

Utjecaj prometne politike na cestovni promet

Rezo, Željko

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:264833>

Rights / Prava: [In copyright](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2021-09-20**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

Željko Rezo

UTJECAJ PROMETNE POLITIKE NA CESTOVNI PROMET

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2016.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

UTJECAJ PROMETNE POLITIKE NA CESTOVNI PROMET

ROLE OF TRANSPORT POLICY IN ROAD TRANSPORT

Mentor: Prof. dr. sc. Mihaela Bukljaš Skočibušić
Student: Željko Rezo, 0135219667

Zagreb, rujan 2016.

SAŽETAK

Ovim završnim radom obrađena je tematika utjecaja prometne politike na razvoj cestovnog prometa s naglaskom na Republiku Hrvatsku. Prometna politika je skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti radi postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava određene države ili regionalne grupacije kako bi se povećao njegov doprinos razvoju društva. Definirani su ciljevi prometne politike s obzirom na strategiju razvoja te aktivnosti kojima se može unaprijediti prometna politika u svrhu gospodarskog i društvenog razvoja. Prometna politika treba omogućiti integraciju hrvatskog prostora i prostora okruženja, efikasnu robnu razmjenu, nesmetan tranzitni promet, zadovoljiti osobne mobilnosti svih građana, pružiti kvalitetan i efikasan javni prijevoz te dugoročno održivu prijevoznu industriju.

Ključne riječi: cestovni promet, prometna politika, gospodarski razvoj

SUMMARY:

This final paper discussed the topic of influence transport policy in the development of road transport, with emphasis on Croatia. Transport policy is a set of measures taken by different social and economic agents to optimize the development of transport system of certain countries or regional groupings in order to increase its contribution to the development of society. We defined the goals of transport policy with regard to strategy development and activities that can improve transport policy for the purpose of economic and social development. Transport policy should enable the integration of Croatian space and the area environment, an efficient exchange of goods, unimpeded transit traffic, to meet personal mobility for all citizens, to provide effective and efficient public transport and long-term sustainable transport industry.

Key words: road traffic, transport policy, economic development

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. OPĆE ZNAČAJKE PROMETNE POLITIKE	2
2.1. Prometna politika.....	2
2.2. Razvoj prometne politike.....	3
3. NAČELA PROMETNE POLITIKE EU I REPUBLIKE HRVATSKE	7
3.1. Prometna politika EU	7
3.2. Zajednička politika zemalja EU	7
3.3. Prometna politika Hrvatske prije ulaska u EU	9
4. STRATEŠKE MJERE RAZVOJA CESTOVNOG PROMETA	12
4.1. Vizija, misija i ciljevi razvoja cestovnog prometa u RH.....	12
4.2. Održivi razvoj prometnog sustava.....	13
4.3. Razvoj infrastrukture.....	13
5. TARIFNA I INVESTICIJSKA POLITIKA U CESTOVNOM PROMETU.....	15
5.1. Tarifna politika.....	15
5.2. Određivanje cijene prometne usluge	16
5.2.1. Troškovi u prometu	18
5.3. Investicijska politika u prometu	18
6. ULOGA PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA CESTOVNOG PROMETA.....	20
6.1. Održivi razvoj.....	20
6.2. Održivi razvoj i promet	22
6.3. Prometna politika u funkciji održivog razvoja	24
7. ZAKLJUČAK	28
POPIS LITERATURE	30
POPIS KRATICA	32
POPIS SLIKA	32

1. UVOD

Europska unija, već od samih početaka svog postojanja, pa sve do danas, posebnu pozornost posvećuje uređenju prometnog sustava EU –a kao cjeline, kao i uređenju prometnih sustava zemalja članica te njihovoj prometnoj integraciji sa zemljama okruženja, stavljajući prometni sustav u funkciju održivog razvoja cjelokupnog gospodarstva kroz sve oblike prijevoza i prijenosa tereta, informacija i vijesti, u funkciju zaštite okoliša i sveukupnog održivog razvoja, kao i u funkciju realizacije osobne mobilnosti svih svojih stanovnika. Hrvatska kao članica ove zajednice, lagano se prilagođava novim odrednicama prometne politike od kojih je održivi razvoj zasigurno jedna od bitnih stavki.

Ovim radom definirati će se i prometna politika RH, s posebnim naglaskom na održivi razvoj kao važnu sastavnicu rada. Rad se sastoji od sedam poglavlja. Nakon uvodnog dijela dane su temeljne definicije prometne politike i sam povijesni razvoj iste. U trećem poglavlju definirana su načela prometne politike, prometna politika EU, Zajednička prometna politika te načela hrvatske prometne politike prije pristupanja EU. Četvrtim poglavljem analizirane su strateške mjere razvoja prometne politike. Definirani su ciljevi prometne politike s obzirom na strategiju razvoja te aktivnostima kojima će se unaprijediti prometna politika u svrhu gospodarskog i društvenog razvoja. U petom poglavlju naglasak je na tarifnoj i investicijskoj politici u prometu. Određene su bitne stavke ovi dviju politika unutar prometne politike. U šestom poglavlju naglasak je na održivom razvoju i utjecaju na prometnu politiku RH. Sedmo poglavlje je završno poglavlje u kojem je dan rezime rada, odnosno zaključak.

2. OPĆE ZNAČAJKE PROMETNE POLITIKE

2.1. Prometna politika

Prometna politika predstavlja skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti radi postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava određene države ili regionalne grupacije kako bi se povećao njegov doprinos razvoju društva.

Osnovni ciljevi prometne politike su:

- uspješan prometni sustav koji omogućuje kvalitetan i jeftin prijevoz
- doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju –doprema sirovina, energije, roba, dovoz radne snage i prijenos informacija, otprema gotovih proizvoda
- zadovoljenje društvenih potreba za prijevozom ljudi do trgovačkih, zdravstvenih, obrazovnih i rekreativnih središta,
- povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava – primjerena stopa povrata na uložena sredstva i optimalna alokacija resursa,
- uklanjanje ili ublažavanje nepovoljnih učinaka koji nastaju kao posljedica djelovanja prometa – onečišćenje okoliša, prometne nesreće, rasipanje energije, gubitak obradivog zemljišta.

Sastavni dio cjelokupne gospodarske i razvojne politike jedne zemlje podrazumijeva i prometnu politiku, takav međusobni odnos ciljeva, mjera i instrumenata te subjekata kao njezinih konzistentnih segmenata, kojima teba osigurati optimalnu strukturu prometnog sustava i njegovo uspješno djelovanje.¹

Jedan od temeljnih dijelova gospodarstva i ukupne opće razvojne politike suvremenih država predstavlja prometna politika. Sastoji se od skupa ekonomskih, političkih i tehnoloških aktivnosti društva a cilj joj je razvitak prometa kao samostalne i specifične gospodarske djelatnosti. Učinkovit prometni sustav predstavlja temelj za uspješan gospodarski razvoj svake države ali i čimbenik koji je od značajne važnosti za približavanje i povezivanje s drugim državama.²

¹ Radačić, Ž., Suić, I.: Prioritetni zadaci prometne politike u službi strategije obnove i razvoja prometne politike Republike Hrvatske, *Promet*, vol. 5, 1993, br. 5, str. 139

² Violić, D., Debelić, B.: Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva, *Pomorski zbornik* 47-48, 2013., str. 13.

Prometna politika proučava i primjenjuje zakonitosti mjera, akcija, instrumenata i pripadajućih resursa, potencijala i kapaciteta u područjima: tehnike prometa, tehnologije prometa, organizacije prometa, ekologije prometa, prometnoga prava i dr. Planiranje prometne strategije i politike je u ingerenciji prometnih znanosti i struke, i ne može se samo temeljiti na zadovoljavanju prometne potražnje, nego mora kontrolirati prometni rast i ciljano ga usmjeravati modeliranjem opcija induciranja željene potražnje.³

Čimbenici koji utječu na razvoj prometne politike su:⁴

- društveno – politička i gospodarska važnost prometa,
- postojanje štetnih eksternih učinaka prometa,
- djelomična tendencija prema monopolizaciji tržišta prometnih usluga.

Zbog utjecaja koji ima na funkcioniranje i razvoj prometa u najširem smislu, prometna politika utvrđuje i ciljeve i smjerove razvitka, smjernice za provođenje ciljeva, uvjete pod kojim će prometna poduzeća poslovati, te prilike za njihov razvitak kao i razvitak prometa kao gospodarske grane. S obzirom na vrstu i hijerarhiju značenja pojedinih ciljeva prometne politike razlikuju se opći ili primarni te posebni ili sekundarni ciljevi. Opći ciljevi trebali bi biti željeni ishod opće politike, a posebni ciljevi su specifična mjerljiva izjava o željenom ishodu.

Temeljni ciljevi prometne politike ogledaju se kroz:⁵

- stalan doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju;
- stalno povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava;
- stalno zadovoljavanje društveno-prometnih potreba;
- stalno uklanjanje i/ili ublažavanje nepovoljnih učinaka prometa

2.2. Razvoj prometne politike

Hrvatski teritorij je izrazito tranzitni u prometnom smislu - što ukazuje prolaz triju Pan europskih koridora (V, VII. i X.) kroz Republiku Hrvatsku te tako promet odnosno prijevoz u cjelini predstavlja ne samo internu potrebu RH, nego i jedno od njezinih mogućih

³ Damić, D.: Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici, "Naše more" 56(3-4)/2009, str. 100

⁴ Pađen, J. : Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003., str. 23.

