

Utjecaj novih transeuropskih prometnih koridora na prometni sustav Republike Hrvatske

Boro, Josip

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:358089>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-26**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

**UTJECAJ NOVIH TRANSEUROPSKIH PROMETNIH
KORIDORA NA PROMETNI SUSTAV REPUBLIKE
HRVATSKE**

**THE IMPACT OF NEW TRANS-EUROPEAN
TRANSPORT CORRIDORS ON THE TRANSPORT
SYSTEM OF THE REPUBLIC OF CROATIA**

Mentor: Martina Jakara, mag. ing. traff.

Student: Josip Boro

JMBAG: 0135266005

Zagreb, rujan 2024.

Zagreb, 27. svibnja 2024.

Zavod: Samostalne katedre
Predmet: Integralni i intermodalni sustavi

ZAVRŠNI ZADATAK br. 7514

Pristupnik: Josip Boro (0135266005)
Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika
Smjer: Logistika

Zadatak: Utjecaj novih transeuropskih prometnih koridora na prometni sustav
Republike Hrvatske

Opis zadatka:

U radu je potrebno opisati pojam, razvoj i značaj TEN-T mreže (Trans-European Transport Network) te analizirati važnost ove mreže u promicanju povezanosti među europskim zemljama i poticanju gospodarskog razvoja.

Potrebno je prikazati nove transeuropske prometne koridore, uključujući njihove glavne karakteristike, rute i ciljeve. Također je potrebno analizirati kako novi koridori doprinose unapređenju prometne infrastrukture i olakšavaju kretanje roba i ljudi unutar Europe.

Također je potrebno prikazati utjecaj novih transeuropskih prometnih koridora na Republiku Hrvatsku te opisati kako će ovi koridori promijeniti prometni sustav Hrvatske, uključujući infrastrukturna poboljšanja, ekonomske učinke i integraciju u europske prometne tokove. Potrebno je opisati postojeće planove i predviđanja za razvoj prometne infrastrukture Republike Hrvatske temeljene na novim TEN-T koridorima.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Martina Jakara, mag. ing. traff.

SAŽETAK

Povezivanje osnovne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima jedan je od osnovnih ciljeva i važan preduvjet za ravnomjeran razvoj svih članica Europske Unije. Transeuropska prometna mreža planirana je mreža cesta, željeznica, zračnih luka i vodne infrastrukture u Europskoj uniji, koja se sastoji od koridora čija je svrha jednaka integracija svih područja, stvaranje uvjeta za gospodarski i ekonomski rast temeljem nadogradnje prometne infrastrukture i prometnih veza te razvoj intermodalnosti i održivog razvoja. Ovaj rad je usmjeren na prikaz novih koridora TEN – T mreže, odnosno razloga njihovog nastanka te utjecaja na Republiku Hrvatsku s naglaskom na njen prometni sustav.

KLJUČNE RIJEČI: TEN – T koridori; Trans-europska prometna mreža; koridor Baltičko more – Jadransko more; koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran; prometni sustav Republike Hrvatske

SUMMARY

Connecting the basic network of transport infrastructure with trans-European networks and corridors is one of the basic goals and an important prerequisite for the even development of all EU members. The Trans-European transport network is a planned network of roads, railways, airports and water infrastructure in the European Union, which consists of corridors whose purpose is the equal integration of all areas, the creation of conditions for economic growth based on the upgrading of transport infrastructure and transport connections, and the development of intermodality and sustainable development. This work is focused on the presentation of the new corridors of the TEN-T network, i.e. the reasons for their creation and their impact on the Republic of Croatia with reference to its transport system.

KEYWORDS: TEN – T corridors; corridor Baltic sea – Adriatic sea; corridor Western Balkans – Eastern Mediterranean; the transport system of the Republic of Croatia

Sadržaj

1. Uvod	1
2. Transeuropska prometna mreža (TEN – T).....	3
2.1. Koridori	4
2.2. Koridor Rajna – Dunav	5
2.3. Mediteranski koridor	6
3. Novi Transeuropski prometni koridori	8
3.1. Baltičko more - Jadransko more.....	10
3.2. Zapadni Balkan - Istočni Mediteran	12
4. Utjecaj novih koridora na Republiku Hrvatsku i njen prometni sustav	15
4.1. Povećanje prometne povezanosti i integracije	15
4.2. Nadogradnja i poboljšanje infrastrukture	19
4.3. Ekonomski benefiti i održivi razvoj	21
5. Planovi i predviđanje daljnjeg razvoja prometnog sustava Republike Hrvatske	23
6. Zaključak	24
Popis literature.....	26
Popis slika	29
Popis grafova.....	29

1. Uvod

Razvoj prometne infrastrukture ključan je za gospodarski rast, regionalni razvoj i povezivanje država unutar Europske unije. Republika Hrvatska, smještena na strateški povoljnom položaju, prepoznaje važnost integracije u šire europske prometne mreže. Transeuropska prometna mreža (*engl. Trans-European Transport Network - TEN-T*) ključni je instrument za planiranje i razvoj koherentne, učinkovite i multimodalne prometne infrastrukture unutar Europske Unije. Uključivanje Republike Hrvatske u nove transeuropske prometne koridore predstavlja značajan korak ka modernizaciji njezinog prometnog sustava, povećanju konkurentnosti i jačanju gospodarskih veza s ostatkom Europe. Ovaj završni rad istražuje utjecaj novih TEN-T koridora na prometni sustav Republike Hrvatske, s posebnim naglaskom na infrastrukturne projekte, gospodarske koristi, te održivi razvoj i ekološke aspekte. Cilj rada je pružiti sveobuhvatan pregled trenutnog stanja, planova za budućnost i predviđanja razvoja hrvatske prometne mreže u kontekstu novih europskih koridora.

Rad je strukturiran u šest poglavlja:

- 1) Uvod
- 2) Transeuropska prometna mreža (TEN – T)
- 3) Novi transeuropski prometni koridori
- 4) Utjecaj novih koridora na Republiku Hrvatsku i njen prometni sustav
- 5) Planovi i predviđanje daljnjeg razvoja prometnog sustava Republike Hrvatske
- 6) Zaključak

U drugom poglavlju definirana je Transeuropska prometna mreža i njena struktura te su navedeni njezini osnovni koridori. Zatim su detaljnije opisani Mediteranski i koridor Rajna – Dunav zbog njihovog utjecaja na Republiku Hrvatsku.

Treće poglavlje govori o razlozima i načinu uvođenja novih koridora TEN – T mreže te su поближе prikazani koridori Baltičko more – Jadransko more i Zapadni Balkan – Istočni Mediteran. Opisana je njihova struktura te su objašnjene promjene koje njihova implementacija donosi.

Četvrto poglavlje obuhvaća utjecaj novih koridora na Republiku Hrvatsku s naglaskom na njen prometni sustav. Navodi se utjecaj na povećanje prometne povezanosti i integracije, nadogradnja i poboljšanje infrastrukture te ekonomske i ekološke benefite. Navedeni su i

konkretni primjeri i projekti koji su posljedica uključivanja na nove koridore, a čija realizacija donosi ispunjavanje temeljnih ciljeva Europske Unije vezanih za prometni sustav.

U petom poglavlju rezimiran je utjecaj uključivanja Republike Hrvatske na nove koridore koji predstavlja osnovu za ostvarenje planova daljnjeg razvoja i ekspanzije europskih prometnih koridora.

2. Transeuropska prometna mreža (TEN – T)

Transeuropska prometna mreža (TEN-T) predstavlja ključni instrument europske infrastrukturne politike usmjeren na razvoj i izgradnju integriranog transportnog sustava unutar Europske unije. Cilj ovog projekta jest stvoriti multimodalnu mrežu koja povezuje željezničke, cestovne, zračne i vodne putove, što omogućava brži, sigurniji i ekološki održiviji prijevoz robe i putnika kroz različite članice Europske unije.

Ideja o TEN-T mreži seže u kasne 1980-e, no konkretizacija projekta započela je usvajanjem prvog paketa smjernica 1996. godine. Ove smjernice postavile su temelje za niz projekata čiji je cilj bio eliminirati granične prepreke, poboljšati interoperabilnost nacionalnih sistema i potaknuti koheziju unutar Europske unije (EU). Interoperabilnost predstavlja tehničku usklađenost različitih prometnih sustava, vozila i infrastrukture s ciljem integracije različitih transportnih oblika kako bi se omogućilo stvaranje učinkovitog i integriranog prometnog sustava. Kroz godine, mreža je proširena i prilagođena novim tehnološkim i ekološkim standardima. Europska komisija razvija i nadograđuje TEN-T mrežu s ciljem povećanja mobilnosti, smanjenja regionalnih razlika i poticanja ekološki prihvatljivijeg transporta. Ključni ciljevi TEN-T mreže uključuju poboljšanje povezanosti između centralne i periferne Europe, osiguravanje pristupačnosti svih europskih regija, te povećanje efikasnosti i sigurnosti transportnog sustava.

