosadašnjim općim spoznajama jasno je istaknuta uloga političkih faktora u razvoju prometnog sustava. Područje djelovanja tih faktora može biti različito, a najviše dolazi do izražaja na razini države. Prometni sustav uređuje se prema veličini i obliku državnog teritorija, s obzirom da predstavlja osnovno sredstvo provođenja vlasti i organizacije života (M. Wolko-witsch, 1973). To istovremeno znači da i svaka promjena granica kao rezultat stvaranja novih ili modificiranja postojećih država nužno dovodi do preobražaja prometnog sustava. On se u tom slučaju prilagođava novoj geopolitičkoj realnosti koja se odnosi, kako na konkretni državni teritorij, tako i na njegovo međunarodno okruženje. Međutim, i duboke promjene u političkom ustroju države mogu dovesti do preobražaja prometnog sustava.

Hrvatska je tijekom svog modernog razdoblja, u nekoliko navrata i pod utjecajem različitih političkih čimbenika, doživjela značajne promjene u svom prometnom sustavu. Nakon Austro-ugarske nagodbe (1867.) ona je postala interesno područje dviju željezničkih politika, koje su ostavile vidljivih tragova u razvoju prometnih odnosa. To je tim značajnije jer je u razdoblju od Nagodbe do Prvog svjetskog rata izgrađen veći dio hrvatske željezničke mreže. Nakon toga, stvaranjem prve Jugoslavije (1918.), prevlast dobiva nova prometna orijentacija i ponovo dolazi do izražaja centralistički koncept željezničke mreže, ovaj put usmjeren prema Beogradu. U mlađem razdoblju druge Jugoslavije, povezano s procesom konfederalizacije i gospodarske decentralizacije (Ustav 1974.), započinje djelomično modificiranje prometnog sustava, s tendencijama njegovog oblikovanja na republičkoj razini. Važnu ulogu u tome dobiva Zagreb, koji kao republički centar i čvorište šireg, posebno cestovnog značenja, postaje sve važniji čimbenik prostorne integracije Hrvatske.

Međutim, tek nakon proglašenja nezavisnosti 1991. godine, Hrvatska se našla u prilici da sama uređuje svoj prometni sustav, prema definiranom državnom teritoriju, u skladu sa vlastitim potrebama i bez ograničenja nametanih sa strane, kao što je bio slučaj u bivšoj Jugoslaviji. U toj situaciji javila se logična potreba da se naslijeđeni prometni sustav što prije modificira i prilagodi, prvenstveno usmjerenjem, organizacijom prijevoza i karakteristikama mreža, veličini i prostiranju državnog teritorija, njegovoj unutrašnjoj strukturi i prostornoj organizaciji kao i složenim odnosima koji vladaju u međunarodnom okruženju Hrvatske.

No, paralelno s time jačalo je i opredjeljenje da se započne sa širim procesom prometnog vrednovanja Hrvatske. O važnosti toga procesa raspravlja se već nekoliko desetljeća. Još početkom 70. godina istaknuta je činjenica da je »prometno valoriziranje naša prednost, nužda i perspektiva« (J. Roglič, 1971.). Željelo se time naglasiti veliko i uz to dvojako značenje prometa za Hrvatsku. Zbog specifičnog oblika i teritorijalnog prostiranja, koje je karakterizirano središnjim dijelom u međuprostoru Panonija-Jadran i »krilima« – jadranskim i podunavskim, unutrašnje povezivanje predstavlja preduvjet prostorne integracije, funkcionalnog organiziranja i dinamičnijeg gospodarskog razvoja Hrvatske. Prednost je hrvatskog teritorija pri tome da ne nameće značajnije prirodne prepreke povezivanju. Dinarska planinska barijera u zaleđu Jadrana svedena je na relativno nizak i lako savladiv prostor – na »Hrvatski gorski prag«.

Pored unutrašnjeg, za Hrvatsku je posebno značajno i međunarodno povezivanje. Posljedica je to prednosti njezinog prometno-geografskog položaja. Položaj Hrvatske na kontaktu velikih prostornih cjelina Europe: Mediterana, Podunavlja, Alpa i Dinarida dao joj je ulogu prirodno prijelazne i tranzitne zemlje (S. Zuljić, 1974.). Ta je uloga došla do izražaja u brojnim funkcijama »vrata«, posebice Jadranskih vrata, koja čine spojnu jezgru Hrvatske (J. Roglić, 1978.). Prometno-geografski položaj Hrvatske pruža, dakle, mogućnost da promet postane i važan čimbenik gospodarskog i ukupnog razvoja Hrvatske.

Iz činjenica o vrijednosti prometno-geografskog položaja Hrvatske koji, poput Jadranskog mora i pomorstva te poljoprivrede i šumarstva, predstavlja trajnu osnovicu razvoja i komparativnu prednost hrvatske države, proizlazi i ključna spoznaja da promet valja tretirati kao svojevrsan razvojni resurs. Što istovremeno znači da ga treba sustavno razvijati i unapređivati kako bi se iskoristile prednosti položaja Hrvatske u europskim i širim okvirima.

Nažalost, Hrvatskoj nametnuti rat 1991–1992 doveo je do velikih negativnih posljedica u razvoju prometa i bitno je ograničio mogućnosti prometnog vrednovanja Hrvatske. Rat je doveo do golemih šteta na prometnim objektima, do prekida prometnih tokova i do dezintegracije prometnih mreža. Pa ipak, ratne prilike nisu zaustavile prometni razvoj Hrvatske. Ispoljena je ne samo velika vitalnost u povezivanju i odvijanju prometnih tokova nego i sposobnost za uključivanje u najmodernije prometne procese.¹ Rat je istovremeno ukazao na svu važnost ali i osjetljivost prometne problematike Hrvatske.

Vodeći računa o prethodno navedenim činjenicama, smatramo da se osnovna pitanja razvoja i organizacije prometnog sustava Hrvatske najbolje mogu sagledati kroz aspekte unutrašnjeg povezivanja i uključivanja u međunarodni promet.