⁵ Ibid, str 23.

komparativnih prednosti. Izbor multi-modalnih Pan Europskih koridora preko hrvatskog teritorija ukazuje na to, da je teritorijalni položaj RH ne samo njezina prednost, nego i obveza prema njoj samoj, kao i prema ostatku Europe.

Osamostaljenjem Hrvatske, napuštena je politika razvoja prometa koja je bila vezana za postojanje sustava socijalističkog samoupravljanja i jedinstvenoga jugoslavenskoga gospodarskog i prometnog tržišta. Međutim, u međuvremenu nije razrađena i definirana nova prometna politika koja bi uzela u obzir ne samo političke i gospodarske promjene što su se zbile u tom vremenu u Hrvatskoj i njenom okruženju nego i promjene koje se zbivaju u razvoju europskog prometa uopće.

Dosadašnju prometni razvoj u Hrvatskoj moguće je promatrati kroz pet ključnih faza:⁶

1. Prva prometna revolucija-«panta rei», sve je u kretanju (13.-16. st., razvoj plovnih putova)
2. Zlatno doba (17.st.), razvoj pomorskog sustava, jedrenje
3. Doba industrijske revolucije i izum parnog stroja
4. Naše doba, s krajem 19.st. 70-tih godina; 20.st. vezano uz IT tehnologiju
5. Doba individualizacije i personalizacije prometa; doba automobilskog buma, individualnog prometa i mobiliteta.

Što se tiče prometne infrastrukture, Hrvatska je naslijedila najveći dio svojih tradicionalnih prometnih infrastruktura od bivših državnih zajednica, u kojima je živjela, tj. od Austro-ugarske monarhije i od dviju jugoslavenskih država (1918-1941. i 1945-1990. godine). Konceptija i namjena ovih prometnih infrastruktura nije vodila računa o hrvatskim prometnim potrebama, a posebice ne o onima, koje je donijela državna nezavisnost. Ove nove potrebe odnose se:⁷

- na neophodnost prometnog povezivanja i teritorijalnog integriranja RH
- na potrebe povezivanja putem modernih i sigurnih infrastruktura;
- na potrebe postizanja interoperabilnosti hrvatskih prometnih sustava s prometnim sustavima naših susjeda i naročito s zemljama članicama EU.

⁶ Steiner, S.: Prometni sustav Hrvatske u procesu Europskih integracija, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveno vijeće za promet, Znanstvena studija, 2007., str. 3.

⁷ Jurčević M., Barić D., Herceg B.: Pretpristupni fondovi Europske unije u funkciji financiranja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, Ekonomski vjesnik, No. 2, prosinac 2011., str. 353.

Razvojni put prometne politike prije ulaska u EU za Hrvatsku nije bio lagan. Prva prepreka za Hrvatsku nailazi 1997. godine kada je EU deset multimodalnih koridora dopunjeno sa segmentima u prostoru jugoistočne Europe, uključujući i Hrvatsku – koridorom X i koridorom VII, te koridorskim granama Xa, Vb i Vc. Kako Hrvatska nije imala status EU pristupnice u razdoblju od 1996. do 1999. godine, kada je rađena verifikacija i procjena prometnih potreba tih zemalja u sklopu TINA, tako je izostalo definiranje odgovarajuće komplementarne prometne mreže Hrvatske u mreži paneuropskih koridora.

Mjerodavne europske institucije dugo nakon toga su razmatrale potencijalne projekte Hrvatske u sklopu koncipiranja regionalne osnovne mreže za Jugoistočnu Europu.

Europska investicijska banka u tom je smislu 2000. godine publicirala studiju Inventura prometne infrastrukture Zapadnog Balkana, koja se odnosi na temeljnu prometnu mrežu u tom dijelu europskog jugoistoka.

Nakon toga, je 2001. godine Europska komisija pripremila opće razvojne smjernice pod nazivom Prometna i energetska infrastruktura u Jugoistočnoj Europi, u kojoj inzistira na regionalnoj dimenziji i uspostavi poveznica u sklopu promatrane regije odnosno između Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Makedonije i Srbije i Crne Gore. Za prometnu mrežu od važnosti za Hrvatsku, ta strategija predlaže, kao dodatak dionicama paneuropskih koridora kroz Hrvatsku, još jedan cestovni i željeznički koridor od Zagreba do Splita i njegovu ekstenziju cestovnom prometnicom do Dubrovnika i Boke Kotorske za Crnu Goru.

Nakon toga najavljuje se izrada Regionalne studije prometne infrastrukture za Balkan - TIRS, koju je financirala francuska Vlada. Za Hrvatsku je ta studija značila daljnji pomak zbog formalnog uključivanja Jadransko-jonske autoceste u regionalnu prometnu mrežu. Ta je studija imala intenciju zamijeniti tzv. TINA mrežu, koju je Europska komisija uspostavila za zemlje pristupnice u zahtjevu usklađivanja osnovne mreže predložene od strane Europske komisije i dodatnih dionica mreže predloženih od strane zemalja pristupnica.⁸

Studija regionalne Balkanske infrastrukture - REBIS naručena je 2002. godine, a financirala ju je Europska komisija. Od važnosti za Hrvatsku uz prethodno definirane koridore, REBIS predviđa uključivanje morskih luka Rijeka, Split, Ploče i Dubrovnik, aerodroma Zagreb, Split i Dubrovnik, te unutarnjih plovnih putova rijeka Dunava i Save.

⁸ Transport Infrastructure Needs Assessment, Final Report, 1999., p. 25, Section 3.1.

Za unapređenje hrvatskog prometnog sektora izrazito je važan Memorandum razumijevanja o razvoju Osnovne regionalne mreže Jugoistočne Europe. Taj memorandum je 2004. godine potpisan u Luxembourg od strane šest regionalnih ministara prometa i predstavnika Europske komisije. Sastoji se od svih prijašnjih paneuropskih prometnih strategija i dokumenata EU, mreže (TEN) i proces (TINA). Temelj nove regionalne suradnje u prometnom sektoru predstavlja REBIS koji predlaže definiciju multimodalne osnovne mreže, koja se kroz vrijeme mijenja i ispravlja. Tim dokumentom osigurava se interoperabilnost.

Transportni protokol Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Europske unije i Hrvatske još je jedan dokument koji konotira razvoj prometnog sustava u Hrvatskoj i kojim se naglašavaju mjere za razvoj multimodalne prometne infrastrukture, posebice na paneuropskim koridorima V, VII, X i Jadransko-jonskom paneuropskom području, koji povezuje koridor VIII.⁹

U Hrvatskoj je 2000. godine iniciran program izgradnje suvremene mreže autocesta, koji je u najvećoj mjeri već realiziran. Prema tom programu, poboljšana je teritorijalna integracija Hrvatske i otvaranje suvremenih infrastrukturnih objekata prema susjednim zemljama, o nedavno članicama Europske unije.

Samo poglavlje prometne politike naspram Europske unije otvoreno je 21. travnja 2008. godine, a zatvoreno 5. studenog 2010. godine. To je bilo jedno od prva dva poglavlja otvorenih za vrijeme slovenskog predsjedanja Europskom unijom. Hrvatska je u poglavlju Prometna politika za liberalizaciju teretnog željezničkog prometa zatražila prijelazno razdoblje do 31. prosinca 2012. godine, s tim da bi provodila postupnu liberalizaciju od 33 posto svake godine, počevši od 2010. godine. Europska unija je sa svoje strane tražila prijelazno razdoblje glede kabotaže u cestovnom teretnom prijevozu. U tim pregovorima Hrvatska je za obvezu dobila:¹⁰

- uvođenje digitalnih tahografa u cestovnom prometu;
- poboljšanje kakvoće brodova koji plovo pod hrvatskom zastavom;
- uspostavljanje sposobnog i učinkovitog željezničkog regulatora;
- ratificiranje Sporazuma o zajedničkom europskom zračnom prostoru i primjena prve faze.

⁹ Ibid, str.5.

¹⁰ Prema <http://www.entereurope.hr/cpage.aspx?page=clanci.aspx&pageID=171&clanakID=1199>, 25.8.2015.

3. NAČELA PROMETNE POLITIKE EU I REPUBLIKE HRVATSKE

3.1. Prometna politika EU

Sposobnost da se ljudi i roba kreću brzo, učinkovito i jeftino, temeljno je načelo Unijinog cilja za dinamičko gospodarstvo i kohezijsko društvo. Transport predstavlja krvotok gospodarstva, pa je rastom i razvojem industrije kroz politiku infrastrukturnih investicija razvijana kvaliteta, prije svega cestovnog transporta. Transport predstavlja i značajan dio proizvodnih troškova i konačne cijene proizvoda, te je moderan, efikasan i kompetitivan sustav najbolja garancija da će različiti proizvodi doći do svojih tržišta po najboljoj cijeni i najvišim standardima kvalitete usluge. Zbog toga transport znači i iskonsku vezu Europske Unije sa svjetskim gospodarstvom, ali je važan i u povezivanju ljudi i proizvoda iz svih dijelova Europe, posebice udaljenih krajeva. Ovaj sektor donosi 10% bogatstva EU-a, mjenog na temelju bruto domaćeg proizvoda (BDP), te iznosi oko jednog trilijuna EUR-a godišnje. Transport osigurava više od deset milijuna radnih mjesta u EU.

