

Paneuropski prometni koridor i TEN-T mreža s naglaskom na RH

Papić, Matea

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:227097>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-12**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

MATEA PAPIĆ

**PANEUROPSKI PROMETNI KORIDOR I TEN-T MREŽA S
NAGLASKOM NA RH**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2022.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**PANEUROPSKI PROMETNI KORIDOR I TEN-T MREŽA S
NAGLASKOM NA RH**

**PAN-EUROPEAN TRAFFIC CORRIDOR AND TEN-T
NETWORK WITH AN EMPHASIS ON CROATIA**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Tehnologija kopnenog prometa

Mentor/komentor: Izv. prof. dr. sc. Siniša Vilke

Studentica: Matea Papić

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080320

Rijeka, rujan, 2022.

Student/studentica: Matea Papić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080320

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Paneuropski prometni koridor i TEN-T mreža s naglaskom na RH

(naslov završnog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom

Izv. prof. dr. sc. Siniša Vilke

(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime)

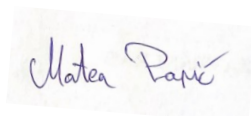
te komentorstvom _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____

(naziv tvrtke).

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezo/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student/studentica



(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice

Student/studentica: Matea Papić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080320

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica - autor

A handwritten signature in blue ink that reads "Matea Papić". The signature is written on a small, rectangular piece of paper that is slightly tilted and has some texture, possibly a sticky note or a small card.

(potpis)

SAŽETAK

U ovome završnome radu obrađuje se TEN-T mreža i Paneuropski prometni koridori na području Europe. TEN-T koridori su važan faktor povezevinja članica EU, iz razloga što financiraju te ujednačavaju prometnice svih kategorija. Prvi dio rada govori o karakteristikama TEN-T mreže te obuhvaća podjelu mreže na osnovnu i sveobuhvatnu. TEN-T mreža se dijeli na 9 koridora koji su povezani s Paneuropskim koridorima. U drugom djelu rada obrađuju se TEN-T prometni koridori te Paneuropski pravci na teritoriju RH. U trećem dijelu rada naznačuju se kriteriji koji su potrebni za ulazak pojedinih dijelova sveobuhvatne mreže u osnovnu mrežu te se nominira dio obuhvatne mreže u RH za postati dio osnovne mreže. U zaključku slijedi kratak osvrt na cjelokupni rad.

KLJUČNE RIJEČI: Europa, Paneuropski koridori, RH, TEN-T

SUMARRY

This final paper deals with the TEN-T network and the Pan-European transport corridors in Europe. TEN-T corridors are an important factor in connecting EU members, because they finance and standardize roads of all categories. The first part of the paper talks about the characteristics of the TEN-T network and includes the division of the network into basic and comprehensive. The TEN-T network is divided into 9 corridors that are connected to the Pan-European corridors. The second part of the work deals with TEN-T transport corridors and Pan-European routes on the territory of the Republic of Croatia. In the third part of the paper, the criteria necessary for the entry of certain parts of the comprehensive network into the basic network are indicated, and a part of the comprehensive network in the Republic of Croatia is nominated to become part of the basic network. In the conclusion, there is a short overview of the entire work.

KEYWORDS: Europe, Pan-European corridors, RH, TEN-T.

SADRŽAJ:

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ:	II
1. UVOD	1
2. TEN-T MREŽA NA PODRUČJU EUROPE	2
2.1. KORIDOR BALTIK – JADRAN	4
2.2. KORIDOR SJEVERNO MORE – BALTIK	5
2.3. MEDITERANSKI KORIDOR	6
2.4. KORIDOR BLISKI ISTOK – ISTOČNI MEDITERAN	8
2.5. SKANDINAVSKO – MEDITERANSKI KORIDOR	9
2.6. RAJNSKO – ALPSKI KORIDOR	10
2.7. ATLANTSKI KORIDOR	11
2.8. KORIDOR SJEVERNO MORE – MEDITERAN	12
3. KRITERIJ ZA UKLJUČENJE PROMETNE MREŽE U OSNOVNU MREŽU TEN-T	15
4. PANEUROPSKI KORIDORI I TEN-T MREŽA NA PODRUČJU RH	17
4.1. MEDITERANSKI KORIDOR NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE 19	
4.2. KORIDOR RAJNA-DUNAV NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE	21
4.3. PANEUROPSKI KORIDORI NA PODRUČJU RH	22
5. BUDUĆNOST HRVATSKE U SVEOBUHVAATNOJ TEN-T MREŽI	24
6. ZAKLJUČAK	29
POPIS LITERATURE	31
POPIS ILUSTRACIJA	32

1. UVOD

Promet i transport, bez pogovora imaju veliku važnost u formaciji i progresivnom razvoju društva, u isto vrijeme uz proizvodnju negativnih i pozitivnih nuspojava. Sama riječ promet, dolazi od pojmova kao što su: pokret, gibanje i pomicanje.

Iako, pojam promet nema isto značenje kao i pojam kretanje, odnosno sadržajno značenje je uže. Ne može se reći da je svaka kretanja i promet, ali svaki oblik prometa u sebi sadrži kretanje. Promet spada u granu uslužnih djelatnosti koji za cilj ima transport dobara, robe, vijesti, ljudi, energije i slično. Ukoliko se promet promatra u užem smislu onda se na njega gleda isključivo kao na oblik prijevoza ili transporta, ali gledajući u širem smislu on uključuje i nematerijalni prijenos kao što je prijenos informacija, ideja, energije i slično.

Pojam prometa nerijetko u stručnoj, a i u znanstvenoj literaturi, izjednačava se sa značenjem pojma transporta. Važno je naglasiti da nije ispravno poistovjećivati ih jer je promet višeznačan pojam, a prijevoz jednoznačan pojam.

Promet je gospodarska grana koju odlikuje specifičnost i netipičnost u usporedbi s drugim gospodarskim granama. O njegovoj važnosti za cjelokupno gospodarstvo zemlje nije potrebno ni govoriti.¹

Budući da je većini zemalja Europe u interesu dobra povezanost s drugim državama, većina ih sudjeluje u daljnjem razvoju i financiranju TEN-T koridora.

TEN-T koridori podijeljeni su na Osnovnu mrežu i na Sveobuhvatnu mrežu. Sama uloga TEN-T koridora je da od najvažnijih prometnih pravaca unutar Europske unije stvori jednu koheziju i sustav gdje će ih što bolje povezati te učiniti efikasnim i izvrsnim za sve korisnike. TEN-T mreža sadrži riječne i morske luke, sve ostale plovne puteve, cestovne i željezničke pravce, zračne luke, željezničke terminale i sl.

¹ Janjić, Nataša, Sloboda pružanja usluga u cestovnom prometu Europske unije, Diplomski rad, Pomorski fakultet u Rijeci, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2013.

2. TEN-T MREŽA NA PODRUČJU EUROPE

TEN-T mreža predstavlja jedinstvenu Transeuropsku mrežu prometnica koja ima za cilj ukloniti uske i ne funkcionalne prometnice te povezati udaljenije zemlje u zajedničku mrežu prometnica. Jedna od važnijih uloga TEN-T mreže je osigurati realizaciju i daljnji razvoj mreža cesta, željeznica, luka, unutarnjih vodnih puteva itd.

TEN-T uvodi kombinaciju inovacija, digitalnih rješenja i novih tehnologija za sve tipove transporta. Svrha TEN-T mreže je unaprijeđena infrastruktura, umanjeno utjecaj zagađenja okoliša tijekom transporta, povećana energetska učinkovitost i sve to uz ispunjavanje uvjeta za sigurnost na prometnicama.

TEN-T mreža obuhvaća dva dijela:

- Osnovne mreže – predstavljaju povezivanje i upotpunjavanje prometnih čvorišta prema planovima koja bi trebala biti završena do 2030. godine.
- Sveobuhvatne mreže – učvršćivanje povezanost dviju ili više zemalja EU te pokrivanje europske regije i trećih zemalja. Prema planu, završetak će biti do 2050. godine.²

Temeljni sloj TEN-T-a predstavlja sveobuhvatna mreža, a uključuje trenutnu i planiranu infrastrukturu koja zadovoljava zahtjeve Smjernica, i uspostavljena će biti do kraja 31.12.2050. godine.³

Pod osnovnu mrežu spadaju dijelovi sveobuhvatne mreže koji su strateški i pozicijski najvažniji i najznačajniji, koja treba biti uspostavljena do 31. prosinca 2030. Dana 18. listopada 2013. Europska komisija je donijela odluku o devet definiranih koridora Osnovne prometne mreže EU kao temeljna odrednica za spajanje željeznica i cesta sa glavnim gradovima europskih zemalja, 94 glavne europske luke i 38 ključnih zračnih luka (Luka Rijeka i zagrebačka zračna luka se podrazumijevaju). Devet glavnih koridora dugoročni cilj su prometne politike EU.

² Izvor: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en (01.09.2022.)

³ Izvor: <https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/> (01.09.2022.)



Slika 1 TEN-T koridori na karti EU

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_oe.jpg

Kako bi se pojednostavilo koordiniranje implementacije osnovne mreže uvedeni su koridori koji spajaju javne i privatne kapacitete te su potpora Europskoj uniji kroz CEF (Connecting Europe Facility) naročito što se tiče:

- Smanjenja uskih grla
- Rekonstrukcije veza između graničnih prijelaza koje nedostaju i
- Promicanje modalne integracije.