ASPEKT UNUTRAŠNJEG POVEZIVANJA

Glavni čimbenici. Među čimbenicima unutrašnjeg povezivanja na prvom mjestu ističemo potrebu prostorne integracije Hrvatske. Premda je hrvatski teritorij relativno malen, on je tako raspoređen, da između pojedinih krajeva i centara postoje značajne udaljenosti. Primjerice, između Pule i Dubrovnika najkraća (zračna) udaljenost iznosi 420 km, između Zagreba i Dubrovnika 390 km, a Osijeka i Pule 385 km. U prethodnom je periodu malo učinjeno na suvremenijem unutrašnjem povezivanju, tako da su neki dijelovi Hrvatske ostali slabije dostupni. Ističemo posebno slučaj Dalmacije. U uvjetima samostalne Hrvatske ti su problemi u punoj mjeri došli do izražaja, a pojačani su i ratnim prilikama.

Zbog specifičnog oblika Hrvatske problem povezivanja u funkciji integracije prelazi okvire državnog teritorija. Činjenica da Hrvatska svojim oblikom »geopolitičke potkove« sa tri strane okružuje Bosnu i Hercegovinu i da s njom čini prometno i šire, geopolitičko jedinstvo (R. Pavić, 1974.), pokazuje da u razmatranja o unutrašnjem povezivanju Hrvatske treba uključiti i prometnice koje vode preko bosansko-hercegovačkog prostora. One

omogućavaju najkraće veze, posebice između Istočne i Južne Hrvatske i stoga ih valja tretirati kao elemente prometnog sustava Hrvatske.

Pored stvaranja funkcionalno cjelovitog državnog prostora, unutrašnje povezivanje mora omogućiti skladan i dinamičan gospodarski razvoj. Neosporno je da Hrvatska, s obzirom na svoja autohtona bogatstva ima dva težišna područja – jadransko i podunavsko. Agrarni potencijali nizinskog područja i kombinirana mediteranska poljoprivreda i pomorstvo priobalja elementi su na kojima počiva unutrašnja gospodarska stabilnost Hrvatske. No, preko tih težišnih prostora Hrvatska se istovremeno uključuje u europske i svjetske tokove i povezani život, što stvara uvjete za razvoj niza gospodarskih djelatnosti i usmjerenja od prvorazredne važnosti za daljnji napredak zemlje. U svjetlu tih činjenica očita je velika potreba međusobnog povezivanja dvaju vitalnih dijelova hrvatskog prostora.

Navedenim čimbenicima unutrašnjeg povezivanja valja pridodati i onaj koji je vezan uz proces polarizacije. Tijekom 60. i 70. godina u Hrvatskoj su spontano došle do izražaja tendencije polarizacije, najprije pod utjecajem Zagreba, Splita, Rijeke i Osijeka, a zatim i ostalih većih centara. Nakon toga je u prostornim i regionalnim planovima i službeno prihvaćen model policentričnog razvoja Hrvatske. Premda pojava polarizacije vuče svoje korijene iz povijesnog razvoja i dijelom je utemeljena na specifičnostima teritorijalnog prostiranja Hrvatske, neosporno je da je novija industrijalizacija, uglavnom vezana uz gradove, najviše utjecala na polarizacijski proces. Na razini centara nižeg reda važnu poticajnu ulogu u tom procesu imao je i do nedavni komunalni ustroj.²

Policentrična struktura je hrvatska realnost i potreba. U uvjetima kada su naslijeđene regionalne razlike još više pojačane, što je prirodna posljedica ratnih prilika i povezanih problema, policentrična organizacija prostora, s odgovarajuće koncipiranim prometnim sustavom, otvara mogućnost postizanja skladnijeg regionalnog razvoja. Takva organizacija prostora dobiva i posebno značenje s novim političko-teritorijalnim ustrojem na županije, s obzirom da se mreža županijskih centara, uz neznatno odstupanja, poklopila s mrežom gradskih centara višeg stupnja centraliteta.

Ključni zahtjevi. Iz analize navedenih čimbenika proizlaze i ključni zahtjevi koji se moraju zadovoljiti u postupku unutrašnjeg povezivanja Hrvatske.

a) Prioritet u prometnom sustavu treba dati prometnim pravcima sjever–jug. To odgovara potrebama povezivanja dvaju vitalnih dijelova Hrvatske i omogućava njezino valoriziranje u međunarodnim okvirima. Nova prometna usmjerenost mora doći do izražaja kako u organizaciji veza tako još više u izgradnji novih i modernizaciji postojećih prometnica. Prevlast te poprečne prometne usmjerenosti ne znači zapostavljanje uzdužnih prometnica, s obzirom da bi to bilo suprotno nacionalnim interesima i logici hrvatskog prostora. U svojevrsnoj lepezi prometnih pravaca na prostoru Hrvatske prednost jednostavno treba dati onima koji imaju strateško razvojno značenje.

b) Urediti povezane i funkcionalne mreže. Taj zahtjev posebice ukazuje na nužnost izgradnje novih prometnica, radi proširenja pojedinih mreža i povećanja stupnja njihove povezanosti. U uvjetima samostalne Hrvatske u punoj je mjeri na primjer došlo do izražaja značenje autocestovne veze Za-

greb-Rijeka kao i željezničkog povezivanja s Istrom. Uređenjem povezanih mreža rješava se istovremeno problem alternativnih pravaca, koji se na dramatičan način ispoljio tijekom domovinskog rata. Nasuprot povezanosti, funkcionalnost mreža može se znatnije poboljšati sustavnom modernizacijom prometnica i prometne tehnike.

c) Prometni sustav uskladiti sa urbanim sustavom. Nova prometna usmjerenost kao i razvoj povezane i funkcionalna mreža trebaju se prilagoditi prostornom razmještaju i hijerarhijskoj strukturi urbanog sustava Hrvatske. To konkretno znači da prometnice najvišeg reda moraju međusobno povezati glavna urbana središta. Takvim postupkom rješava se istovremeno pitanje koridorskog pristupa u prometnom sustavu i stvaraju preduvjeti za optimalnu organizaciju prostora. Politički razlozi, s jedne strane blizina graničnih područja, a s druge nesigurnih zona (UNPA područja i tz. ružičasta područja) mogu dovesti do određenih modifikacija navedenih zahtjeva. Takva se mogućnost pojavljuje kod uređenja prometnih veza Zagreba s Dalmacijom.

