

Europske i regionalne prometne poveznice Hrvatske i Slovenije

Uspješna dugogodišnja suradnja hrvatskih i slovenskih eksperala i institucija

Dr.sc. **Darko Mlinarić**, dipl.ing.građ.
Počasni predsjednik HDC – Via Vita

Sažetak

Republika Hrvatska i Republika Slovenija - dvije prijateljske, susjedne, srednjoeuropanske i mediteranske zemlje u središtu Europe na poveznici Alpskih i Jadranskih prostora-jesu prometni, gospodarski i kulturološki most između Zapada i Sjevera Europe i njenog Istoka i Jugoistoka.

Sustav Paneuropskih prometnih koridora V i X sa granama Vb, Vc i Xa i sa sve većim potencijalom Jadransko Jonskog prometnog koridora-temeljno homogeniziraju vlastite unutarnje prostore svake države pojedinačno, optimalno povezuju obje naše zemlje, te ih konačno geoprometno integriraju u prometni sustav Europe u cjelini.

Slovenija, kao punopravna članica Europske Unije te Hrvatska, kao zemlja u procesu skroga ulaska u članstvo Europske Unije – takvom prometnom mrežom značajno doprinose prostorijoj homogenizaciji i uravnoteženom povezivanju razvijenih i manje razvijenih dijelova staroga kontinenta.

U dogovoru naših Vlada, a u koordinaciji ministarstava prostornog uređenja i prometa oformljena je tijekom 1996. godine „Zajednička radna skupina za prostorno usklađenje prometnih veza između Republike Hrvatske i Republike Slovenije“.

Hrvatski i slovenski projektanti i predstavnici nadležnih ministarstava u razdoblju intenzivnog interdisciplinarnog stručnog i nadasve kolegijalno uvažavajućeg 8-godišnjeg rada od 1996. do 2004. godine otvorili su studijski i projektni proces usklađivanja te definirali kontinuitet za trase autocesta i brzih/hitrih cesta na graničnim segmentima.

To nas obvezuje da u prometnom kompleksu do kraja odradimo stručno dogovorena i elaboratima potvrđena prostorno-prometna, projektna i tehnološka usklađenja kontinuiteta prometnih poveznica na graničnim dionicama:

- ▶ glavnih autocestovnih smjerova na E-cestama
- ▶ ključnih regionalnih poveznica na D-cestama
- ▶ željezničkih poveznica na glavnim međunarodnim prugama

U skladu s međunarodnom graničnom regulativom na zajedničkoj granici dužine 670 km, kroz rad niza međuresorskih radnih skupina, uspostavljen je sustav međunarodnih i međudržavnih graničnih prijelaza.

U skladu sa SOPS/“Sporazumom RH i RS o pograničnom prometu i suradnji“-uspostavljen je sustav graničnih prijelaza za pogranični promet s posebnim dozvolama životno važan za stanovnike pograničnog područja

Našu dugogodišnju projektnu, stručnu i kolegijalnu suradnju treba nastaviti u novoj pozitivnoj društvenoj klimi i ravnopravnom odnosu u okviru Europske Unije.

Abstract

The Republic of Croatia and the Republic of Slovenia - two amicable, neighbouring, Central European and Mediterranean countries in the heart of Europe, at the link of the Alpine and Adriatic space - are transport, economic and cultural bridge between the West and North of Europe, and the European East and South-east.

The system of trans-European transport corridors V and X, with their branches Vb, Vc and Xa, and an increasing potential of Adriatic-Ionian transport corridor - thoroughly homogenises inner territories of each individual country, optimally linking both our countries and finally integrating them in geo-transport terms into the transport system of the whole Europe.

With such transport network, Slovenia, as a full member of the European Union, and Croatia, as a country undergoing the process of forthcoming accession to the European Union membership – contribute significantly to spatial homogenisation and balanced linking of developed and less developed parts of the Old Continent.

During 1996, based on agreement between our governments, and coordinated by ministries of spatial development and transport, there was the „Joint Working Group for Spatial Harmonisation of Transport Links between the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia“ established.

During the period of intensive 8-year interdisciplinary and extremely collegially respectful work between 1996 and 2004, Croatian and Slovenian designers and representatives of line ministries initiated the study and project harmonisation processes, and determined continuity for routes of motorways and expressways on border sections.

This process obliges us to complete in the transport complex those spatial & transport, project and technological harmonisations of transport links continuity at border sections, which were professionally agreed and confirmed by elaborated studies:

- ▶ Main motorway routes on E-roads
- ▶ Key regional links on D-roads
- ▶ Railway links on main international lines

In accordance with international border regulations, there was a system of international and interstate border crossings established at the joint border of 670 km, based on the work of a set of intergovernmental working groups.

In accordance with SOPS/the „Agreement of the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia on Local Border Traffic and Cooperation“ - there was a system of border crossings for local border traffic with special permits set up, which is of vital importance for inhabitants of the border area.