Nadalje im je cilj:

- Prilagoditi željezničko-teretne koridore
- Promovirati čista goriva
- Implementirati urbana žarišta u TEN-T
- Ojačati sigurnost.⁴

Osnovna mreža prikazana je pomoću devet koridora koji su analizirani kako bi racionalizirali i optimizirali koordinaciju razvoja same mreže.

9 glavnih koridora koji čine TEN-T mrežu:

- Baltik- Jadran
- Sjeverno more – Baltik

⁴ Izvor: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_hr (01.09.2022.)

- Mediteranski
- Bliski Istok – Istočni Mediteran
- Skandinavsko – mediteranski
- Rajnsko – alpski
- Atlantski
- Sjeverno more – Mediteran
- Rajna – Dunav.⁵

2.1. KORIDOR BALTIK – JADRAN

Koridor Baltik – Jadran jedan je od važnijih transeuropskih koridora što se tiče cesta i željeznica. Koridor spaja baltičko okružje s Jadranskim morem, kroz područje istočnih Alpa i sjevernu Italiju, Beč i Bratislavu te kroz industrijska područja u južnoj Poljskoj. Isti sadrži značajne željezničke projekte poput Semmering tunela i Koralm željezničkog puta u Austriji, između ostalog granične prijelaze između Češke, Slovačke i Poljske.

Koridor prolazi kroz sljedeće države:

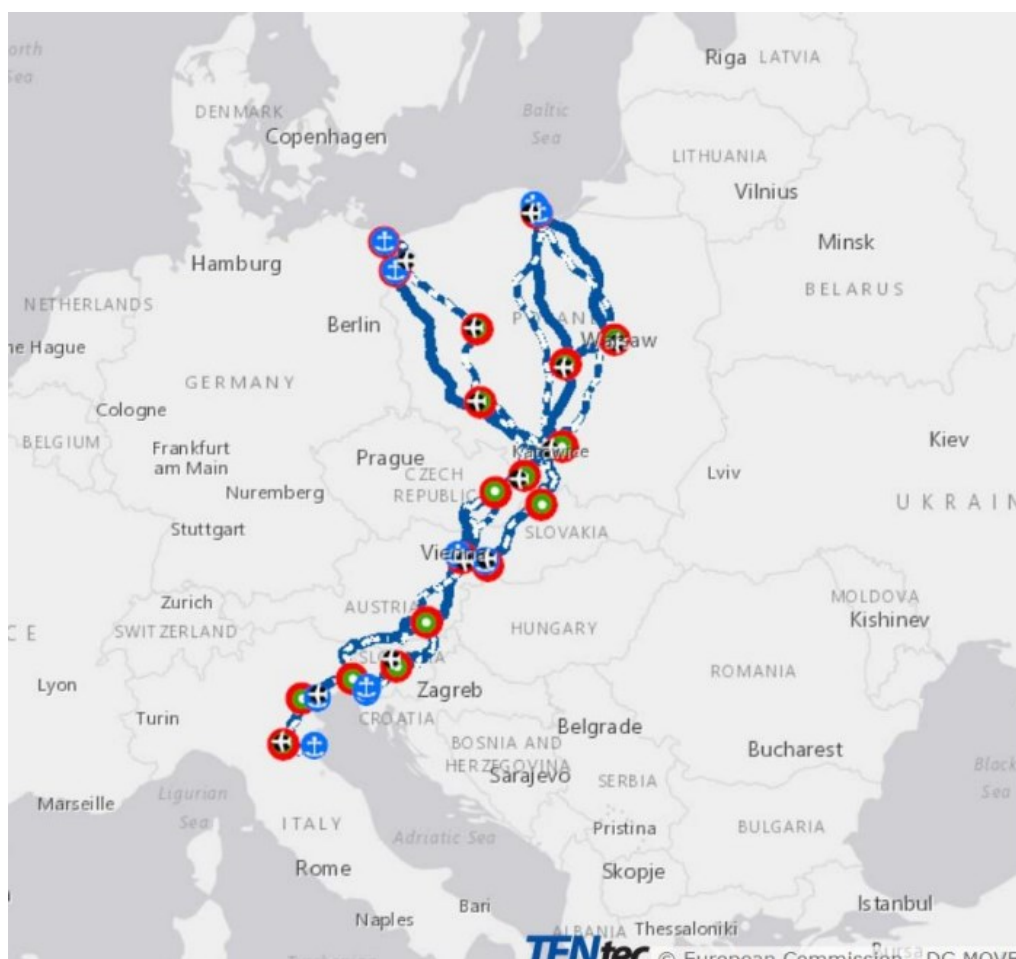
- Poljska
- Češka Republika
- Italija
- Austrija
- Slovenija
- Slovačka

Baltičko jadranski koridor obuhvaća 4,200 kilometara željeznice i 3,600 kilometara cestovne mreže. Između ostalog koridor sadrži 13 urbanih čvorišta i zračnih luka, 24 željeznička terminala te 8 pomorskih luka.

Koridor se siječe ili povezuje s:

- Skandinavsko-mediteranskim koridorom u Italiji
- Mediteranskim koridorom u Italiji i Sloveniji
- Koridor Sjeverno more – Baltik u Poljskoj i
- Koridor Bliski Istok – Istočni Mediteran i koridor Rajna – Dunav u Češkoj republici, Austriji i Slovačkoj.⁶

⁵ Izvor: <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura-166/vijesti/ten-t-days-polozaj-hrvatske-u-prometnoj-mrezi-europske-unije/16552> (01.09.2022.)



Slika 2 Baltičko - Jadranski koridor

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_ba.jpg

2.2. KORIDOR SJEVERNO MORE – BALTIK

Koridor nudi suvremene cestovne i željezničke transportne mreže između baltičkih zemlji (Litva, Latvija i Estonija) na jedan pravac i na Poljsku, Njemačku, Nizozemsku i Belgiju na drugi pravac. Isti sadrži unutarnje vodne puteve kao što je Mittelland Kanal. Osim kanala također se imamo rijeku Odru i nekoliko Njemačkih i Nizozemskih luka.

Koridor se proteže kroz: Finsku, Estoniju, Litvu, Latviju, Poljsku, Njemačku, Nizozemsku i Belgiju, te također povezuje Baltičko more sa zapadnim zemljama i glavnim lukama Sjevernog mora.

⁶ Izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-a_baltic-adriatic_corridor_metadata.pdf (01.09.2022.)

Koridor je sačinjen od 5,000 kilometara željezničke mreže, 4,000 kilometara cestovnog prometa i 2,000 kilometara vodenih tokova. Koridor sječe ili se spaja s okolnim koridorima. Okolni koridori su Baltičko-Jadranski, Skandinavsko-Mediteranski, Bliski istok-Istočni Mediteranski, Rajnsko-Alpski i Sjeverno morski-mediteranski koridor.

Zadatak koridora zahtijeva povezanost između najbitnijih luka Europe ne samo morskim prometom već i ostalim vrstama transporta (željeznice, ceste, vodeni tokovi i zračni promet). Navedeni zadatak koridora osigurava multimodalnu povezanost bitnijih prometnih i informacijskih sistema.⁷



Slika 3 Sjeverno more - Baltik koridor

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_nsb.jpg

2.3. MEDITERANSKI KORIDOR

Mediteranski koridor obuhvaća mediteransku obalu Španjolske i Francuske, te protječe preko Alpa protežući se kroz sjevernu Italiju, prolazeći Jadransku obalu u

Sloveniji i Hrvatskoj prema Mađarskoj. Koridor povezuje Mađarsko-Ukrajinsko granicu sa Pirinejskim poluotokom. Osim cestovne i željezničke prometne infrastrukture također se sastoji od riječnog prometa preko rijeke Po i nekih manjih kanala u sjevernoj Italiji.

Koridor povezuje i prolazi kroz Španjolsku, Francusku, Italiju, Sloveniju, Hrvatsku i Mađarsku.

Najznačajniji koncept putovanja za putnike i teret ovim koridorom su pomorske luke, iz razloga što leže na krucijalnim pravcima za svjetsku trgovinu dobara. Takav pravac omogućuje putovanja do Kineskog mora preko Sueskog kanala i poslovanje između sjeverne Afrike i Europe.⁸

Nedostatak koridora je nerazvijena cestovna i željeznička prometna infrastruktura prema suvremenim standardima prometnicama u današnjici.



Slika 4 Mediteranski koridor

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_med.jpg

⁷ Izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-b-northsea-baltic_metadata.pdf (01.09.2022.)

⁸ Izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-c_mediterranean_metadata.pdf (01.09.2022.)

2.4. KORIDOR BLISKI ISTOK – ISTOČNI MEDITERAN

Koridor Bliski Istok – Istočni Mediteran osigurava optimizaciju uporabe luka te spaja pomorske pogodnosti Sjevernog, Baltičkog, Crnog i Mediteranskog mora. Koridor unapređuje multimodalne veze, s dosta zemalja EU poput Češke Republike, Njemačke te Panonske regije, rabeći rijeku Elbu kao unutarnji vodeni tok.

Proteže se morem, duž Grčke pa sve do Cipra te protječe kroz devet zemalja: Njemačku, Češku Republiku, Rumunjsku, Bugarsku, Slovačku, Austriju, Grčku, Cipar, Mađarsku.

