**POLAZNE OSNOVE ZA IZRADBU NOVE STRATEGIJE PROMETNOG RAZVITKA HRVATSKE S POSEBNIM OSVRTOM**

**NA AERODROME**

**Prof. dr. sc. Stanislav Pavlin**

**Ana Šimecki, dipl. ing.**

**Matija Bračić, mag. ing. traff.**

**Sažetak**

Planovi razvoja prometne infrastrukture i pojedinih grana prometa sadržani u Strategiji prometnog razvitka Hrvatske samo su se manjim dijelom ostvarili, osim izgradnje autocesta. Promet se uglavnom nije vratio na prijeratne brojke. Zračnim prijevozom dolazi manje turista nego prije rata u Hrvatsku a pogotovo na otoke. Stoga je potrebno prema novim okolnostima izraditi nove prognoze prometa i prema rezultatima izraditi novu strategiju razvoja aerodroma na otocima.

* 1. **Uvod**

Mlada hrvatska država je nakon završetka Domovinskog rata, u kojem je uništen ili oštećen dio prometne infrastrukture, imala potrebu za izradbom Strategije prometnog razvitka. Prometna politika u bivšoj državnoj zajednici bila je podređena interesima centralne političke vlasti koja je imala druge prioritete u odnosu na Hrvatsku. Stoga je bilo neophodno, prvi puta u povijesti, napraviti *Strategiju prometnog razvitka Republike Hrvatske*, polazeći od interesa novostvorene države.

Ministarstvo prometa Republike Hrvatske povjerilo je Fakultetu prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu izradbu *Strategije*. Uključeno je petnaestak profesora tog Fakulteta i tridesetak vanjskih suradnika, sveučilišnih profesora iz drugih fakulteta i stručnjaka iz prometne, turističke i druge privrede. Ministarstvo je prijedlog *Strategije* pripremilo za donošenje na Saboru, i ona je izglasana 1999. (objavljena je 13. prosinca u Narodnim novinama).

* 1. **Polazne osnove za izradbu Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske**

Primarne polazne osnove za izradbu Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske su se temeljile na izuzetno povoljnom geoprometnom položaju u odnosu na europsku mrežu prometnih pravaca i koridora za tranzit ljudi i dobara i na potrebi povezivanja cjelovite Hrvatske. Iskustva iz druge polovice 20. stoljeća, a osobito nakon otvaranja za turizam, ukazivala su na prometnu opterećenost kopnene prometne mreže koja nije zadovoljavala prometne potrebe ni tehničkim elementima cestovne i željezničke infrastrukture ni kapacitetima, zahtijevanom sigurnošću i drugim parametrima.

Ciljevi *Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske* su bili skladan razvitak kapaciteta ukupnoga prometnoga sustava i njegovih pojedinih dijelova, povećanje sigurnosti prometa i poboljšanje zaštite okoliša.

Pretpostavke za izradbu *Strategije* bile su očekivani rast BDP u tri varijante, od 5, 6 i 7 posto i stope izdvajanja za prometni sustav od 4, 5 i 6 posto. Povrat turizma na brojke prije rata bio je planiran oko 2000. godine prema predviđanjima Instituta za turizam. Ministarstvo odnosno

Sabor su prihvatili rast BDP 6 posto i stopu izdvajanja za prometni sustav 5 posto. Okvirno je dana razdioba sredstava, 20 milijardi USD, po prometnim modalitetima za razdoblje 1998-2010:

* cestovni 40 posto odnosno 8 milijardi USD
* željeznički 25 posto, 5 milijardi USD
* pomorski i riječni 20 posto, 4 milijardi USD
* zračni 5 posto, 1 milijarda USD
* integralni 10 posto, 2 milijarda USD.
	1. **Ostvarenje *Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske***

Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, iako je donesena na Saboru, nije se ostvarivala prema planu. Najveći dio ulaganja je usmjeren u ceste, po nekim izvorima i više od 80 posto, a u sve ostale grane prometa su ulaganja bila znatno manja od planiranih.

Prošlo je dva desetljeća od osamostaljenja Republike Hrvatske i desetljeće i pol od završetka Domovinskog rata, a promet i prometni tokovi po intenzitetu uglavnom nisu dosegli ni prijeratne brojke. Najveći manjak prometa u odnosu na prijeratno stanje je u tranzitu željeznicom na koridoru X. Od desetak milijuna tona godišnje, tranzit je danas 1-2 milijuna tona. Većina tog tranzita danas se transportira željeznicom sjeverno od Hrvatske na relaciji Austrija-Mađarska-Srbija i obratno. U cestovnom prometu se početkom rata tranzit iz koridora X. preselio na Jadransko more, gdje se danas bilježi promet oko 10 milijuna tona roba godišnje. Poslije rata se vratio dio teretnog prometa na cestovni transport po koridoru X.