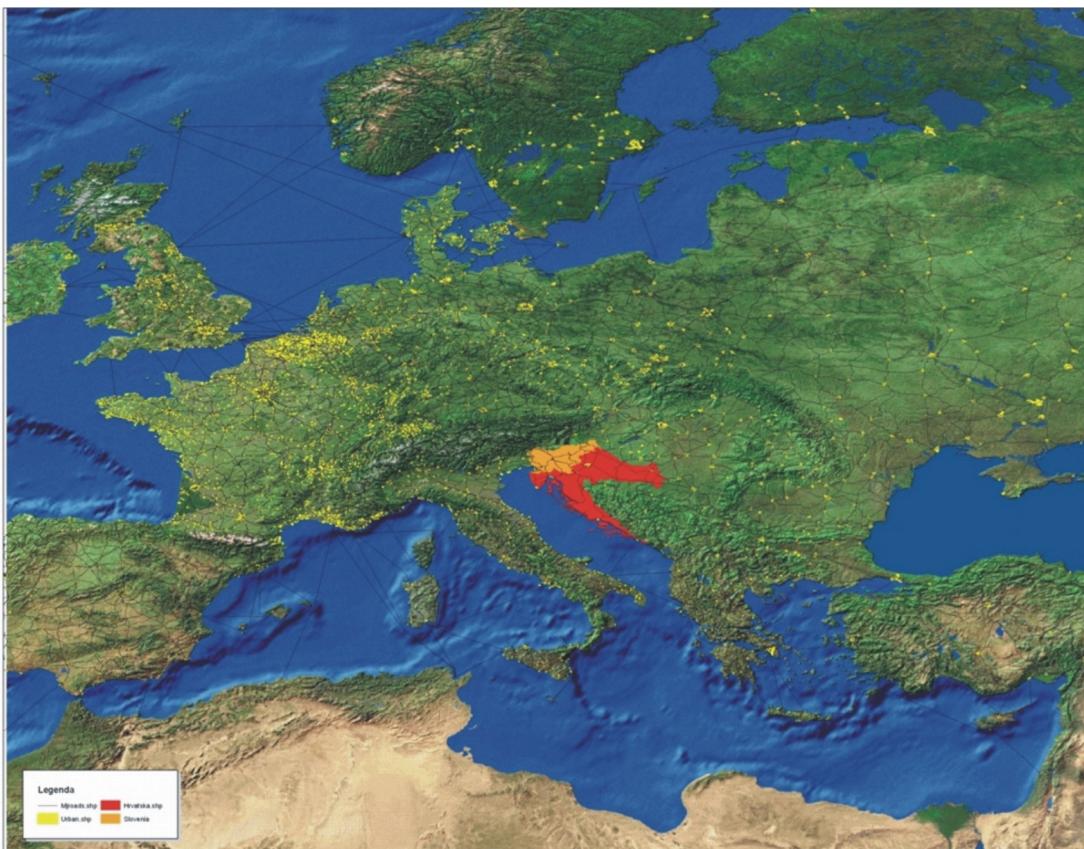
Our several-year project, professional and collegial cooperation should be continued, under a new positive social climate, and equal relationship in the framework of the European Union.

1 Opće karakteristike Hrvatske i Slovenije

1.1 Geografske i gospodarske značajke

- Položaj obje države je u središnjoj osi Europe i Mediterana

- Obje zemlje su srednjeeuropske i mediteranske, a istovremeno su i dio Jugoistočne Europe
- Hrvatska je naglašeno panonska i jadranska a Slovenija je više prialpska i primorska



Slika 1. Hrvatska i Slovenija u srcu Europe

Tablica 1. Osnovni geografski, demografski i gospodarski parametri

OSNOVNI PARAMETRI		HRVATSKA	SLOVENIJA
Površina km ²	Kopno	56.542 km ²	20.273 km ²
	Teritorijalno more	31.067 km ²	
Dužina morske obale (km)	Kopnena	1.777	47
	Otoči	4.058	
	Ukupno	5.835	47
Stanovništvo		4.437.460 ₍₂₀₀₁₎	1.964.036 ₍₂₀₀₂₎
BDP - Bruto domaći proizvod GDP - Gross domestic product	Ukupni GDP (mil USD)	63.034	48.477
	GDP / per capita (mil USD)	14.206	24.680

Polazne usporedbe:

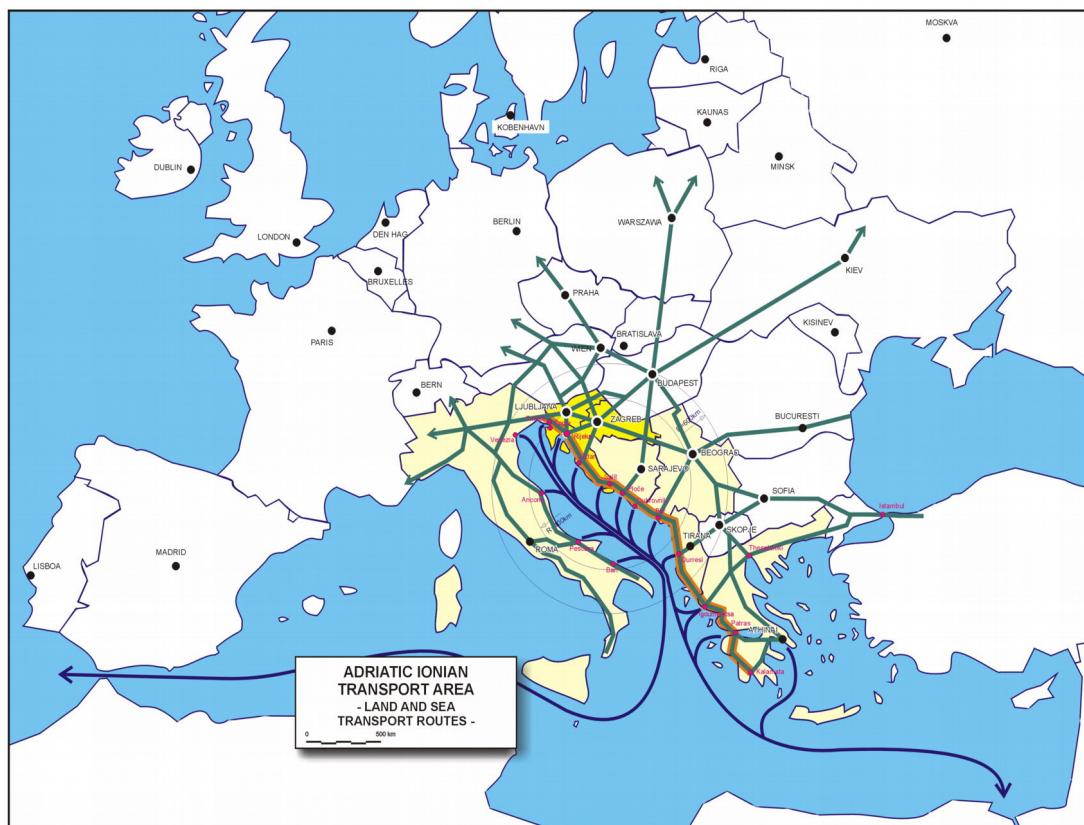
- ▶ Prema ekonomskim parametrima temeljenim na podacima World Bank u 2009. godini Hrvatska sa 2,8 puta većom kopnenom površinom i 2,2 puta brojnijim stanovništvom ima samo 30% veći ukupni BDP/GDP, dok je istovremeno slovenski GDP per capita 70 % veći od hrvatskog
- ▶ Zaobljenim zgusnutim oblikom Slovenija racionalno ostvaruje unutarnju prometnu koheziju
- ▶ Razvedenim oblikom s dva prostorna kraka (panonskim i jadranskim) Hrvatska teže – uz velike graditeljske i finansijske napore - ostvaruje unutarnju

prometnu povezanost

Uspoređujući osnovne parametre Hrvatske i Slovenije, prostorne (površina), demografske (stanovništvo) i gospodarske (BDP/GDP) konstatiramo: s jedne strane Hrvatska ima približno dvostruko veću površinu i broj stanovnika, a s druge strane Slovenija ima značajno jače ekonomske parametre po stanovniku.