Primarni zadatak koridora je rast i razvoj bitnih luka kao značajnih multimodalnih logističkih platformi te usavršavanje kompatibilnosti velikih centara srednje Europe s priobaljem.

Trenutna ne usavršena željeznička prometnica od 5,800 kilometara ne upotpunjava uvjete usklađenosti infrastruktura Europske unije. Pojedini sporovi su ograničenost prijevoza količine tereta pri manjoj brzini te slabija nosivost opterećenja terete i elektrifikacija vlakova. Takvi defekti u transport su najrasprostranjeniji u južnome dijelu koridora.

Nekoliko komponenata ovog koridora ne se podudara s dijelovima osnovne mreže poput koridora Rajna – Dunav te s manjim segmentom Sjevernog morskog – Baltičkog koridora, Skandinavsko – Mediteranskog koridora i Baltičko - Jadranskog koridora.

Unutrašnji vodeni tokovi protežu se 1,700 kilometara na sjevernom dijelu koridora. U vodeni tok uvrštene su rijeke Laba, Weser i Vltava. Također, dijelom koridora Bliski Istok – Istočni Mediteran uvrštene su luke: Burgas u Bugarskoj, Lemesos na Cipru, Hamburg, Bremerhaven, Bremen, Wilhelmshaven i Rostock u Njemačkoj, i Piraeus, Heraklion, Thessaloniki, Igoumenitsa i Patras u Grčkoj.⁹

⁹ Izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-d_orient_east_metadata_0.pdf (01.09.2022.)



Slika 5 Koridor Bliski istok - Istočni Mediteran

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_oe.jpg

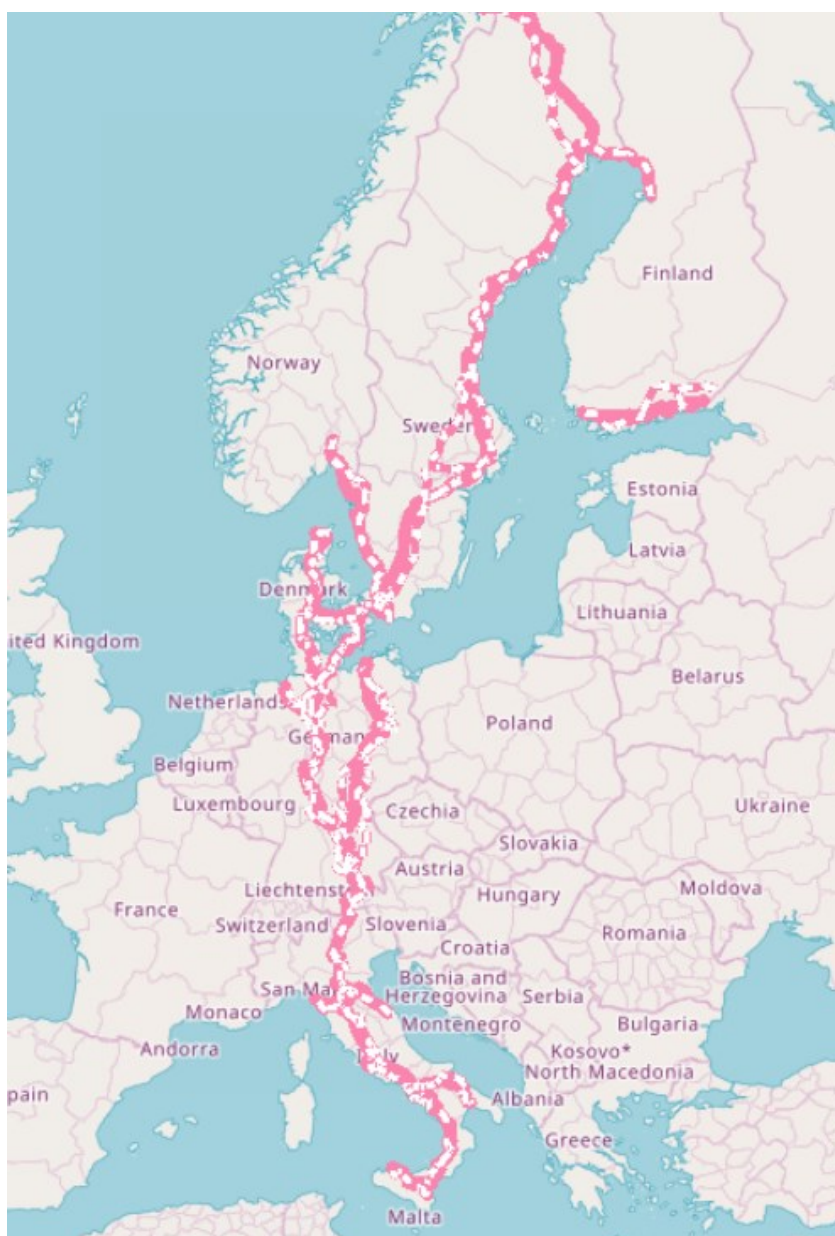
2.5. SKANDINAVSKO – MEDITERANSKI KORIDOR

Najznačajniji tržišni utjecaj za Europsku ekonomiju ima Skandinavsko-mediteranski koridor koji spaja pravce juga i sjevera. S jednog kraja povezuje prometnu mrežu sa svim urbanim centrima glavnih luka Baltičkog mora od Norveške, Finske, Švedske i Njemačke protežući Italije dolazeći do Sicilije i Malte, te obuhvaćajući industrijalizirani južni dio Njemačke, Austrije i sjeverne Italije.

Od svih osnovnih TEN-T mreža, Skandinavsko-mediteranski koridor je najrasprostraniji. Koridor povezuje 19 urbanih čvorišta, 25 morskih luka, 19 luka zračnog prometa i 45 intermodalnih terminala. Sadrži 9,277 kilometara željezničke infrastrukture i 6,279 kilometara cestovnog prometa.¹⁰

Koridor je od ključne važnosti za protok transporta po sjeveru Europe. Time pokriva poslovanje tržišnih dobara od Ruske granice i Finske do južnog dijela Italije i Malte kroz urbana čvorišta Austrije, Njemačke i Skandinavije.

¹⁰ Izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-e_scandimeditate_metadata.pdf (01.09.2022.)



Slika 6 Skandinavsko - mediteranski koridor

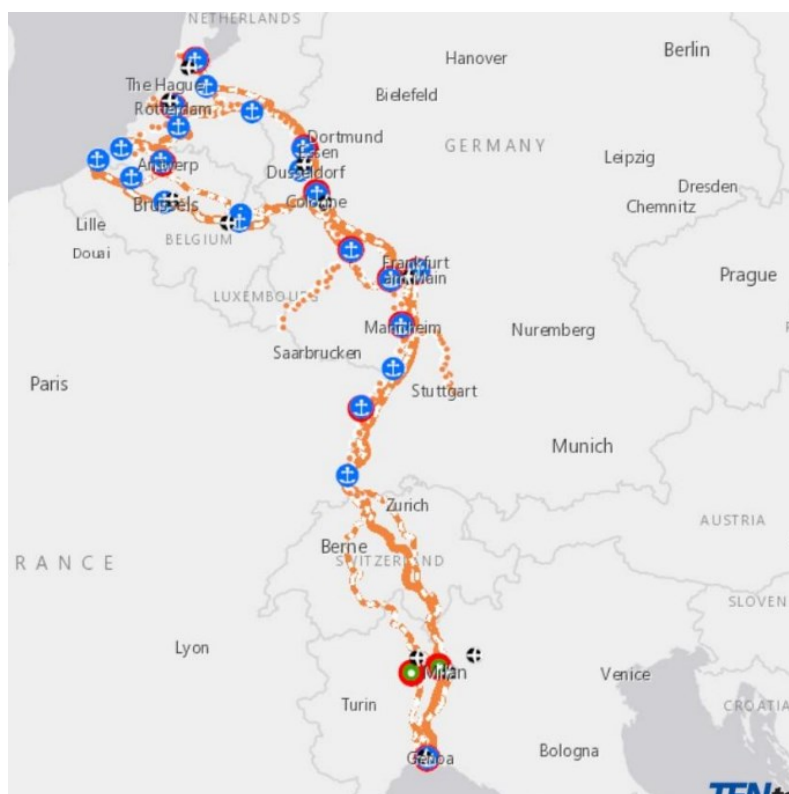
Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

2.6. RAJNSKO – ALPSKI KORIDOR

Rajnsko - alpski koridor je najviše specifičan zbog svog teretnog transporta te ima jednu od najposlovnijih ruta u Europi koja povezuje luke Sjevernog mora s Mediteranskim područjem. Ovaj multimodalni koridor obuhvaća rijeku Rajnu kao glavni unutarnji vodeni plovni put.

Koridor protječe kroz 6 zemalja: Francusku, Italiju, Švicarsku, Belgiju, Njemačku i Nizozemsku. Nalazi se na urbanom području u Europi takozvane “plave banane“. Ovakav koridor se sastoji od par zapadno – istočnih pravaca te se siječe s nekoliko drugih koridora poput Sjeverno morski – baltički koridor, Sjeverno morski – mediteranski koridor, koridor Rajna – Dunav, Atlantski i Mediteranski koridor.¹¹

Kod ovog koridora 3,000 kilometara čini željeznička mreža, a oko 1,500 kilometara se odnosi na cestovne prometne puteve, nadalje vodeni putevi sadržavaju 1,700 kilometara koridora. Također koridor je značajan zbog velikog broja luka: 8 pomorskih, 13 zračnih, 22 riječne, te 72 intermodalna terminala i 13 čvorišta.