d) Valorizirati prometne grane koje imaju prirodne pogodnosti razvoja. To se osobito odnosi na pomorski promet, a također i na riječni promet. I jedan i drugi su u prethodnom periodu bili zanemareni. Ništa nije uređeno na poboljšanju savskog plovnog puta i na njegovom kraćem povezivanju s Dunavom, kanalom Samac-Vukovar. Zbog toga se nije mogla ostvariti ideja kombiniranog prijevoza Jadran-Podunavlje. U pomorskom je prometu izrazito bila zapostavljena obalska plovidba, a razvoj luka, posebice Rijeke kao vodeće hrvatske luke, nije dobio značajniju podršku šire zajednice.

e) Poticati usklađeni razvoj svih prometnih grana. U prethodnom razdoblju velike ekspanzije automobilskog prometa takav je razvoj izostao, što je dovelo do brojnih problema u prometnom sustavu. Usklađeni, odnosno koordinirani razvoj, valja provoditi prema obrascu takve politike u Europskoj zajednici. Točno je precizirano da koordinacija u prometu znači izbor investicija i upotrebu onih oblika prijevoza koji daju najveće koristi za zajednicu. Provođenjem takve politike prometni sustav Hrvatske postati će znatno kompatibilniji prema prometnom sustavu Europske zajednice, a to je važan preduvjet uključivanja u europske razvojne tokove.

Koncept jedinstvene prometne mreže. Na temelju navedenih čimbenika i zahtjeva za unutrašnjim povezivanjem moguće je približe odrediti i koncept jedinstvene prometne mreže Hrvatske. On se osniva na glavnim prometnim pravcima, čije značenje prvenstveno određuju cestovne i željezničke prometnice i na glavnim čvorištima, u pravilu multimodalnog karaktera, koja predstavljaju ključne točke unutrašnjeg povezivanja. Na takvom konceptu mreže trebao bi se temeljiti novi prometni sustav Hrvatske.

S obzirom na geografski položaj i funkcionalne značajke, glavni prometni pravci dijele se dalje na poprečne i uzdužne pravce. Dva poprečna pravca imaju primarnu ulogu u unutrašnjem povezivanju Hrvatske. To su:

1. Prometni pravac prema Sjevernom primorju. Često se naziva i Riječki pravac. Vodi trasom Čakovec-Varaždin, odnosno Koprivnica-Karlovac-Rijeka, s nastavkom do Pule i priključkom prema Trstu. Povezuje glavni grad Hrvatske s najvećom hrvatskom lukom, a ima i šire, međunarodno značenje, jer omogućava izlaz srednjepodunavskim zemljama na svjetsko more, a također i njihovo povezivanje sa zapadnim mediteranom. Prometna

važnost toga pravca dovela je do stvaranja prometnog koridora složenih obilježja, koji je istovremeno postao i glavna razvojna osovina Hrvatske. Sve to ukazuje na nužnost izgradnje suvremenijih cestovnih i željezničkih prometnica.³

2. Prometni pravac prema Južnom primorju. Vodi trasom Krapina-Zagreb-Karlovac-Zadar-Split. Omogućava povezivanje Zagreba sa Dalmacijom i vodećim centrom Splitom. Sjeverni nastavak toga pravca otvara veze prema srednjoeuropskom zaleđu, a južni, koji se od Zadra poklapa sa uzdužnim Jadranskim pravcem, prirodno je upućen na albansko primorje i Grčku. Prometni pravac prema Južnom primorju nije dovoljno valoriziran. Politički problemi stvoreni s privremeno okupiranim područjima aktualizirali su pitanje izbora novih trasa u ključnom ličkom sektoru.

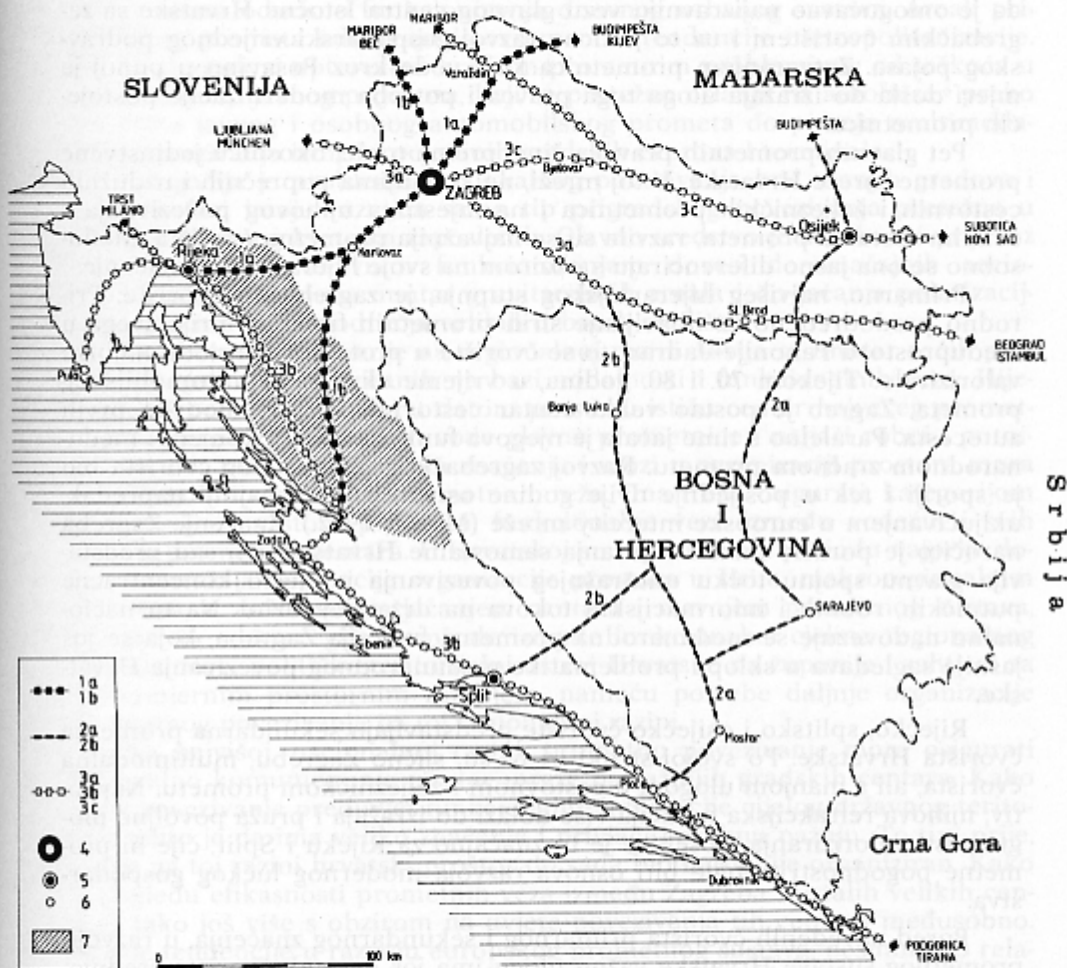
Pored navedenih, u poprečnom povezivanju Hrvatske važni su i prometni pravci koji vode preko Bosne i Hercegovine. Na prvom mjestu spominjemo Bosansko-neretvanski pravac koji, šire uzevši, vodi trasom Osijek-Đakovo-Doboj-Sarajevo-Mostar-Ploče i omogućava najkraće veze istočne Slavonije i Baranje s Dalmacijom. Na drugom je mjestu po važnosti Vrbaski pravac: Okučani-Banja Luka-Bugojno-Livno-Split, sa priključcima prema Sarajevu i Mostaru, prikladan za povezivanje zapadne Slavonije i Središnje Hrvatske sa Dalmacijom, posebice s njezinim južnim dijelom. Oba pravca afirmirala su se u tranzitnom prometu, a prvi je dobio i međunarodno značenje. Zbog takve njihove uloge treba ih tretirati kao elemente jedinstvene prometne mreže Hrvatske.