Pojednostavljeni bi se moglo zaključiti da u ovom trenutku Hrvatska i Slovenija imaju sumarno gledano podjednaku razinu gospodarske snage – što bi za preciznije i kompleksnije definiranje trebalo zaintrigirati makroekonomske i politološke eksperte i institute.

1.2 Prometne značajke



Slika 2. Hrvatska i Slovenija-kopneni i pomorski koridori/rute Srednje Europe i Jadransko Jonskog prostora

- ▶ Središnjim geoprometnim položajem u Europi i na Mediteranu obje zemlje imaju:
- ▶ Važno tranzitno značenje između europskog istoka i zapada, sjevera i juga i kombinirano važan udio u pomorskom prometu Mediterana
- ▶ Slovenija je prometno važna za Hrvatsku u njenom povezivanju sa Zapadnom Europom
- ▶ Hrvatska je prometno važna za Sloveniju u njenom povezivanju s tržištem Jugoistoka Europe u tranzitu te prema

hrvatskim gospodarskim potencijalima i turističkim odredištimi

Obje zemlje važne jedna drugoj u međusobnom povezivanju-kulturnom, gospodarskom, prometnom

Usklađeni razvoj cestovne mreže na principima održivog razvijanja i u skladu sa prostornim i urbanističkim planovima doprinosi humanizaciji prostora, većoj protočnosti i sigurnosti prometa, kao i razvoju gospodarstva - prvenstveno za svoju zemlju i njene

stanovnike te najbliže susjede, kao i za integratne europske prometne tokove.

1.3 Granične značajke

Hrvatska i Slovenija dodiruju se na razvedenoj graničnoj crti koja vijuga od ušća Dragonje do točke tromeđe Slovenije, Hrvatske i Mađarske na Muri u dužini oko 670 km. Za Hrvatsku to je trećina kopnene granice, a za Sloveniju polovica ukupne granične crte.

Tablica 2. Granični pokazatelji – dužina granice i cestovni granični prijelazi

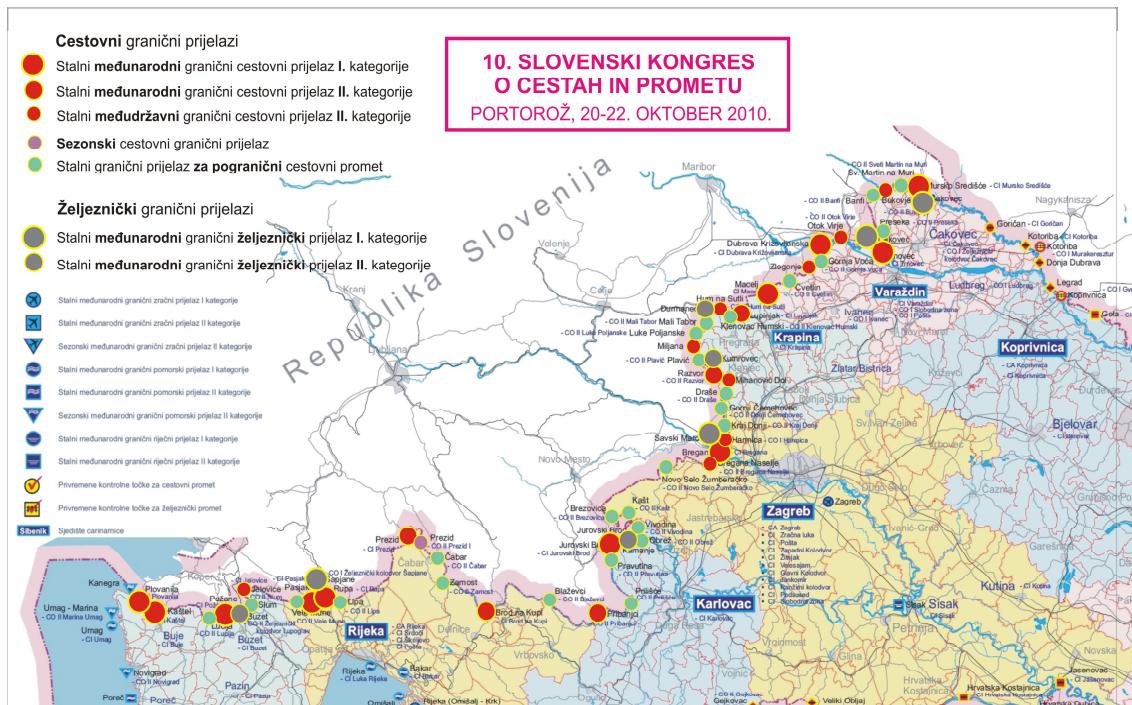
GRANIČNI POKAZATELJI		HRVATSKA	SLOVENIJA
DUŽINE GRANICE (km)	KOPNENE	2.028	1.370
	MORSKE	950	
	UKUPNO	2.978	1.370
DUŽINA GRANICE IZMEĐU HRVATSKE I SLOVENIJE (km)		670	

BROJ KATEGORIZIRANIH CESTOVNIH PRIJELAZA	MEĐUNARODNI	16
	MEĐUDRŽAVNI	9
	UKUPNO KATEGORIZIRANI	25
POGRANIČNI CESTOVNI PRIJELAZI (kom)		27
SVEUKUPNO CESTOVNI PRIJELAZI (kom)		52

U skladu s međunarodnom graničnom legislativom zajednička je granica kontrolirano „propusna“ na 25 mjesta međunarodnih i međudržavnih graničnih prijelaza. Posebno su važna tri BIP/Border Inspection Points sa svim graničnim (policijskim, carinskim, fito i veterinarskim službama) na autocestovnim smjerovima koridora X E-70 (Bregana/Obrežje), Koridora Xa, E-59 (Mačelj/Gruškovje) te europskog smjera E-61

(Rupa/Jelšane).