Nadalje, na ogranku koridora Vb željeznički je promet manji za oko 4 milijuna tona godišnje, uglavnom tranzita. Ukupan teretni promet na željeznici je ispod polovine prijeratnog, a čini ga pretežito lokalni promet. Višak kapaciteta željezničke infrastrukture, zbog pada tranzitnoga teretnog prometa, željeznica je iskoristila za prigradski promet na kojima se bilježi značajan rast broja putnika.

Hrvatska je izgubila jedinoga linijskoga pomorskoga teretnog brodara, Croatia Line, koji je bankrotirao, a današnja trgovačka flota je prepolovljena u odnosu na stanje prije rata. Riječni je promet po učincima kudikamo ispod prijeratnog.

Hrvatske zračne luke su prije rata ostvarivale 2,5 promila globalnog prometa putnika na zračnim lukama, a danas oko 1 promil (40 posto prijeratnog udjela). Promet na hrvatskim zračnim lukama će tek ove godine, 2011, ostvariti promet na razini najbolje prijeratne godine. Zračna luka Zagreb je prije rata ostvarivala 1 promil globalnog a danas 0,4 promila. Prije rata Zračna luka Zagreb je bila s oko dvije trećine putnika u tranzitu i transferu jedna od najjačih regionalnih čvornih zračnih luka, a danas s oko 15 posto putnika u transferu pripada u početno-završne zračne luke. U prihvatu i otpremi tereta Zračna luka Zagreb je 1986. ostvarivala oko 1 promil globalnog prometa a u 2010. oko 0,1 promil (svega oko jedne desetine prijeratnog udjela).

Nepoštivanjem odredaba *Strategije prometnog razvitka RH*, nepraćenjem povrata odnosno rasta prometa i potreba izgradnje infrastrukture (i ulaganja u prometna sredstva), rasta BDP i mogućnosti izdvajanja za prometni sustav, došlo je do neskladnog razvoja prometne infrastrukture u korist cesta, a na štetu svih ostalih prometnih grana.

 Ulaganja u pojedine grane, kao što su subvencije i dotacije željeznicama, se uglavnom prelijevaju u plaće zaposlenika tako da u konačnici ne rješavaju te prometne grane već produžavaju njenu agoniju.

* 1. **Utjecaj izgrađene prometne infrastrukture na preraspodjelu prometnih tokova**

 **po granama prometa**

Izgradnjom autocesta brzina prometovanja je porasla gotovo dvostruko pa je cestovni prijevoz preuzeo značajan dio putničkoga međugradskog prijevoza željeznici i dio teretnog. Jedino povećanje prijevoza putnika na željeznici je u prigradskom prometu.

Otvaranjem autoceste od Zagreba do Zadra gotovo je kompletna prometna potražnja u zračnom prometu na relaciji Zadar-Zagreb preusmjerena na cestovni promet. Ostali su samo putnici koji preko Zagreba zračnim prijevozom putuju dalje. Nakon otvaranja dionice autoceste do Splita, oko 20 posto od prometne potražnje u zračnom prijevozu se preusmjerilo na cestovni [1] (vjerojatno se postotak domaćih putnika Split-Zagreb i obratno znatno više smanjio, a onih koji u Zagrebu nastavljaju putovanje je ostao isti), a vremenom se udio i povećava. Broj preleta aviona preko Hrvatske je veći nego prije rata.

Preraspodjela prometnih tokova u kopnenom prometu tijekom proteklog desetljeća treba se uzeti u obzir prilikom izradbe nove *Strategije prometnog razvitka* posebno u dijelu izradbe prognoza prometa odnosno split-modela korištenja modaliteta prometa na pojedinim relacijama.

* 1. **Prognoze prometa i razvoj aerodroma prema *Strategiji***

Kako bi se ukazalo na potrebu revidiranja, između ostalog, i prognoze prometa a time i planiranog razvoja aerodroma na otocima, napravljena je analiza dijela *Strategije* koja obrađuje otočne aerodrome.