Slika 7 Rajnsko - alpski koridor

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_ra.jpg

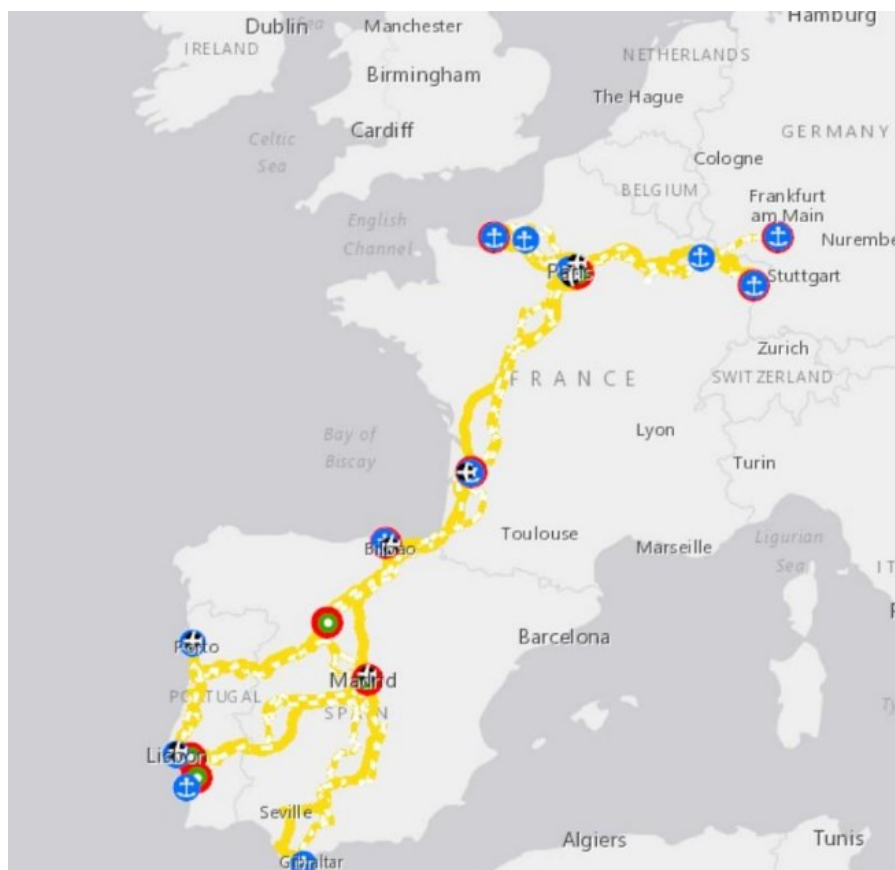
2.7. ATLANTSKI KORIDOR

Atlantski koridor posjeduje željeznice velikih brzina koje vežu zapadni dio Pirinejskog poluotoka i luke od Le Havrea do Parisa. Ovaj koridor pruža kopneno, ali i pomorsko povezivanje Francuske, Njemačke i Pirinejskog poluotoka.

¹¹ Izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-f-rhine-alpine_metadata.pdf (01.09.2022.)

Osnovna mreža ovog koridora sadrži više od 7,800 kilometara željezničke mreže, ima iznimne pomorske značajke koje se usko povezuju s kopnenim transportom.

Također Atlantski koridor spaja važne luke kao što su Sines, Lisbon i Bilbao. Pomorski tokovi ovog koridora drže ključnu funkciju koridora. Zemlje kroz koje protječe ovaj koridor su Portugal, Španjolska, Njemačka i Francuska.



Slika 8 Atlantski koridor

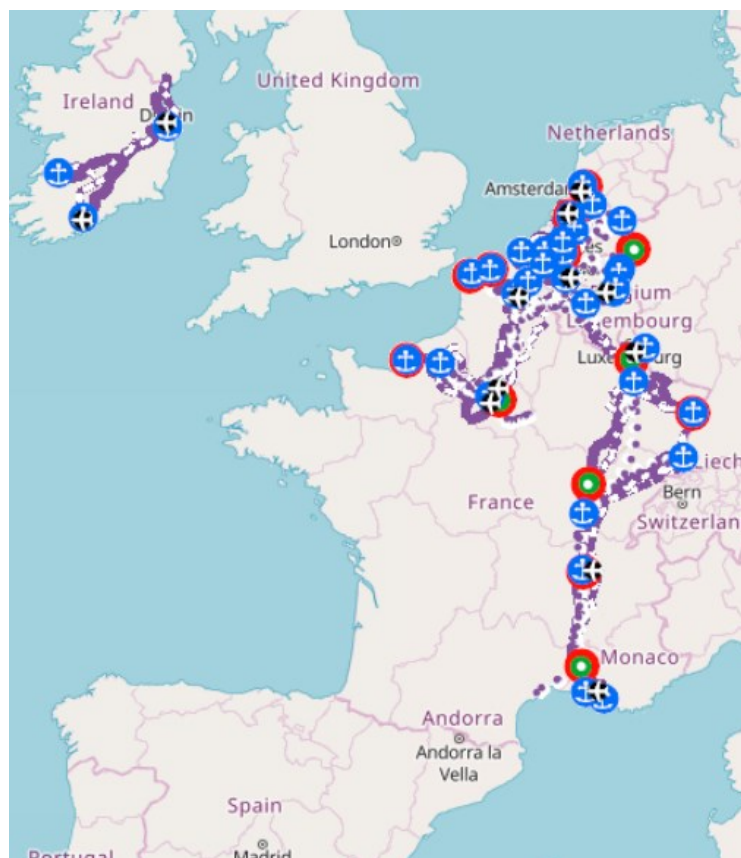
Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_atl.jpg

2.8. KORIDOR SJEVERNO MORE – MEDITERAN

Ovaj multimodalni koridor prostire se sve od Irske, preko Nizozemske, Belgije i Luksemburga do Sredozemnog mora na jugu Francuske. Sadrži unutarnje plovne puteve koji imaju za zadaću čim bolje umrežiti Britanske otoke s kontinentalnom Europom.

Koridor Sjeverno more – Mediteran protječe kroz Francusku, Luksemburg, Nizozemsku, Njemačku, Belgiju i Irsku.

Infrastrukturno, koridor se zasniva na 6,486 kilometara željezničke mreže, 3,238 kilometara unutarnjih plovnih puteva te 4,210 kilometra ceste.¹²



Slika 9 Koridor Sjeverno more – Mediteran

Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

2.9. KORIDOR RAJNA – DUNAV

Mozak koridora Rajna – Dunav čine rijeke Majna i Dunav, točnije njihovi plovni tokovi. Određeni dijelovi koridora dijele se, odnosno sijeku s koridorom Bliski istok – Istočni Mediteran.¹³

Infrastruktura koridora se sastoji od 5,800 kilometara željeznice, 4,500 kilometara se odnosi na duljinu cestovne infrastrukture i 3,900 kilometara na unutarnje plovne putove.

Ovaj koridor obuhvaća Njemačku, Češku Republiku, Austriju, Mađarsku, Slovačku, Srbiju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Rumunjsku i Bugarsku.

¹² Izvor: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_hr (01.09.2022.)

¹³ Izvor: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-i-rhine-danube_metadata.pdf (01.09.2022.)



Slika 10 Rajna - Dunav koridor

Izvor: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/map_rd.jpg

3. KRITERIJ ZA UKLJUČENJE PROMETNE MREŽE U OSNOVNU MREŽU TEN-T

Kriterij za uključivanje neke prometne mreže u osnovnu mrežu TEN-T definiran je odredbama komisije Europske unije, a glavna smjernica je Uredba (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, koju je donio Europski parlament i vijeće. Ovom uredbom određuje se daljnji razvoj transeuropske prometne mreže.