Temeljna načela zajedničke prometne politike EU utvrđena su u Glava VI, članci (90 – 100) Lisabonskog ugovora. Ciljevi zajedničke prometne politike su: ¹¹

1. utvrditi zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni prijevoz na teritorij ili s teritorija država članica, odnosno na prijevoz preko područja jedne ili više njih,
2. utvrditi uvjete pod kojima prijevoznici koji nemaju sjedište ili prebivalište na području neke države članice mogu unutar te države članice obavljati usluge prijevoza,
3. usvajati mjere za poboljšanje sigurnosti prijevoza, i sve druge odgovarajuće propise.

3.2. Zajednička politika zemalja EU

O pitanjima zajedničke prometne politike Vijeće odlučuje kvalificiranom većinom u postupku suodlučivanja s Europskim parlamentom sukladno članku 251. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, nakon savjetovanja s Gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija.

¹¹ Temeljna načela zajedničke prometne politike EU, <http://www.entereurope.hr/page.aspx?PageID=94>, 8.8.2015.

Od toga pravila izuzete su mjere za koje se očekuje da bi mogle ozbiljno utjecati na životni standard i na zaposlenost u određenim područjima, te na uporabu prometne infrastrukture.

Rimskim ugovorom iz 1958. godine je definiran cilj prometne politike, nediskriminatorska politika cijena prijevoza putnika i robe s obzirom na podrijetlo ili odredište, razvoj i financiranje infrastrukture, te formuliranje zajedničke transportne politike. Tek 1985. godine, postignut je napredak u razvoju navedene politike kada je objavljena Bijela knjiga o dovršetku unutarnjeg tržišta¹², te Jedinstvenim Europskim Aktom iz 1986. godine čime se postavljeni temelji stvaranja zajedničke transportne politike u cilju stvaranja jedinstvenog tržišta. To je bila prekretnica u razvoju zajedničke transportne politike jer se ukidanjem granica te liberalizacijom i usklađivanjem propisa, stvorilo jedinstveno tržište. Bijela knjiga iz 1992. godine¹³ označila je pomak s dotadašnjeg sektorskog na integrirani pristup zajedničkoj transportnoj politici i naglasila nova pitanja, poput sigurnosti, zaštite okoliša, socijalne zaštite, vanjskih odnosa, te politike cijena. Svi ciljevi i politike EU tako su postali lakše ostvarivi pomoću usvojene zajedničke politike, koja nije samo zbroj pojedinih mjera za stvaranje jedinstvenog tržišta već se njome stvara i inicijativa stvaranja transeuropskih prometnih mreža u sklopu šireg projekta Transeuropske mreže, projekta uspostave zajedničkih europskih mreža u energetici, prometu i telekomunikacijama.

Zajednička transportna politika usvojena je 1995. godine, a zasnivala se na tri glavna aspekta: poboljšanje kvalitete transporta korištenjem novih tehnologija, poboljšanje djelovanja jedinstvenog tržišta, te razvoj vanjske dimenzije transportne politike. Prioriteti akcijskog programa za razdoblje 2000. - 2004. godine postavljeni su u dokumentu Europske komisije pod nazivom Održiva mobilnost: Perspektive za budućnost (The Common Transport Policy: Sustainable Mobility – Perspectives for the Future¹⁴). Bijela knjiga bila je najvažniji strateški dokument za dugoročni razvoj zajedničke transportne politike za narednih deset godina, čiji je konačni strateški cilj bilo postizanje ravnoteže između različitih oblika transporta do 2010. godine i svojevrsan plan djelovanja za poboljšanje kvaliteta i učinkovitosti europskog transporta. Europska komisija je 2006. godine objavila prijedlog srednjoročne evaluacije Bijele knjige o zajedničkoj prometnoj politici. Zaključak istog je da su učinjeni pomaci, no potrebni su dodatni instrumenti kako bi se poboljšala implementacija zacrtanih mjera. Pred kraj desetogodišnjeg perioda koji je pokrivala Bijela knjiga, 2009. godine objavljeno je Priopćenje

¹² White Paper on Preparation of the Associated Countries of Central and Eastern Europe for Integration into the Internal Market of the Union

¹³ „The Future Development of the Common Transport Policy”

¹⁴ Entereurope-Vodič kroz informacije o Europskoj uniji, www.entereurope.hr

o budućnosti u prometu („Communication on the Future on Transport“). Na ovaj način poticalo se razvoj inteligentnih prijevoznih sustava, naplaćivanje korištenja infrastrukture, proizvodnju veće količine biogoriva, te istraživanje načina za smanjenje zakrčenosti gradova i velegrada.

Pridruživanjem novih članica sa brodarskom tradicijom, poduzete su mnoge radnje da se pomorski transport dovede unutar politike Unije, a koji je u to doba doživio mnoga tehnička poboljšanja i promjene. Zajednička transportna politika u početku je bila zamišljena samo kao jedan od elemenata politike transporta EU. Zemljama članicama je ostavljano da djeluju na lokalnoj razini. Međutim, uvidjelo se da posljedice na regionalnoj i globalnoj razini postaju sve važnije. Promjene u načinu promatranja transporta, poput liberalizacije tržišta transporta u svijetu i sve veći udjel privatnog vlasništva, su bile sve prisutnije. Bijela knjiga iz 1992. godine značila je pomak s dotadašnjeg sektorskog na integrirani pristup zajedničkoj transportnoj politici i naglasila nova pitanja, poput sigurnosti, zaštite okoliša, socijalne zaštite, vanjskih odnosa, te politike cijena. Svi ciljevi i politike EU tako su razvoj i financiranje infrastrukture, te formuliranje zajedničke transportne politike.

3.3. Prometna politika Hrvatske prije ulaska u EU

Potpisivanjem Ugovora o pristupanju u prosincu 2011. godine, Hrvatska je stekla pravo sudjelovanja u statusu aktivnog promatrača u radu radnih skupina Vijeća Europske unije pa tako i radnih skupina u kojima su se vodili razgovori o prijedlozima predmetnih uredbi. Vlada je 12. prosinca 2012. godine donijela Odluku kojom je definirala hrvatski prijedlog prometnih pravaca koji bi donošenjem Uredbe bili uključeni u transeuropsku prometnu mrežu. Tako je definirano i devet koridora Osnovne prometne mreže EU kao okosnica za spajanje 94 glavne europske luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja (Luka Rijeka i zagrebačka zračna luka su među njima), te razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture kapacitirane na postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vlakove, kao i 35 graničnih prijelaza.

Koridori su:¹⁵

1. Baltičko-jadranski,
2. Sjeverno more – Baltik,

¹⁵ TEN-T Days - Položaj Hrvatske u prometnoj mreži Europske unije, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=10391>, 1.8.2015.

3. Mediteranski,
4. Bliski istok – Istočni Mediteran,
5. Skandinavsko-mediteranski,
6. Rajnsko - alpski,
7. Atlantski,
8. Sjeverno more – Mediteran,
9. Rajna – Dunav.

Svaki od njih mora uključivati tri vrste prometne infrastrukture, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prijelaza. Koridori Osnovne prometne mreže ne prolaze kroz države koje nisu članice Europske unije, osim u iznimnim slučajevima kada država predstavlja usko grlo prometnoj povezanosti država članica (primjerice Švicarska ili plovni put Dunava kroz Srbiju). Istodobno, podrazumjeva se postojanje multimodalnog prometa na svakom koridoru.

Hrvatska se nalazi na dva koridora Osnovne prometne mreže:¹⁶

1. Mediteranskom koridoru i na
2. Rajna-Dunav koridoru.

Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta (željeznički i cestovni pravac koji se kod nas uvriježio pod nazivom Vb koridor). Na Mediteranski koridor nastavlja se cestovni i željeznički pravac Zagreb-Slovenija, za koji se kod nas uvriježio naziv X koridor. Preko toga koridora Hrvatska će biti spojena i na Baltičko-jadranski koridor, koji ide od Baltičkog mora kroz Poljsku, preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije. Koridor Rajna-Dunav je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, odakle se jedan dio račva prema Rumunjskoj, a drugi ide Dunavom između Hrvatske i Srbije i dalje na Crno more, a kod nas se uvriježio pod nazivom VII koridor.