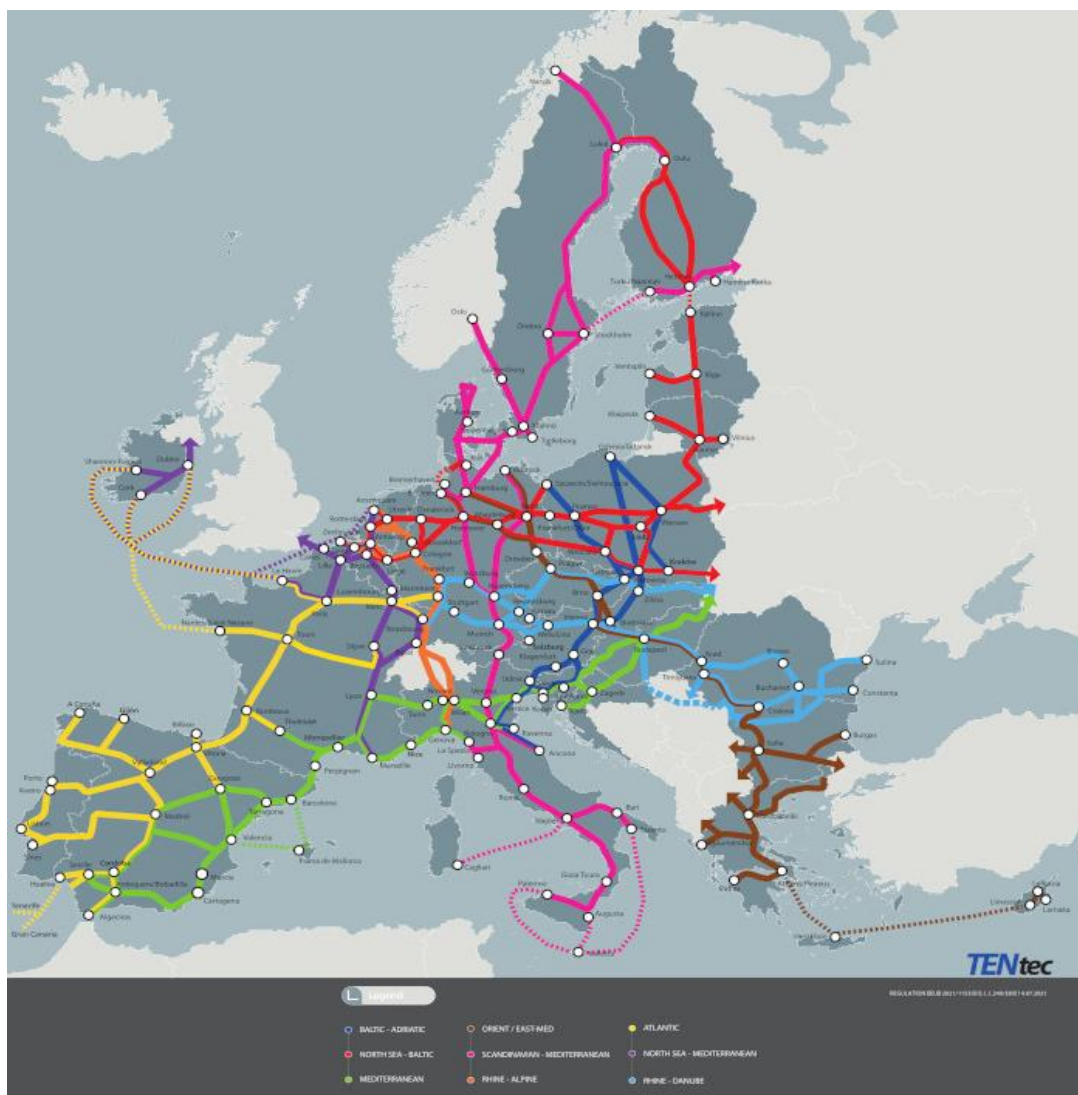
Struktura TEN-T mreže dizajnirana je kako bi omogućila integraciju i interoperabilnost nacionalnih transportnih sustava. Podijeljena je na dvije glavne razine: jezgrenu mrežu (*Core Network*) i sveobuhvatnu mrežu (*engl. Comprehensive Network*). Jezgrena mreža se fokusira na povezivanje najvažnijih gospodarskih centara unutar Europske unije s visoko učinkovitim, multimodalnim transportnim koridorima te cilja na osiguravanje najvišeg stupnja multimodalnosti i interoperabilnosti. Uključuje ključne transportne koridore, velike luke, zračne luke, i željezničke čvorišta koji su strateški važni za Europsku uniju. Jezgrena mreža također uključuje pogranične prometne infrastrukture za olakšavanje prekograničnog transporta. Njen razvoj trebao bi biti dovršen do 2030. godine. S druge strane, sveobuhvatna mreža proširuje pokrivenost jezgrene mreže na šire teritorije Europske unije, osiguravajući da svi važni ekonomski centri i regije budu dostupni i povezani s glavnim transportnim rutama. Obuhvaća regionalne i lokalne puteve, manje luke i zračne luke, te drugu transportnu infrastrukturu koja pomaže u osiguravanju pristupačnosti i mobilnosti na lokalnoj i regionalnoj razini. Očekuje se da će do 2050. godine biti u potpunosti funkcionalna [1].

2.1. Koridori

TEN-T mreža sastoji se od devet glavnih koridora koji su dizajnirani kako bi osigurali optimalne transportne tokove unutar Europske unije. Svaki koridor predstavlja ključnu ulogu u povezivanju različitih regija, promicanju gospodarskog rasta i osiguravanju održivog transporta.

Na slici 1 prikazano je devet glavnih koridora TEN – T mreže, a to su:

- 1) Baltičko – jadranski koridor
- 2) Koridor Sjeverno more – Baltik
- 3) Mediteranski koridor
- 4) Koridor Bliski istok – Istočni Mediteran
- 5) Skandinavsko-mediteranski koridor
- 6) Rajnsko – alpski koridor
- 7) Atlantski koridor
- 8) Koridor Sjeverno more – Mediteran
- 9) Koridor Rajna – Dunav [2]



Slika 1. Koridori TEN - T mreže u razdoblju od 2013. do 2023. godine

Izvor: [3]

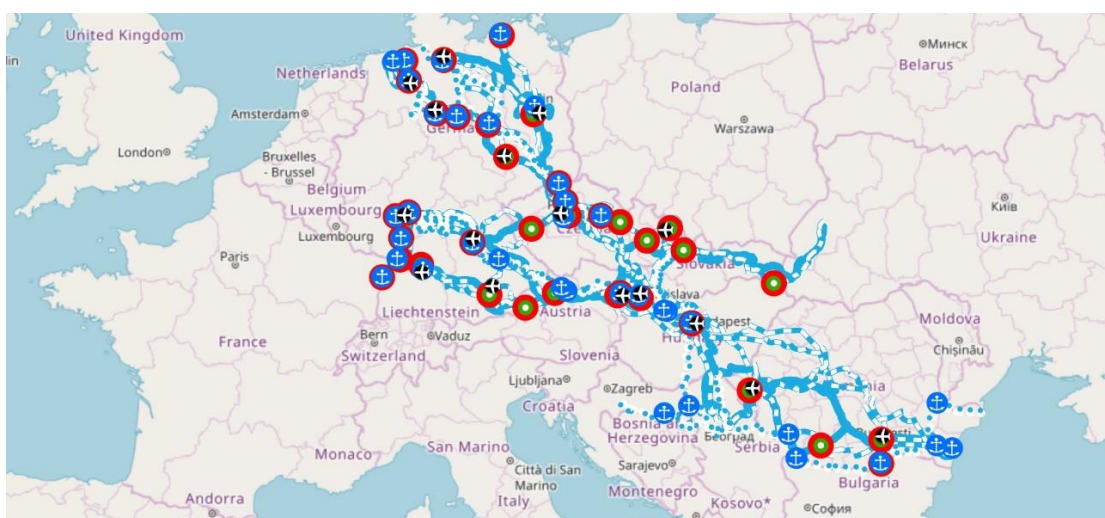
Do kraja 2023. godine dva najvažnija koridora za Republiku Hrvatsku su bila Koridor Rajna – Dunav i Mediteranski koridor, jer prolaze preko teritorija Republike Hrvatske te imaju značajan utjecaj na njen prometni sustav.

2.2. Koridor Rajna – Dunav

Koridor Rajna-Dunav predstavlja glavnu poveznicu istok-zapad preko kontinentalne Europe. Svojom rutom duž rijeke Dunav povezuje Strasbourg i južnu Njemačku sa srednjoeuropskim gradovima Bečom, Bratislavom i Budimpeštom, prije prolaska kroz rumunjski glavni grad Bukurešt da bi kulminirao u crnomorskoj luci Constanta. Drugi krak koridora prati put od Frankfurta do slovačko-ukrajinske granice, povezujući München, Prag,

Žilinu i Košice. Ključni projekti koji se nalaze duž koridora uključuju poboljšanja dobrog plovnog statusa rijeke Dunav u svim priobalnim zemljama [4].

Ovaj koridor predstavlja jedan od najvažnijih elemenata TEN-T mreže, omogućavajući učinkovitu povezanost zapadne, središnje i istočne Europe. Njegova multifunkcionalnost, koja uključuje cestovni, željeznički i vodeni promet, te promicanje ekološke održivosti, čini ga ključnim za budući gospodarski razvoj i integraciju unutar Europske unije. Za Hrvatsku, koja se nalazi na jugu Europe, razvoj ovog koridora predstavlja priliku za bolju povezanost s ključnim europskim tržištima, poticanje gospodarskog rasta i modernizaciju transportne infrastrukture [4]. Koridor Rajna-Dunav prikazan je na slici 2.