Prema članku četiri, glavni ciljevi TEN-T su:

- Jačanje ekonomske, socijalne i teritorijalne povezanosti članica Europske unije
- Formacija jedinstvenog, održivog i efikasnog prometnog prostora
- Stvaranje što bolje usluge za građane i sve ono koji se koriste navedenim prometnicama, daljnji razvoj i rast

Povezanost i koherentnost ostvaruje se kroz:

- Mogućnost dostupnosti i povezanost svih regija i dijelova EU, čak i onih najperiferijih dijelova, udaljenih i zabačenih kao što su otočna područja, udaljeni planinski dijelovi i regije te područja koja su izuzetno rijetko naseljena
- Izjednačenje kvalitete cestovne, plovne, zračne infrastrukture među svim državama EU
- Povezanost prometne infrastrukture za teretni i putnički promet, uključujući regionalni i promet koji se odnosi na veće udaljenost
- Opću pokrivenost prometnom infrastrukturom u svim članicama

Efikasnost i djelotvornost ostvaruje se kroz:

- Izgradnja prometne infrastrukture koja odražava i sadrži specifične situacije u raznim dijelovima EU
- Interoperabilnost prometnih mreža svih članica
- Razvijanje intermodalnog prijevoza
- Razvoj takvog prometa koji je visoko ekonomski efikasan, kvalitetan te pridonosi progresivnom gospodarskom i konkurentskom razvoju
- Razvijanje nove i efikasno korištenje već postojeće prometne infrastrukture
- Ekonomski prihvatljivo korištenje inovativnih operativnih te tehnoloških koncepata

Učinkovito korištenje resursa ostvaruje se kroz:

- Razvoj postojeće infrastrukture, učinkovit rad na njenom poboljšanju i održavanju

- Rad na povezanosti infrastrukture
- Razvoj novih tehnologija s ekonomski prihvatljive strane
- Povezivanje TEN-T mreže s drugim postojećim mrežama kao što su energetska ili telekomunikacija transeuropska mreža
- Razvoj ekološki prihvatljivih metoda koje pozitivno utječu na smanjenje daljnjeg pogoršavanja klimatskih promjena
- Uzimanje u obzir svih potencijalnih opasnosti kao što su prirodne katastrofe, katastrofe izazvane čovjekovim djelovanjem, te osmišljavanje njihovog rješavanja

Projekti koji pozitivno utječu na sve države članice ostvaruju se kroz:

- Izgradnja nove, održavanjem i obnove postojeće te efikasno korištenje općenito cijele prometne infrastrukture
- Projekti koji se odnose na ostvarivanje zajedničke interesi mogu sadržavati sve od planove, dobivanje dozvola te konačnu izvedbu. Projekti se uvijek trebaju provoditi tako da zadovolje prava EU, prava država članica, trebaju biti ekološki prihvatljivi, očuvati sigurnost, pozitivno utjecati na ekonomiju i gospodarstvo¹⁴

Najefikasnija TEN-T mreža u korištenju resursa koji su dio članka 5:

Transeuropske prometne mreže uz kvalitetno korištenje resursa se planiraju, razvijaju i djeluju kroz.:

- Održavanje, razvoj i poboljšavanje trenutne prometne infrastrukture
- Optimizaciju integracije i međupovezanosti infrastrukture
- Ekonomski opravdan razvoj novih tehnologija i telematskih aplikacija
- Procjena na okoliš i utjecaj klimatske promijene uz odgovarajući plan i program
- Predviđanje mogućih problema kod prometne infrastrukture s obzirom na klimatske promjenivosti

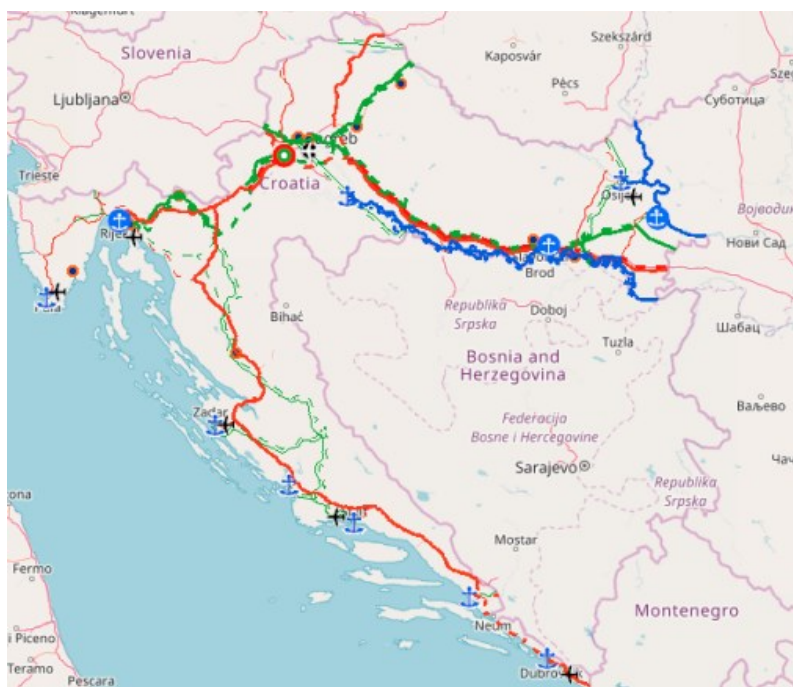
U planu i program za razvoj transeuropske prometne mreže treba uzeti u obzir različite okolnosti turističkih aspekta i topografskih obilježja specifičnih regija u pojedinim dijelovima Europske unije.¹⁵

¹⁴ Horvatić, Luka, Analiza i ocjena TEN-T koridora u RH, Diplomski rad, Sveučilište Sjever, Koprivnica, 2

¹⁵ Izvor: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R1315-20190306&from=EN> (25.08.2022.)

4. PANEUROPSKI KORIDORI I TEN-T MREŽA NA PODRUČJU RH

Važnost Republike Hrvatske u prometnoj mreži Europe i Svijeta je vrlo velika. Na raskrižju Europe, Hrvatska povezuje Srednju Europu i Zapadnu Europu s cijelom Jugoistočnom Europom i dalje s područjem Bliskog Istoka. Osim toga, Hrvatska povezuje i Baltičko more preko cijelog Podunavlja sve do Jadranskog mora. Kroz prostor Republike Hrvatske prolaze Paneuropski i TEN-T koridori. Na području Republike Hrvatske protječu dva koridora TEN-T mreže, odnosno Mediteranski koridor i Rajna-Dunav koridor.



Slika 11 TEN-T koridori u RH

Izvor: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC014>

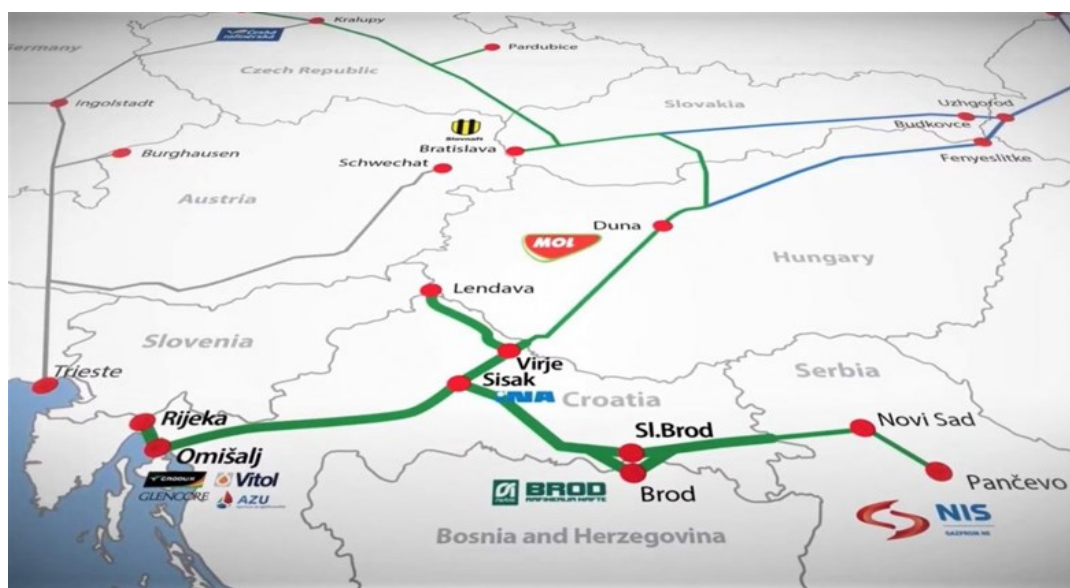
Paneuropske prometne koridore suglasila je Europska unija. Postoji deset značajnih koridora, uključujući četiri paneuropska prometna teritorija: Barentsov euro-arktički, Mediteranski, Jadransko-jonski i Crnomorski teritorij. Održivi cilj Paneuropskog prometnog koridora je da se učinkovito provodi međunarodni promet unutar Europe te promet između Europe i Azije.

Geografski položaj Republike Hrvatske omogućio joj je razvoj prometa kao važne gospodarske djelatnosti što kasnije pozitivno utječe na poboljšanje životnog standarda stanovništva i poboljšanje infrastrukture prometa unutar granica države.

Među cestovnim i željezničkim prometnim pravcima kao najvažniji izdvojili su se:

- Prometni koridor Vb
- Prometni koridor Vc
- Prometni koridor X
- Prometni koridor Xa

Najvažniji koridor za vodeni promet jest Koridor VII. U cjevovodnom prometu veliku važnost ima: Plinacro i Janaf.



Slika 12 Prikaz sustava Janaf

Izvor: <https://danica.hr/hrvatska-ima-dva-bisera-o-kojima-bi-uskoro-moglo-ovisiti-pola-europe/>

Položaj Republike Hrvatske kroz povijest pokazao se kao nerijetko i nepoželjan upravo zbog strateške vrijednosti koju ima, te je često bila meta i interes različitih država i svjetskih sila, a i mjesto sukoba istih. Jedina je država čiji središte opisane kružnice se nalazi van državnog teritorija. Smirivanje političke situacije na teritoriju bivše Jugoslavije i poboljšanje odnosa u Europi općenito dovelo je do veće koristi. Hrvatska sada spaja zapad, jug i istok Europe uz gospodarsku korist.

Hrvatski geografski položaj svrstava ju kao: Srednjoeuropsku zemlju, Zemlju Podunavlja i Mediteransku državu. Iako se raznim gospodarskim politikama nastoji ostvariti što veća korist od njenog položaja, Hrvatska po svim mjerilima nikako ne iskorištava i ne zadovoljava gospodarske mogućnosti i potencijal koji ima.¹⁶

¹⁶ Bumbar, Dino, Republika Hrvatska u europskom prometnom sustavu, Završni rad, Veleučilište u Šibeniku, Šibenik, 2015.