U skladu sa međudržavnim SOPS/ Sporazumom između Hrvatske i Slovenije o pograničnom prometu i suradnji ustanovljeno je i 27 pograničnih cestovnih prijelaza za korištenje stanovnicima pograničnog područja uz posebne propusnice. Tomu se pridružuju i 70-ak prijelaznih mjesta i 30-ak prijelaznih točaka za vlasnike zemljišta na drugoj strani granične crte.



Slika 3. Granica Hrvatske i Slovenije-cestovni i željeznički granični prijelazi

2 Stalna stručna suradnja cestovnih uprava

Nakon Drugog svjetskog rata cestovni sustav prošao je od 1945. do 1990. nekoliko različitih faza organizacije – od stroga centraliziranog na saveznoj razini i fondovskog (skladovi) do samoupravnog. Nakon osamostaljenja Hrvatske i Slovenije cestovna organizacija je od 1991. do 2010. centralizirana, ali na republičkoj razini kroz cestovne uprave/direkcije i autonomna autocestovna društva/koncesionare.

Kroz čitavo to vrijeme hrvatski i slovenski cestovni stručnjaci suradivali su i rješavali međusobne dileme i usklađenja u stručnom, projektnom i graditeljskom kontekstu uklapajući se u realne okolnosti, uz uzajamno uvažavanje i razmjenu znanja i iskustava.

*Period savezne centralizacije upravljanja 1945.-1965.

Nakon obnove ratom porušene i devastirane prometne infrastrukture, krenuli su prvi projekti saveznog značaja:

- ▶ suvremena cesta „Bratstvo-Jedinstvo“
- ▶ Jadranska magistrala
- ▶ nekoliko tranverzalnih cesta

s betonskim i asfaltnim kolnicima uz stručne smjernice i usklađenja na Saveznoj revizionoj komisiji. Naznačeni su okviri mreže državnih magistralnih poveznica. Cestovni stručnjaci su kroz kongrese o cestama pratili stručna

dostignuća u projektiranju, građenju i održavanju-i stvarali stručna i kolegijalna prijateljstva-važna u kasnijim samostalnjim odlučivanjima i međusobnoj suradnji.

*Period cestovnih fondova/skladova 1965.-1975.

Jača direktna suradnja hrvatskih i slovenskih cestovnih uprava i eksperata.

Izgrađene su i prve autoceste u tadašnjoj državi:

- ▶ Zagreb-Karlovac u Hrvatskoj
- ▶ Vrhnika-Postojna u Sloveniji

koje su kolegijalnim dogovorom puštene u promet istoga dana i sata u prosincu/decembru 1972.

Intenzivira se donošenje stručne regulative –pravilnika o projektiranju i graditeljskih normi/standarda na saveznoj razini.

*Period samoupravnih zajednica/skupnosti 1975.-1990.

Stručna suradnja se nastavlja kroz savezni SOP/Savjet organizacija za puteve Jugoslavije sa sjedištem u Ljubljani od 1975. do 1983., a zatim kroz Savez SIZ-ova za puteve Jugoslavije u Beogradu od 1983. do 1990. Naglasak je na stručnoj metodologiji i usklađenjima za Studije opravdanosti/Feasibility Study's prema World Bank/WB, EBRD i EIB/European investment bank za Transjugoslavensku autocestu i projekte rehabilitacije osnovne cestovne mreže u cilju dobivanja

međunarodnih zajmova na osnovi ulaganja 50/50.

Hrvatski Republički SIZ za ceste i slovenska Skupnost za ceste intenzivno surađuju na afirmaciji zapostavljenih europskih autocesta bitnih za obje zemlje:

- ▶ **Autocesta Šentilj-Maribor-Zagreb/Ljubljana, E-57/E-59** na smjeru „Pyhrnske“ autoceste kao br. 1 na jugoistok, u suradnji sa cestovnim upravama Bavarske, Gornje Austrije, Štajerske te Radne zajednice Alpe-Jadran. Održana su i tri Savjetovanja o Pyhrnskoj autocesti-1978. u Graz-u, 1980. u Zagrebu te 1989. u Mariboru.
- ▶ Izrađena je i prva zajednička studija opravdanosti autoceste Zagreb-Maribor-Šentilj 1989.
- ▶ **Autocesta Rijeka-Trst, E-61** na početnoj dionici Jadranko-Jonske autoceste. Izrađene su Prostorno-prometna studija i Studija opravdanosti 1989.
- ▶ **Stručne zajedničke analize** za autocestu E-59 Šentilj-Maribor-Zagreb-Split i ceste Osimskog sporazuma, 1990.

Uspješnu suradnju su tada sa slovenske strane predvodili kolege Marjan Krajnc i Anton Gunde, a s hrvatske strane Ante Šmit i Darko Mlinarić.

***20. godina državne samostalnosti Hrvatske i Slovenije, cestovne uprave/direkcije i društva/koncessionari autocesta, 1991.-2010.**

Nakon agresije na Sloveniju i Hrvatsku 1991. nastavlja se rat u Hrvatskoj uz ratne štete i okupaciju gotovo trećine hrvatskog teritorija.

Istovremeno-kroz zajednička državna stručna radna tijela na razini ministarstva prometa i prostornog uređenja te cestovnih uprava, uskladjuju se granična i pogranična prometna rješenja za nesmetano prometovanje na međunarodnim europskim, međudržavnim i pograničnim vezama.

Uskladene su, obnovljene ili izgrađene sve granične dionice sa kategoriziranim graničnim prijelazima i pograničnim prijelazima prema standardima Europske Unije.