U prosincu 2012. godine Hrvatska je definirala i Osnovnu prometnu mrežu, s cestovnim pravicima od državne granice s Republikom Mađarskom preko Osijeka prema Bosni i Hercegovini, te od Metkovića do Ploča (tzv. koridor Vc) te autoceste od Rijeke i Ploča kao i

¹⁶ TEN-T Days - Položaj Hrvatske u prometnoj mreži Europske unije, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=10391>, 1.8.2015.

cesta uzduž jadranske obale (tzv. Jadransko-jonski pravac). Sukladno metodologiji TEN-T-a Jadransko-jonski pravac nije mogao postati koridor Osnovne prometne mreže EU budući nije multimodalan i veže se na zemlje koje nisu članice EU.¹⁷

Mnogi aspekti prometne politike su u nadležnosti nacionalnih vlada, ali ulaskom Hrvatske u Europsku uniju ona je postala dio europskog jedinstvenog tržišta koja ima jedinstvenu prometnu strukturu. U posljednjih je deset godina EU otvorila nacionalna prometna tržišta konkurenciji širom Unije, osobito u cestovnom sektoru.

Kao posljedica takve politike EU, kamioni mogu prevoziti izvan svojih zemalja, tako da se na međunarodnim putovanjima više ne vraćaju prazni.

¹⁷ TEN-T Days - Položaj Hrvatske u prometnoj mreži Europske unije, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=10391>, 1.8.2015.

4. STRATEŠKE MJERE RAZVOJA CESTOVNOG PROMETA

4.1. Vizija, misija i ciljevi razvoja cestovnog prometa u RH

Vizija razvoja cestovnog prometa u RH je stvoriti visoko razvijen, efikasan, siguran, ekološki prihvatljiv i moderan prometni i komunikacijski sustav, potpuno integriran u mrežu glavnih međunarodnih prometnih pravaca, koji najbolje iskorištava prometni i geografski položaj Republike Hrvatske i zadovoljava potrebe teretnog i putničkog prijevoza.

Misija je stvoriti uvjete i izgraditi kapacitete koji će osigurati izradu kvalitetnih zakona i ostalih propisa te njihovo provođenje vezano uz zaštitu mora, pomorsko dobro i vodne putove unutarnjih voda, osiguranje prometne povezanosti otoka međusobno i s kopnom, postići visoku razvijenost elektroničkih komunikacija i tržišta poštanskih usluga, organizirati izradu strateških infrastrukturnih projekata i investicijskih programa od posebnog značaja za Republiku Hrvatsku, organizirati radove na izgradnji suvremene prometne infrastrukture, koja će prometno povezati sve regije i razviti sve vidove prometa uz visok stupanj profesionalnosti i sigurnosti u pružanju prijevoznih usluga te poduzimanje svih mjera zaštite okoliša u transportu.

Temeljni ciljevi očituju se u stvaranju:¹⁸

1. Održivog razvoja prometnog sustava
 - Visoko razvijena, učinkovita i sigurna prometna infrastruktura
 - Razvijen sustav pomorskog prometa i prometa na unutarnjim vodnim putovima, te učinkovito i sustavno upravljanje pomorskim dobrom
 - Sigurna plovidba morem
 - Razvijen sustav željezničkog i cestovnog prometa
 - Razvijen sustav zračnog prometa
 - Kvalitetan nadzor sustava željezničkog i cestovnog prometa.
2. Razvoju elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga
 - Visoka i ujednačena razvijenost širokopoljnog pristupa internetu
 - Visoka kvaliteta i razvijeno tržište poštanskih usluga.

¹⁸ Strateški plan ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014.-2016. godine, http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.065-STRAT-PL%20MPPI%202014-2016%2021-5_13.pdf, str.2

4.2. Održivi razvoj prometnog sustava

S obzirom na prometnu politiku Europske unije i globalnim trendovima, prometni sustav Republike Hrvatske razvijati će se po modelu koji omogućava održivi razvoj prometnog sustava uz energetska učinkovitost, vođenje brige o okolišu uz maksimalnu sigurnost svih sudionika u prometu. Razvijen prometni sustav olakšava i potiče mobilnost ljudi i roba, te smanjivanjem prometne izoliranosti, omogućava rast produktivnosti i stvara pretpostavke za uravnotežen regionalni razvoj. Dostupnost infrastrukture temeljna je pretpostavka rasta zapošljavanja jer utječe na kvalitetu i raznovrsnost poslovnih prilika, ali i sveukupnu privlačnost zemlje za poslovanje i investicije kao i njezinog djelotvornog uključivanja u zajedničko tržište EU.¹⁹

Ministarstvo ima u planu razvoj svih oblika prometa, ulaganjem u izgradnju novih i modernizaciju postojećih mobilnih kapaciteta, ulaganjem u kadrove te poticajnim mjerama pri školovanju budućeg kadra u prometu, donošenjem planskih dokumenata razvoja prometa, povezivanjem i suradnjom s međunarodnim organizacijama potiče se razvoj prometa kao gospodarske djelatnosti i podiže razina kvalitete pruženih usluga.²⁰

Konačni cilj i zadaća Ministarstva je zaštita ljudskih života i imovine. To se ostvaruje visokom razinom stručnosti upravljačkog i operativnog kadra, dobrom opremljenošću djelatnika, ustrojstvenih jedinica Ministarstva, ali i ostalih pružatelja prometnih usluga opremom, uređajima, uspostavom i unapređenjem inteligentnih sustava nadzora i upravljanja prometa, informatizacijom i sustavima radioveza, a zaštita okoliša od onečišćenja nedjeljiva je djelatnost od djelatnosti prometa i provodi se istovremeno i permanentno.²¹

4.3. Razvoj infrastrukture

U razdoblju od 2013. do 2016. godine planirana su ulaganja u javne ceste u iznosu od 23,10 milijardi kuna (izgradnja, rekonstrukcija, obnova i održavanje cesta). Od ukupno planiranog iznosa 37,8 posto se odnosi na ulaganja u autoceste, 47,0 posto na ulaganja u državne ceste, a 15,2 posto su ulaganja u županijske i lokalne ceste. Održavanje cestovne imovine, već je prije

¹⁹ Ibid, str. 2.

²⁰ Strateški plan ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014.-2016. godine, http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.065-STRAT-PL%20MPPI%202014-2016%2021-5_13.pdf, str.2

²¹ Ibid, str. 2.

tridesetak godina dovela do razvoja učinkovitih sustava gospodarenja cestovnom infrastrukturom, prvenstveno cestovnim kolnicima, a zatim i cestovnim mostovima, pa je tako imperativ intenzivne gradnje novih cesta odgađao uvođenje sustavnog pristupa održavanju i obnovi cesta. Krajem 2011. godine uspostavljen je učinkovit sustav gospodarenja kolnicima državnih cesta (korištenjem programskog paketa dTIMS CT), kao pojedinačno najvrijednijim elementom državne cestovne infrastrukture u čiju obnovu se ulaže i daleko najveći dio proračuna za održavanje.²²

Što se tiče autocesta i njihovih obnova, planirana je obnova i rekonstrukcija kolničke konstrukcije, pripadajućih objekata te prometne signalizacije i opreme, obnova i modernizacija pratećih uslužnih objekata i objekata za održavanje, upravljanje i kontrolu prometa, provođenje mjera sukladno Pravilniku o aktivnostima poboljšanja sigurnosti TEM cesta, sanacija opasnih mjesta, a sve u cilju poboljšanja sigurnosti i uslužnosti autocesta te otklanjanja mogućih loših utjecaja na okoliš.

Osim toga, u narednom razdoblju, sukladno Zakonu o cestama i implementiranim Direktivama planira se uvođenje i provedba postupaka koji se odnose na ocjenjivanje utjecaja na cestovnu sigurnost, na reviziju cestovne sigurnosti, upravljanje sigurnosnim aspektima na cestovnoj mreži, kontrolu sigurnosti na cestama i otklanjanje utvrđenih nedostataka. Za usklađenosti tunela sa zahtjevima sigurnosti, predviđena je izrada Plana za postupnu primjenu propisa minimalnih sigurnosnih zahtjeva za tunele na autocestama na TEM mreži. Između ostalog potrebno je i provesti postupke aktivnosti od onih koje se odnose na zakonodavno uređenje do aktivnosti koje se odnose na faze planiranja, projektiranja, građenja i održavanja, odnosno tehničke zahvate i druge preinake u funkciji otklanjanja nedostataka u izgrađenim tunelima te obveze primjene novih tehnologija.²³

²² Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje 2013. do 2016. godine, Narodne novine«, br. 84/2011, 22/2013, 54/2013 i 148/2013

²³ Ibid, br. 84/2011, 22/2013, 54/2013 i 148/2013

5. TARIFNA I INVESTICIJSKA POLITIKA U CESTOVNOM PROMETU

5.1. Tarifna politika

Svaka prometna grana definira svoju tarifnu politiku, tarifna načela, tarifnu tehniku. Kroz tarifnu politiku (politiku vozarina ili cijena prijevoza) moguće je djelovati na prostorni oblik i radijus tržišta. Budući da u prometu važan utjecaj na tarife često ima i država, to je i jedan od njenih kanala koji omogućava ostvarivanje ciljeva u pogledu razmještaja tržišta i alokacije resursa.

Pod tarifama se podrazumijeva sustavno izrađeni i prema zakonskim propisima objavljeni skup svih odredbi, mjerodavnih za prijevozni ugovor, prijevoznu cijenu, sporedne pristojbe kojima se prijevoz prometnih grana regulira podjednako za svakog tko ispuni uvijete u njemu navedene. Tarifa je akt koji sadrži cijenu i druge uvjete prijevoza. Dugo su vrijeme države članice odnosno njihovi nadležni organi imali slobodu određivanja cijena prijevoza, kako u prijevozu robe tako i u prijevozu putnika.