4.1. MEDITERANSKI KORIDOR NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

Na području Republike Hrvatske u sklopu TEN-T mreže unutar Mediteranskog koridora nalaze se morska luka u Rijeci, intermodalni terminal u Zagrebu i Zračna luka u Zagrebu. Primarni pravci koji čine cestovnu mrežu u RH su autoceste A6 Rijeka-Zagreb, A1 Zagreb-Split-Dubrovnik, A10 Granica BiH-Ploče, A4 Zagreb-Goričan i A3 Bregana-Zagreb-Lipovac. Nerealizirane pruge tvore osnovnu željezničku mrežu M202 Rijeka-Zagreb, M102 Zagreb-Dugo Selo, M201 Dugo Selo-Botovo i M104 Novska-Tovarnik-Državna Granica.

Neki dijelovi osnovne mreže ocijenjuju se po kriteriju održavanja cilja transportne mreže, povezivanje dionica i sklapanje mreže u zajedničkom interesu s trećih zemalja.

Osnovna mreža TEN-T ostvaruje ciljeve tako da kroz održivost, koheziju, efikasnost i povećanje koristi za korisnike. Također, mreža RH može osnažiti suradnju s ostalim državama s ciljem razvoja TEN-T mreže unatoč činjenici da graniči sa zemljama koje nisu predstavnice Europske Unije poput Srbije, Bosne i Hercegovine i Crne Gore. RH je s navedenim zemljama (izuzev Crne Gore) imala usklađen prometni tok unutar Paneuropskih koridora putem koridora Vc i X, što daje RH prikladne kriterije za kasniju suradnju s tim zemljama kroz TEN-T.

Na teritoriju RH Mediteranski koridor obuvaća željezničku i cestovnu mrežu povezivajući Riječku luku s unutrašnjom Europom. Mediteranski koridor u cestovnom prometu uključuje Vb dionicu Paneuropskog koridora Rijeka-Zagreb-Budimpešta, dok ostatak Paneuropskih cestovnih i željezničkih dionica čine cjelovitu TEN-T mrežu. Na teritoriju Republike Hrvatske od autocesta u mediteranskom koridoru spadaju A1 (Zagreb-Bosiljevo), A6 (Bosiljevo-Rijeka) i A4 (Zagreb-Sveta Helena-Goričan).

Najznačajniji projekti za mediteranski koridor u Republici Hrvatskoj su željeznički promet Budimpešte, Zagreba i Rijeke te putevi koji spajaju Ljubljanu i Zagreb. Veliki plan EU je razvojna važnost Riječke luke, u kojem je cilj unaprijediti povezanost s kontinentalnim dijelovima Europe te samim time poboljšati razvoj infrastrukture Riječke luke.

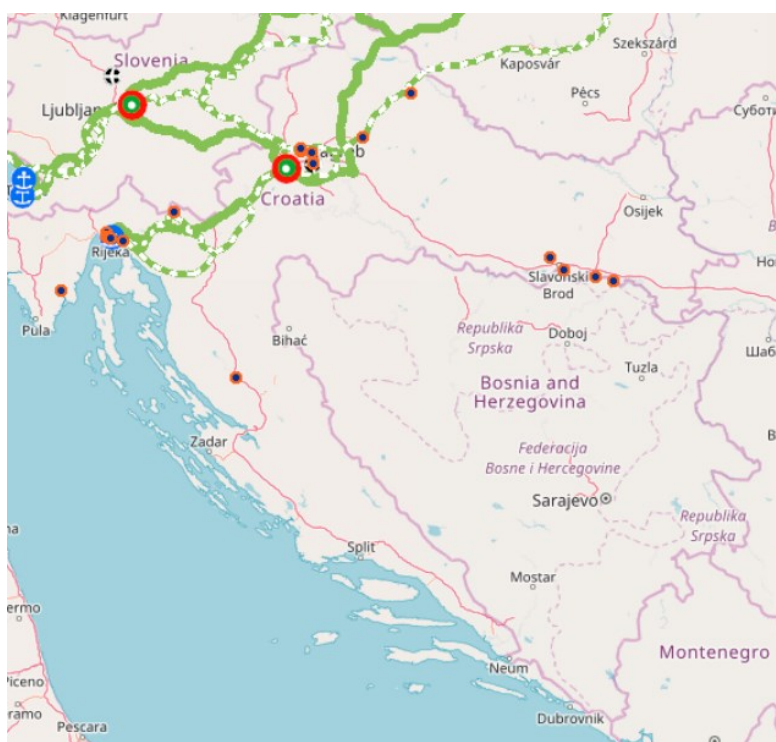
Glavni projekti TEN-T mreže željezničkog prometa su:

- Ogulin-Delnice-Škrljevo
- Željeznička zaobilaznica Zagreb
- Križevci-granica
- Hrvatski Leskovac-Karlovac

- Škrljevo-Rijeka
- Dugo selo-Križevci
- Goljak-Skradnik¹⁷

Osim osnovnih projekata za unaprjeđenje hrvatskih željeznica pokrenuti su projekti za proširenje i razvitak luke Rijeka kako bi se uklonili nedostaci željezničkog transporta. Taj projekt obuhvaća rekonstrukciju željezničkog prometa i postaju Rijeka-Brajdica i Rijeka-Cargo, te izgradnja intermodalnog terminala.

Zbog preopterećenosti kapaciteta Riječke luke određena je izgradnja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala u Rijeci, te razvoj upravljačkih sposobnosti kroz informatičko telematičku nadogradnju iste. Vrijednost ovakve investicije iznosi 76,6 milijuna EUR. Za izgradnju ovakvog terminala angažiran je bio institut Igh, pristanište je duljine 400m te dubine 21,20m.¹⁸



Slika 13 Mediteranski koridor na području RH

Izvor: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html?layer=1,2,3,4,5,6,8,9&country=HR>

¹⁷ Izvor: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en (01.09.2022.)

¹⁸ Izvor: <https://www.igh.hr/reference/kontejnerski-terminal-luka-rijeka-zagrebacka-obala/> (05.09.2022.)

4.2. KORIDOR RAJNA-DUNAV NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

Na teritoriju RH TEN-T mreže luke unutarnjih plovnih tokova su Vukovar i Slavonski Brod. U koridoru Rajna-Dunav, Hrvatska je dio samo osnovne mreže istog koridora. RH je uvrštena unutarnje plovne tokove preko rijeka Save i Dunava.

Navigacijski parametri nisu precizni iz razloga što ne prepoznaju mogućnost klimatskih promjena te promjene vodostaja.

Vukovar se smatra jednom od najznačajnijih riječnih luka na području RH. Lučki teritorij obuhvaća oko 26 hektara.

Uz značajnu luku Vukovar na osnovnoj mreži nalazi se riječna luka Slavonski Brod koja je od velike važnosti za Brodsko-posavsku županiju te Bosnu i Hercegovinu zbog svoje strateške pozicije neposredno blizu Paneruropskih koridora Vc i X, te se podrazumijeva ulaznom lukom za EU.

Luka Osijek kao dio sveobuhvatne mreže pozicionirana je najbliža riječna luka sjevernoj i središnjoj Hrvatskoj udaljena 14 kilometara od ušća rijeke Drave u Dunav.



Koridor Rajna-Dunav u RH

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/ten-t-days-polozaj-hrvatske-u-prometnoj-mrezi-europske-unije/6502>

4.3. PANEUROPSKI KORIDORI NA PODRUČJU RH

Jedan od važnijih Paneuropskih prometnih koridora je Paneuropski prometni koridor V koji vodi od Venecije do Kijeva. Ovaj koridor ide smjerom Venecija (Italija) – Trst (Italija) – Kopar (Slovenija) – Ljubljana (Slovenija) – Maribor (Slovenija) – Budimpešta (Mađarska) – Užgorod (Ukrajina) – Lviv (Ukrajina) – Kijev (Ukrajina).

Iz Hrvatske prolaze dva ogranka, riječki koji se povezuje s ključnim kolosijekom kod Bečehela te pločanski u Budimpešti. Od Užgoroda prati ogranak ka Bratislavi.

Grane Vb i Vc dio su Paneuropskog koridora V koji Hrvatsku povezuje s drugim zemljama kroz koje spomenuti koridor prolazi. Specifičnost za ova dva ogranka jest da se na njima nalaze vrlo važne Hrvatske luke:

- Koridor Vb- luka Rijeka
- Koridor Vc- luka Ploče

Rijeka se nalazi na samom ulazu u Paneuropski koridor Vb, a to je koridor koji prolazi kroz Rijeku, dalje do Zagreba i završava u Budimpešti. Važnost ovog pravca jest u tome da povezuje prostor Srednje Europe s mediteranskim dijelom.

Ovaj koridor je intermodalan jer sadrži vodni, željeznički i cestovni način transporta.

Koridor Vb je prioritetna stvar u razvojnim projektima Hrvatske željeznice zbog važnosti koju ta pruga ima za međunarodni, a i domaći promet. U planu je da se od mađarske granice pa sve do Rijeke, naprave dva kolosijeka koja će biti podobna za brze vlakove koji se kreću do 200 km/h.