***Koordinacija graničnih konceptualnih rješenja i projektnih uskladjenja**

Startni dio posla obavile su **13. svibnja maja 1994. u Ljubljani Delegacije RH i RS** (voditelji Ivan Banjad i Jože Novak)-utvrdivši kategorije, lokacije i broj graničnih i pograničnih prijelaza na graničnoj crti dužine 670 km.

Najvažniju ulogu u višegodišnjem interdisciplinarnom radu na prostornom uskladivanju i projektnoj koordinaciji obavila su dva zajednička mješovita radna tijela:

a) Zajednička radna skupina za prostorno uskladjenje prometnih veza između Republike Hrvatske i Republike Slovenije – od 1996. do 2004.

Posebno važan stručni dokument ove zajedničke radne skupine je „**Sumarno izvješće o osmogodišnjem radu**“ sa zaključcima-supertisano u Zagrebu 16. srpnja/jula 2004. (voditelji Jože Novak i Darko Mlinarić). Uskladen je kontinuitet prometnih poveznica za četiri glavna autocestovna smjera na E-cestama, četiri ključne regionalne poveznice sa preporukama za poboljšanja na željezničkim smjerovima Panoeuropskih koridora. Pri tomu treba istaknuti i vodeće sudionikeove i paralelnih radnih skupina u određenim periodima. To su sa slovenske strane bili Peter Pengal i proaktivni Gregor Ficko, a s hrvatske strane Zvonimir Nagy, kao i Davorka Sarić te Rajko Čupić-glavni „operativac“ izgradnje graničnih prijelaza.

b) Potkomisija za uskladivanje prometnih veza i izgradnju graničnih prijelaza za pogranični promet – od 2001. do 2005. u okviru SOPS-a

Za odvijanje pograničnog prometa uspostavljeno je 27 graničnih prijelaza za pogranični promet s posebnim dozvolama, 70 prijelaznih mjesta i 30 prijelaznih točaka. Obnovljeni su ili izgrađeni i pogranični mostovi preko Kupe, Sutle i Mure. Voditelji potkomisije Ljuba Brank i Darko Mlinarić uz značajnu logistiku ministarstava vanjskih poslova, financija i MUP-a uspjeli su, uz puno obostrano lokalno razumijevanje, smrreno rješavati i uskladenosti ne male životne probleme stanovnika pograničnog područja.

Danas se sa zadovoljstvom podsjećamo prijeđenog puta dugogodišnje suradnje hrvatskih i slovenskih stručnjaka i institucija. Pozdravljamo nove pozitivne političke vjetrove, koji samo potvrđuju da smo kao cestovna struka uvijek bili na dobrom putu trasiranja bolje budućnosti za sve nas.

3 Prometna povezanost Hrvatske i Slovenije

3.1 Prostorno-prometne strategije i dugoročni programi

Kontinuitet prometnih poveznica Hrvatske i Slovenije definiran je i uskladen kroz ključne državne prostorno-planske dokumente u Strategijama i Dugoročnim planovima prostornog i prometnog razvijanja te resornim operativnim planovima izgradnje i održavanja prometnih infrastruktura u obje zemlje

Temeljni dokumenti prostornog i prometnog razvoja

a) u Republici Hrvatskoj

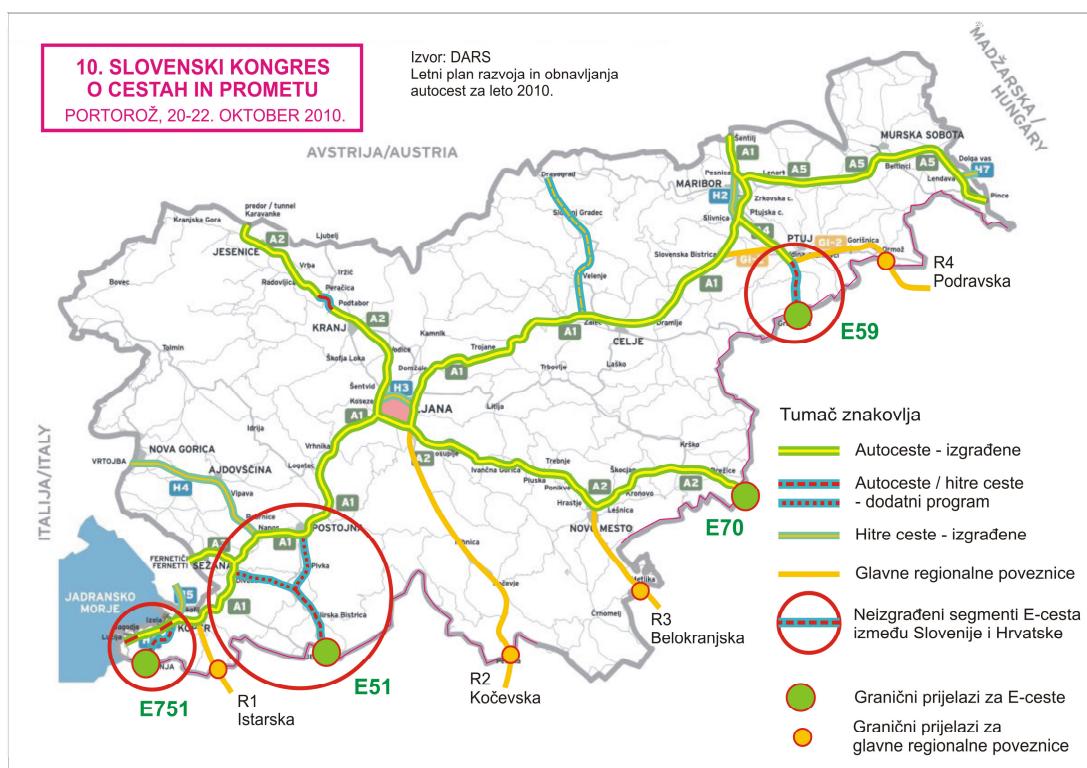
- ▶ Strategija prostornog uređenja RH, 1997. god.
- ▶ Strategija prometnog razvijanja RH, 1999. god.
- ▶ 4-godišnji Programi građenja i održavanja javnih cesta 2001-2004, 2005-2008 i 2009-2012 godine
- ▶ ostali dokumenti Vlade i Sabora

b) u Republici Sloveniji

- ▶ Dolgoročni plan Republike Slovenije za obdobje 1986-2000, dopolnjen 1999.
- ▶ Zasnova prometnega omrežja in omrežja zvez, 1999.
- ▶ Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, 1999.
- ▶ Inovirani razvojni društveni i prometni planovi iza 2000. godine