U unutrašnjem uzdužnom povezivanju primarnu ulogu imaju tri prometna pravca. Međusobno se oni znatnije razlikuju s obzirom na stupanj valoriziranosti i prometne funkcije.

1. Posavski prometni pravac. Vodi trasom Zagreb-Kutina-Nova Gradiška-Slavonski Brod-Vinkovci (Županja). Zbog značenja u bivšoj Jugoslaviji za unutrašnje, međurepubličko, i međunarodno povezivanje na relaciji Europska zajednica-jugoistočna Europa, na tome je pravcu došlo do najveće koncentracije prometnica i do uređenja najmodernijih veza.⁴ Povezano s time formirala se posavska osovina razvoja, druga po važnosti u Hrvatskoj, koja je pridonijela integraciji panonskog sektora države. U ratu 1991-1992 Posavski je prometni pravac prekinut, a putnički i robni tokovi skrenuli su na Podravinu i na konkurentne pravce preko Mađarske i Italije. Normalizacijom političkih prilika ponovo bi trebalo doći do izražaja veliko nacionalno i šire značenje ovoga pravca.

2. Jadranski prometni pravac. Proteže se duž jadranske obale od zapadne Istre, Pule i Rijeke preko Zadra, Sibenika, Splita i Ploča do Dubrovnika. Moderna valorizacija toga pravca počela je relativno kasno i nije dovela do stvaranja složenijeg prometnog koridora. Priobalna Jadranska cesta i trajektna veze, osnovica su međuregionalnog i šireg povezivanja. Golemi razvojni učinci Jadranske magistrale, posebice u području turizma, ukazali su na nužnost izgradnje autocestovne prometnice. Također se sve više ističe perspektivno značenje jadranske željezničke pruge, posebice za litoralizacijske procese, ali i međunarodno povezivanje iz Srednje Europe, duž hrvatskog i albanskog primorja prema Grčkoj.⁵

3. Podravski prometni pravac. Primarna mu je funkcija povezivanje Zagreba preko Bjelovara i Virovitice sa Osijekom. Njegov sjeverozapadni na-



Sl. 1. Prometna mreža Hrvatske. Glavni poprečni pravci: 1a Pravac prema Sjevernom primorju, 1b Pravac prema Južnom primorju; Poprečni pravac kroz Bosnu i Hercegovinu, važni za Hrvatsku: 2a Bosansko-neretvanski pravac, 2b Vrbaski pravac; Glavni uzdužni pravci: 3a Posavski pravac, 3b Jadranski pravac, 3c Podravski pravac; Prometna čvorišta: 4. Primarno čvorište, 5. Sekundarna čvorišta, 6. Ostala važnija čvorišta, 7. »Hrvatski gorski prag«.

Fig. 1 Croatian traffic network. Main transversal axes 1a Axes towards northern coastal region, 1b Axes towards southern coastal region; Transversal axes through Bosnia and Herzegovina, important for Croatia: 2a Bosnia-Neretva axes, 2b Vrbas axes; Main longitudinal axes: 3a Posavina axes, 3b Adriatic axes, 3c Podravina axes; Nodes: 4. Primary node, 5. Secondary nodes, 6. Other important nodes, 7. »Croatian mountain threshold«.

stavak prema Koprivnici, Varaždinu i Mariboru te priključci za Suboticu i Novi Sad, daju mu i određeno međunarodno značenje. Podravski cestovno-željeznički pravac u proteklom je periodu bio zanemaren i pored činjenice da je omogućavao najizravniju vezu glavnog centra Istočne Hrvatske sa zagrebačkim čvorištem i uz to poticao razvoj gospodarski vrijednog podravskog pojasa. Zatvaranjem prometnica koje vode kroz Posavinu u punoj je mjeri došla do izražaja uloga toga pravca i potreba modernizacije postojećih prometnica.

Pet glavnih prometnih pravaca čine, prema tome, okosnicu jedinstvene prometne mreže Hrvatske. U toj mreži, na križanjima poprečnih i uzdužnih cestovnih i željezničkih prometnica i na mjestima njihovog povezivanja s ostalim vrstama prometa, razvila su se najvažnija prometna čvorišta. Međusobno se ona jasno diferenciraju s obzirom na svoje hijerarhijsko značenje.

Primarno, najvišeg hijerarhijskog stupnja, je zagrebačko čvorište. Prirodno predodređeno za obavljanje širih prometnih funkcija, prije svega u međuprostoru Panonije-Jadran, to se čvorište u proteklom periodu najbrže valoriziralo. Tijekom 70. i 80. godina, u vrijeme ekspanzije automobilske prometa, Zagreb je postao veliki centar cestovnih veza i ishodište prvih autocesta. Paralelno s time jačala je njegova funkcija u unutrašnjem i međunarodnom zračnom prometu. Razvoj zagrebačkog željezničkog čvorišta bio je sporiji i tek u posljednje dvije godine ostvaren je značajniji napredak, uključivanjem u europske intercity mreže (M. Sić, 1992.). Značenje Zagreba naročito je poraslo nakon stvaranja samostalne Hrvatske. On sad predstavlja glavnu spojnu točku unutrašnjeg povezivanja i mjesto koncentracije putničkih, robnih i informacijskih tokova na državnoj razini. Na tu nacionalnu nadovezuje se međunarodna prometna funkcija Zagreba, koja se još jasnije sagledava u sklopu problematike međunarodnog povezivanja Hrvatske.

