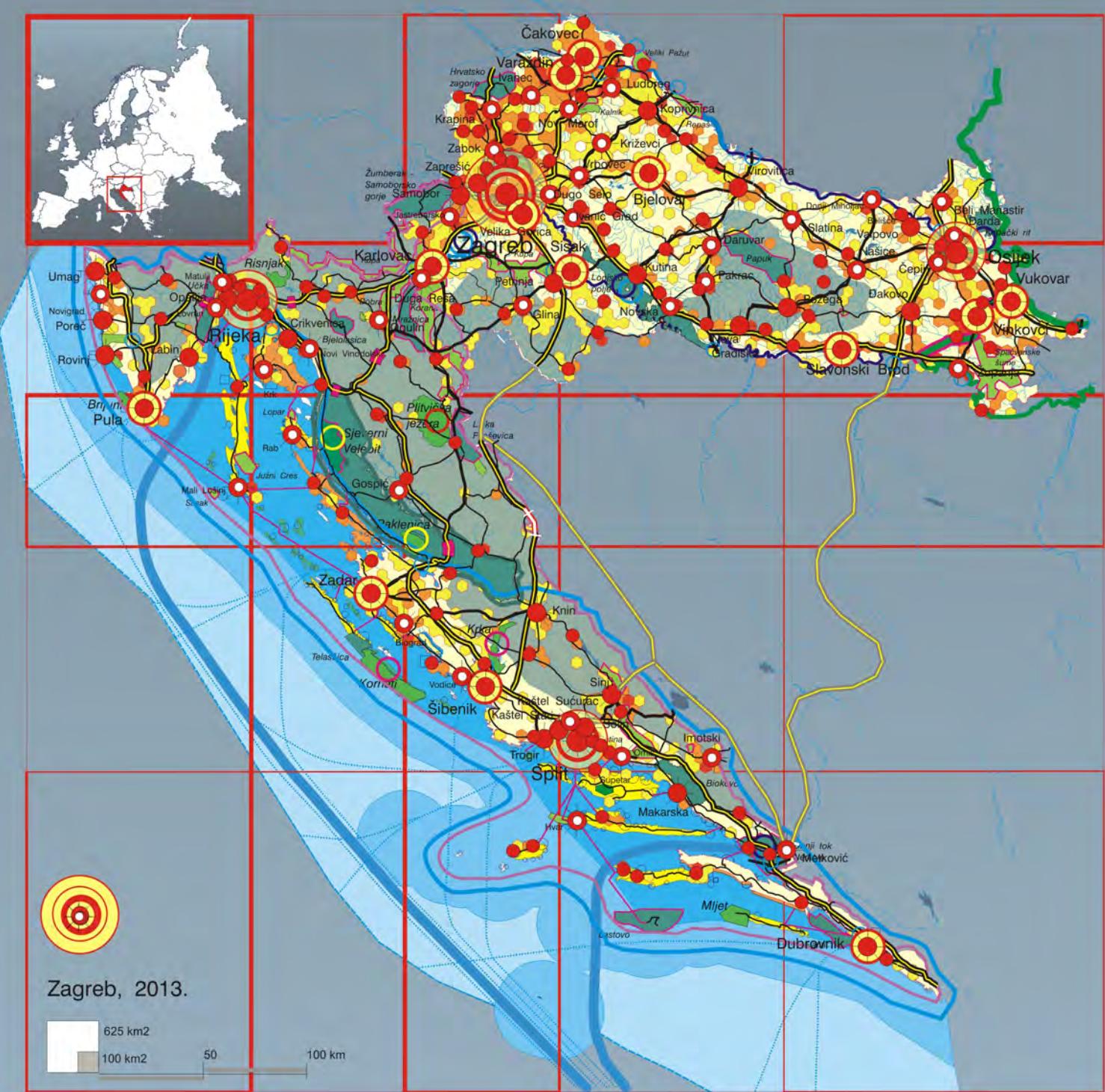


Izmjena i dopuna Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske

Republika Hrvatska

Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja
Zavod za prostorno planiranje



Na temelju članka 100. stavka 1., a u vezi sa člankom 346. stavcima 1. i 4. Zakona o prostornom uređenju i gradnji (Narodne novine, br. 76/2007, 38/2009, 55/2011, 90/2011, 50/2012 i 55/2012) Hrvatski sabor na sjednici održanoj dana 14. lipnja 2013., donio je

**ODLUKU
O IZMJENI I DOPUNI STRATEGIJE PROSTORNOG
UREĐENJA REPUBLIKE HRVATSKE**

I.