Koridor Vc je poveznica između Ploča te gradova susjedne Bosne i Hercegovine koji su od velike industrijske važnosti, a oni su:

- Mostar
- Zenica
- Sarajevo
- Zvornik

Zadnja stanica koridora Vc jest Budimpešta, a prolazi i kroz hrvatski grad na Dunavu, Vukovar. Koridor Vc ima veliku gospodarsku važnost za turizam, a i neke druge privredne aktivnosti. Za daljnji razvoj ovog koridora krucijalna su ulaganja u razvoj željeznice i luke Ploče. Obje strane, Hrvatska i BiH, svjesne su važnosti koridora Vc za gospodarstva obje države te su zajedničkim sporazumom došli do odluke o ulaganju i daljnjem razvoju spomenutog koridora.

VII Paneuropski koridor jest zapravo rijeka Dunav i njen tok. Ovaj koridor ima pozitivan utjecaj na gospodarski razvoj Slavonije jer je na njemu smještena riječna luka Vukovar. Osim Luke Vukovar, postoje i riječne luke u Osijeku, Sisku i Slavonskom Brodu.

Najvažnija luka od prethodno navedenih je Luka Vukovar koja prihvaća plovila sve do klase 5.

Samo područje luke prekriva 26 hektara, na sjevernom dijelu je Dunav, a na jugu je omeđen državnom cestom koja povezuje gradove Vukovar, Osijek i Vinkovce, na istoku se dodiruje sa stambenim zonama, a na njenom zapadnom dijelu nalazi se poslovno i industrijsko područje.

Paneuropski koridor Xa povezuje glavni grad RH Zagreb s Grazom. Osim toga, taj koridor je prvi koridor TEN-T mreže u Republici Hrvatskoj i samim time je od velike važnosti za sav promet u Europi jer je poveznica između čak 11 država na području jugoistoka i srednje Europe.

U Republici Hrvatskoj predstavlja prvu i zadnju točku u tranzitnom prometu koridora. Sadrži pet pruga, od Slovenije do Srbije. Na dijelu između Zagreba i Novske ima dvije jednokolosiječne pruge.¹⁹

¹⁹ Horvatić, Luka, Analiza i ocjena TEN-T koridora u RH, Diplomski rad, Sveučilište Sjever, Koprivnica, 2021.

5. BUDUĆNOST HRVATSKE U SVEOBUHVAATNOJ TEN-T MREŽI

Jedan od velikih projekta Republike Hrvatske je uključenje luke Rijeka na Baltičko Jadranski koridor te bi Rijeka samim time postala posljednja luka udruženja svih luka na sjevernom Jadranu.

Luke koje su dio NAPE su:

- Luka Koper
- Luka Trst
- Luka Venecija
- Luka Ravenna

Kao što i sam naziv kaže, sve luke se nalaze u području Sjevernog Jadrana. Tako povezane, sežu u središnji dio Europe i formiraju najefikasniji put sve od Dalekog Istoka do Europe. Udruženjem ove luke postale su vrlo značajni HUB terminali koji su od ključne važnosti za transport svih zemalja na području Srednje Europe i Istočne Europe. Onoga trenutka kada je Republika Hrvatska postala članicom Europske unije, Luka Rijeka je postala konkurentna na tržištu. Privredne aktivnosti koje se odvijaju unutar luke Rijeka jesu:

- Utovar robe
- Istovar robe
- Pretovar robe
- Skladištenje robe
- Prijevoz tereta i dobara kao što su tereti drvne industrije, tekućeg tereta, poljoprivrednih dobara, stoke i sl.

Luka Rijeka je visokokvalificirana luka koja je osposobljena za rukovanjem raznim vrstama dobara.

Luka Rijeka osim položaja koji je izvrstan, okuplja i različite vrste transporta:

- Cestovni promet
- Željeznički promet
- Zračni promet
- Pomorski promet
- Cjevovodni transport

U cilju poboljšanja i proširenja pomorskog prometa, investira se u samo proširenje luke i njenu modernizaciju. Republika Hrvatska bi trebala također raditi na poboljšanju i obnovi željezničkog prometa kako bi luku povezala što bolje sa zaleđem.

Luka Rijeka i dalje nije na razini luke Koper. Razlog toga je taj što je luka smještena u nepovoljnom dijelu grada, odnosno u samom središtu. Osim toga, ne koristi se napredna tehnologija kao što je ICT sustav. Upravo zbog prethodno navedene dvije stavke, samo uvođenje prilagodba lancu opskrbe nije moguća u potpunosti.

Najveća konkurencija luki Rijeka jest luka Koper jer je interes ove dvije luke i ono prema čemu gravitiraju jednako. Prometna politika koju provodi EU pruža mogućnost koja je ujedno i dužnost da se napravi plan održivog razvoja u pogledu transporta, a za cilj ima progresivno manje troškove transporta. Ovakva politika potiče i luke koje su međusobno konkurenti da zajedno teže zelenim koridorima.



Slika 14 Luka Rijeka

Izvor: <https://lukarijeka.hr/>

Oni dijelovi sveobuhvatne mreže, a za koju postoje predlošci da postane dio osnovne mreže TEN-T jesu:

- Autocesta A7
- Pravac željeznice M203

Glavni razlog zbog koje postoji prijedlog uključivanja Autoceste A7 i željezničkog pravca M203 jest luka Rijeka i njeno povezivanje sa zapadnom i srednjom Europom. Rijeka Luka zapravo jest povezana koridorom s Budimpeštom, ali ta povezanost bi bila

značajno efikasnija kada bi se stvorio taj dodatni pravac na koridoru prema Sloveniji.

Ono što bi se poboljšalo kada bi se stvorio dodatni pravac jest samo poboljšanje usluge za korisnike, te poboljšanje postojećih cestovnih i željezničkih pravaca.

Osim toga, ovaj projekt bi pozitivno utjecao na poboljšanje odnosa i povezanosti članica Europske unije, Slovenije i Hrvatske.

Ukoliko se pogledaju rezultati iz PGDP-a (Prosječni godišnji dnevni promet), na autocesti A7 je na godišnjoj razini migriralo oko 250 000 vozila, a na dnevnoj 30-ak tisuća.²⁰ Iz prethodno navedenog, lako je zaključiti da je autocesta A7 ključna za turizam.

Kada bi autocesta A7 postala dio osnovne mreže TEN-T, procjenjuje se da bi prethodno navedeni brojevi porasli za 20%. Došlo bi i do efikasnijeg i bržeg kretanja te smanjenja gužvi i vremena čekanja, jer autocesta sadržava i prijelaz Rupa-Pasjak sa susjednom Slovenijom. To bi utjecalo na povećanje od otprilike 5%.

Kada bi autocesta A7 postala dio osnovne mreže TEN-T povećala bi se i sama kvaliteta te autoceste što bi u konačnici dovelo i do povećanja od 10%, a razlog leži u tome što bi porasla pristupačnost te bi dnevne migracije autocestom bile brže i efikasnije. To bi pozitivno utjecalo i na povećanje sigurnosti na autocesti. Prema postojećim i dostupnim podacima, na autocesti A7 se tijekom 2019. dogodilo nešto manje od 150 prometnih nesreća. Broj prometnih nesreća smanjio bi se za 20%, dakle na 119 u prosjeku.²¹

Izuzev putničkog prijevoza, visoko bi profitirao i teretni prijevoz iz idućih razloga:

- Promet bi postao brži
- Povećala bi se sigurnost transporta
- Prijevoz bi postao pouzdaniji

Teretni prijevoz bi se povećao za čak 60%, a to bi pozitivno utjecalo na osnaživanje Rijeke u pogledu gospodarstva i trgovine. Osim Rijeke, profitirali bi i svi drugi gradovi koji se nalaze na autocesti A7. S brojke više od 7 tisuća, teretniji prijevoz bi se povećao na nešto manje od 11.500 vozila.

Željeznica koja je poveznica između Rijeke i Slovenije jest željeznička pruga M203. Navedena pruga je u ovom trenutku jednokolosiječna, ali njena velika prednost jest ta što je elektrificirana. Ono što bi bilo moguće kada bi postala dio osnovne TEN-T mreže jest da ju se pretvorio u dvokolosiječnu prugu koja bi uz to postala i brza. Nije potrebno ni spomenuti koliko bi se to pozitivno odrazilo na Rijeku u pogledu gospodarstva, te bi sami

²⁰ Izvor: <https://www2.pgz.hr/doc/kolegij-zupana/2017-2021/178/T8.pdf> (23.08.2022.)

²¹ Izvor: <https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz:169/preview> (25.08.2022.)

željeznički promet postao značajno sigurniji i pouzdaniji. Luka Rijeka je bez premca trenutno daleko najbitnija teretna pomorska luka u cijeloj RH te bi njenim daljnjim razvitkom došlo do poboljšanja u povezanosti s teritorijalnim dijelovima srednje i zapadne Europe.

Ovime bi se dakle povećala kvaliteta povezanosti s državama Slovenije i Italije, dakle i Trsta što bi imalo brojne gospodarske blagodati. Željeznički promet je ekonomski prihvatljiviji od cestovnog prometa, dakle i sam prihod od njega je veći.