Riječko, splitsko i osiječko čvorište predstavljaju sekundarna prometna čvorišta Hrvatske. Po svojoj strukturi to su, slično Zagrebu, multimodalna čvorišta, ali s manjom ulogom u cestovnom i željezničkom prometu. Naprotiv, njihova refrakcijska funkcija više dolazi do izražaja i pruža povoljne mogućnosti valoriziranja. Posebice je to značajno za Rijeku i Split, čije bi prometne pogodnosti trebale biti osnova razvoja modernog lučkog gospodarstva.

Pored navedenih čvorišta primarnog i sekundarnog značenja, u razvoju prometnog sustava Hrvatske važnu ulogu ima još desetak čvorišta srednje-velikih gradskih centara kao što su Karlovac, Zadar, Varaždin, Slavonski Brod, Pula, Dubrovnik i dr. S obzirom na svoju privlačnost i dostupnost te gravitacijske areale, ona predstavljaju čvorišta trećeg hijerarhijskog stupnja.

Unutrašnje povezivanje i organizacija prostora. Prethodno prikazana mreža glavnih prometnih pravaca i čvorišta predstavlja okosnicu prometnog sustava Hrvatske. Oblikovanje i uređenje toga sustava, izgradnjom i modernizacijom pojedinih prometnica i terminala, uvođenjem suvremenijih tehničko-tehnoloških sredstava i uspostavljanjem djelotvornijih veza, potrebno je prilagoditi potrebama korisnika i tako prostorno organizirati da bude u funkciji razvoja gradova, regija i države. To praktički znači da treba zadovoljiti potrebe povezivanja na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini.

Na lokalnoj razini prometno se povezivanje odvija unutar gradova i na

relaciji grad-bliža okolica. Ono naročito dolazi do izražaja kod većih gradova. Petnaestak gradova u Hrvatskoj ima dvojne mreže lokalnog povezivanja - gradske i prigradske, stvorene pod utjecajem složenih dnevnih kretanja stanovništva odnosno funkcioniranja dnevnog urbanog sustava. Areali prigradskog prometa održavaju istovremeno i tendencije metropolitenizacije. Svi su ti gradovi opterećeni brojnim prometnim problemima: od teškoća u modernizaciji javnog prijevoza, koji se pretežno oslanja na autobuse,⁶ preko konflikta javnog i osobnog automobilskeg prometa do pitanja multimodalnog povezivanja između pojedinih gradskih čvorova i terminala.

Drugačija je problematika lokalnog povezivanja kod manjih gradova i centara. Oni imaju razvijen samo tip prigradskog povezivanja pretežno u funkciji dnevnog kretanja zaposlenih. Glavno sredstvo je autobusni prijevoz koji je stalnim dnevnim funkcioniranjem doveo do značajnih socio-ekonomskih promjena unutar gravitacijskih areala i do jačanja polarizacijskog procesa izvan područja velikih urbanih središta.

Prometno povezivanje na regionalnoj razini odvija se unutar većih prostornih cjelina organiziranih na bazi nodalnosti i funkcionalnih veza. Hijerarhijski prometni odnosi u datom prostoru ističu centar najvećeg prometnog značenja, prema kojem vode glavne prometnice i najjači robni i putnički tokovi. Takvom njegovom značenju i ulozi u organizaciji prostora mora se prilagoditi regionalna prometna mreža. Ona treba osigurati, kategorijom prometnica i vrstom prijevoza, funkcionalne veze između vodećih i svih ostalih prometnih centara. U Hrvatskoj su u proteklom periodu najprije došle do izražaja tendencije organizacije prostora u širim, makroregionalnim okvirima, a zatim su se, jačanjem centara i razvojem prometnog sustava, unutar tih makroregija formirale izrazite funkcionalne cjeline regionalnog značaja. Novi političko-teritorijalni ustroj Hrvatske na županije i zahtjevi za ravnomjernim prostornim razvojem, nameću potrebe daljnje organizacije prometnog povezivanja na toj regionalnoj razini.

Na najvišoj, nacionalnoj razini, prometno povezivanje mora osigurati optimalno komuniciranje unutar mreže najvažnijih gradskih centara. Kako je to povezivanje preduvjet funkcionalne integracije cijelog državnog teritorija, očito je da ima veliko značenje i privlači posebnu pažnju. To tim prije, što je na toj razini hrvatski prostor do sada bio najslabije organiziran. Kako u pogledu efikasnosti prometnih veza između Zagreba i ostalih velikih centara tako još više s obzirom na uvjete povezivanja tih centara međusobno. Novije tendencije u razvoju europskog prometnog sustava, nesumnjivo relevantne i za Hrvatsku, pokazuju da je upravo međugradsko (intercity) povezivanje, raznovrsnim i uz to brzim oblicima prijevoza, doživjelo najbrži napredak i dovelo do velikih posljedica u organizaciji prostora.

Skladan razvoj prometa na sve tri razine povezivanja, lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj, bitno pridonosi efikasnosti prometnog sustava Hrvatske. No, prometni sustav se mora organizirati i u skladu sa zahtjevima međunarodnog povezivanja Hrvatske. To je predmet razmatranja slijedećeg poglavlja.

ASPEKT MEĐUNARODNOG POVEZIVANJA

Osnovne konstatacije. Na međunarodno povezivanje Hrvatske utječu dva relevantna čimbenika: 1. Potreba uključivanja u europske i svjetske razvojne tokove kao preduvjet bržeg gospodarskog razvitka i 2. Potreba iskorištavanja prednosti prometno-geografskog položaja kao faktora općeg razvoja i napretka.

Hrvatska se mora uključiti u kontinentske i globalne razvojne procese i tokove. To je zahtjev današnjeg vremena jer se jedino kroz povezivanje i interakcijske odnose može ostvariti dinamičniji gospodarski razvitak. Spomenuti je zahtjev tim značajniji ima li se na umu činjenica da je Hrvatska tranzicijska zemlja i po tome slična zemljama bivše Istočne Europe. Sve se te zemlje suočavaju danas s problemima gospodarske i šire društvene transformacije, kako bi se uspostavili prekinuti civilizacijski tokovi, posebno u sferi tržišta, vlasništva i političkog ustroja (D. Vojnić, 1992).