U Strategiji prostornog uređenja Republike Hrvatske koju je donio Zastupnički dom Sabora Republike Hrvatske na sjednici 27. lipnja 1997. godine, točka 4.4.1.2. mijenja se i glasi:

4.4.1.2. Ocjena stanja

Cestovni promet

Temeljem donesenih strateških odluka, nositelj gospodarskog razvoja i prometnog povezivanja Republike Hrvatske bila je izgradnja cesta visoke usluge i propusne moći (autocesta i brzih cesta), kao i rekonstrukcije kritičnih dionica državnih cesta. Mreža izgrađenih/rekonstruiranih cesta dovedena je do razine koja zadovoljava današnji trenutak gospodarskog stanja i osnova je dalnjeg desetogodišnjeg razvoja, bez obzira što su 2009., 2010., 2011. i 2012. godina bile recesiske. Republika Hrvatska se uključila na najbolji način u europski cestovni sustav poštujući elemente od općeg interesa, a to su povezivanje državnih središta, središta međudržavnog gospodarstva (pokretači međudržavnoga /svjetskog gospodarstva), brzina, sigurnost, udobnost, cijena izgradnje održavanja i služnost, odnosno izgradnja autocesta najviših standarda posluživanja. Ukupna duljina postojećih kategoriziranih cesta 2013. godine iznosi:

Duljine cesta (km)

■ autoceste	1.413,1 km
■ državne ceste	6.741,6 km
■ županijske ceste	9.788,4 km
■ lokalne ceste	8.964,3 km
Ukupno:	26.907,4 km.

Gospodarski razvoj Republike Hrvatske nije moguć bez nastavka razvoja cestovnog prometa. Naglašava se veliko značenje cestovnog prometa u prostoru Republike Hrvatske zbog prostorne razvedenosti mreže i najprikladnijeg približavanja korisnicima. Cestovni promet nosi individualan promet, što znači da će postavljati sve veće prostorne zahtjeve. Osnovna prostorno-razvojna obilježja cestovne infrastrukture u Republici Hrvatskoj su:

- ubrzana izgradnja i dovršenje autocesta na osnovnim međunarodnim prometnim pravcima unutar glavnih europskih koridora,
- neodgovarajuća dinamika izgradnje i modernizacije državnih cesta u funkciji uspostave cjelovitog sustava cestovne mreže,
- neodgovarajuća dinamika izgradnje kritičnih dionica i objekata, prvenstveno na mreži državnih cesta i obilaznicama te prilazima većim gradovima,
- nedovoljno ulaganje u održavanje cestovne infrastrukture koje ne osigurava dugoročno održivi standard održavanja usklađen s prometnim opterećenjem,
- nedovoljno ulaganje u gradnju i modernizaciju cesta na otocima i drugim područjima od posebnog državnog interesa.

Kako ubrzan razvoj cestovnog prometa podržava gospodarski razvoj, unutar teritorija Republike Hrvatske izgradnja nacionalne mreže suvremenih državnih cesta provodi se, odnosno priprema na sljedećim prometnim pravcima i koridorima:

- na prometnom pravcu sjever-jug u koridoru koji prati središnju jedinstvenu državnu okosnicu razvitka i svladava u uskom području hrvatski gorski prag - tunelima Velika Kapela i Sv. Rok, kojim se optimalno valorizira lički prostor (Bosiljevo-Žuta Lokva-zapadna Lika), radi boljeg i bržeg cestovnog povezivanja unutrašnjeg kontinentalnog područja zemlje i srednjoeuropskog Podunavlja s Hrvatskim primorjem i jadranskom Hrvatskom,
- rekonstrukcija i modernizacija Jadranske magistrale u skladu s intenzitetom prometa i razvitkom pojedinih područja (Rupe-Žuta Lokva i Zadar-Šibenik-Split-Dubrovnik),
- rekonstrukcija državnih cesta prve prioritetne skupine prema Strategiji prometnog razvijanja Republike Hrvatske.