Slika 2. Koridor Rajna-Dunav

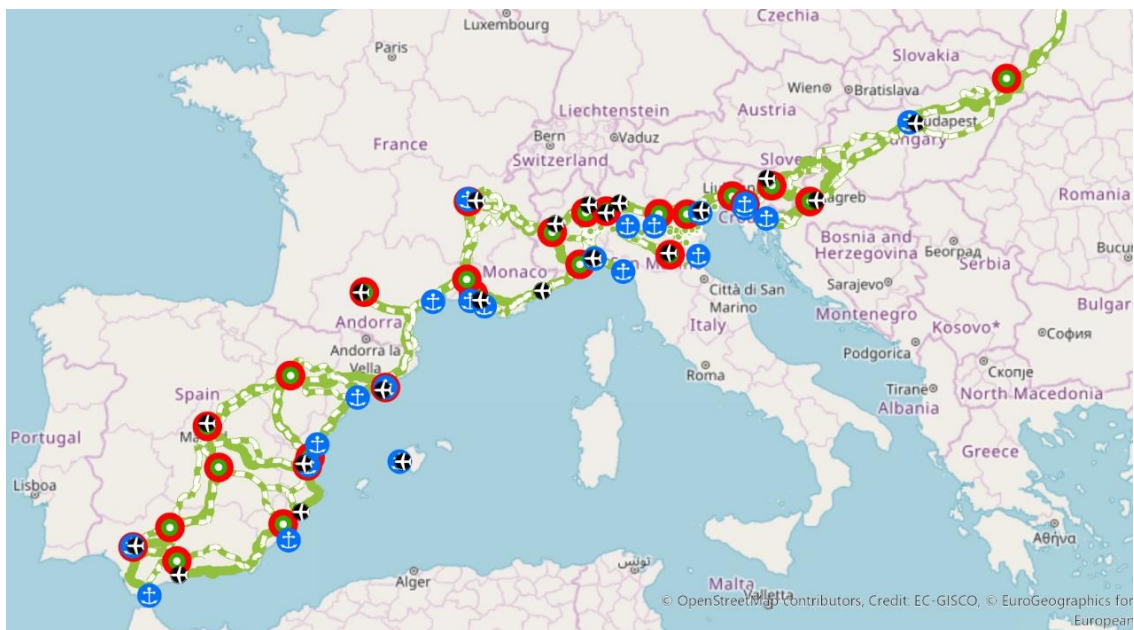
Izvor: [5]

2.3. Mediteranski koridor

Mediteranski koridor, prikazan na slici 3, glavna je istočno – zapadna os u TEN-T mreži južno od Alpa. Proteže se između jugozapadne mediteranske regije Španjolske i ukrajinske granice s Mađarskom, prateći obale Španjolske i Francuske i prelazeći Alpe prema istoku kroz Italiju, Sloveniju i Hrvatsku i nastavljaajući kroz Mađarsku do njezine istočne granice s Ukrajinom. Koridor se prvenstveno sastoji od ceste i željeznice, osim rijeke Po, nekoliko kanala u sjevernoj Italiji i rijeke Rhone od Lyona do Marseillea. Koridor je dug oko 3000 km. Omogućava multimodalnu vezu luka zapadnog Sredozemlja sa središtem EU, stvara poveznicu istok - zapad kroz južni dio EU-a, pridonosi modalnom prelasku s ceste na željeznicu u osjetljivim područjima kao što su Pirineji i Alpe te povezuje neka od glavnih urbanih područja EU - a s brzim vlakovima [6].

Na području Republike Hrvatske u sklopu TEN-T mreže unutar Mediteranskog koridora nalaze se morska luka Rijeka, 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. Željezničke pruge tvore osnovnu željezničku mrežu M202 Rijeka - Zagreb, M102 Zagreb - Dugo Selo, M201 Dugo Selo - Botovo i M104 Novska – Tovarnik - Državna Granica [7].

Povezivanjem Republike Hrvatske s ključnim europskim gospodarskim centrima i lukama, ovaj koridor potiče ekonomski rast, poboljšava mobilnost i doprinosi održivom razvoju. Integracija u Mediteranski koridor omogućava Hrvatskoj da maksimalno iskoristi svoj geostrateški položaj te unaprijedi svoju infrastrukturu i povezanost s ostatkom Europe.



Slika 3. Mediteranski koridor

Izvor: [5]

3. Novi Transeuropski prometni koridori

Europska unija se u posljednjih nekoliko godina suočava sa značajnim izazovima koji prijete urušavanjem njene stabilnosti i funkcioniranja prema dugogodišnjim utvrđenim obrascima. Prvi od tih događaja bio je Brexit, termin koji označava izlazak Ujedinjenog Kraljevstva iz Europske unije koji se formalno okončao 31. siječnja 2020. godine. Obilježili su ga dugotrajni pregovori i neizvjesnost koja je imala utjecaj i na ostale zemlje članice. Brexit predstavlja jedan od najvažnijih političkih događaja u suvremenoj europskoj povijesti, kao takav, donio je brojne izazove, ali i prilike za redefiniranje europske integracije i suradnje. Značajan je i utjecaj na prometne tokove između Ujedinjenog Kraljevstva i Europske unije, donoseći nove izazove i prilagodbe u prometnoj infrastrukturi, logistici i zakonodavnom okviru. Izlazak Ujedinjenog Kraljevstva iz jedinstvenog tržišta i carinske unije EU-a rezultirao je uvođenjem novih carinskih kontrola i regulatornih barijera, što je utjecalo na sve oblike prometa [8].

Drugi značajan problem s kojim se Europska unija suočila, bila je pandemija COVID – 19 koja je drastično utjecala na promet u Europskoj uniji, izazivajući naglašene promjene u svim sektorima prometne industrije, uključujući cestovni, željeznički, zračni i pomorski promet. Ova globalna zdravstvena kriza izazvala je neslućene izazove, s kojima su se države članice EU-a morale nositi i prilagođavati se. U samom početku borbe s pandemijom, promet je u određenim granama gotovo potpuno stao ili se smanjio na ekstremno male razine. Posljedice toga su se osjetile i ispravljale nekoliko godina [9].

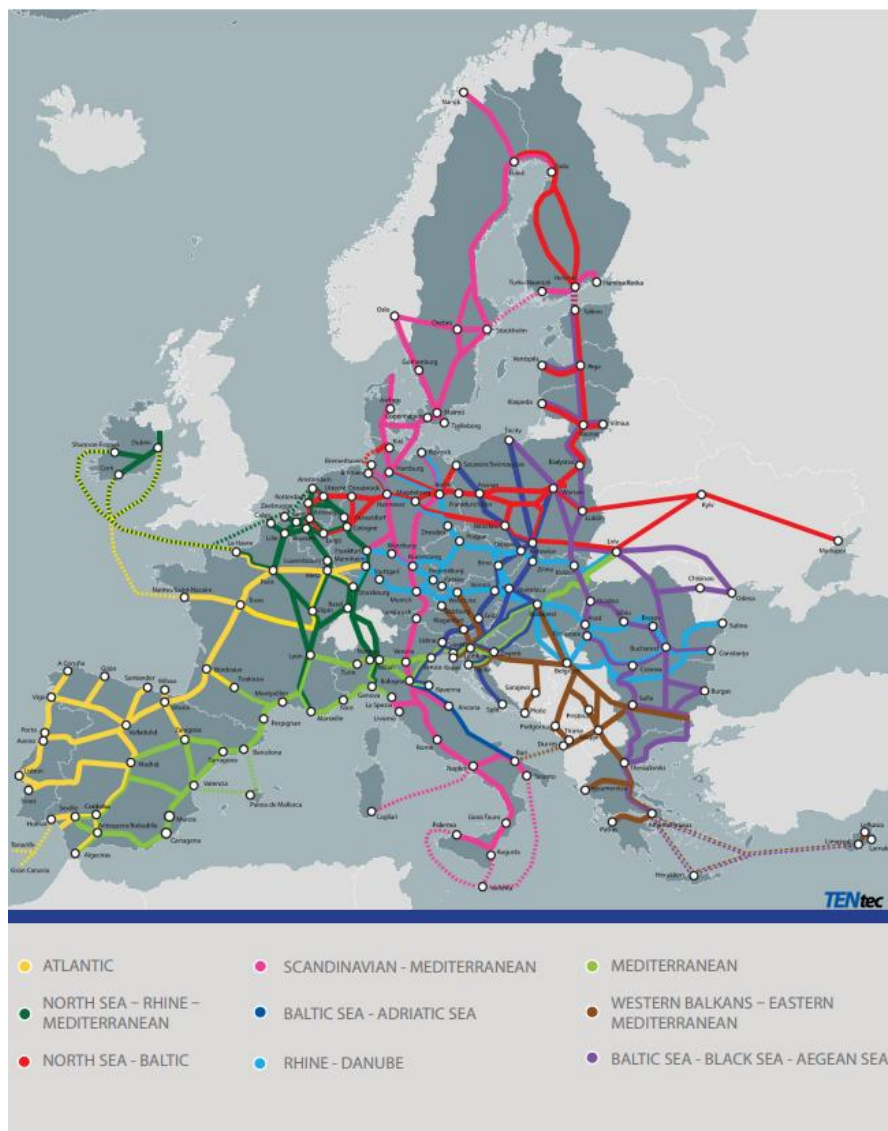
U zadnje vrijeme sve se više pažnje pridaje zagađenju okoliša, klimatskim promjenama te smanjenju emisija stakleničkih plinova korištenjem održivih goriva. Europska unija prednjači u navedenome. Budući da je promet jedan od najvećih zagađivača, velika se pozornost pridaje smanjenju zagađenja i emisije koju vozila proizvode. Strategija Europske komisije je stimulirati bolju uporabu postojećih prijevoznih resursa i bolje iskorištavanje prednosti pojedinih prijevoznih modova, što zahtijeva mijenjanje ravnoteže između modova u korist necestovnih [10]. S ciljem smanjenja štetnog utjecaja prometa, Europska unija je 2021. godine donijela reviziju Transeuropske prometne mreže [11].