Specifično značenje ima pri tome uključivanje u razvojne tokove Europske zajednice, s obzirom da se ona snažnim integracijskim procesom nametnula kao prvorazredan čimbenik razvitka europskog prostora. Takvo uključivanje otvara mogućnost bržeg gospodarskog razvoja, posebno kroz valoriziranje nekih komparativnih prednosti hrvatske države. Primjera radi ističemo mogućnosti koje pruža litoralizacija i u tom sklopu turizam i razvoj modernog lučkog gospodarstva.

Povezan s prethodnim, ali još šireg značenja je zahtjev za iskorištavanjem prednosti prometno-geografskog položaja Hrvatske. Već je istaknuto da je hrvatski prostor prirodno prijelazan i da ima sve uvjete za obavljanje tranzitne funkcije europskog značenja. Da bi se iskoristile te prednosti i promet postao važan faktor razvoja, potrebno je započeti sa sustavnom i dinamičnom prometnom valorizacijom Hrvatske. Pri tome se mora voditi računa o prometnim odnosima koji proizlaze iz geopolitičkog okruženja. Raspadom Jugoslavije i stvaranjem novih suvremenih država, propašću socijalističkog sustava u zemljama tz. Istočne Europe te nastavkom intenzivnog integracijskog procesa u Europskoj zajednici ti su odnosi postali daleko složeniji nego ranije.

Za prometnu valorizaciju Hrvatske osobito su značajne promjene u Europskoj zajednici i u bivšim istočnoeuropskim zemljama. U prvom slučaju radi se o daljnjim unutrašnjim reformama i o uspostavljanju jedinstvenog europskog tržišta počev od 1. 1. 1993. godine, a u drugom slučaju o procesu gospodarske i šire društvene tranzicije (J. Padjen, 1992). Političke, ekonomske i institucionalne promjene započete na pragu 90. godina utjecale su na pojačano zanimanje za uspostavljanje čvršćih političkih i ekonomskih veza unutar Europe. Jačanje raznih oblika međusobne razmjene i suradnje traži uspostavljanje prekinutih i uređenje novih prometnih veza. U donedavno podijeljenoj Europi javljaju se krupne promjene u prometnom sustavu. Razrađuju se planovi za poboljšanje prometnih veza, osobito na pravcu zapadna Europa–istočna Europa. Težište je na uređenju glavnih prometnih osovina, radi povezivanja pojedinih prometnih grana, no u isto se vrijeme stavlja jači naglasak na daljnji razvoj europskog prometnog sustava u cjelini i u tom sklopu na uspostavljanje adekvatne prometne infrastrukture.

Opravdano se upozorava da u koncipiranju novog prometnog sustava Eupore Hrvatska mora biti prisutnija nego do sada (J. Padjen, 1992). Novonastale promjene i ispoljeni trendovi razvoja u Europi otvaraju Hrvatskoj mogućnost da obnovi stare i uspostavi nove poslovne veze, te da na načelu međusobnog interesa iskoristi prednosti svog prometno-geografskog položaja.

Analiza dvaju relevantnih čimbenika međunarodnog povezivanja ističe značenje nekih postupaka u prometnoj valorizaciji Hrvatske.

1. Hrvatska mora provoditi aktivnu politiku uključivanja u međunarodni promet. To istovremeno znači da treba sustavno, na bazi jasno definiranih prioriteta i uz primjerenu dinamiku ulaganja, pristupiti izgradnji onih prometnica, koje imaju primarno značenje u međunarodnom povezivanju Hrvatske.

2. Uređenjem međunarodnih prometnica treba osigurati povezivanje Hrvatske sa glavnim područjima njezinog ekonomskog interesa: prvenstveno sa zemljama Ekonomske zajednice (i EFTA-e) i sa zemljama »nove« Srednje Europe, koje istovremeno predstavljaju prirodno gravitacijsko zaleđe hrvatskog Jadrana. No, za Hrvatsku su ekonomski interesantne i neke zemlje bivše Jugoslavije i Istočne Europe, što također valja imati u vidu kod uređenja međunarodnih veza.

3. U svojoj politici uključivanja u međunarodne prometne mreže Hrvatska mora uskladiti svoje postupke sa prometnim odnosima i tendencijama u njezinom međunarodnom okruženju. Svesrdno podržavati one interese koji su istovrsni sa susjednim zemljama i istovremeno nastojati da se različitosti i konkurentski odnosi svedu na prihvatljivu razinu. Karakteristični su u tom pogledu prometni odnosi s Mađarskom i Slovenijom.

4. Da bi se s uspjehom uključila u europske i svjetske tokove Hrvatska mora, nadalje, razvijati takve prometne mreže koje će biti kompatibilne, u tehničko-tehnološkom i funkcionalnom pogledu, sa međunarodnim mrežama. To konkretno znači da je nužno razvijati brzi promet, s obzirom da je to dominantna tendencija u razvijenoj Europi, jednako kao što treba urediti glavne prometne osovine, multimodalna čvorište i sisteme prijenosa informacija, radi podizanja efikasnosti cjelokupnog prometnog sustava.

Glavni pravci međunarodnog povezivanja. Razvojne potrebe Hrvatske, pogodnosti koje proizlaze iz njezinog tranzitnog položaja kao i tendencije novijeg društveno-gospodarskog razvoja u širem geopolitičkom okruženju ističu značenje triju glavnih pravaca uključivanja Hrvatske u međunarodne prometne mreže. To su: Pravac sjeverozapadne Europe–jugoistočna Europa, 2. Pravac Baltik–južna Europa i 3. Pravac istočna Europa–zapadni Mediteran.

Prometni pravac sjeverozapadna Europa-jugoistočna Europa povezuje središnji dio Europske zajednice sa zemljama europskog jugoistoka i u produžetku sa Bliskim Istokom. On prema tome ima pored trans europskog i šire prometno značenje. Uloga toga pravca povećala se od 70. godina dalje, paralelno sa porastom gospodarske snage i privlačnosti Europske zajednice, ali i zbog bržeg razvoja bliskoistočnih zemalja. Veliki robni, a također i putnički tokovi, povezani sa ekonomskim migracijama i turizmom, skoncentrirali su se najvećim dijelom na cestovne prometnice.