Od 1970. godine kada počinje izgradnja autocesta u Hrvatskoj do 1993. godine prosječno se gradilo 15,3 km godišnje, a od 1993. do 2011. godine gradilo se prosječno 63,2 km godišnje.

Željeznički promet

Željeznički promet je nekada imao važno mjesto u razvitu gospodarstva Republike Hrvatske. Međutim, zbog vrlo velikog pada obujma prijevoza nakon 1991. godine, ratnih šteta i nedovoljnih ulaganja u razvoj, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture i nabavu novih željezničkih vozila, željeznički sustav u Republici Hrvatskoj danas tehnološki i po prijevoznim kapacitetima u velikoj mjeri zaostaje za Europskom unijom. S obzirom na brzi razvoj suvremene tehnike i tehnologije, taj je zaostatak sve veći i na koridorskim željezničkim prugama, posebice na onima koje su zadnji puta obnavljane prije više od 20 godina.

Duljina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj:

Ukupna duljina željezničkih pruga	2.722,3 km
▪ Jednokolosiječne	2.468,4 km
▪ Dvokolosiječne	253,9 km
▪ Elektrificirane	984,7 km
Ukupna duljina kolosijeka otvorene pruge	2.976,2 km
▪ od toga u uporabi	2.633,3 km
Ukupna duljina sporednih kolodvorskih i ostalih kolosijeka	1.124,8 km.

Pomorski promet

Specifičnost Republike Hrvatske je prostorno vrlo duga i razvedena obala, koja je tijekom povijesti omogućavala razvoj luka na vrlo velikom broju mjesta, što je bilo prihvatljivo uz tadašnju tehniku i tehnologiju. Zadnjih pedeset godina razvoj gospodarstva svijeta uzrokovao je pojavu isticanja nekih luka kao nositelja povezivanja. Rezultat takve politike je izgradnja sedam velikih luka na hrvatskoj obali (sustav luke Rijeka /Rijeka, Brajdica, Bakar, Raša-Bršica i o. Krk – Omišalj, uvala Blatna i Tenka Punta/, te sustav luke Ploče /Ploče i izdvojeni bazeni Komarna i Brijesta, Pula, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik/), koje imaju izgrađene operativne obale u duljini od 17.736 m, rasprostiru se na približnoj površini od oko 700 ha, a prekrcale su 14.891.000 tona tereta 1995. godine. To je značajan pad u odnosu na promet prije početka Domovinskog rata. Do početka Domovinskog rata izgrađenost operativnih obala i suprastrukture na njima, bila je zadovoljavajuća s pozitivnim trendom razvoja.

Izbor luka u pretovaru tereta temelji se na kriteriju efikasnosti u pružanju lučkih usluga (cijene usluga, brzina i kvaliteta usluga, prometna povezanost s unutrašnjošću i drugim zemljama). Upravo zalede determinira stupanj razvijenosti pojedine luke. Vezano na izgrađenost prometne infrastrukture na kopnu, a prema specifičnim korisnicima lučkih usluga, luke Republike Hrvatske su se razvijale i specijalizirale za odgovarajuću vrstu tereta. Glavna luka u zemlji s najvećim prometom je Rijeka. Kako je vrlo slaba

kopnena povezanost hrvatskih luka s unutrašnjošću države i sa susjednim zemljama hrvatske luke imaju relativno mali promet.

Luke posebne namjene – industrijske luke moguće je planirati uz odgovarajuće proizvodno-gospodarske sadržaje (npr. naftne luke, kemijske i petrokemijske luke, terminale tekućih i rasutih tereta i slično).

Hrvatski plovni park u pomorskom prijevozu se 1995. godine sastojao od 74 putnička broda s kapacitetom oko 22.265 putničkih mjesta i s volumenom od 87.735 m³ te sa 170 teretnih brodova ukupne zapremine od 6.535 tisuća m³ (3.595 tisuća DWT). Međutim, bitno je zapostavljen pomorski promet duž hrvatske jadranske obale. U dosadašnjem razvoju prometno povezivanje primorskih gradova i naselja rješavalo se zamjenom klasičnih brodova s trajektima te s izgradnjom cestovne infrastrukture i trajektnih pristaništa na otocima i u priobalju. Ovakva tendencija razvoja odrazila se ne samo na strukturne promjene domaćega putničkog brodovlja nego i na kretanje broja putnika (smanjenje broja putnika), pri čemu se najvažniji udio prometa putnika i vozila ostvaruje u trajektnom povezivanju otoka s kopnom. Samo se nekoliko glavnih luka koristi i u međunarodnom putničkom prometu.“.