Nakon otvaranja aerodroma Brač 1993. političari s gotovo svih većih otoka su inzistirali na gradnji aerodroma na otocima odnosno na zračnom povezivanju s kopnom. Hrvatski sabor je u okviru rasprava o boljem povezivanju otoka s kopnom zadužio Ministarstvo prometa u vezi s izradbom dokumentacije za izgradnju aerodroma na otocima Korčuli, Lastovu, Hvaru, Visu i Lošinju (produljenje uzletno-sletne staze).

Sabor je donio *Strategiju prostornog uređenja Republike Hrvatske* [2] koja navodi nove aerodrome: Hvar, Korčula, Vis, Mljet, Lastovo, Rab, Pag, Dugi otok te kod Imotskog, Karlovca i Slavonskog Broda.

Program prostornog uređenja Republike Hrvatske [3], operativni dokument provedbe *Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske* navodi sljedeće lokacije koje se razmatraju za izgradnju novih aerodroma:

* unutrašnjost: Slavonski Brod, Varaždin, Čakovec, Otočac
* priobalje: Pokrovnik (Šibenik), Sinj, Imotski
* otoci: Rab, Pag, Hvar, Korčula, Vis i Lastovo uz napomenu da je neophodno razmotriti mogućnost izgradnje jedne zračne luke za posluživanje više otoka kombiniranim prometom (grupe otoka Korčula - Mljet - Lastovo i Rab - Pag).

Program prostornog uređenja Republike Hrvatske navodi popis aerodroma koji se razlikuje u odnosu na *Strategiju prostornog uređenja Republike Hrvatske*. Izostao je Karlovac, a uvršteni su Pokrovnik (Šibenik), Sinj, Slavonski Brod, Varaždin, Čakovec i Otočac. Na otocima se broj smanjuje, izostali su Mljet i Dugi otok, odnosno uvodi se gradnja jednog aerodroma za određenu otočnu skupinu.

*Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske* (Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 1999) obrađuje lokacije iz

Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske. Dane su prognoze prometa putnika prema stanju turizma iz 1989. i tadašnjem postotku dolaska turista avionom na otoke (14%):

Rab 21.500-43.000

Pag 10.500-21.000

Dugi otok 675-1.300

Hvar 64.000

Korčula 50.000

Vis 8.000

Mljet 4.500

Lastovo 1.000

Rad na studijama utjecaja na okoliš otočnih aerodroma odnosno izradbe planerske dokumentacije za izgradnju aerodroma na otocima Korčuli, Lastovu, Hvaru, Visu i Lošinju (produljenje uzletno-sletne staze) zaustavljen je uhićenjem odgovornih u Ministarstvu prometa i koordinatora odnosno izrađivača studija. Studije nisu dovršene.

Podaci o prometu na aerodromima na otocima pokazuju da se oni koriste uglavnom ljeti za vrijeme turističke sezone. Mali Lošinj je izgubio javni zračni promet i prihvaća avione generalne avijacije. Pokušaj da se ponovno uvedu redoviti letovi manjim avionima nisu urodili plodom. U 2010. je došlo do pada prometa putnika oko 50 posto. Ustvari, došlo je do promjene vođenja statistike putnika. Prije su vođeni kao putnici i piloti malih aviona. Od kada se za svakog putnika naplaćuje određeni iznos za Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo, a za pilote je nije potrebno platiti, vode se samo putnici, pa je smanjen promet na pola. Dakle sada postoji realan pokazatelj godišnjeg prometa putnika na aerodromu Mali Lošinj, oko 5 tisuća godišnje.

Na aerodromu Brač u 2007. u pet zimskih mjeseci nije bilo ni jednog putnika! U 2010. je bilo do desetak mjesečno u tim mjesecima, ali uz pad godišnjeg prometa. Slično je i na aerodromu Mali Lošinj.

Proizlazi da otočni aerodromi nisu u funkciji povezivanja otoka odnosno njegova stanovništva s kopnom. Svi su oni isključivo korišteni u turističkoj sezoni. Prometna potražnja izvan turističke sezone se svodi na sporadične letove avionima sa 2-4 sjedala. Ukupni godišnji promet putnika na otočnim aerodromima u polovici 1990-ih je bio gotovo 2 post, u 2007. je iznosio oko 0,5 posto od ukupnog prometa putnika na aerodromima u Hrvatskoj, a u 2010. svega oko 0,3 posto. Mada je došlo do povećanja broja turista u razdoblju 1994-2010. dolazak turista zrakoplovima na otok Brač je pao na četvrtinu! Aerodrom Brač ima najveći promet među otočkim aerodromima ali je od razine od 46 tisuća putnika godišnje nakon otvaranja došao na razinu prometa od 12 tisuća putnika u 2010. i ne posluje pozitivno, a razvijao se uglavnom uz pomoć Ministarstva pomorstva, prometa i veza.