U skladu s međunarodnom kategorizacijom za E-ceste (EC UN) i Panoeuropske prometne koridore (CEMT/ECMT), te međudržavnim prioritetima prema strateškim razvojnim planovima RH i RS „Zajednička radna skupina za prostorno uskladenje prometnih veza između RH i RS“ je kroz „Sumarno izvješće“ konceptijski uskladila i mrežna i granična projektna rješenja za **4 europska autocestovna smjera i 4 regionalne cestovne poveznice** ključne u harmoniziranom cestovnom povezivanju Hrvatske i Slovenije (slike 4. i 5.). Također je za međunarodne željezničke pruge na koridorima V, X i Xa predložila razvojne smjernice od važnosti za europske i međudržavne robne tokove.





Slika 5. Slovenske izlazne poveznice s Hrvatskom

3.2 Glavne autocestovne veze

1. Istarska autocesta/hitra cesta E 751 Pula-Umag-Dragonja-Koper-Trst/Ljubljana

Dogovoreno je polazište da se poštuje postojeća lokacija graničnog prijelaza Dragonja/RS-te je omogućeno obostrano nesmetano projektiranje s obje strane granice.

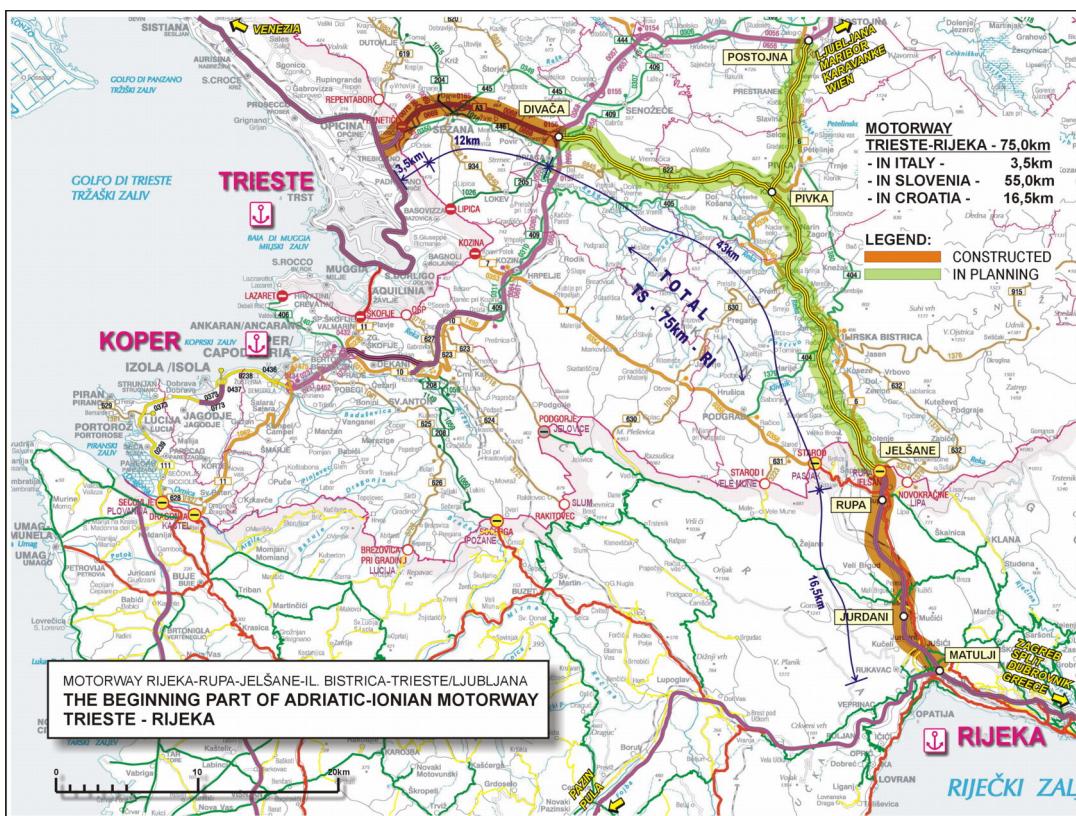
Hrvatska je izgradila zapadni krak Istarskog ipsilona od Pule do čvora Umag pred samu granicu na razini autoceste/poluautoceste.

Slovenija je ostala „dužna“ jer nije izgradila završnu dionicu hitre ceste od Kopra/Izole do pred granični prijelaz Dragonja.

2. Autocesta E-51, Rijeka-Rupa/Jelšane-Illirska Bistrica-Trst/Ljubljana

To je zajednička trasa za početnu dionicu Jadransko-Jonskog smjera Rijeka-Trst i TEM smjera Rijeka-Ljubljana. Granična dionica Rupa-Jelšane detaljno je geodetski i projektno uskladena i izgrađena integralno sa BIP graničnim prijelazom.

Hrvatska je izgradila autocestu od Rijeke do Rupe, a Slovenija je ostala „dužna“ studijski i projektno definirati i izgraditi trasu kroz Sloveniju sa „račvanjem“ prema Divači i Trstu te Postojni i Ljubljani.