II.

U točki 4.4.1.4., podnaslovu Cestovni promet, odlomku 3. pododlomku 3. riječ: „ubrzati“ zamjenjuje se riječju: „završiti“.

U odlomku 4. pododlomku 1. riječi: „Hrvatskim primorjem“ zamjenjuju se riječima: „jadranskom Hrvatskom“.

Pododlomci 2. i 3. brišu se.

Dosadašnji pododlomci 4., 5. i 6. postaju pododlomci 2., 3. i 4..

U podnaslovu Željeznički promet, odlomku 6. iza pododlomka 2. dodaju se pododlomci 3. i 4. koji glase:

- „Valorizacija varijantnih rješenja brzih pruga (Zagreb-Novska, Oštarije-Gospic-Knin-Split, Split-Metković-Dubrovnik) te donošenje odluke o etapama realizacije,
- Istražiti opravdanost izgradnje drugog kolosijeka postojećih pruga Pula-Lupoglav i Krapina-Čakovec-smjer Mađarska radi ostvarenja kategorije brze pruge.“.

U podnaslovu Pomorski promet, odlomak 4. mijenja se i glasi:

„Prva glavna vodeća hrvatska luka na obali treba i dalje biti razvedeni lučki sustav Rijeka (Rijeka, Brajdica, Urinj, Bakar, Omišalj, Bršica-Raša, Krk-Blatna i Tenka Punta) s bitnim međunarodnim značenjem. Sustav luka Ploče (luka Ploče s izdvojenim bazenima Komarna i Brijesta) treba se prvenstveno razvijati za potrebe susjedne Republike Bosne i Hercegovine, ali i za nešto šire nacionalno i međunarodno zaleđe. Ostale važnije luke (Pula, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik) trebaju svoj razvitak prvenstveno temeljiti na odgovarajućoj specijalizaciji.“.

U podnaslovu Pomorski promet, iza odlomka 5. dodaje se novi odlomak 6. koji glasi:

„Luke posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku mogu se rekonstruirati i graditi u okviru odobrenih koncesija. Iznimno se koncesije mogu proširiti u morskom dijelu radi tehničko-tehnološkog unaprijeđenja i uspostave funkcionalne cjeline.“.

Dosadašnji odlomci 6. i 7. postaju odlomci 7. i 8.

III.

U točki 4.4.2.2., odlomku 2. iza pododlomka 9. dodaje se pododlomak 10. koji glasi:

- „zbrinjavati CO₂ u geološkim strukturama”.

Dosadašnji pododlomak 10. postaje pododlomak 11.

Odlomak 5. mijenja se i glasi:

„Opcija korištenja plina smatra se povoljnijom ali je nužno vezana s realizacijom programa opskrbe plinom (vlastiti resursi ili uvoz // npr. LNG i drugim). Uz opskrbu plinom iz Rusije, treba predvidjeti i ostale mogućnosti radi diversifikacije i neovisnosti o samo jednom dobavljaču i samo jednom plinovodu. Iz tih razloga se podržava projekt Adria LNG (novi plinovod, pristan i terminal). Istovremeno započet će realizacija projekta sjeverni Jadran što daje osnovu za širenje plinske mreže u Istri i Primorju, a zatim i u Dalmaciji. Radi sezonskih oscilacija potrošnje plina treba predvidjeti nova skladišta za što će poslužiti stara iscrpljena polja.

Magistralni plinski sustavi (75 – 100 bara) planirani su:

- a) Slobodnica – Vukovar – Sotin – Negoslavci, Donji Miholjac – Osijek, Osijek – Vukovar, Vukovar – Negoslavci, Donji Miholjac – Novigrad Podravski, Novigrad Podravski – Mursko Središte, Kozarac – Novigrad Podravski – Gola, Lička Jasenica – Senj – Zlobin
- b) Omišalj (Rijeka) – Zlobin – Bosiljevo – Karlovac – Lučko – Zabok, Bosiljevo – Sisak, Kozarac – Slobodnica (tranzitna količina/smjer je ovisan o izgradnji LNG-a).