Revizija se zasniva na stvaranju koncepta europskih prometnih koridora koji objedinjuje koridore osnovne mreže sa željezničkim teretnim koridorima. Također se proširuje jezgrena mreža povećanjem broja čvorova koje čine veliki gradovi, a time je broj urbanih čvorova u EU narastao s 88 na 426. Dodatno se uvodi koncept Europskog pomorskog prostora te se smanjenje

emisije stakleničkih plinova utvrđuje kao glavni cilj revizije zajedno s dizajnom infrastrukture koja osigurava otpornost i klimatsku neutralnost [11].

Jedan od događaja koji u posljednje vrijeme ima najviše utjecaja na svijet pa i na samu Europsku uniju zasigurno je rusko – ukrajinski rat koji je eskalirao 24. veljače 2022. godine. Osim ograničenja i poteškoća zbog samih ratnih djelovanja, prisutan je i utjecaj sankcija Rusiji od strane većine zapadnih zemalja, prvenstveno članica EU, a među njima i Republike Hrvatske. Europska komisija identificirala je glavne izazove u podršci ukrajinskom gospodarstvu i oporavku te poboljšanju njezine komunikacije sa ostalim zemljama EU-a proširenjem europskih prometnih koridora. Predstavili su niz hitnih mjera koje uključuju: povećanje raspoloživog transportnog materijala, povećanje kapaciteta željeznice, olakšanje administrativnih procesa za prelazak granice, povećanje skladišnih kapaciteta na europskom tlu za ukrajinske proizvode [11].

U cilju poboljšanja povezanosti Ukrajine s ostatkom Europe i izostavljanja Rusije i Bjelorusije s glavnih prometnih pravaca te ispunjavanja novih zahtjeva za održivim transportom, Europski parlament prihvatio je 2023. prijedlog Vijeća Europe za izmjenom Uredbe o TEN-T mreži, koji se odnosi na dodavanje dva nova koridora osnovnoj TEN – T mreži. Novi koridori nose nazive: Baltičko more - Jadransko more i Zapadni Balkan - Istočni Mediteran [12]. Na slici 4 prikazan je izgled nove TEN – T mreže s izmijenjenim rutama i dodanim novim koridorima.



Slika 4. Novi izgled TEN - T mreže

Izvor: [5]

3.1. Baltičko more - Jadransko more

Baltičko-jadranski koridor jedna je od najvažnijih transeuropskih cestovnih i željezničkih osi u srednjoj Europi. Proteže se od baltičkih luka Gdansk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście na sjeveru, do jadranskih luka Kopar, Trst, Venecija, Ravenna te se proteže duž cijele Italije sve do luke Bari na jugu, obuhvaćajući industrijska područja središnje i južne Poljske, prije nego što pređe preko Češke, Slovačke i austrijsko/slovenske granica na putu ka jugu prema Sloveniji i Italiji. Koridoru je dodan novi krak koji se proteže preko sjevera Hrvatske do Zagreba te preko središnjeg dijela Hrvatske nastavlja duž hrvatske obale Jadranskog mora. Uključuje hrvatske morske luke u Rijeci i Splitu. Koridor predstavlja ključne

željezničke projekte uključujući tunel Semmering Base Tunnel i željezničku prugu Koralm u Austriji, kao i važne prekogranične veze između svih zemalja koridora [13].

Baltičko – jadranski koridor nije samo ključna prometna osovina već i vitalna komponenta u jačanju gospodarskog razvoja i integracije u Europi. Njegov strateški značaj leži u povezivanju nekih od najvažnijih industrijskih, trgovačkih i logističkih središta između sjevera i juga kontinenta. Povezivanjem baltičkih i jadranskih luka, koridor omogućuje bržu i učinkovitiju distribuciju robe, smanjujući vrijeme i troškove transporta, te potiče trgovinsku razmjenu unutar i izvan EU-a.

Jedna od ključnih značajki ovog koridora je njegov doprinos uravnoteženom regionalnom razvoju. Povezivanjem razvijenih industrijskih zona sa slabije razvijenim područjima, koridor stvara prilike za gospodarski rast, otvaranje novih radnih mjesta i poboljšanje životnog standarda. Koridor također ima značajnu ulogu u poticanju turizma u regijama kroz koje prolazi. Poboljšana prometna infrastruktura omogućuje lakši pristup turističkim destinacijama na Jadranskom i Baltičkom moru, kao i unutar kontinentalne Europe, posebno u Hrvatskoj gdje koridor prolazi kroz ključne turističke destinacije poput Rijeke i Splita. Uz to, ovaj koridor pozitivno utječe na povećanje ekološke održivosti, prvenstveno unaprjeđenjem željezničke infrastrukture i promoviranjem samog željezničkog prometa što značajno doprinosi smanjenju cestovnog prometa i poticanju održivih oblika prijevoza [14]. Slika 5 prikazuje izgled proširenog Baltičko – jadranskog koridora.



Slika 5. Baltičko - jadranski koridor

Izvor: [5]

3.2. Zapadni Balkan - Istočni Mediteran

Novi TEN-T koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran predstavlja ključnu poveznicu između jugoistočne Europe i istočnog Mediterana, čime značajno doprinosi integraciji transportne mreže ovog područja s ostatkom Europske unije. Povezuje Austriju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Mađarsku i ostale zemlje Balkana te integrira glavne industrijske, trgovačke i prometne čvorove unutar tih regija [15].

Novi koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran dizajniran je s ciljem integracije zemalja Zapadnog Balkana u Transeuropsku prometnu mrežu i povezivanja s ostatkom Unije.

Ovaj koridor povezuje ključne prometne čvorišta u regiji, uključujući glavne gradove, industrijske centre i luke, te ih povezuje s razvijenom mrežom prometnih puteva unutar većeg dijela TEN – T mreže. Time se potiče gospodarski rast, trgovinska razmjena i politička stabilnost regije. Integracijom Zapadnog Balkana u mrežu, regija dobiva pristup europskim tržištima, čime se povećava konkurentnost i privlačnost za investitore. Poboljšana prometna povezanost također potiče razvoj turizma, omogućujući turistima lakši pristup atraktivnim destinacijama u regiji. Osim toga, integracija u TEN – T mrežu pomaže zemljama Zapadnog Balkana u postizanju viših standarda održivosti i zaštite okoliša, smanjujući emisije stakleničkih plinova i promovirajući ekološki prihvatljive oblike transporta, što je vrlo bitno i može imati veliki značaj jer je upravo u tom području najmanje zastupljena uporaba alternativnih goriva i razvijenost infrastrukture potrebne za ostvarivanje održivog transporta. Upravo zbog toga ova regija ima veliki potencijal za implementaciju novih tehnoloških rješenja, koja dolaze kao posljedica uključivanja u sustav TEN – T mreže [15].

Novi TEN – T koridor dio je revizije i proširenja TEN – T mreže koja ima za cilj poboljšanje povezanosti i funkcionalnosti transportnih ruta u Europi. Revizija TEN-T mreže uvela je promjene kako bi se bolje odgovorilo na nove izazove i potrebe u transportu, uključujući ekološku održivost, ekonomsku integraciju i regionalni razvoj. Novi koridor predstavlja rekonstrukciju koridora Bliski istok – Istočni Mediteran koji je, kao što je prikazano na slici 1, povezivao područje od sjevera Njemačke, točnije od luke Hamburg, preko središnje Europe te Rumunjske i Bugarske sve do Grčke te uključuje i Cipar [15]. Za razliku od toga, ruta koridora Zapadni Balkan - Istočni Mediteran, prikazana na slici 6, ne uključuje sjeverni dio, već kreće od Austrije te preko Slovenije dolazi do Hrvatske, odakle se dalje širi na zemlje zapadnog Balkana i završava u Grčkoj, odnosno Cipru, dok se preostali dio koridora Bliski istok – Istočni Mediteran, koji uključuje Rumunjsku i Bugarsku, priključio novom koridoru Baltik – Egejsko more – Crno more. Taj koridor započinje od Estonije te zahvaća Ukrajinu, Moldaviju, Rumunjsku i Bugarsku te se spaja s završnim dijelom koridora Zapadni Balkan - Istočni Mediteran na području Sjeverne Makedonije i Grčke [5].