Glavni razlog takvog režima bilo je očuvanje položaja prijevoznika odnosno njihova zaštita od konkurencije, a pogotovo neloyalne konkurencije. Određivanjem cijena, zemlje EU su mogle utjecati i kontrolirati ponudu prijevozničkih kapaciteta na svom tržištu, ali nije bilo zamislivo njegovo očuvanje na tržištu EU jer je ono u izravnoj suprotnosti sa samom idejom unutarnjeg tržišta, pa je zajednica počela raditi na liberalizaciji sektora cijena. U cestovnom prometu mjere liberalizacije koncentrirale su se na sektor međunarodnog prijevoza robe. U nacionalnim okvirima cijene i dalje mogu uređivati i nadležna tijela, što zavisi od stupnja liberalizacije tržišta. U cestovnom prometu cijene se uglavnom formiraju na tržišnim načelima ponude i potražnje, osim kad je riječ o uslugama javnog prijevoza. Međutim, države mogu primjenjivati neke druge tarifne modele, pa je sustav doživio neke promjene kroz vrijeme.²⁴

Glavni sustav u zemljama EU, ustanovljen je Uredbom 4058/89, u skladu s kojom u cestovnom prijevozu robe između država članica ugovorne strane potpuno slobodno ugovaraju cijene. Radi praćenja stanja na tržištu, Uredbom je za prijevoznika, otpremnike ili druge zastupnike u prijevozu uvedena i obveza obavješćivanja nadležnih državnih tijela o cijenama prijevoza robe. Ta distinkcija između prijevoznika, otpremnika, posrednika i drugih zastupnika u prijevozu uvedena je zbog toga što nacionalna zakonodavstva država članica različito uređuju

²⁴ Radionov, N. et al.: Europsko prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 150.

materiju ugovora o otpremi, posredovanju i zastupanju. Nadležni organi dalje, na zahtjev tijela EU, prosljeđuju te informacije. Slobodan režim cijena u prijevozu robe cestom podvrgnut je ograničenju iz Uredbe 11/60, kojom su propisana pravila o zabrani tarifne diskriminacije.²⁵

5.2. Određivanje cijene prometne usluge

Prometna poduzeća koriste cijenu koštanja za formiranje cijene prometne usluge polazeći od proizvodnog pristupa određivanju cijene prometne usluge. Ovaj koncept poznat je u ekonomskoj teoriji kao metoda „troškova plus“, polazeći od stava da prodajna cijena treba osigurati pokrivanje prosječnih jediničnih troškova i određenu stopu dobiti.

Formula za izračun cijene glasi:

$$p = CK + D$$

gdje je:

p = cijena prometne usluge

CK = cijena koštanja prometne usluge

D = stopa dobiti.

Sama vrijednost prijevozne usluge je gornja granica za određivanje tržišne cijene prijevozne usluge. Tu je riječ o tržišnom pristupu određivanja cijene prometne usluge i tu se polazi od koncepta odnosno načela „naplate onoga što promet može podnijeti“. U osnovi se uzima u razmatranje visina transportnih troškova koju proizvod može podnijeti da bi se otpremio iz ishodišta do odredišta. Tu je riječ o konceptu određivanja cijena prijevozne usluge poznatiji kao pristup određivanja cijene prema vrijednosti robe koja se prima na prijevoz. Po tom pristupu prijevoz masovnih tereta, male jedinične vrijednosti, obavlja se po niskim cijenama, dok se prijevoz visokovrijednih roba obavlja po visokim prijevoznim cijenama.²⁶

Cijena prijevoza obično varira s udaljenošću prijevoza. Što je veća udaljenost na koju se roba transportira, veća je i cijena prijevoza. Prijevozna cijena se povećava s udaljenošću prijevoza,

²⁵ Pupavac, D.: Međuodnos kvalitete i cijena prijevoznih usluga, *Suvremeni promet*, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, Godište 19, 1999., 1-2, str. 101-106

²⁶ Ibid, str 101-106.

ali to povećanje nije direktno proporcionalno udaljenosti. Najčešće ukupna prijevozna cijena raste degresivno u odnosu na udaljenost prijevoza. Od mase pošiljke ovisi stupanj iskorištenja prijevoznog sredstva, te će i troškovi prijevoza jedne iste količine robe biti različiti ako se predaje na prijevoz kao jedna ili više pošiljaka. Masa pošiljke je nositeljica vodoravne degresije cijena. Vodoravna degresija tako je prozvana uglavnom zato što tarifne tablice većinom bivaju modelirane tako što se u njihovom zaglavlju, vodoravno od lijeva na desno, raspoređuju težinske zone, dotično tonski stavci. Ispod tonskih stavaka raspoređenih tako u zaglavlju, za svaku tarifnu udaljenost određuju se iznosi prevoznine, ali tako da se jedinična prevoznina gledajući s lijeva u desno smanjuje kod svake veće težinske zone, dotično tonskog stavka. Masa pošiljke i jedinične prijevozne cijene kreću se u suprotnim smjerovima.²⁷

U cestovnom prometu na međunarodnoj razini bilo je pokušaja donošenja jedinstvenih tarifa, međutim u tome se nije uspjelo, a nakon 1992. godine Europska unija primjenjuje načelo po kojemu „onaj tko plaća prijevoz ima pravo biranja prijevoznika“. Sukladno tome, jedinstvena tarifa nema svrhe. Gospodarsko interesno udruženje hrvatskih cestovnih prijevoznika “Transportkomerc” s ciljem suzbijanja međusobne nedopuštene utakmice donijelo je opće uvjete poslovanja hrvatskih cestovnih prijevoznika i tarifu javnog prijevoza tereta u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu. Tržišna se utakmica među prijevoznicima osigurava ugovaranjem cijena u granicama između najnižih i osnovnih cijena. Svako ugovaranje cijena prijevoza ispod razine najnižih cijena, smatra se nesavjesnim postupanjem, odnosno nedopuštenom konkurencijom. Kad stranke iz ugovora o prijevozu ne ugovore cijenu prijevoza smatra se da je ugovorena osnovna cijena.²⁸

Cijena prijevoza se određuje prema nosivosti i prema zapremini vozila. Ako vozilo prema registriranoj nosivosti i zapremini ne spada u istu kategoriju iz Cjenika primjenit će se cijene koje su veće. Kad je ugovoren prijevoz kod kojega se prosječno dnevno ne prelazi dovoljan broj kilometara (za vozilo do 10 tona nosivosti, 200 kilometara, a preko 10 tona, 300 kilometara) cijena se određuje za stvarno prijeđenu kilometražu, a zatim se dodaje 1/3 iznosa od razlike cijena između stvarnih i norma kilometara. Prazna se vožnja naplaćuje najmanje 1/3 cijene punog vozila na istoj relaciji.²⁹ Tarife u cestovnom prijevozu sastoje se od: općih ili

²⁷ Pupavac, D.: Tržišna politika u prometu, Željeznice 21, Stručni časopis inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica, Godina 2, Broj 3, Zagreb, rujan 2003., str. 17-20

²⁸ Ibid, str.21.

²⁹ Ibid, str 17-20.

reglementarnih odredbi, daljinara, klasifikacije robe (vrlo jednostavne) i tablica prijevoznih stavova. Najčešće su u uporabi tablice u kojima je vozarina izražena u kn/km.

5.2.1. Troškovi u prometu

U Republici Hrvatskoj, kao i na europskom transportnom tržištu nema propisanih prijevoznih tarifa. To otežava određivanje mjere financijskog učinka. Osnovni pokazatelji rada su kvantitativni pokazatelji iskazani u količini prevezenog tereta [t], broju prevezenih putnika [p] te ostvareni učinak [tkm], [pkm].³⁰

U cilju sagledavanja strukture utjecajnih čimbenika na kalkulaciju prijevoznih troškova važno je šest elemenata:³¹

1. Prijevozni zahtjevi u užem okruženju prijevoznika
2. Prijevozni zahtjevi u širem okruženju prijevoznika
3. Prijevozni zahtjevi u međunarodnom cestovnom prijevozu
4. Direktni troškovi cestovnog prijevoza
5. Varijabilni troškovi cestovnog prijevoza
6. Fiksni troškovi i njihov utjecaj na prijevoznu djelatnost

5.3. Investicijska politika u prometu

Investicijska aktivnost objekata prometne infrastrukture, svojom sveobuhvatnošću, ima značajke koje se mogu definirati kao pronalazak najboljih rješenja pod čim se podrazumijeva da se uz uvažavanje pristupa znanstvenih metoda definiraju i varijante nekog investicijskog projekta koji su podložni konačnoj verifikaciji prije započinjanja gradnje. Neophodnost takvog pristupa je u povezanosti svih objekata prometne infrastrukture s ukupnim društveno-gospodarskim sustavom. Prije svega to se odnosi na razinu troškova, mogućnost primjene suvremene transportne tehnike i tehnologije u prijevozu putnika, robe i u prijenosu vijesti i

³⁰ [tkm] – tonski kilometri, [pkm] – putnički kilometri.