 Smanjenje udjela dolaska turista u Hrvatsku avionom u odnosu na prijeratno stanje s 21 posto na oko 16,5% u 2010. i na otoke (s aerodromima) s 14 posto na oko 1 do 3 posto značajno bi smanjilo prognoze prometa putnika na otočnim aerodromima. Za tako male razine prometa kao što se mogu očekivati na otocima zasigurno je upitna financijski, pa čak i za Hvar i Korčulu, izgradnja aerodroma kodne oznake 2C, za tada planirani kritični avion ATR-42, kojeg više i nema u floti Croatia Airlinesa.

Planovi gradnje aerodroma prema *Strategiji i programu prostornog uređenja RH* i *Strategiji prometnog razvitka RH*, su s motrišta današnje situacije veoma upitni. Potrebno je, u skladu s promjenama koje su se dogodile u petnaestak godina od izradbe strategija i više od deset nakon usvajanja u Saboru, iznova izraditi navedene dokumente.

* 1. **Zaključci i preporuke**

Razvoj prometne infrastrukture nije se ostvarivao u razdoblju 1988-2010. prema odrednicama *Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske*. Kudikamo najveći dio ulaganja je usmjeren u ceste.

Prošlo je 20 godina od osamostaljenja Republike Hrvatske i 15 godina od završetka Domovinskog rata a ostvareni promet po učincima nije dosegao prijeratne brojke, osim u cestovnom prometu. Najveći manjak prometa u odnosu na prijeratno stanje je tranzit u željezničkom a manjim dijelom i u cestovnom prometu.

Izgradnjom autocesta brzina prometovanja je porasla gotovo dvostruko tako da je cestovni promet preuzeo značajan dio putničkoga međugradskog prometa željeznici, ali i dio teretnog.

Preraspodjela prometnih tokova po modalitetima u kopnenom prometu mora se uzeti u obzir prilikom izradbe nove *Strategije prometnog razvitka*, posebno u dijelu izradbe prognoza prometa odnosno split-modela korištenja modaliteta prometa na pojedinim relacijama.

Aerodromi na otocima su pokazali da nisu u funkciji povezivanja otoka i kopna jer tijekom zime gotovo i nemaju prometa. I promet ljeti ne opravdava ulaganja u njih. Od nešto manje od 2 posto udjela u prometu putnika 1990-ih na hrvatskim zračnim lukama udio u 2010. je svega 0,3 posto.

Potrebno je u realitetu postojećih i očekivanih prometnih tokova, u međuvremenu izgrađene prometne infrastrukture, ali i mogućnosti zemlje za daljnja ulaganja u prometni sustav, izraditi novu strategiju prometnog razvitka RH koja će utvrditi prioritete u ulaganjima. Slijedom tendencija privatizacije u prometu, prvenstveno prijevozništva, potrebno je osloboditi se dijela dosad državnih tvrtki koje nisu postizale pozitivne rezultate i koje opterećuju proračun subvencijama za razvoj, a koje se i netransparentno troše za plaće djelatnika, i dati ih u koncesiju ili neki drugi oblik privatizacije.

Hrvatska je iz objektivnih ali i subjektivnih razloga postala gotovo „bijelom mrljom“ Europe u tranzitnom prometu, mada je svoju prometnu mrežu podredila i tranzitu. Potrebno je preispitati i potencijale tranzitnog prometa i kapacitete infrastrukture na tim pravcima i realnije odrediti dinamiku izgradnje nove prometne infrastrukture.

U svakom slučaju neophodno je pristupiti izradbi nove strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske uzimajući u obzir i privatizacije u prijevozništvu i, gdje je prihvatljivo, u prometnoj infrastrukturi.

**Literatura**

1. Pavlin, S., Bošnjak, I., Novak, L., Sorić, V.: Impact of Motorway Network Construction on Air Transport Demand, First International Conference on Transport Infrastructure, ISMARTI and China acadamy of Science, Peking, China, 23-26. 05. 2008, E-proceedings, p135, no of pages: 9.
2. Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske, Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zagreb, 1997.
3. Program prostornog uređenja Republike Hrvatske, Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zagreb, 1998.