Slika 6. Koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran

Izvor: [5]

4. Utjecaj novih koridora na Republiku Hrvatsku i njen prometni sustav

Uvođenje novih TEN-T koridora ključno je za unaprjeđenje europske prometne mreže i postizanje ciljeva povezanih s ekonomskom konkurentnošću, održivim razvojem i regionalnom kohezijom. Transeuropska prometna mreža osmišljena je kako bi osigurala besprijekornu povezanost i mobilnost unutar Europske unije, omogućujući učinkovit transport roba i putnika između glavnih europskih ekonomskih središta i strateških luka.

Jedan od glavnih razloga za uvođenje novih koridora je smanjenje prometnih zagušenja i povećanje kapaciteta postojeće infrastrukture. S obzirom na to da se očekuje značajan porast prometa u narednim desetljećima, modernizacija i proširenje prometnih koridora pomažu u osiguravanju nesmetanog i učinkovitog protoka prometa. To je posebno važno za robni promet, koji čini značajan dio ukupnog transporta unutar EU. Prema podacima Europske komisije, cestovni promet trenutno čini 74,8 posto ukupnog transporta robe u Europi, a prelazak na željeznički i vodeni transport može značajno smanjiti emisije CO₂ i poboljšati ekološku održivost [16].

Novi TEN-T koridori također predstavljaju ključnu ulogu u poticanju ekonomskog rasta i regionalnog razvoja. Povezivanjem udaljenih i manje razvijenih regija s glavnim gospodarskim centrima, ovi koridori smanjuju regionalne nejednakosti i omogućuju ravnomjerniji gospodarski razvoj. Projekti poput razvoja suhih luka, kao što je predloženo za luku Rijeka, osiguravaju brži i učinkovitiji transport roba, što povećava konkurentnost lokalnih gospodarstava i privlači nove investicije.

Republika Hrvatska je jedna od zemalja koja će imati najviše koristi od uvođenja novih TEN – T koridora, jer će njihova trasa uvelike uključivati teritoriji Hrvatske, posebno one dijelove u kojima je do sada prometna infrastruktura bila slabije razvijena. Ta činjenica povlači sa sobom brojne benefite i obećava svijetlu i perspektivnu budućnost tih područja.

4.1. Povećanje prometne povezanosti i integracije

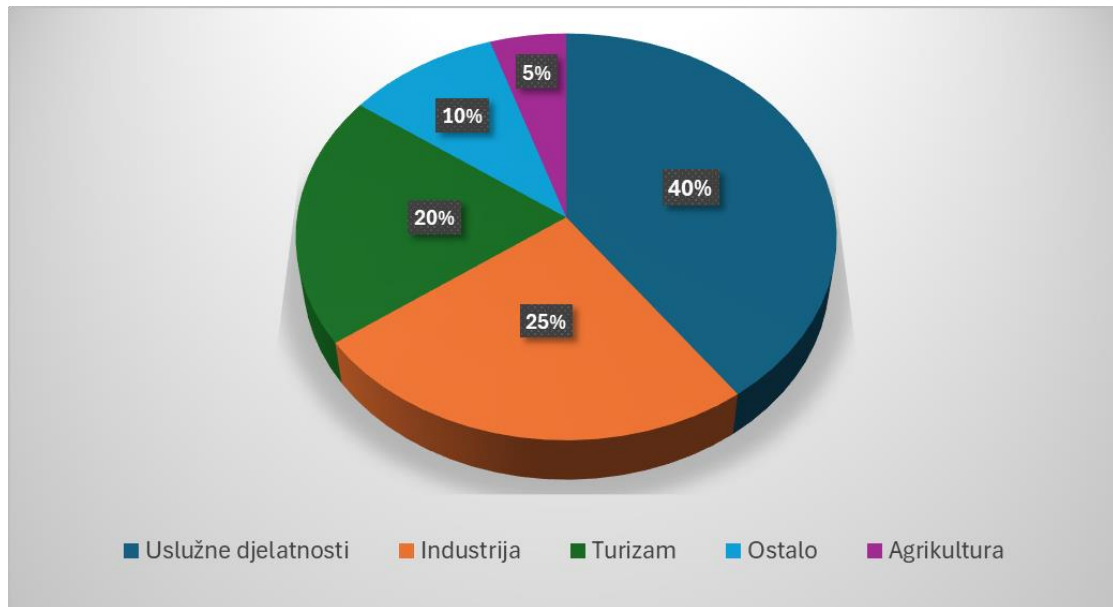
Područje u kojemu će Republika Hrvatska osjetiti najintenzivnije poboljšanje je njen prometni sustav. Uključivanje u dodatne TEN-T koridore značajno će poboljšati prometnu povezanost i integraciju zemlje s ostatkom Europe, te će omogućiti povezivanje s glavnim prometnim čvorištima u Europi, uključujući važne luke, zračne luke, željezničke i cestovne mreže.

Novi koridor Baltičko more – Jadransko more, uključuje područja sjeverne Hrvatske, Podravine i Međimurja do Zagreba, koja do sada nisu bila značajni dio prometnog sustava, unatoč dobrom geografskom položaju, a vrlo su bitna za Republiku Hrvatsku. Povezivanje tih područja od velike je važnosti jer veliki udio tamošnjeg stanovništva gravitira prema glavnom gradu Zagrebu, a prometna infrastruktura nije razvijena u dovoljnoj mjeri kako bi mogla zadovoljiti potrebe za transportom. Jednako tako, to područje je vrlo važno za gospodarstvo Republike Hrvatske zbog razvijene poljoprivrede i prehrambene industrije, čije proizvode koristi cijela Hrvatska. Za to su područje karakteristični i ostali oblici industrije, poput drvne, tekstilne, metaloprerađivačke i u zadnje vrijeme automobilske, u vidu tvrtke Rimac automobili koja se bavi proizvodnjom električnih hiperautomobila, kao i tehnologija za električna vozila i baterijske sustave i koja svojim inovacijama i uspješnim poslovanjem privlači mnoge investitore i pozornost na to područje [17]. Vrlo je važno povezati navedeno područje s ostatkom Europe jer se veliki udio hrvatskog izvoza ostvaruje upravo od tamo.

Veliki doprinos novog koridora Baltičko more – Jadransko more prometnom sustavu Republike Hrvatske očituje se u uključivanju Like i obalnog područja hrvatskog dijela Jadranskog mora u sustav TEN – T mreže. Lika, kao regija bogata prirodnim resursima, kulturnom baštinom i turističkim potencijalom, može značajno profitirati od unapređenja prometne infrastrukture. Lika predstavlja područje razvijene prehrambene industrije te šumarstva i drvne industrije, no nažalost prati ju trend intenzivnog iseljavanja, što uzrokuje propadanje njenih potencijala. Upravo poboljšanje prometne infrastrukture i povezanosti može poboljšati to stanje jer je loša prometna povezanost jedan od glavnih uzroka nedostatka sadržaja i ostale infrastrukture što direktno utječe na broj i strukturu stanovništva.

Hrvatsko obalno područje do sada nije bilo povezano s ostatkom TEN – T mreže, no proširenjem koridora Baltičko more – Jadransko more to se uvelike mijenja. Novi krak koridora prati rutu autoceste Zagreb – Split te željezničku prugu Zagreb – Split. Uključivanje Dalmacije u TEN-T mrežu osigurava bolju povezanost s ostatkom Hrvatske i Europe te omogućuje brži i lakši prijevoz putnika i roba. Ta činjenica je od ključnog značaja za gospodarstvo Republike Hrvatske, koja je jedna od zemalja s najvišim udjelom turizma u ukupnom gospodarstvu u Europi. Čak 20 posto Bruto domaćeg proizvoda Republike Hrvatske dolazi od turizma [18]. Graf 1 prikazuje udio turizma u BDP – u Republike Hrvatske i ostalih elemenata koji ga čine, s podacima za 2023. godinu. Bolja prometna povezanost Dalmacije s ostatkom Europe omogućit će još veći priljev turista, a s njima i profita, ključnog za razvoj cijele države. Osim povećanja turističkih opcija, novi koridor donosi i ravnomjerniji razvoj Hrvatske, uključujući

izolirana područja koja do sada nisu bila povezana s bitnim prometnim rutama. Područje Dalmacije se ponajviše bazira na turizmu kao glavnom izvoru prihoda, dok su ostale gospodarske grane manje razvijene. To se može značajno promijeniti boljom prometnom povezanošću koja će omogućiti razmjenu dobara s ostatkom zemlje i Europe, poput ribe i ostalih proizvoda koja su vezana za more. Također omogućuje razvoj industrije i stvaranje boljih životnih uvjeta, što je u području Dalmacije vrlo važno zbog izoliranosti otoka i dijelova Dalmatinske Zagore, posebno u vansezonskim periodima.



Graf 1. BDP Hrvatske 2023. godine

Izvor: [18]

Novost koju uključuje na koridor donosi, uvrštavanje je luke Split među luke osnovne mreže. Luka Split je jedna od najprometnijih putničkih luka na Jadranu. Povezuje kopno s brojnim otocima i obalnim gradovima, te je ključno čvorište za domaći i međunarodni putnički promet, poglavito za povezanost s Italijom. U zadnjih nekoliko godina, postala je atraktivnom lokacijom za kruzere, zbog svojih atrakcija i lokacije jer predstavlja ključno polazište za turiste koji putuju na dalmatinske otoke poput Hvara, Korčule i Brača koji predstavljaju jedne od najpoželjnijih turističkih destinacija u tom dijelu Europe. Luka Split također ima važnu ulogu u gospodarstvu i trgovini, također zbog svoje povoljne lokacije te će njeno uvrštavanje u luke osnovne mreže omogućiti još veći razvoj kako Splita i okolice, tako i ostatka Hrvatske [19].