³¹ Bošnjak I. et. al: Analiza tržišta cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, Zagreb, siječanj 2007., str. 61

ostale ponude u telekomunikacijskom sustavu (telematske usluge), na realizaciju valorizacije geoprometnog i geopolitičkog položaja Hrvatske, gradnju prometne infrastrukture za puno ostvarenje racionalnog transporta u zemlji. Posljedice su politike gradnje i održavanja prometne infrastrukture na društveni i gospodarski razvoj Hrvatske u nepostojanju jasnih postavki te politike u duljem razdoblju.

Nepostojanje dugoročne prometne politike i politike gradnje prometne infrastrukture, koja nije imala najosnovnije elemente sposobnosti za realizaciju - uzročnik je gomilanju brojnih neriješenih odnosa u sustavu privređivanja u svim prometnim oblicima. To je rezultiralo izrazitom zaostalošću našeg ukupnoga prometnog sustava i pojedinih oblika prometa. Neodgovarajuća investicijska aktivnost pri objektima prometne infrastrukture postaje kočnica u nesmetanom funkcioniranju, a to se dalje disperzira na skladnost u funkcioniranju gospodarskog sustava.

Posljedice neadekvatnih sustavnih rješenja mogu se identificirati u sljedećim ključnim momentima, važnim za razvoj gospodarskog sustava:³²

- nedostatno korištenje komparativnih prednosti prirodno-geografskog položaja zemlje,
- tehnička i tehnološka zastarjelost prometnog sustava i objekata prometne infrastrukture,
- nedostatno djelotvorna i racionalna tehnološka organizacija prometa,
- konstantna prisutnost disproporcije na relaciji razvijenost i struktura prometnih kapaciteta u odnosu prema potrebama gospodarskog sustava,
- disproporcije u razvoju prometne infrastrukture i transportnih kapaciteta te
- disproporcije u razvoju transportnih, prekrcajnih i skladišnih kapaciteta,
- veliki transportni troškovi za gospodarstvo i tendencija njihova daljnjeg rasta,
- nedostatno ustaljen sustav privređivanja, osobito u području proširene reprodukcije u prometu.

Regionalna neusklađenost u prometnom povezivanju unutar zemlje. Svaka investicijska aktivnost u objekte prometne infrastrukture-promet-mora biti harmonična u svojoj funkcionalnosti, kako bi mogla biti pretpostavka racionalnog funkcioniranja prometnog i gospodarskog sustava. Ako sve to nije u mozaiku jedne homogene prometne politike, neutemeljeno je očekivati skladan razvoj prometnog i gospodarskog sustava.³³

³² Ibid, str. 161

³³ Šimulčik, D.: Investicijska aktivnost – čimbenik integracijske i razvojne sposobnosti prometne infrastrukture, Promet, Vol.3, br.4,2012., str.162

6. ULOGA PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA CESTOVNOG PROMETA

6.1. Održivi razvoj

Pod održivim razvojem podrazumijeva se: proces promjena u kojem su iskorištavanje resursa, smjer ulaganja, orijentacija tehničkog razvoja i institucionalne promjene u međusobnom skladu i omogućavaju ispunjavanje potreba i očekivanja sadašnjih i budućih naraštaja.³⁴

Pod održivim razvojem podrazumijevaju se:³⁵

- Uravnotežen i pravičan gospodarski razvoj koji se može održati u dužem vremenskom razdoblju;
- Smanjenje siromaštva, kroz osnaživanje siromašnih i osiguranje njihovog boljeg pristupa neophodnim uslugama i sredstvima;
- Sudjelovanje svih zainteresiranih strana u procese odlučivanja (nacionalne i lokalne vlasti, organizacije civilnog društva, poslovni sektor, profesionalne organizacije, sindikati), uz promoviranje dijaloga i postizanje povjerenja kako bi se razvio društveni kapital;
- Pažljivo upravljanje i očuvanje (u najvećoj mogućoj mjeri) neobnovljivih resursa;
- Racionalna/održiva upotreba energije i prirodnih izvora (vode, zemljišta, šuma, itd.);
- Smanjivanje otpada, učinkovito sprječavanje i kontrola zagađenja te smanjivanje na najveću moguću mjeru ekoloških rizika;
- Unaprjeđenje sustava obrazovanja i zdravstva i poboljšanja u pogledu ravnopravnosti spolova;
- Zaštita kulturnih identiteta, tradicije i nasljeđa.

Održivi razvoj je način iskorištavanja resursa koji ima za cilj ostvarivanje ljudskih potreba uz istovremeno očuvanje okoliša tako da se te potrebe mogu ostvariti ne samo u sadašnjosti, nego

³⁴ Pavić Rogošić, L.: Održivi razvoj, http://www.odraz.hr/media/21831/odrzivi_razvoj.pdf, 19.6.2016.

³⁵ Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH, ODRAZ i UNDP, 2002., str. 7

i u nedogled.³⁶ Područje održivog razvoja može konceptualno biti podijeljeno na tri sastavna dijela: održivost okoliša (ekološka), ekonomska održivost i socijalna održivost.

Slika 1. Koncept održivog razvoja



Izvor: Prema održivi razvoj, http://www.odraz.hr/media/21831/odrzivi_razvoj.pdf, (22.8.2016.)

Neki izvori drže da teorija održivog razvoja uključuje i kulturu kao četvrti sastavni dio - „kulturalna raznolikost potrebna je čovječanstvu kao i biološka raznolikost prirodi“ i „Kultura je jedan od korijena napretka, ne samo u pogledu ekonomskog rasta, nego kao sredstvo za postizanje zadovoljavajuće intelektualne, emocionalne, moralne i duhovne egzistencije“³⁷. Kao razlog za takav stav naglašavaju svoje mišljenje da je okoliš kombinacija prirode i kulture.

Teorija održivog razvoja nije orijentirana samo na okoliš. Pojam „Zeleni razvoj“ potrebno je razlikovati od pojma održivi razvoj. „Zeleni razvoj“ daje prednost samo jednom aspektu pojma održivi razvoj, tj. naglašava ekološku održivost u odnosu na ekonomsku i socijalnu održivost.

Ljudsko zadiranje u prirodu kao posljedicu može imati samo tri stanja:

1. potrošnja obnovljivih resursa veća od prirodne mogućnosti za obnovom

³⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_development, (15.6.2016.)

³⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_development, (15.6.2016.)

2. potrošnja obnovljivih resursa jednaka prirodnoj mogućnosti za obnovom
3. potrošnja obnovljivih resursa manja od prirodne mogućnosti za obnovom.

Održivi razvoj moguć je samo ako je potrošnja obnovljivih resursa manja od prirodne mogućnosti za obnovom. U slučaju veće potrošnje dolazi se do scenarija neodrživog razvoja, koje kao dugoročnu posljedicu ima uništavanje Zemlje. Upravo je to razlog zašto neki ljudi poistovjećuju pojam održivog razvoja s pojmom ekološke održivosti iako je ekološka održivost samo jedan od aspekata održivog razvoja.

Važnost koncepta održivog razvoja, kao i činjenicu da je u konceptu održivog razvoja potrebna edukacija svih slojeva društva, može se vidjeti i iz činjenice da je UN proglasio „Dekadu obrazovanja o održivom razvoju“³⁸ od siječnja 2005. godine. UN je naveo mnoga područja kao područja važna za održivi razvoj kao npr. agrikultura, atmosfera, bioraznolikost, klimatske promjene, zdravlje, šuma, energija, planine, znanost, transport.

6.2. Održivi razvoj i promet

Prometno planiranje je u nadležnosti prometnih znanosti i struke i više se ne može temeljiti na zadovoljavanju prometne potražnje, nego mora kontrolirati prometni rast i ciljano ga usmjeravati modeliranjem opcija induciranja željene potražnje. Poimanje prometnog sustava zahtijeva integralni intermodalni pristup i poznavanje temeljnih postulata održivoga razvoja. Metodologija strateškoga prometnog planiranja temelji se na kompleksu utjecajnih čimbenika. Ona podrazumijeva sustavno proučavanje šire problematike - od geoprometne analize i dinamike prometnih tokova do elemenata prometne politike - infrastrukture, gospodarenja i regulative, eksternih troškova prometa, sigurnosti i zaštite okoliša u prometu, posebnosti gradskog prometa i prostornog planiranja, novih tehnologija u funkciji prometnog razvoja. Sintagma održivoga razvoja, koja se terminološki uvriježila aktualizacijom Rio-deklaracije i Kyoto-protokola devedesetih godina prošlog stoljeća, temelji se na koncepciji razvoja koji podrazumijeva ekonomski rast uvjetovan ekološkom ravnotežom i društvenim napretkom.³⁹

³⁸ Education for Sustainable Development (ESD), <http://www.unesco.org/new/en/education/themes/leading-the-international-agenda/education-for-sustainable-development/>, (18.6.2016.)

³⁹ Ibid, <http://www.unesco.org/new/en/education/themes/leading-the-international-agenda/education-for-sustainable-development/>, (18.6.2016.)