Sl. 2. Glavni pravci međunarodnog povezivanja Hrvatske; 1a Prometni pravac sjeverozapadna Europa-jugoistočna Europa, 1b Prometni pravac Baltik-južna Europa, 1c Prometni pravac istočna Europa-zapadni Mediteran; 2a Gradovi sa više od 2 mil. stanovnika, 2b gradovi sa 1-2 mil. stanovnika, 2c gradovi sa 500.000 do 1 mil. stanovnika, 2d gradovi sa 200.000 do 500.000 stanovnika; Polovi razvoja sa jakim međunarodnim vezama, 3b Polovi razvoja sa nepotpuno razvijenim međunarodnim vezama; 4a Zemlje bivše Jugoslavije, 4b Zemlje bivše Istočne Europe, 4c Zemlje Europske zajednice, 4d Zemlje EFTA, 4e Zemlje Srednje Europe bez izlaza na more.

Fig. 2 Main axes of Croatian international linking; 1a Traffic axes northwestern Europe-southeastern Europe, 1b Traffic axes Baltic-south Europe, 1c Traffic axes eastern Europe-western Mediterranean; 2a Towns with more than 2 million inhabitants, 2b Towns with 1-2 million inhabitants, 2c Towns with 500,000 up to 1 million inhabitants, 2d Towns with 200,000 up to 500,000 inhabitants; 3a Centres with many international links, 3b Centres with inadequately developed international links; 4a Countries of former Yugoslavia, 4b Countries of former East Europe, 4c Countries of the European Community, 4d EFTA countries, 4e Middle European countries without exit to sea.

Rat je prekinuo funkcioniranje toga pravca na prostoru bivše Jugoslavije i doveo je do skretanja prometnih tokova na alternativne trase. U međuvremenu su se dogodile značajne promjene i u povezivanju zapadnog i istočnog dijela Europe, što sve skupa može relativno umanjiti značenje spomenutog pravca. Za Hrvatsku on nesumnjivo ostaje vrlo perspektivan, s obzirom da omogućava najpovoljnije povezivanje sa razvijenim europskim zemljama i uz to osigurava značajne koristi od tranzita.

Na drugom mjestu ističemo značenje prometnog pravca Baltik–južna Europa. Premda su tendencije povezivanja na tome pravcu bile stalno prisutne, povoljni uvjeti njegovog valoriziranja stvoreni su tek u novije vrijeme, nakon dubokih političkih promjena u zemljama bivše Istočne Europe i slabljenja do tada prevladavajuće gospodarske i prometne usmjerenosti na Sovjetski Savez. Od početka 90. godina, istovremeno sa povećanim naporima za povezivanjem sa Zapadnom Europom, Češka i Slovačka te Mađarska i Poljska, obnavljaju stare i planiraju nove meridionalne veze i tako podižu značenje pravca Baltik–južna Europa. Za Hrvatsku je taj pravac vrlo interesantan jer joj omogućava pristup do značajnih tržišta novih srednjeeuropskih zemalja i tim zemljama, koje čine naše prirodno zaleđe, otvara izlaz na Jadran i uključivanje u svjetsku razmjenu.

Značenje trećeg prometnog pravca, istočna Europa–zapadni Mediteran, dolazi do izražaja preko određenih tendencija šireg ekonomskog povezivanja, osobito između Italije i zemalja »nove« Srednje Europe, ali i kroz težnje Ukrajine da otvori vezu prema Podunavlju, Jadranu i sjeverno talijanskom prostoru. Aktiviranjem toga pravca raste privlačnost lombardijske razvojne osovine, balatonskog pojasa i Budimpešte te središnje Ukrajine. Na tome pravcu nalazi se prometni koridor Zagreb–Rijeka, ali i glavna slovenska prometna okosnica, što u uvjetima nove prometne orijentacije Slovenije, s težištem na pravcu Koper–Lendava (D. Fatur, 1992.), ukazuje na mogućnost konkurentskih odnosa. Valoriziranje ovoga pravca u svakom slučaju pridonosi boljem hrvatsko-mađarskom povezivanju, a može donijeti i šire koristi.

Tri transeuropska prometna pravca, važna u međunarodnom povezivanju Hrvatske, križaju se u prostoru Zagreba. To jasno ukazuje na šire značenje zagrebačkog čvorišta i potrebu njegovog valoriziranja, s težištem na osuvremenjivanju njegove multimodalne strukture i na povećanju ukupne prometne efikasnosti, u uvjetima samostalne Hrvatske i u skladu s novim geopolitičkim odnosima stvorenim u njezinom okruženju, Zagreb se mora prometno tako organizirati da obavlja funkciju »vrata« Hrvatske i postane regionalni europski prometni centar.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Usred ratne 1991. godine pušten je u promet EC vlak »Mimara« Zagreb–München, a godinu dana kasnije uspostavljene su IC veze Zagreb–Beč (»Croatia«) i Zagreb–Venecija (»Kras«), čime se Hrvatska počela uključivati u moderne mreže europskog međugradskog željezničkog prometa.

2. U dosadašnjim je istraživanjima utvrđeno da je komunalni ustroj utjecao na jačanje polarizacijske uloge bivših općinski centara i na razvoj prigradskih mreža autobusnog prometa.

3. Trenutno je u gradnji tzv. sniježna dionica Oštrovica–Delnice na autocesti Karlovac–Rijeka, te dionica Popovec–Sveta Helena na autocesti Zagreb–Varaždin–Goričan.

4. God. 1989. puštena je u promet na cijeloj dužini autocesta Zagreb–Slavonski Brod (200 km) i iste je godine na dionici posavske željezničke pruge između Novske i Vinkovaca povećana brzina vlakova do 160 km/sat.

5. Pitanje izgradnje jadranske pruge aktualizirano je u novije vrijeme na nekoliko znanstvenih skupova. Uprava Hrvatskih željeznica predložila je istovremeno Međunarodnoj željezničkoj uniji (Komisiji Eurailspeed) da se započne s radom na studiji brze Jadranske željeznice (Trst)–Rijeka–Zadar–Split–Dubrovnik–(Bar–Tirana–Atena–Sofija).

6. Samo Zagreb i Osijek imaju, pored autobusnog, i tramvajski promet. Najveća inovacija u razvoju javnog gradskog prijevoza u Hrvatskoj bila je uvođenje željeznice u prigradski promet Zagreba 1991.