Luka Rijeka je najveća i najvažnija luka u Hrvatskoj te ima ključnu ulogu u gospodarskom, prometnom i logističkom sustavu zemlje. Smještena je na sjevernom dijelu Jadranskog mora zbog čega predstavlja najkraću vezu srednje i srednjoistočne Europe s

prekomorskim odredištima. Luka Rijeka je vitalni element hrvatskog gospodarstva. Kao glavna luka za uvoz i izvoz robe, ona doprinosi značajnom dijelu nacionalnog BDP-a. Luka nudi širok spektar usluga, uključujući skladištenje, distribuciju, pretovar i carinjenje robe, čime podržava razne industrijske sektore u Hrvatskoj i šire. Luka Rijeka se nalazi u srcu novih koridora TEN – T mreže te se njihovim uvođenjem bitno mijenja njena uloga i važnost za Hrvatsku, ali i cijelu Europu. Tome u prilog govori činjenica da se luka Rijeka sada nalazi na čak tri koridora TEN – T mreže: Mediteranskom, Baltičko – jadranskom i koridoru Zapadni Balkan – Istočni Mediteran. Uključivanje luke Rijeka na dva dodatna koridora omogućuje njenu bolju povezanost s ostatkom Republike Hrvatske te otvara mogućnost povezivanja s ostatkom Europe. U posljednje vrijeme zbog sve većih izazova u globalnom prijevozu robe, Europska Unija sve više pažnje pridaje ostvarenju potencijala luke Rijeka kao glavne ulazne luke za otpremu i dopremu robe iz ostalih dijelova svijeta u Europu, zbog čega je i uvrstila luku Rijeka na nove koridore, kako bi iskoristila njen odličan geografski položaj te potaknula razvoj okolne infrastrukture koja će omogućiti iskorištavanje svih potencijala luke. Upravo ta nepovezanost i nemogućnost vremenski i količinski prihvatljive daljnje otpreme čini jedan od glavnih razloga zbog kojih luka Rijeka do sada nije imala veći utjecaj na prometni sustav Europe [20].

Luka Rijeka je postala dio još jednog novog koridora TEN – T mreže, vrlo važnog za Hrvatsku, a to je koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran. Značaj ovog koridora je u tome što kreće iz Austrije te ju povezuje sa Slovenijom i Hrvatskom. Takva organizacija prometnog sustava može stvoriti preduvjete za ekspanziju i značajan razvoj luke Rijeka i povećanje njene konkurentnosti u odnosu na luke Koper i Trst, koje su puno razvijenije iako se nalaze na vrlo sličnim i bliskim lokacijama. Upravo se slaba prometna povezanost luke Rijeka s ostatkom Europe ističe kao njena glavna mana i razlog neostvarivanja svojih potencijala. Uvođenje novog koridora Zapadni Balkan - Istočni Mediteran, uvelike će doprinijeti uklanjanju tih nedostataka i otvaranju luke Rijeka širem tržištu uslijed bolje prometne povezanosti [20].

Osim luke Rijeka, koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran uključuje u sustav TEN – T mreže i ostale dijelove Hrvatske koji do sada nisu bili toliko povezani, poput Slavonije koja je jedna od regija s najvećim potencijalom, ali ujedno i s najvećom stopom iseljavanja stanovništva do dovodi do propadanja toga potencijala. Veliki utjecaj na to ima loša prometna povezanost i izoliranost, što negativno utječe na poslovne prilike i ekonomske uvjete područja. Uključivanje Slavonije na rutu novog koridora, poboljšat će povezanost s ostatkom Europe te na taj način omogućiti prosperitet, na različite načine, poput omogućavanja lakšeg i efikasnijeg izvoza hrane i poljoprivrednih kultura za čiji je uzgoj Slavonija iznimno pogodna [21].

Koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran po prvi puta uključuje u sustav TEN – T mreže susjedne zemlje Hrvatskoj, poput Bosne i Hercegovine i Srbije. Ta činjenica je vrlo važna za Republiku Hrvatsku jer će potaknuti stvaranje boljeg prometnog sustava u tim zemljama kao i bolju povezanost s Hrvatskom, što je bitno ne samo zbog lakše razmjene dobara, koja je na vrlo velikom kapacitetu, već i zbog lakšeg kretanja ljudi, posebice u relaciji s Bosnom i Hercegovinom gdje je nastanjen velik broj Hrvata koji gravitiraju k domovini. Tome značajno pridonosi i novoizgrađeni Pelješki most, koji predstavlja jedan od najvećih infrastrukturnih projekata u novijoj povijesti Hrvatske. Izgradnja novih i unaprjeđenje postojećih prometnica omogućit će stvaranje boljeg međunarodnog prometnog sustava koji do sada nije bio na zadovoljavajućoj razini [22].

4.2. Nadogradnja i poboljšanje infrastrukture

Proširenje Republike Hrvatske na nove TEN-T koridore zahtijevat će značajna ulaganja u modernizaciju i razvoj prometne infrastrukture, uključujući ceste, željeznice, luke i zračne luke. Ova ulaganja ne samo da će povećati kapacitet i sigurnost prometnog sustava, već će također smanjiti vrijeme putovanja i operativne troškove, te potaknuti ekonomski rast kroz bolje povezivanje Hrvatske s ključnim europskim prometnim čvorištima. Jedan od najvažnijih projekata proširenja prometne infrastrukture je već spomenuta luka Rijeka. Uz nju, u središtu plana razvoja nalazi se željeznički promet koji je nažalost zapostavljen, a u kojem leži veliki potencijal. To su prepoznale institucije Europske Unije i odlučile uložiti značajna sredstva u revitalizaciju željezničkih sustava na području cijele Europe pa tako i Republike Hrvatske. Sukladno tome, započeli su radovi na različitim dionicama pruge. Na sjeveroistoku Republike Hrvatske u tijeku je modernizacija 42,6 kilometara postojećeg i izgradnja novog kolosijeka dionice željezničke pruge Križevci – Koprivnica – granica s Mađarskom. Glavni dio toga projekta odnosi se na izgradnju novog mosta Drava, preko istoimene rijeke, na granici s Mađarskom čija je izgradnja prikazana na slici 7. Njegova svrha bit će poboljšanje prometne povezanosti s ostatkom Europe i povećanje tržišnih kapaciteta, jer će omogućiti veći i brži protok robe [23].



Slika 7. Željeznički most preko rijeke Drave

Izvor: [23]

Još jedan važan projekt je izgradnja pruge Pula-Buzet-Divača-Trst koji će biti prvi međunarodni pravac koji će željeznički povezati Istru sa zapadom te otvoriti mogućnost daljnje revitalizacije željezničkog pometa prema ostatku Republike Hrvatske. Nadogradnja infrastrukture koja prati ovaj projekt uključuje rekonstrukciju kolodvora Pula i Buzet te modernizaciju pruge Divača – Koper. Posljedica ostvarivanja ovog projekta je poboljšanje prometne povezanosti Republike Hrvatske s Italijom i Slovenijom. Ova inicijativa donosi ekonomske, društvene i ekološke benefite te doprinosi regionalnoj integraciji i održivom razvoju. Integracija ove pruge u širu TEN – T mrežu dodatno će povećati njenu važnost i omogućiti bolje prometne tokove u cijeloj regiji [24].

Planirana je i izgradnja nove željezničke pruge koja povezuje Zagreb, Maribor i Graz te predstavlja ključan infrastrukturni projekt unutar šire europske prometne mreže. Ova pruga ne samo da će unaprijediti prometnu povezanost između Hrvatske, Slovenije i Austrije, već će također predstavljati važnu ulogu u povezivanju jugoistočne Europe s ostatkom kontinenta. Cilj je smanjenje vremena putovanja i povećanje kapaciteta željezničkog prometa između ovih gradova. Povezivanje važnih gospodarskih centara potaknut će regionalni gospodarski rast i stvoriti nove poslovne prilike. Poboljšanje prometne povezanosti olakšat će trgovinu i investicije u regiji te potaknuti turizam. Očekuje se da će nova pruga smanjiti zagušenja na cestovnim pravcima i pružiti održiviju i ekološki prihvatljiviju alternativu cestovnom prometu [25].

4.3. Ekonomski benefiti i održivi razvoj

Uključivanje Republike Hrvatske u nove TEN-T koridore donosi brojne ekonomske benefite koji mogu značajno unaprijediti nacionalnu i regionalnu ekonomiju. Ovi benefiti uključuju povećanje investicija, poboljšanje konkurentnosti, unapređenje logistike i transporta, te razvoj turizma i regionalne suradnje. Uključivanje u TEN-T koridore privlači značajne investicije u prometnu infrastrukturu. Financiranje iz europskih fondova omogućuje modernizaciju cesta, željeznica, luka i zračnih luka. Modernizacija prometne infrastrukture smanjuje troškove transporta i skraćuje vrijeme prijevoza, što poboljšava konkurentnost hrvatskih proizvoda na međunarodnom tržištu. Efikasniji prometni sustav omogućuje bržu i pouzdaniju dostavu roba, čime se povećava atraktivnost Republike Hrvatske kao tranzitne i logističke destinacije. Povećanje kapaciteta luke Ploče i njeno povezivanje s unutrašnjošću putem novih željezničkih pravaca može privući više tereta iz susjednih zemalja poput Bosne i Hercegovine, čime se povećava konkurentnost regije. Bolja prometna povezanost omogućuje lakši pristup turističkim destinacijama u Republici Hrvatskoj. Modernizacija željezničkih pruga i autocesta smanjuje vrijeme putovanja za turiste, što može povećati broj posjetitelja i prihode od turizma. Uključivanje Republike Hrvatske u nove TEN-T koridore donosi značajne ekonomske benefite koji mogu unaprijediti prometni sustav, potaknuti gospodarski rast i povećati konkurentnost zemlje. Investicije u modernizaciju prometne infrastrukture, unapređenje logističkih i transportnih kapaciteta te poticanje regionalne suradnje i turizma, ključni su faktori koji pridonose ostvarivanju tih benefita [26].