Ekonomske beneficije uvođenja autoceste A7 u osnovnu mrežu TEN-T su:

- Smanjenje vremena samog putovanja
- Progresivno smanjenje vremena čekanja na svim graničnim prijelazima
- Smanjenje broja prometnih nesreća i njihove učestalosti
- Beneficije u pogledu gospodarstva
- Ekonomske beneficije uvođenja željezničkog pravca M203 u osnovnu mrežu TEN-T su:
 - Smanjeno vrijeme samog putovanja
 - Ekonomski prihvatljivi oblik prijevoza
 - Ekološki prihvatljiviji zbog smanjene emisije štetnih plinova
 - Vrijeme utovara i istovara je smanjeno

Kada bi autocesta A7, a i željeznički pravac M203, postali dio osnovne mreže tada bi Rijeka dobila na dodatnoj važnosti jer bi postala veliko prometno čvorište. Rijeka bi tad povezala zapadni dio Balkana te Zapadnu i Srednju Europu.

Osim Rijeke, kohezijom bi se povezala i otočna područja koja gravitiraju prema Rijeci:

- Otok Krk
- Otok Cres
- Otok Rab
- Otok Pag

Osim svega prethodno navedenog, izjednačila bi se i kvaliteta u infrastrukturi te bi došlo do neometane povezanosti između Balkana i zapada jer bi se ojačala veza između Italije, Slovenije i Hrvatske.

Kvaliteta za same korisnike ovog koridora bi se znatno povećala jer bi se sigurnost u transportu i zaštita podigla na višu razinu kako za putnički tako i za teretni transport. Došlo bi do kvalitetnijeg korištenja svih resursa, razvijali bi se projekti koji su u zajedničkom interesu te bi sama suradnja s nekim trećim zemljama postala bolja.

Poboljšala bi se infrastruktura cestovnog pravca A7 i željezničke pruge M203 njihovom integracijom u osnovnu mrežu. Povezao bi se dio Jadrana i Balkana sa srednjom i zapadnim dijelom Europe prema kojem Balkan i teži.

Turizam bi se dodatno razvio i cjelokupna prometna infrastruktura na području Europe bi dobila na važnosti i vrijednosti.²²

²² Miler, Ivan, Osnovna mreža TEN-T, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2021.

6. ZAKLJUČAK

TEN-T mreža obuhvaća mreže cestovnih, željezničkih i vodenih tokova koji povezuju države EU, dok pojedine grane mreže protječu i kroz države koje nisu članice EU.

Primarni zadatci mreže su neutralizacija problema uskih prometnica, reduciranje duljine putovanja te eliminacija postojećih prepreka između transportnih veza država u EU.

TEN-T mreža sadrži 9 koridora osnovne i sveobuhvatne mreže, od kojih kroz Republiku Hrvatsku prolazi Mediteranski koridor i Rajna-Dunav koridor.

Paneuropski prometni koridori su cestovni pravci koji prolaze centralnom i istočnom Europom. Europska unija je bila inicijator povezivanja i izgradnje takve prometne mreže s ciljem da olakša trgovinu i transport te da poveže članice Europske unije sa zemljama koje to nisu.

Sve vrste transporta su integrirane u Paneuropski koridor:

- Cestovni promet
- Željeznički promet
- Zračni promet
- Cjevovodni promet
- Vodni promet

Na području Republike Hrvatske prolaze tri koridora: V, VII i X koridor. Najvažniji za RH su ogranci koridora VII, koridori Vb i Vc.

Integrirani prijevoz putnika inovativno je rješenje za rasterećenje prometnica, državnog proračuna i ekonomski prihvatljivija metoda za građane i državni proračun pojedinih zemalja.

S obzirom na položaj, Republika Hrvatska ima veliku važnost za promet Europe. Smještena na sjecištu između istoka i zapada, sjevera i juga, geografski položaj omogućio joj je razvoj u pogledu prometnog gospodarstva.

Iako nerijetko strateški nepovoljan položaj u povijesti zbog brojnih ratova koji su se vodili na njenom teritoriju, Hrvatska zbog dobrog prometnog položaja s lakoćom razvija i turizam koji je glavna gospodarska grana za državni proračun.

Sva mjerila su pokazala da Hrvatska pak ne iskorištava do kraja prometne potencijale zbog nedovoljnog ulaganja i manjka kvalitetnog plana i ideje za daljnji razvoj.

Najrazvijenija grana prometa u Republici Hrvatskoj je cestovni promet. Iako je cestovni promet najefikasnija vrsta prometa za transport putnika, željeznički promet koji je

na katastrofalnoj razini nerazvoja i zastarjelosti u RH, primarna je vrsta transporta za robu i teret općenito.

Javne ceste u RH su ukupne duljine 26.580,46 kilometara, od kojih 9 tisuća kilometara spada pod ceste koje su dio županije, a oko 7 tisuća kilometara je dio državnih cesti.²³ Za razliku od željezničkog prometa, cestovni promet u Republici Hrvatskoj je dobro razvijen u pogledu infrastrukture i prihodovanja.

Posljedica toga što Hrvatska nema dobro razvijenu željezničku mrežu jest premještanje teretnog transporta na zapad Europe, skoro pa i u potpunosti.

Trans-Europska prometna mreža nastala je zbog slobodne migracije ljudi, robe i dobara na području Europe. Danas TEN-T mreža čini 50% ukupnog prometa ostvarenog na području EU. Kriterij za uključivanje neke prometnice u TEN-T mrežu propisan je uredbom 1315/2013 od strane Europskog parlamenta i vijeća.

U RH prometnice koje su dio sveobuhvatne mreže i na putu su da postanu dio osnovne mreže su:

- Autocesta A7
- Željeznički koridor M203

Na putu da postane dio Baltičko Jadranskog koridora jest i luka Rijeka koja je najvažnija hrvatska luka u kojoj se ostvaruje visoka razina ukupnog prometa i transporta na području RH.

Promet u Republici Hrvatskoj je razvijen, ali s obzirom na geografski položaj koji Hrvatska ima i neostvareni potencijal, pokazuje se problem koji je duboko utkan u hrvatsko gospodarstvo, a to je općenito nedovoljno ulaganje ili pogrešno usmjereno ulaganje i resursi. Hrvatski željeznički promet i sama infrastruktura željeznica je u katastrofalnom stanju, zastarjela tehnologija, spori i netočni vlakovi, jednokolosiječne pruge i sl., odraz su gospodarstva koji ne brine o nečemu tako važnom i ključnom za daljnji razvoj zemlje.

Cestovni promet je i razvijen s obzirom na svijet, ali opet neiznenađujuće, nedovoljno s obzirom na to kakav bi mogao biti i kakav potencijal ima.

Hrvatska Vlada bi također trebala inzistirati na većoj povezanosti i uključenosti prometnica RH u TEN-T mrežu.

²³ Izvor: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_02_18_429.html (05.09.2022.)

POPIS LITERATURE

INTERNETSKI IZVORI:

1. Janjić, Nataša, Sloboda pružanja usluga u cestovnom prometu Europske unije, Diplomski rad, Pomorski fakultet u Rijeci, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2013.
2. Vidoš, Dragana, Paneuropski prometni koridori, Završni rad, Veleučilište Nikole Tesle u Gospiću, Gospić, 2018.
3. Marković, Igor, Trans-Europska prometna mreža i mreža Pan-Europskih koridora, Centar za poslovne studije, Stručni član, Kiseljak, 2007.
4. Šercer, Marko, Paneuropski prometni koridor X, Završni rad, Veleučilište u Rijeci, Prometni odjel, Rijeka, 2016.
5. Horvatić, Luka, Analiza i ocjena TEN-T koridora u RH, Diplomski rad, Sveučilište Sjever, Koprivnica, 2021.
6. Bumbar, Dino, Republika Hrvatska u europskom prometnom sustavu, Završni rad, Veleučilište u Šibeniku, Šibenik, 2015.
7. Butorac, Josip, Riječka luka kao čimbenik paneurpskog prometnog koridora Vb, Završni rad, Veleučilište u Rijeci, Stručni studij Cestovni promet, Rijeka, 2018.
8. Matešić, Marko, Analiza prometne infrastrukture na mediteranskom prometnom koridoru u Republici Hrvatskoj, Završni rad, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016.
9. Horvat, Mihael, Analiza razvoja željezničkog prometa u RH, Završni rad, Sveučilište Sjever, Odjel za tehničku i gospodarsku logistiku, Varaždin, 2020.
10. Lalić, Dean, Razvojne odrednice paneuropskog prometnog koridora X, Stručni rad, UDK 625.11.001.3, str. 7.-8., Zagreb, 2003.
11. Alić, Ivan, Željeznički prometni koridori u Republici Hrvatskoj, Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću, Završni rad, Stručni studij Cestovni odjel, Gospić, 2015.
12. Miler, Ivan, Osnovna mreža TEN-T, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2021.

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 1 TEN-T koridori na karti EU	3
Slika 2 Baltičko - Jadranski koridor	5
Slika 3 Sjeverno more - Baltik koridor	6
Slika 4 Mediteranski koridor	7
Slika 5 Koridor Bliski istok - Istočni Mediteran	9
Slika 6 Skandinavsko - mediteranski koridor	10
Slika 7 Rajnsko - alpski koridor	11
Slika 8 Atlantski koridor	12
Slika 9 Koridor Sjeverno more – Mediteran	13
Slika 10 Rajna - Dunav koridor	14
Slika 11 TEN-T koridori u RH	17
Slika 12 Prikaz sustava Janaf	18
Slika 13 Mediteranski koridor na području RH	20
Slika 14 Luka Rijeka	25