7. Zbog prihvaćanja nove prometne orijentacije Slovenije u smjeru JZ–SI (Koper–Lendava) i davanja prioriteta cestovnom povezivanju s Italijom, Austrijom i Mađarskom, prolongirani su rokovi izgradnje svih cestovnih prometnica koje vode prema Hrvatskoj. Osobito se to odnosi na autocestu Maribor–Ptuj i cestu Kozina–Pasjak (Rijeka). S Mađarskom nema takvih problema, ali je evidentno da ona podjednako želi ostvariti dobre prometne veze i s Hrvatskom i sa Slovenijom.

LITERATURA

- Fatur, D. (1992): Razvoj prometnega sistema Slovenije, *Geographica Slovenica*, 23.
- Padjen, J. (1992): Prometna politika Hrvatske i prilagođavanje novonastalim uvjetima, *Promet*, vol. 4 (1).
- Pavić, R. (1974): Regionalna politička geografija i geopolitika, *Evropa*, I dio, Zagreb.
- Roglić, J. (1971): Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske, *Naučno savjetovanje Prometna valorizacija Hrvatske*, JAZU, Zagreb.
- Roglić, J. (1978): Die Bedeutung des Ausbaus der Verkehrsverbindungen in Kroatien, *Geographical Papers*, 4.
- Šić, M. (1992): Zagreb kao središte međugradskog željezničkog (Intercity) prometa, *Geogr. glasnik*, 54.
- Vojnić, D. (1991): Ekonomska tranzicija u Centralnoj i Istočnoj Europi, *Ekonomski pregled*, 42 (10–12).
- Wolkowitsch, M. (1973): *Géographie des transports*, Paris.
- Zuljić, S. (1974): Središnja Hrvatska: Prostor i elementi njegovog središnjeg značenja, *Geografija SR Hrvatske*, knj. 1, Zagreb.

SUMMARY

Basic Questions of Development and Organization of Traffic System in Croatia

by
Miroslav Šić

With the formation of the independent State of Croatia the traffic problems gained a primary importance. It became apparent that the inherited traffic system, with its organization and structure, has to be adjusted to the new geopolitical situation. At the same time a demand has emerged for the planned and long-term traffic evaluation of Croatia. During the foregone «Yugoslavian period» such a demand was neglected and suppressed. The specific configuration and extension of Croatian territory clearly indicate the primary importance of its interconnection. Traffic in Croatia presents an essential precondition for development and may become an important growth factor, providing that the advantages of the Croatian geographic position are fully utilized. Croatia by its nature is a transit country, suitable for performing transit function in accordance with European standards. The development of a market economy must be taken for granted and incorporated into the global processes. Furthermore, the elimination of the hampering factors in the development and the insecurity, resulting from the war-time situation, must be fully realized.

Starting from the aforementioned facts the paper in more detail analyses the aspects of internal and international traffic links. These internal links, apart from being effected by the need for territorial integration, are also influenced by the need for the activation of the two economic gravitational centres of Croatia, i. e. the Adriatic and the Danubian belts. Furthermore, a role played by the polycentric structure in spatial organization should be taken into account. The key requirements set up in this respect are as follows:

- To promote dominant traffic orientation in a north-south direction
- To maintain in good order the interconnected and functional traffic networks, which already exist
- To adjust the traffic system to an urban system
- To work out a prompter assessment of the neglected kinds of traffic (maritime and river traffic)
- To put into practice the policy of coordination during the process of traffic development.

On the basis of the foregoing the concept of an integrated traffic network of Croatia is shown together with the main traffic axes, primarily relying on the road and railway routes including their main traffic interconnections; which as a rule have multi-modal characteristics (Fig. 1). With regard to the spatial arrangements the traffic has to be functionally organized at three levels: local, regional and national. Due to the insufficient development of the traffic system and specific political reasons (temporary occupied territories) the biggest problems exist at the national level in the interconnection of large centres.

The international links are influenced by the country's economic needs, which at the moment is in the process of socio-economic transition, and by the demand for utilization of the advantages offered by the geopolitical position. These two factors are intermingled. Croatia, in its intention to organize international links, must execute an active political effort for its inclusion in the European and world traffic. Furthermore, Croatia has to coordinate its intentions with the traffic relations and traffic policies of its neighbouring countries, and in view of that Croatia has to build such traffic networks which will be compatible with international networks in technical-technological aspects. The Croatian developmental needs, suitability of its transit position and tendency towards socio-economical development in a wider international scope, indicate that three traffic axes are especially important for the international linking of Croatia: 1. Northwestern-southeastern Europe, 2. Baltic-southern Europe and 3. Eastern Europe-western Mediterranean (Fig. 2). Zagreb is located at the intersection of these axes and in today's new conditions it takes on the role of the main gate to the country itself. If Zagreb succeeds in being included in the fast traffic networks it could become one of the more important European regional traffic Center.

Primljeno: 15. studenog 1992.
Received: November 15, 1992

UVODNE NAPOMENE

Razvrstavanje (klasifikacija) cesta u važnosne skupine (kategorije) važna je osnova, a ujedno i rezultanta prometne politike svake pojedine zemlje. U vrijeme kad je Hrvatska bila u sastavu jugoslavenske državne zajednice ta se prometna politika izvodila iz nekih općih - jugoslavenskih, a ne uži h hrvatskih prometnogospodarskih interesa. Naravno, da su se opće «jugoslavenske» osnove prometne politike izvodile iz selektivnog respektiranja pojedinačnih uži h interesa i potreba. Na osnovi toga, a uzimajući u obzir političku podređenost Hrvatske, jasno je da određeni interesi Hrvatske ili uopće nisu respektirani, ili se kompromisima i kompenzacijama dolazilo do takvih konceptualskih usmjerenja koja nisu pružala osnove za moguće korištenje prometnih pogodnosti hrvatskog prostora, niti za njegovo optimalno prometno ujedinjavanje. Poznato je suprotstavljanoje prometnih konceptata oku jadransku, odnosno podunavsku prometnogospodarske orijentacije, i tome prilagođeno usmjerenjavanje prioritete izgradnje cestovnih prometnica.

* Dr. znanstveni savjetnik, Ekonomski institut, Trg Johna Kennedya 7, 41000 Zagreb, Hrvatska.