Uključivanje Republike Hrvatske u nove TEN-T koridore ima značajne pozitivne učinke na održivi razvoj i ekologiju. Modernizacija i proširenje željezničke infrastrukture unutar TEN-T koridora doprinosi smanjenju emisija stakleničkih plinova jer je željeznički promet energetski učinkovitiji i ekološki prihvatljiviji od cestovnog prijevoza. Prema podacima Europske komisije, željeznički promet generira oko 0,4 posto ukupnih emisija CO₂ u sektoru prijevoza, dok cestovni promet čini oko 71,7 posto. Elektrifikacija pruga i upotreba modernih vlakova smanjuje potrošnju fosilnih goriva i emisiju CO₂. Jednako tako, željeznički promet proizvodi manje zagađenja zraka u usporedbi s cestovnim prometom. Manje emisije dušikovih oksida i čestica iz željezničkog prometa poboljšavaju kvalitetu zraka, posebno u urbanim područjima. Osim toga, željeznički promet stvara manje buke, što smanjuje akustičko zagađenje i poboljšava kvalitetu života u zajednicama blizu željezničkih pruga [27].

TEN-T koridori promoviraju intermodalni transport, što uključuje kombinaciju različitih vrsta prijevoza kao što su željeznica, cestovni promet i pomorski promet uz korištenje

intermodalnih teretnih jedinica. Intermodalni transport smanjuje zagušenja na cestama i doprinosi efikasnijem i održivijem transportnom sustavu. Razvoj i uspostava europskog intermodalnog transportnog sustava zahtijeva koordinirani razvoj transportne politike europske, nacionalne i regionalne razine [28]. Za razvoj intermodalnog transporta vrlo je važan razvoj morskih luka. Povećanje kapaciteta i modernizacija luka, kao dio TEN-T mreže, uključuje primjenu ekološki prihvatljivih tehnologija i rješenja, u čemu u Republici Hrvatskoj prednjače luke Rijeka i Ploče. Također, TEN-T koridori uključuju razvoj održivih urbanih mobilnosti u glavnim gradovima i urbanim centrima. Održivi urbani razvoj uključuje planiranje i izgradnju infrastrukture koja podržava ekološki prihvatljive načine prijevoza poput biciklizma, pješaćenja i javnog prijevoza. Implementacija navedenih projekata potaknuta uključivanjem na nove koridore jača prometnu infrastrukturu Republike Hrvatske, te također promiče održivi razvoj i zaštitu okoliša, čime se osigurava bolja budućnost za sve njene građane [27].

5. Planovi i predviđanje daljnjeg razvoja prometnog sustava Republike Hrvatske

Revizijom Trans – europske prometne mreže, Republika Hrvatska pozicionira se na čak četiri koridora, već postojeća dva, Mediteranski i koridor Rajna – Dunav te dva novonastala, koridor Baltičko more – Jadransko more i Zapadni Balkan – Istočni Mediteran. Navedeni koridori dizajnirani su s ciljem povezivanja europskih regija i poticanja gospodarskog razvoja kroz učinkovitije prometne veze. Republika Hrvatska, kao važna tranzitna točka između Srednje Europe i Jadranskog mora, predstavlja ključnu ulogu u navedenom sustavu.

Uključivanjem na nove TEN-T koridore, Republika Hrvatska će dobiti priliku za značajno poboljšanje prometne infrastrukture i logističkih kapaciteta. Modernizacija i proširenje postojećih autocesta omogućit će brže i učinkovitije kretanje robe i putnika kroz zemlju. Investicije u željezničku infrastrukturu također su ključne, jer će poboljšati povezanost s europskim tržištima i potaknuti razvoj intermodalnih transportnih rješenja koja sa sobom nose širok spektar prilika za razvoj prometnog sustava, kao i za primjenu održivog poslovanja i naglaska na zaštitu okoliša. Važnu ulogu u cijelom sustavu imaju i luke, odnosno njihova integracija s ostatkom Europe te iskorištavanje njihovih potencijala i povećanje kapaciteta s ciljem privlačenja novih tržišnih prilika koje će nedvojbeno imati velik učinak na ekonomiju cijele zemlje. Tehnološki napredak također će imati značajan utjecaj na budućnost prometne infrastrukture Hrvatske. Primjena naprednih sustava za upravljanje prometom, kao i integracija održivih oblika prijevoza, poput električnih vozila i javnog prijevoza, bit će ključni faktori u smanjenju emisija štetnih ispušnih plinova, smanjenju buke i sveopćem poboljšanju kvalitete života građana [29].

Uz sve navedeno, važno je istaknuti da će uspješna integracija na TEN-T koridore zahtijevati ne samo infrastrukturne investicije, već i suradnju s europskim partnerima te kontinuiranu podršku nacionalne politike. Predviđa se da će Republika Hrvatska, unaprijedivši svoju prometnu povezanost, postati konkurentnija na europskom tržištu i privući nove investicije u logistiku i industriju. Planovi za daljnji razvoj nakon uključivanja na nove TEN-T koridore predstavljaju priliku za transformaciju prometne infrastrukture Republike Hrvatske prema modernim standardima, što će osigurati dugoročni održivi razvoj i ekonomski napredak zemlje.

6. Zaključak

Transeuropska prometna mreža (TEN-T) je ključni alat europske infrastrukturne politike, usmjeren na razvoj i izgradnju integriranog transportnog sustava unutar Europske unije. Struktura TEN-T mreže osmišljena je kako bi omogućila integraciju i interoperabilnost nacionalnih prometnih sustava. Republika Hrvatska se do sada nalazila na dva koridora: Mediteranskom i koridoru Rajna – Dunav. Koridor Rajna-Dunav predstavlja jedan od najvažnijih elemenata TEN-T mreže, omogućavajući učinkovitu povezanost zapadne, središnje i istočne Europe. Razvoj ovog koridora za Hrvatsku predstavlja priliku za bolju povezanost s ključnim europskim tržištima, poticanje gospodarskog rasta i modernizaciju transportne infrastrukture. Mediteranski koridor je jedan od ključnih dijelova TEN-T mreže, proteže se od jugozapadne Europe do istočnog Mediterana. Povezivanjem Hrvatske s ključnim europskim gospodarskim centrima i lukama, ovaj koridor potiče ekonomski rast, poboljšava mobilnost te omogućava Hrvatskoj da maksimalno iskoristi svoj geostrateški položaj.

U posljednje vrijeme, zemlje Europe suočavaju se s brojnim izazovima, koji negativno utječu na prometni sustav i normalnu protočnost prometni koridora, kao što su Brexit, pandemija COVID – 19, rat u Ukrajini te zahtjevi za smanjenjem zagađenja okoliša. Navedeni izazovi utjecali su na oblik i raspored novih koridora koji su dio revizije Transeuropske prometne mreže koju je donijela Europska Unija. Baltičko-jadranski koridor jedna je od najvažnijih transeuropskih cestovnih i željezničkih osi u srednjoj Europi. Proteže se od baltičkih luka na sjeveru do jadranskih luka na jugu. Predstavlja važan čimbenik gospodarskog razvoja, smanjujući troškove i vrijeme transporta te potičući trgovinsku razmjenu unutar i izvan EU-a. Povezivanjem razvijenih i slabije razvijenih područja, koridor stvara gospodarske prilike te potiče turizam. Koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran predstavlja ključnu poveznicu između jugoistočne Europe i istočnog Mediterana. Predstavlja rekonstrukciju koridora Bliski istok – Istočni Mediteran. Dizajniran je s ciljem integracije zemalja Zapadnog Balkana u Transeuropsku prometnu mrežu i povezivanja s ostatkom Unije.

Republika Hrvatska je jedna od zemalja koja će imati najviše koristi od uvođenja novih TEN – T koridora, jer će njihova trasa uvelike uključivati teritoriji Republike Hrvatske, što će se posebno odraziti na njen prometni sustav. Koridor Baltičko more – Jadransko more uključuje sjevernu i središnju Hrvatsku te obalno područje, što će pospješiti razvoj turizma. Koridor donosi uvrštavanje luke Split i Ploče među luke osnovne mreže. Uključivanje luke Rijeka na dva dodatna koridora omogućuje njenu bolju povezanost s ostatkom Republike Hrvatske te otvara mogućnost intenzivnije suradnje s ostatkom Europe. Europska Unija sve više pažnje

pridaje ostvarenju potencijala luke Rijeka kao glavne ulazne luke za otpremu i dopremu robe iz ostalih dijelova svijeta u Europu. Koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran po prvi puta uključuje u sustav TEN – T mreže susjedne zemlje Hrvatskoj, što je bitno zbog lakše razmjene dobara i lakšeg kretanja ljudi.