Magistralni naftovodni sustavi bit će modernizirani pretvaranjem u reverzibilne sustave s 1 (jednom) ili 2 (dvije) cijevi, zamjenom pumpa ili drugim optimalnim tehnološkim rješenjima.“.

Iza odlomka 11. dodaje se novi odlomak 12. koji glasi:

„Na prostoru Države (uključujući područje Jadrana s epikontinentalnim pojasmom te kopneni dio Države) omogućava se istraživanje ugljikovodika na područjima potencijalnih nalazišta nafte i plina bez prethodno planiranih lokacija.“.

Dosadašnji odlomci 12. i 13. postaju odlomci 13. i 14..

U dosadašnjem odlomku 14. koji postaje odlomak 15. iza riječi: „građenja“ dodaje se riječ: „termo/“.

U dosadašnjem odlomku 15. koji postaje odlomak 16. riječ: „alternativnih“ zamjenjuje se riječju: „obnovljivih“.

IV.

Kartografski prikazi 44-02 - Cestovni promet, 44-03 - Željeznički promet, 44-04 - Pomorski promet, 44-06 - Cijevni promet – naftovodi i plinovodi te 44-11 - Elektro-energetski sustav koji su sastavni dio Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (Sabor Republike Hrvatske, 24. listopada 1997. godine) zamjenjuju se kartografskim prikazima 44-02 - Cestovni promet, 44-03 - Željeznički promet, 44-04 - Pomorski promet, 44-06 - Cijevni promet – naftovodi/produktovodi i plinovodi te 44-11 - Elektro-energetski sustav koji se nalaze u privitku ove Odluke, a čine prilog i sastavni dio ove izmjene i dopune Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske.

V.

Vlada Republike Hrvatske dužna je radi usklađenja s ovom Odlukom donijeti izmjene i dopune Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 50/1999) u roku trideset dana od dana stupanja na snagu ove Odluke.

VI.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja.

Izmjena i dopuna Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje

4. Poglavlje: **Prostorno razvojna i planska usmjerena**

Sektor:
Prometni sustav

Tema:

Cestovni promet

Autoceste - brze ceste; pravci, koridori i trase (planovi i istraživanja)

Godina podataka - stanje - planirano:

1997., 2005. i 2015.

Kartografski prikaz:

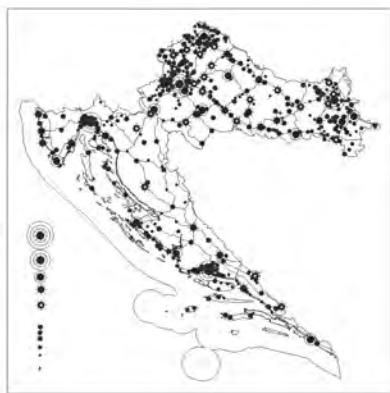
44-02

Izvori podataka:

Ministarstvo razvijanja i obnove i Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 1997.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje

4. Poglavlje: **Prostorno razvojna i planska usmjerenja**

Sektor:

Prometni sustav

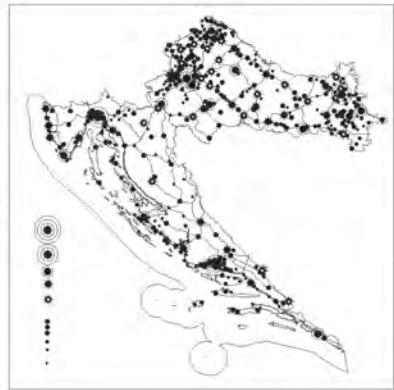
Tema:

Željeznički promet

Generalna mreža brzih pruga, postojeće pruge I. i II reda

Godina podataka - stanje - planirano:

1996., 2005. i 2015.