Slika 6. Autocesta E-51, Rijeka-Ilirska Bistrica-Trst/Ljubljana
Početna dionica Jadransko Jonske autoceste

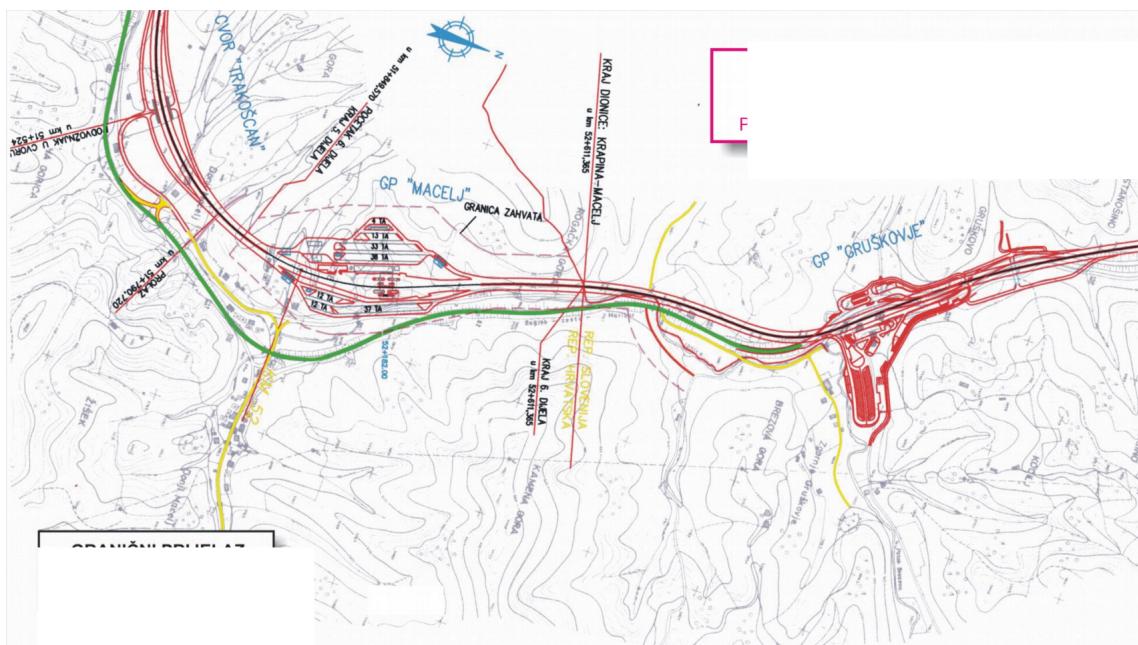
3. Autocesta Zagreb-Bregana/Obrežje-Ljubljana, E-70, Paneuropski koridor X

Autocesta od Zagreba do Ljubljane sa BIP graničnim prijelazima izgrađena je u punoj dužini. To je za sada jedina zajednička autocesta, koja je sa slovenske strane došla do granice s Hrvatskom.

4. Autocesta Zagreb-Macelj/Gruškovje-Ptuj-Maribor, E-59, Paneuropski koridor Xa

Nakon uskladenja granične dionice izgrađeni su obostrano BIP granični prijelazi.

Hrvatska je dovršila autocestu od Zagreba do granice. Slovenija je s autocestom stigla do Ptuja, ali dionica Ptuj-Gruškovje tek čeka početak izgradnje.



Slika 7. BIP granični prijelazi Macelj i Gruškovje na Pyhrnskoj autocesti Koridora Xa

Rezimirajući današnje stanje izgrađenosti četiri glavne autocestovne veze Hrvatske i Slovenije moramo konstatirati da je Hrvatska na svakom E-smjeru izgradila autoceste do same granice. Nažalost-Slovenija je od četiri smjera do danas dovršila u cijelosti samo jedan smjer na koridoru X, a za Istarski, Jadransko-Jonski i Pyhrnski smjer još nije izgradila završne dijelove autocesta do granične s Hrvatskom.

3.3 Regionalne poveznice

Četiri regionalne poveznice (Slike 4. i 5.) spajaju izolirane ili razvojno zapostavljene krajeve izvan dohvata europskih autocestovnih poveznica potičući uspavane razvojne potencijale u funkciji policentričnog razvoja. To su:

- Istarska spojница, Koper-Črni Kal-Sočerga/Požane-Buzet-čvor Lupoglav** sa usmjerenjima prema Rijeci i prema otocima Cresu/Lošinju. Povezuje slovensku Istru/Primorsko sa središnjom Istrom, Hrvatskim Primorjem i otocima. Središnji dio je granična trasa od Črnog Kala preko Buzeta do istočnog kraka Istarskog ipsilon-a u čvoru Lupoglav djelujući razvojno na ove specifične pogranične krajeve. Predviđena je rehabilitacija trase i rekonstrukcija kritičnih dijelova.
 - Kočevska magistrala, Ljubljana-Kočevje-Petrina/Brod na Kupi-čvor Delnice**, sa dalnjim autocestovnim usmjerenjima prema Jadranu (Rijeka/Split). Povezuje središnju Sloveniju i

Kočevski Kraj s Gorskim Kotarom, potiče regionalni razvoj i prekograničnu suradnju, skraćuje turističke veze s Jadranom rasterećujući daljinske veze.

3. **Beločranačka magistrala** (3. SLO razvojna os), Novo Mesto-Metlika/Jurovski Brod-čvor Novigrad, sa dalnjim usmjerenjima autocestom prema Karlovcu i Jadranu (RI/ST) te mrežno prema Zapadnoj Bosni (Bihać) te Lici (Plitvice). Važna u regionalnom razvoju Dolenjske i Bele Krajine, Županije Karlovačke i Žumberka te Zapadne Bosne. Posebno je važna u tranzitu robnog prometa i radne snage između Slovenije i Bosne i Hercegovine. Olakšava pograničnu suradnju. Hrvatska je na vrijeme utvrdila čvor Novigrad na autocesti ZG-RI/ST te 10 km spojne ceste Netretić-Duga Reša-što je u izgradnji.
 4. **Podravska magistrala na dijelu Ptuj-Ormož/Otok Virje-Varaždin**, sa usmjerenjem prema Međimurju, hrvatskoj Podravini i Osijeku te Podunavlju, Vojvodini i južnim dijelovima Mađarske. U prostornim planovima Županija i gradova (Ptuj, Varaždin) uskladena je granična točka i tijek trase Podravske magistrale, kao nove brze/hitre 4-tračne ceste. To je istaknuti regionalno razvojni prometni koridor-do sada nedovoljno vrednovan-bitan za Štajersku u RS te Međimurje i Podravinu u RH.