Korelativna i izrazito suportivna funkcija prometa u gospodarskom rastu na globalnoj razini tijekom dosadašnjega razvoja manifestirala se strateškom opcijom planiranja, što je rezultiralo stihijskim rastom onih transportnih modula koji su parirali zahtjevima prometnog tržišta i tržišne potražnje, poglavito rastom cestovnoga i zračnog prometa. Takav neuravnoteženi prometni razvoj, dodatno pospješen procesima globalizacije, deregulacije i liberalizacije tržišta, implicirao je poremećaje, kako u uvjetima tržišnog natjecanja prometnih grana, tako i u učinkovitosti prometnih sustava na razini mreža, a ponajviše u razvoju specifičnih kategorija prometa, kao što je javni gradski promet.

Slika 2. Nositelji održivog razvoja u prometu



Izvor: izrada autora prema Damić, D.: Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici, Naše more, 56 (3-4)/2009

Negativna dimenzija prometa, artikulirana pojmom njegovih eksternih troškova, veličinom je dosegla ekonomske koristi prometnog sektora pa recentni strateški dokumenti prihvaćaju novu opciju - "goal oriented" planiranja, koja diktira odvajanje međuovisnosti prometnoga i gospodarskoga rasta te kontrolu rasta, poglavito cestovnog prometa. Smanjenje štetnih učinaka prometa na čovjeka i njegovu životnu okolinu podrazumijeva usklađenu primjenu razvojnih tehnoloških, operativnih i ekonomskih mjera. Na razini Europe u kontekstu glavnih smjernica zajedničke prometne politike, provedena su fundamentalna istraživanja poradi valorizacije veličine eksternih troškova i prema tematskoj kompleksnosti i nerazvijenoj znanstvenoj

metodologiju procjene, rezultati tih prvih istraživanja znatno su se razlikovali prema regijama i državi. Eksterni troškovi bili su glavni problem zbog nejednakih kriterija vrednovanja.⁴⁰

Održivi promet je promet koji ne ugrožava javno zdravlje i okoliš te konzistentno zadovoljava prijevoznu potražnju kroz:

- racionalno korištenje prirodno obnovljivih izvora te
- racionalno korištenje neobnovljivih izvora.

Promet je područje gdje su pokazatelji rasta, kroz prizmu održivog razvoja, većim dijelom sa negativnim predznakom. Sva poboljšanja glede smanjenja emisija štetnih tvari, povećanja iskoristivosti goriva te uvođenje novih alternativnih goriva i načina prijevoza, nedovoljna su pred podacima o znatnom povećanju broja i korištenja vozila svih vrsta, a posebno cestovnih vozila. Zabrinjavajuće je i povećanje korištenja osobnih vozila u odnosu na smanjenje korištenja javnih oblika prijevoza što bi pozitivno utjecalo na razvoj prometa. Ovisnost različitih elemenata zaštite od zagađenja pokazuje obavezu usklađivanja gospodarskog razvoja što znači da zahtjeva stručna znanja u području zaštite okoliša, zdravstva, energetike, prometnog te prostornog planiranja. Na svjetskoj razini motorni promet čini 20 posto svih djelatnosti što pokazuje koliko je bitno voditi računa o razvoju prometa pomoću racionalne upotrebe neobnovljivih resursa, organiziranja multimodalnog načina prijevoza, primjene inteligentnih transportnih sustava, povećanja korištenja javnog prijevoza te prelaska na alternativne izvore energije kako bi se što više smanjili negativni utjecaji prometa na okoliš i zdravlje ljudi.

6.3. Prometna politika u funkciji održivog razvoja

Gledajući kroz prošlost, prometni je razvitak uvijek odgovarao s gospodarskim rastom te društveno političkim statusom zajednice. Od Heraklitovog doba, koji je svoj svjetonazor generalizirao u dvije riječi “panta rei”, mogu se uočiti četiri revolucionarna razdoblja prometnog razvitka najuže povezana s ekonomskim tranzicijama Zapadne Europe.⁴¹

⁴⁰ Ibid, str. 101

⁴¹ Steiner, S., Sapunar, J., Golubić, J.: Prometna politika u funkciji održivog razvoja, Zbornik radova sa znanstvenog skupa, Zagreb, 28. studeni 2007., str. 5

- Hanseatičko razdoblje, od trinaestog do šesnaestog stoljeća, tijekom kojeg su se razvili plovni sustavi;
- Zlatno razdoblje šesnaestog i sedamnaestog stoljeća, tijekom kojeg se rapidno razvio pomorski promet;
- Razdoblje industrijske revolucije od polovine devetnaestog stoljeća, tijekom kojeg je izum parnog stroja generirao nove transportne oblike, prvenstveno željeznicu;
- Razdoblje informatičke revolucije, koje označuje drugu polovinu dvadesetog stoljeća uvođenjem marketinških i logističkih načela u prometni sektor.

Prometni razvoj do sada bio je u funkciji infrastrukturne ekspanzije i industrije prijevoznih sredstava, poglavito automotivne industrije. S obzirom na pokazatelje rasta pojedinih prometnih oblika, teoretičari označuju aktualni status prometnog razvitka tzv. petom prometnom revolucijom odnosno razdobljem personalizacije i individualizacije prometa.

Planiranje prometa mora biti u nadležnosti prometnih znanosti i struke, i ne može se temeljiti na zadovoljavanju prometne potražnje, nego mora kontrolirati prometni rast i ciljano ga kanalizirati modeliranjem opcija induciranja željene potražnje. Poimanje prometnog sustava zahtijeva integrativni intermodalni pristup te poznavanje temeljnih postulata održivog razvitka. Metodologija strategijskog prometnog planiranja temelji se na kompleksu utjecajnih Sintagma održivog razvitka, koja se terminološki uvriježila aktualizacijom Rio deklaracije i nastavno Kyoto protokola devedesetih godina prošlog stoljeća, temelji se na «tree pillar» koncepciji razvoja, koji podrazumijeva ekonomski rast uvjetovan ekološkom ravnotežom i društvenim napretkom.

Implementacija načela integrativnosti, interoperabilnosti i održivosti u prometnoj politici nužno pretpostavlja aplikaciju informatičko komunikacijskih rješenja u svim fazama prometnog inženjerstva – od planiranja, projektiranja, izgradnje do organizacije i eksploatacije, te u svim segmentima prometnog sustava – od razvoja prometnica i vozila, transportnih terminala do sustava upravljanja prometom.⁴²

Razvoj europskog satelitskog sustava Galileo znatno će pridonijeti integraciji ITS rješenja u prometnom sektoru, te utjecati na efikasnost, sigurnost i troškove svih prometnih oblika. To se

⁴² Bošnjak, I.: Inteligentni transportni sustavi 1., Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2006. str.27.

posebno odnosi na implementaciju sustava upravljanja željezničkim prometom ERTMS/ETCS, naprednih CNS/ATM sustava u zračnom prometu koji se razvijaju u sklopu SESAR programa, te RIS sustava u riječnom prometu.

Utjecaj prometa na zaštitu okoliša je izuzetno važan što predstavlja veliku važnost u suvremenim razvojnim tendencijama. Važna je tendencija da svi sudionici transportnih, prometnih, gospodarskih sustava postaju svjesniji potrebe poduzimanja odgovarajućih mjera kojima bi se smanjila i ograničila devastacija prirode. To su mjere ograničavanja zagađivanja atmosfere ispušnim plinovima i drugim otrovnim supstratima, mjere očuvanja resursa čija je proizvodnja ekološki destruktivna, mjere vezane uz proizvodnju ekološki prihvatljive ambalaže i druge mjere. Zaštita okoliša treba postati sastavnim dijelom cjelokupne gospodarske i društvene politike razvoja.

U izvješću *Caring for the Earth*⁴³ utvrđeno je devet temeljnih načela održivosti u funkciji strategije za održivi razvoj. Načela održivosti su međusobno povezana i podupiruća u smislu nemogućnosti njihova razdvajanja iz integralne cjeline. Načela održivog razvoja su:⁴⁴

1. poštivanje i briga za životnu zajednicu,
2. poboljšanje kakvoće života,
3. zaštita vitalnosti i raznolikosti Zemlje,
4. minimizacija iscrpljivanja neobnovljivih resursa,
5. poštivanje granica prihvatljivog kapaciteta Zemlje,
6. promjene u osobnim stavovima i postupcima,
7. omogućavanje zajednicama da skrbe o vlastitom okolišu,
8. stvaranje nacionalnog okvira za integraciju razvoja i zaštite,
9. stvaranje globalnog saveza

Razvoj je, s aspekta dugoročnosti, nužno temeljiti na principu nužnosti zaštite okoliša te takav razvoj treba biti u mogućnosti pružiti zaštitu strukturi, funkcijama i raznolikosti prirodnih sustava svijeta. S obzirom na navedeno potrebno je zaštititi sustave nužne za održavanje života, zaštititi bioraznolikost te osigurati održivost korištenja obnovljivih resursa. Iscrpljivanje neobnovljivih resursa (minerali, nafta, plin i ugljen) potrebno je svesti na minimum.