Europska Unija ulaže značajna sredstva u revitalizaciju željezničkih sustava na području cijele Europe pa tako i Republike Hrvatske. U sklopu toga, u tijeku su radovi na više željezničkih pravaca s ciljem povećanja intermodalnosti, smanjenja opterećenja cesta te stvaranja ekološki prihvatljivog načina poslovanja. Uključenje u nove koridore Republici Hrvatskoj donosi brojne ekonomske benefite koji uključuju povećanje investicija, poboljšanje konkurentnosti, unapređenje logistike i transporta te razvoj turizma i regionalne suradnje. TEN-T koridori promoviraju intermodalni transport te uključuju razvoj održivih urbanih mobilnosti u glavnim gradovima i urbanim centrima.

Važno je napomenuti da uspješna integracija na TEN-T koridore, uz infrastrukturne investicije, zahtijeva i suradnju s europskim partnerima te kontinuiranu podršku nacionalne politike. Uzevši sve u obzir, integracija u TEN-T koridore donosi brojne dugoročne prednosti za Hrvatsku i njezinu poziciju unutar europske transportne mreže.

Popis literature

- [1] European Comission. *Trans-European Transport Network*. Preuzeto s: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en [Pristupljeno: 5. svibnja 2024.]
- [2] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. *EU prometni koridori i TEN-T*. Preuzeto s: <https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/> [Pristupljeno: 5. svibnja 2024.]
- [3] RFI. *TEN-T Corridors*. Preuzeto s: <https://www.rfi.it/en/In-Europe/TEN-T-Corridors.html> [Pristupljeno: 5. svibnja 2024.]
- [4] European Comission. *Rhine - Danube corridor*. Preuzeto s: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/rhine-danube-corridor_en [Pristupljeno: 5. svibnja 2024.]
- [5] European Comission. *TENtec Interactive Map Viewer*. Preuzeto s: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html#&ui-state=dialog> [Pristupljeno: 5. svibnja 2024.]
- [6] European Comission. *Mediterranean corridor*. Preuzeto s: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/mediterranean-corridor_en [Pristupljeno: 5. svibnja 2024.]
- [7] Papić M. *Paneuropski prometni koridor i TEN-T mreža s naglaskom na RH*. Završni rad. Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet; 2022. Preuzeto s: <https://dabar.srce.hr/islandora/object/pfri%3A3169> [Pristupljeno: 5. svibnja 2024.]
- [8] EUR - Lex. *Brexit: odnosi EU-a i Ujedinjene Kraljevine*. Preuzeto s: <https://eur-lex.europa.eu/content/news/Brexit-UK-withdrawal-from-the-eu.html?locale=hr> [Pristupljeno: 20. svibnja 2024.]
- [9] Europska komisija. *Promet tijekom pandemije*. Preuzeto s: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/coronavirus-response/transportation-during-pandemic_hr [Pristupljeno: 20. svibnja 2024.]
- [10] Brnjac N, Roso V, Maslarić M, Tadić S. *Intermodalni sustavi u transportu i logistici*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu; 2022.
- [11] Pier Next. *The Trans-European Transport Network extends to the East*. Preuzeto s: <https://piernext.portdebarcelona.cat/en/mobility/the-trans-european-transport-network-extends-to-the-east/> [Pristupljeno: 20. svibnja 2024.]

- [12] Vlada Republike Hrvatske. *Povijesna odluka za Hrvatsku – u okviru TEN-T mreže bit će uvrštena na dva dodatna prometna koridora*. Preuzeto s: <https://vlada.gov.hr/vijesti/povijesna-odluka-za-hrvatsku-u-okviru-ten-t-mreze-bit-ce-uvrstena-na-dva-dodatna-prometna-koridora/40603?lang=hr> [Pristupljeno: 20. svibnja 2024.]
- [13] European Commission. *Baltic – Adriatic corridor*. Preuzeto s: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/transport-european-transport-network-ten-t/baltic-adriatic-corridor_en [Pristupljeno: 30. svibnja 2024.]
- [14] Jensen A. *The Baltic-Adriatic Corridor Work Plan*. Preuzeto s: https://transport.ec.europa.eu/document/download/301f86ea-9a4a-4d71-98d3-6437e09c13d1_en?filename=5th_workplan_bac.pdf [Pristupljeno: 30. svibnja 2024.]
- [15] European Commission. *Connecting Europe: Commission signs high-level agreements with Western Balkans to improve transport links*. Preuzeto s: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/connecting-europe-commission-signs-high-level-agreements-western-balkans-improve-transport-links-2023-05-16_en [Pristupljeno: 6. lipnja 2024.]
- [16] We Build Value. *Ten-T: The European Core Network Corridors*. Preuzeto s: <https://www.webuildvalue.com/en/reportage/ten-t-the-european-core-network-corridors.html> [Pristupljeno: 20. lipnja 2024.]
- [17] Rimac. *About us*. Preuzeto s: <https://www.rimac-automobili.com/about-us/> [Pristupljeno: 20. lipnja 2024.]
- [18] HNB. *Prihodi od turizma u 2023*. Preuzeto s: <https://www.hnb.hr/-/prihodi-od-turizma-u-2023-veci-za-11-4-posto> [Pristupljeno: 20. lipnja 2024.]
- [19] Port of Split. *O nama*. Preuzeto s: <https://portofsplit.com/o-nama/> [Pristupljeno: 20. lipnja 2024.]
- [20] Božičević, J.; Lovrić, I.; Bartulović, D.; Steiner, S.; Roso, V.; Pašagić Škrinjar, J. Determining Optimal Dry Port Location for Seaport Rijeka Using AHP Decision-Making Methodology. *Sustainability* 2021, 13, 6471. <https://doi.org/10.3390/su13116471> [Pristupljeno: 20. lipnja 2024.]
- [21] HGK. *TEN-T mreža: Bez prometa nema razvoja gospodarstva i standarda građana*. Preuzeto s: <https://www.hgk.hr/ten-t-mreza-bez-prometa-nema-razvoja-gospodarstva-i-standarda-gradana> [Pristupljeno: 25. lipnja 2024.]
- [22] Alispahić S, Đurić T. *Prometna povezanost i održivi razvoj*. Internacionalni univerzitet Travnik; 2023. Preuzeto s: <https://naukaitehnologija.iu-travnik.com/article/210/pdf> [Pristupljeno: 26. lipnja 2024.]

- [23] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. *Počelo „naguravanje“ željezničkog mosta preko rijeke Drave u Botovu*. Preuzeto s: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/pocelo-naguravanje-zeljeznickog-mosta-preko-rijeke-drave-u-botovu/24053> [Pristupljeno: 1. srpnja 2024.]
- [24] iPress. *Prometni pravci u hrvatskoj u transeuropskoj infrastrukturi*. Preuzeto s: <https://ipress.hr/vijesti/77843-zeljeznica-ce-povezati-istru-rijeku-i-split-sa-zapadnom-europom?tmpl=component&format=pdf> [Pristupljeno: 1. srpnja 2024.]
- [25] HŽ Infrastruktura. *Prometna budućnost RH – što nam donose TEN-T koridori*. Preuzeto s: <https://www.hzinfra.hr/prometna-buducnost-rh-sto-nam-donose-ten-t-koridori/> [Pristupljeno: 1. srpnja 2024.]
- [26] Drmić M. *Razvoj prometne infrastrukture Republike Hrvatske s aspekta makro-regionalnih strategija EU*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti; 2017. Preuzeto s: <https://dabar.srce.hr/islandora/object/fpz%3A934> [Pristupljeno: 5. srpnja 2024.]
- [27] European Union. *The impact of Ten-T completion on growth, jobs and the environment*. Preuzeto s: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71e25029-55d6-11e9-a8ed-01aa75ed71a1> [Pristupljeno: 5. srpnja 2024.]
- [28] Brnjac N. *Intermodalni transportni sustavi*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu; 2012.
- [29] HGK. *Revizija TEN-T mreže, usvojeni hrvatski prijedlozi*. Preuzeto s: <https://www.hgk.hr/revizija-ten-t-mreze-usvojeni-hrvatski-prijedlozi> [Pristupljeno: 10. srpnja 2024.]

Popis slika

Slika 1. Koridori TEN - T mreže u razdoblju od 2013. do 2023. godine.....	5
Slika 2. Koridor Rajna-Dunav.....	6
Slika 3. Mediteranski koridor.....	7
Slika 4. Novi izgled TEN - T mreže.....	10
Slika 5. Baltičko - jadranski koridor	12
Slika 6. Koridor Zapadni Balkan - Istočni Mediteran.....	14
Slika 7. Željeznički most preko rijeke Drave.....	20

Popis grafova

Graf 1. BDP Hrvatske.....	17
---------------------------	----

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI


Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je _____ završni rad
(vrsta rada)

isključivo rezultat mojega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog/diplomskog rada pod naslovom Utjecaj novih transeuropskih prometnih koridora na prometni sustav Republike Hrvatske, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

Student/ica:

U Zagrebu, 30.8.2024.

Josip Boro, 
(ime i prezime, *potpis*)