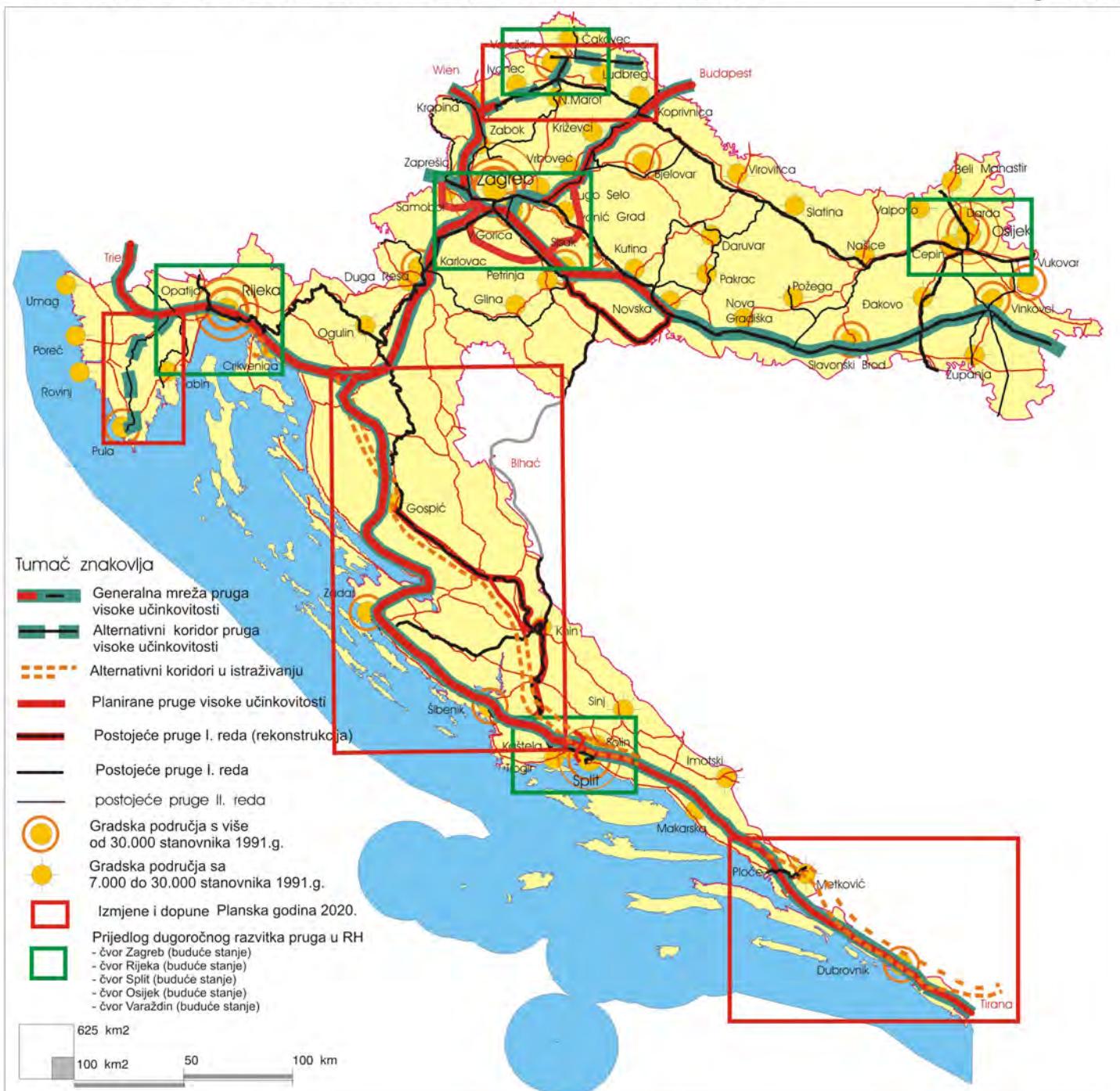
Kartografski prikaz:

44-03

Izvori podataka:

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 1996. i Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture 2012.

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje

4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerena

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Pomorski promet

Luke otvorene za javni promet i međunarodni plovni putovi

Godina podataka - stanje - planirano:

1989., 1993. i 1997.

Kartografski prikaz:

44-04

Izvori podataka:

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, 1996. i 1997., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture 2012.

Zagreb, 2013.