⁴³ *Caring For the Earth – A Strategy for Sustainable Living*, IUCN – The World Conservation Union, UNEP – United Nations

Environment Programme, WWF – World Wide Fund For Nature, Gland, Switzerland, 1991.

⁴⁴ Zelenika, R.: *Prometni sustavi, Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 85.-87.

Prometna politika Hrvatske pridonosi gospodarskom razvitku zemlje te istovremeno utječe na oblikovanje prostora i način života ljudi te omogućuje povezivanje različitih društava i društvenih skupina. Republika Hrvatska, kao novija članica Europske unije, treba djelovati u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja sa svim državama Europske unije, ali i šire.

Održivi razvoj RH u smislu prometne politike obuhvaća tri vrste održivosti:⁴⁵

1. društvena održivost,
2. gospodarska održivost i
3. ekološka održivost.

Društvenu je održivost moguće sagledati kao omogućavanje samokontrole i vlastitih politika kada je riječ o načinu na koji ljudi upravljaju prirodnim resursima. Održivost naglašava kvalitativno poboljšanje naspram kvantitativnom rastu. Društvena održivost se može ostvariti smo jakim i sustavnim sudjelovanjem zajednice ili razvojem građanskog društva.

Gospodarska održivost u velikoj se mjeri očituje kroz nužnost održavanja (zaliha) kapitala. Suvremene definicije kapitala već same po sebi sadrže održivost, budući da sistematiziraju različite vrste kapitala (prirodni, društveni, ljudski kapital). Kako bi se osigurao održivi razvoj gospodarstva, potrebno je u gospodarski sustav uključiti adekvatni pristup uvažavanja vrijednosti prirodnog kapitala.

Ekološka održivost poboljšava blagostanje ljudi zaštitom izvora sirovina koje se koriste za ljudske potrebe i osigurava da se ne prekorače prirodni kapaciteti. To se može svesti na zadržavanje razine emisije otpadnih materija unutar asimilacijskog aspekta okoliša, bez narušavanja stanja i održanjem razine eksploatacije obnovljivih resursa unutar granice mogućnosti obnavljanja, a moguće ga je sagledati i u kontekstu općeg ekološkog sustava u svojoj raznolikosti.⁴⁶

⁴⁵ Violić, A., Debelić, B.: Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva, Pomorski zbornik 47-48, 2013., str. 18

⁴⁶ Zelenika, R.: Prometni sustavi, Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 89

7. ZAKLJUČAK

Prometna politika predstavlja važan dio ukupnog sustava jedne zemlje, stoga je važno da bude adekvatno definirana i određena ciljevima i aktivnostima kojima će se unaprijediti ukupan gospodarski sustav pojedine države. Ciljevi, posebice oni strateški, definiraju što se prometnom politikom želi ostvariti, i načelno, u svojoj osnovi, moraju stalno doprinositi ekonomskom rastu i porastu standarda stanovništva, moraju stalno povećavati ekonomičnost, učinkovitost i efikasnost prometnog sustava, udovoljavati društveno – ekonomskim potrebama te ublažavati, pa i potpuno uklanjati nepovoljne učinke što ih promet ima na svoje okruženje. Proces donošenja zajedničke prometne politike nije tekao lagano i uključivao je veliki broj promjenjivih faza. Ipak, na kraju se uspjelo doći do rješenja problema transporta čime su se uklonile mnoge prepreke koje su kočile razvoj Europske Unije. Cilj europske transportne politike ostaje stvaranje održivih transportnih sustava koji mogu zadovoljiti potrebe društva kako ekonomske i socijalne tako i ekološke.

Prometna politika kao takva mora omogućiti integraciju hrvatskog prostora i prostora okruženja, efikasnu robnu razmjenu, nesmetan tranzitni promet, zadovoljenje osobne mobilnosti svih građana, kvalitetan i efikasan javni prijevoz te dugoročno održivu prijevoznu industriju.

U Republici Hrvatskoj cestovni prometa razvija se brže u odnosu na ostale grane prometa. Posljednjih godina najviše se investiralo u cestovnu infrastrukturu, posebno u autoceste koje se nalaze u završnoj fazi. Izgradnjom autoceste dostignut je visok stupanj u povezivanju hrvatske obale i unutrašnjosti. Autoceste su doprinijele visokom stupanj razvoja turizma i povećanju sigurnosti i udobnosti u prometu. Republika Hrvatska u budućnosti namjerava autoceste prepustiti privatnom partneru u koncesiju na dulji vremenski rok u zamjenu za novčani transfer. Politika tarifa je jasna, visoka tarifa će ograničiti potražnju, dok će učestala prijevozna ponuda generirati povećanu potražnju. Volja putnika za plaćanjem visoke cijene prijevoza ovisit će o svrsi putovanja. Primjerice, putovanje na posao i sa svrhom rekreacije neće jednako podnositi cijenu prijevoza. Što se tiče investicijske politike i prometa, ulaganja su se u proteklom periodu orijentirala na građevinarstvo i izgradnju cestovne infrastrukture. Izostao je visoki i održivi gospodarski rast, a došlo je i do povećanja javnog inozemnog duga. Kada su izostale očekivane izravne inozemne investicije privatnog kapitala, bile su nužne izbalansirane javne investicije u cjelokupnu gospodarsku infrastrukturu, koje bi snažno djelovale na potražnju

i rast većeg broja industrijskih sektora. Održivi razvoj je pri tome igrao također važnu ulogu kao nositelj suvremenih razvojnih tendencija kojim bi se smanjila i ograničila devastacija prirode.

LITERATURA

Knjige

1. Bukljaš Skočibušić M., Radačić Ž. i Jurčević M., *Ekonomika Prometa*, Zagreb 2011.
2. Pađen, J. : *Prometna politika Hrvatske*, Masmedia, Zagreb, 2003.
3. Radionov, N. et al.: *Europsko prometno pravo*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2011.
4. Bošnjak I. i sur: *Analiza tržišta cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj*, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, Zagreb, siječanj 2007.
5. Zelenika, R.: *Prometni sustavi, Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
6. Bošnjak, I.: *Inteligentni transportni sustavi 1.*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2006.
7. Pupavac, D.: *Međudnos kvalitete i cijena prijevoznih usluga*, *Suvremeni promet*, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, Godište 19, 1999., 1-2

Članci, referati i studije

8. Steiner, S.: *Prometni sustav Hrvatske u procesu Europskih integracija*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveno vijeće za promet, Znanstvena studija, 2007.
9. Jurčević M., Barić D., Herceg B.: *Pretpristupni fondovi Europske unije u funkciji financiranja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj*, *Ekonomski vjesnik*, No.2, prosinac 2011.
10. Viočić, D., Debelić, B.: *Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva*, *Pomorski zbornik* 47-48, 2013.
11. Šimulčik, D.: *Investicijska aktivnost – čimbenik integracijske i razvojne sposobnosti prometne infrastrukture*, *Promet*, Vol.3, br.4,2012
12. Pupavac, D.: *Tržišna politika u prometu*, *Željeznice* 21, *Stručni časopis inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica*, Godina 2, Broj 3, Zagreb, rujan 2003.,
13. Damić, D.: *Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici*, "Naše more" 56 (3-4) 2009.

14. Radačić, Ž., Suić, I.: Prioritetni zadaci prometne politike u službi strategije obnove i razvoja prometne politike Republike Hrvatske, *Promet*, vol. 5, 1993, br. 5
15. Steiner, S., Sapunar, J., Golubić, J.: Prometna politika u funkciji održivog razvoja, *Zbornik radova sa znanstvenog skupa*, Zagreb, 28. studeni 2007.
16. Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH, *ODRAZ i UNDP*, 2002.

Ostali izvori

17. Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje 2013. do 2016. godine, *Narodne novine*«, br. 84/2011, 22/2013, 54/2013 i 148/2013
18. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, *Narodne novine* 82/13.

Internet izvori

19. <http://www.entereurope.hr/page.aspx?PageID=94>, (8.8.2015).
20. <http://www.entereurope.hr/cpage.aspx?page=clanci.aspx&pageID=171&clanakID=1199>, (25.8.2015.)
21. www.entereurope.hr (8.8.2015.)
22. http://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_development, (15.6.2016)
23. <http://www.unesco.org/new/en/education/themes/leading-the-international-agenda/education-for-sustainable-development/>, (18.6.2016.)
24. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.065-STRAT-PL%20MPPI%202014-2016%2021-5_13.pdf (25.8.2015.)
25. http://www.odraz.hr/media/21831/odrzivi_razvoj.pdf, (22.8.2016.)
26. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=10391>, (1.8.2015.)

POPIS KRATICA

TINA – Transport Infrastructure Needs Assessment.

TIRS – Transport Infrastructure Regional Study for Balkan. Studiju je izradila francuska konzultantska tvrtka Louis Berger.

REBIS – Regional Balkans Infrastructure Study

ERTMS/ETCS – European Rail Traffic Management System/European Train Control System.

CNS/ATM – Communications, Navigation, Surveillance/Air Traffic Management.

SESAR – Single European Sky ATM Research Programme.

RIS – River Information Services.

POPIS SLIKA

Slika 1. Koncept održivog razvoja 21

Slika 2. Nositelji održivog razvoja u prometu 23