3.4 Željezničke poveznice

Osam (8) postojećih željezničkih pruga povezuje Republiku Hrvatsku s Republikom Slovenijom.

a) **Aktivne su sljedeće željezničke poveznice/pruge:**

- ▶ Čakovec-Središće, magistralna glavna pruga
- ▶ Savski Marof-Dobova, magistralna glavna pruga na Panoeuropskom koridoru X Zagreb-Ljubljana
- ▶ Šapjane-Ilirska Bistrica, magistralna glavna pruga na smjeru Rijeka/Trst/Ljubljana
- ▶ Čakovec-Lendava, pruga II. reda
- ▶ Buzet-Rakitovec, pruga I. reda na smjeru Pula-Koper-Trst/Ljubljana
- ▶ Kamanje-Metlika, pruga II. reda na smjeru Karlovac-Novo Mesto, samo putnički bez teretnog prometa

b) **Zatvorene za međudržavni promet, ali aktivne unutar svake države su sljedeće željezničke poveznice:**

- ▶ Đurmanec-Rogatec, pruga II. reda na smjeru Krapina-Rogaška Slatina
- ▶ Kumrovec-Imeno, pruga II. reda na smjeru Klanjec-Šmarje.

Sugestije Radne skupine za željezničke poveznice:

- ▶ „Izražava se načelna suglasnost da brza pruga Panoeuropskog koridora V između Venecije, Trsta i Ljubljane prema Budimpešti ide trasom preko Zagreba“. Time se racionalno rješava visoka učinkovitost istovremeno i za koridor X.
- ▶ „Treba također otvoriti proces prostorno-prometnog istraživanja i usklađivanja za poboljšanje željezničke veze Zagreba s Bečom/Dunajom i ocjene hrvatskog prijedloga“. Konačno treba osvjetliti sve nesretne/nespretnе aspekte današnje nezadovoljavajuće željezničke veze preko Zidanog Mosta, te naći racionalno rješenje.
- ▶ Naglašava se potreba usklađenja razvoja svih željezničkih veza, uspostava prometa na prekinutim pograničnim vezama te osiguranje prostora za koridore budućih brzih pruga.

4 Zaključno

Veze između Hrvatske i Slovenije-bolje reći između Hrvata i Slovenaca-stvarane su i

traju stoljećima kroz gospodarsku, kulturnu i prometnu povezanost u razmjeni ljudi, ideja i dobara.

Kao direktni učesnik ili svjedok u preko 30-godišnjem razdoblju, podsjećam na uspješnu dugogodišnju suradnju hrvatskih i slovenskih prometnih eksperata i cestovnih institucija – koja je rezultirala pozitivnim prostornim, projektnim i tehničkim rješenjima na europskim, regionalnim i pograničnim prometnim vezama između dvije prijateljske susjedne zemlje.

To ponajbolje simbolizira i jedan znakovit povijesni detalj: dogovorom cestovnih uprava tadašnjih socijalističkih republika Hrvatske i Slovenije istoga su dana i sata u prosincu/decembru 1972. uskladeno puštene u promet prve autoceste u bivšoj zajedničkoj državi-hrvatska autocesta Zagreb-Karlovac i slovenska autocesta Vrhnik-Poštajna.

Danas možemo zaključiti da su rezultati zajedničkog stručnog i međuresorskog rada od osamostaljenja 1991. do danas-već u startu omogućili projektnu i graditeljsku pripremu i izgradnju graničnih dionica i graničnih prijelaza na današnjoj Schengenskoj granici i tekuće odvijanje međunarodnog, međudržavnog i ograničnog prometa.

To je rezultiralo – s hrvatske strane dovršenjem svih autocesta do granice. Sa slovenske strane do granice u cijelosti je dovršena autocesta Koridora X do Obrežja/Bregane, a na ostalim graničnim vezama obavlja se projektna i graditeljska priprema.

Stoga treba do kraja operativno odraditi stručno dogovorena i elaboratima potvrđena prostorno-prometna projektna i tehnološka usklađenja kontinuiteta prometnih poveznica Hrvatske i Slovenije:

- ▶ autocestovnih poveznica na E-cestama
- ▶ glavnih regionalnih poveznica
- ▶ željezničkih poveznica na međunarodnim prugama

Naglašavamo najvažnije nerealizirane obveze:

- ▶ dovršenje autoceste od Ptuja do Gruškovja/Macelja na Pyhrnskom smjeru Koridora Xa
- ▶ dovršenje autoceste/hitre ceste od Kopra/Izole do Dragonje
- ▶ definiranje i izgradnja dionice Jadran-sko Jonske autoceste kroz Sloveniju od Rijeke preko Ilirske Bistrike u smjeru Trsta i u smjeru Ljubljane.

U željezničkom kompleksu ističemo načelu suglasnost da brza pruga visoke učinkovitosti Paneuropskog koridora V, Venecija-Trst-Ljubljana prema Budimpešti ide trasom preko Zagreba u sinergiji s koridorom X, uz preporku da treba iznaći i realna poboljšanja željezničke veze Zagreba sa Bečom na Koridoru Xa.

Našu dugogodišnju projektnu, stručnu i kolegijalnu suradnju treba nastaviti u novoj pozitivnoj društvenoj klimi i ravnopravnom odnosu u okviru Europske Unije.

Glavni izvori

Zapisnik sa sastanka delegacija Republike Hrvatske i Republike Slovenije o broju i kategorizaciji graničnih prijelaza, Ljubljana 13. 05. 1994.

SOPS-Sporazum o pograničnom prometu i suradnji između Republike Hrvatske i Republike Slovenije, potpisani u Ljubljani 28. 04. 1997., na snagu stupio 05. 09. 2001.

Sumarno izvješće zajedničke Radne skupine za prostorno usklađenje prometnih veza između RH i RS u razdoblju 1996-2004. godine, Zagreb 16. 07. 2004.

Strategija prostornog uređenja RH, 1997.

Strategija prometnog razvijka RH, 1999.

Dolgoročni plan RS za obdobje 1986-2000.

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, 1999.

Izvješća DARS-a, Ljubljana 2010.

HUKA izvješća, Zagreb, 2010.