Podjela akvatorija (morskih i podmorskih prostora) Republike Hrvatske

(uvjeti i sigurnost plovidbe te korištenja morskih prostora propisani su Pomorskim zakonom)

- Obalno more
(unutrašnje morske vode)
- Teritorijalno more
(12 naut. milje od polazne crte)
- Gospodarsko more
akvatorij gospodarskog korištenja morskog dna i podmorja

Tumač znakovlja

Razvrstavanje luka otvorenih za javni promet

luke od međunarodnog značenja

luke županijskog značenja

luke lokalnog značenja

Velike luke

(za koje su osnovana poduzeća luka), ukupno 20.630 m² operativnih obala - 1989.g.

Sustav luka Rijeka (Rijeka, Brdica, Bakar)
Raša-Bršica, otok Krk-Omišalj, uvala Blatna i Tenka punta

Sustav luke Ploče izdvojeni bazeni Komarna i Brijesta

Luke Split (2800 m²) i Dubrovnik (2760 m²)

Luke Pula (1470), Zadar (1740), Šibenik (690)
Ploče (1480) i Metković (1040)

Međunarodni plovni put

Međunarodne trajektne linije

Cestovne prometnice

Autoceste (izgradene ili u gradnji)

Puluautoceste i brze ceste (izgradene ili u gradnji)

Magistralne ceste

Regionalne ceste

Željezničke pruge

Željezničke pruge I. reda - postojeće

Željezničke pruge II. reda - postojeće

Tipovi otoka po veličini

poluotoci

veliki otoci

srednji i mali otoci

Sustav važnijih razvojnih središta (područja veće koncentracije stanovništva 1991.g.)

- Srednjoeuropsko i državno središte
- Makroregionalno središte
- Veće regionalno središte
- Regionalno središte
- Manje regionalno središte

Male luke

razvrstavanje prema dužini operativne obale ukupno 313 malih luka s oko 64 000 m² operativnih obala (neke male lučice imaju više akvatorija - stanje 1989.g.)

- Luka s više od 1000 m² operativne obale
- Luka s više od 500 m²
- Luka s više od 200 m²
- Lučica s više od 100 m²
- Lučica do 100 m² operativne obale

Luke nautičkog turizma

razvrstavanje prema broju vezova ukupno u lukama nautičkog turizma oko 11000 vezova - stanje 1993.g.

- Luka s 1000 i više vezova
- Luka s 500 - 999 vezova
- Luka s 300 - 499 vezova
- Luka s 200 - 299 vezova
- Luka do 199 vezova

Izmjene i dopune
Planska godina 2020.

625 km²
100 km²
50
100 km

Izmjena i dopuna Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje

4. Poglavlje: *Prostorno razvojna i planska usmjerenja*

Sektor:

Prometni sustav

Tema:

Cijevni promet - naftovodi/produktovodi i plinovodi

Program razvoja magistralne mreže i objekata

Godina podataka - stanje - planirano:

1995., 2005. i 2015.

Kartografski prikaz:

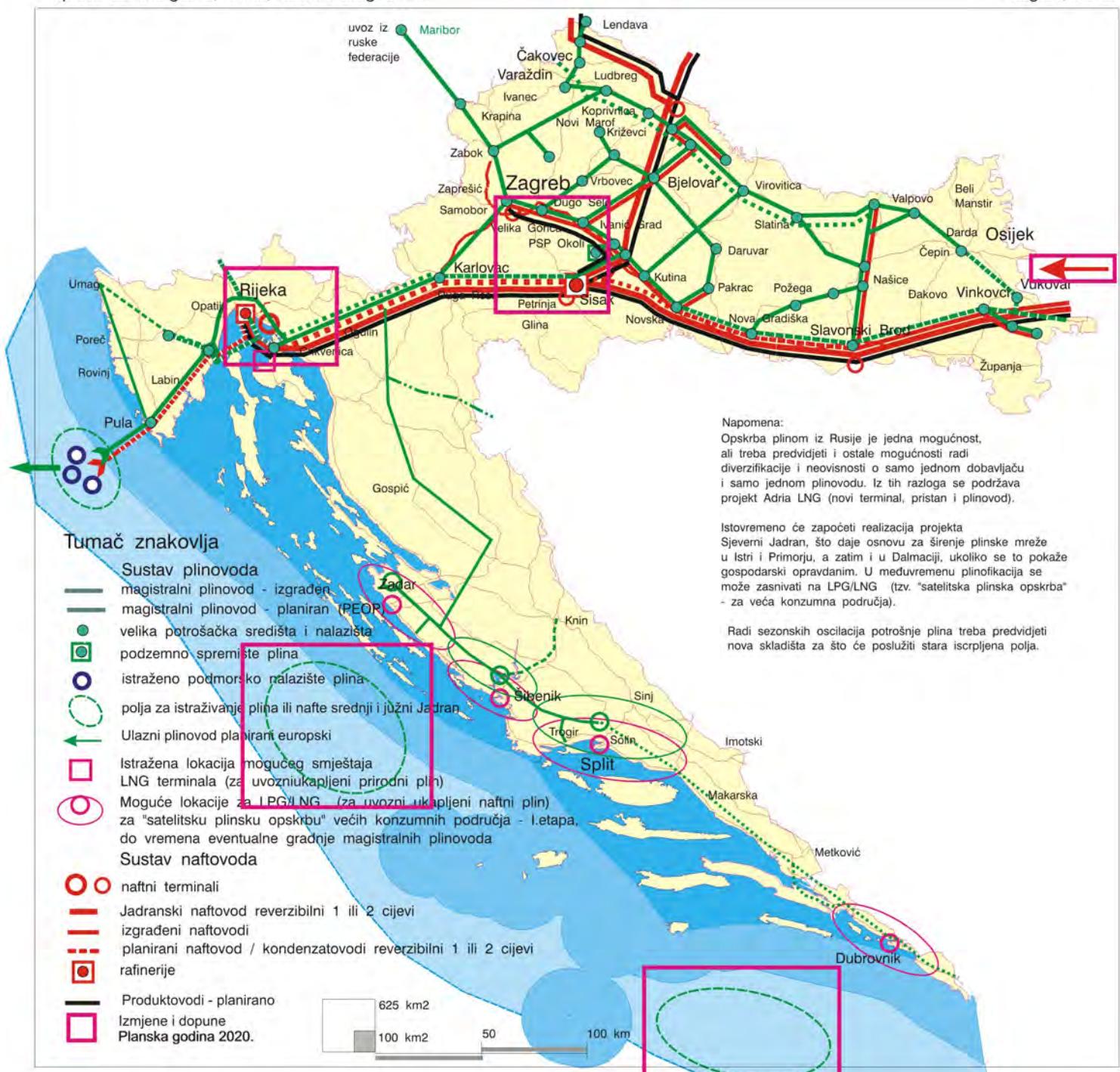
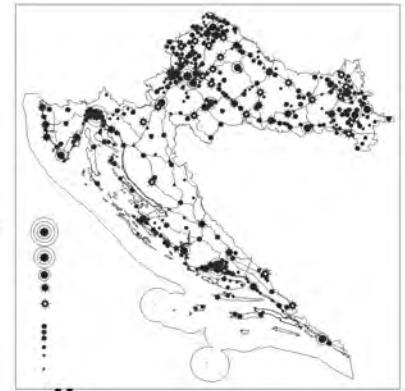
44-06

Izvori podataka:

Ministarstvo gospodarstva

Uprava za energetiku, 1995., 2012. i drugi izvori

Zagreb, 2013.



Izmjena i dopuna Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske

MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOGA UREĐENJA
Zavod za prostorno planiranje

4. Poglavlje:

Prostorno razvojna i planska usmjerena

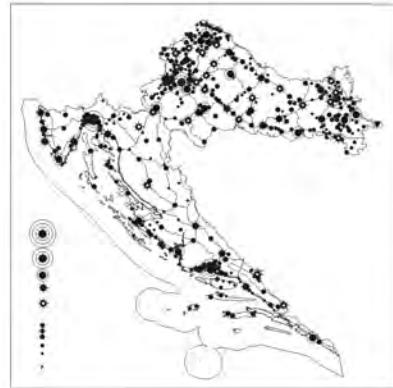
Sektor:

Energetski sustav

Tema:

Elektro-energetski sustav

Proizvodni, transformacijski i prijenosni objekti (400 / 220 / 110 kV)



Godina podataka - stanje - planirano:

1995. i 2010.

Kartografski prikaz:

44-11

Izvori podataka:

Ministarstvo gospodarstva

Sektor energetike (Hrvatska elektroprivreda), 1994. i 2012.

Zagreb, 2013.

