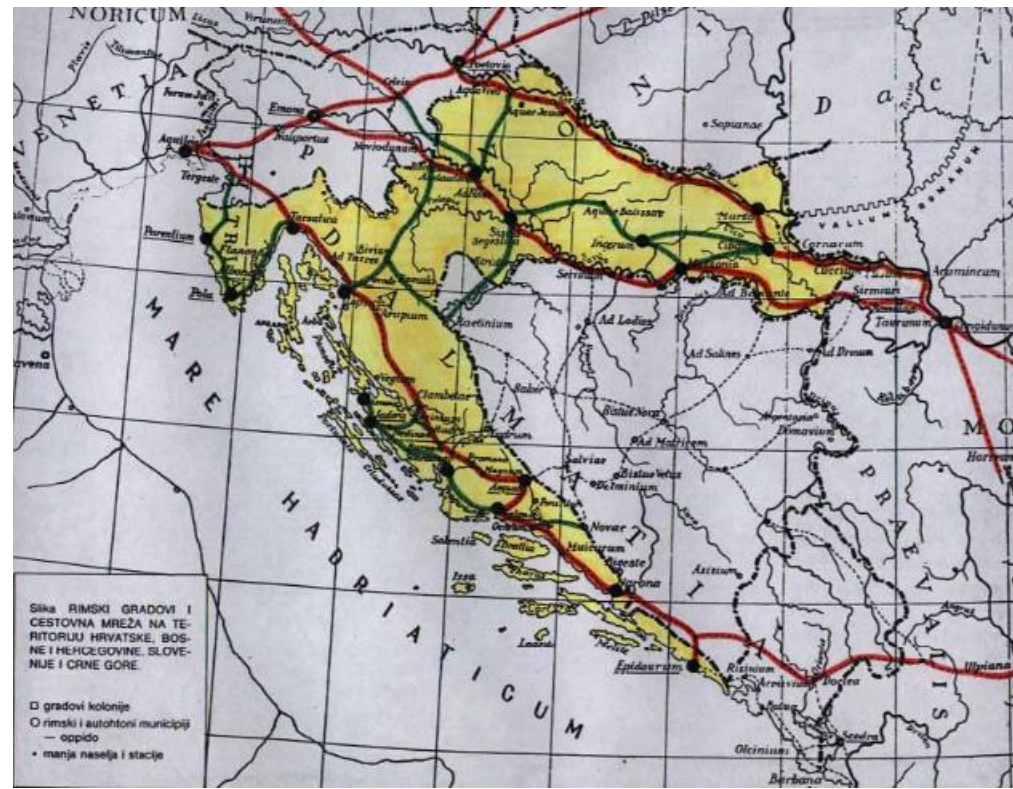


**UTJECAJ RAZVOJA PROMETNIH I
GOSPODARSKIH SUSTAVA U
PROŠLOSTI NA SUVREMENI
PROMETNI RAZVOJ HRVATSKE**

- Duga tradicija razvoja prometa
- Povoljan prometno – geografski položaj
- Faza razvoja:
 - Pomorskog prometa
 - Kolskog prometa
 - Željezničkog prometa
 - Cestovnog prometa



■ Faza razvoja pomorskog prometa.

- postojala je tradicija jedrenjačkog prometa (prvo obalnog, a kasnije i prekooceanskog)
- dolazi do razvoja pomorskih centara (Malog Lošinja, Bakra, Korčule).
- Prisutna tradicija brodogradnje.
- Nakon propasti jedrenjačke plovidbe započinje i stagnacija tih centra te dolazi do razvoja novih centara i jačanja brodogradnje.

■ Faza razvoja kolskog prometa.

- Kolski ili stari cestovni promet započinje se rano razvijati.
- Uloga Hrvatskog gorskog praga
- U razdoblju kolskog i riječnog prometa glavni pravac išao:
 - od Osijeka i Vukovara Dunavom do Zemuna - Savom do Siska - Kupom do Karlovca - Jozefinom, Karolinom i Lujzijanom prema primorju.
 - Monopol na plovidbu do Siska imalo je Dunavsko parobrodarsko društvo



- **Karolinska c.** - 1726.-1728: Karlovac - Bakar - kroz Gorski Kotar
- **Jozefinska c.** - Karlovac - Josipdol - Senj - 1770.-1779.
 - modernija, razvoj poštanskog prometa
- **Lujzijanska c.** - 1803.-1809. - Karlovac-Rijeka preko Delnica i Gornjeg Jelenja
 - Projektant i nadzornik bio je vojni časnik Filip Vukasović (nije dovršio cestu)
 - Gradnju započeli Francuzi 1803. iz smjera Rijeke
 - Trasa: Grobnik – Jelenje – Lokve – Delnice – Skrad – Vrbovsko – Severin na Kupi

- kirijašenje - malte u Orehovici, Meji, Delnicama, Severinu i Stativama
- razvoj centara za odmor i noćenje na pravilnim razmacima (većinom udaljenosti jednog dana putovanja).
- Cesta je preuređena 1954. – izgrađena prilazna cesta Duga Resa-Vukova Gorica, skraćena
- 1955. . Dio trase potopljen nakon izgradnje brane na Omladinskom i Lokvarskom jezeru.
- 1957. asfaltirana

- Rudolfina – 1874. od Josipdola i Ogulina do Novog Vinodolskog, 68 km
- Terezijana , 1786. Gospić – Karlobag. Gospić – pukovnijsko središte. Karlobag slobodna luka.
 - Projektant Filip Vukasović
 - Danas poučna staza u sklopu PP Velebit
 - 2007. godine cesta je zaštićena kao kulturno dobro
- Priobalna cesta Karlobag – Senj – Novi Vinodolski - Rijeka

■ Faza razvoja željezničkog prometa.

- U početku prometni pravci su građeni u smjeru sjever-jug
- U kasnijoj fazi građena je veza u smjeru istok-zapad čime je zanemareno povezivanje sa Dalmacijom.
- 1858. Društvo južne željeznice dobilo koncesiju gradnje u Hrvatskoj

- **Alfeldska željeznica**
 - Nagy Varad – Szeged – Subotica – Osijek – Rijeka.
- **1860. godine i pruga *Kotoriba- Čakovec - Pragersko***
 - na trasi priključka pruge za Budimpeštu Južnom željeznicom tj. prugom *Beč-Trst*.
 - prva željeznička pruga na prostoru današnje Hrvatske
- **1862. godine *Zidani Most - Zagreb - Sisak***
 - odvojak Južne željeznice
 - prva željeznica na prostoru tadašnje Hrvatske.

- 1862. godine održana je Banska konferencija za željezničko pitanje – ideje o gradnji pruga :
 - dolinom Drave (veza na austrijsku mrežu);
 - dolinom Save,
 - od Zemuna – Ruma – Vinkovci – Đakovo – Požega – Zagreb – Karlovac – Rijeka s priključcima za Osijek, Slavonski Brod i Senj
 - odlučeno je da će se graditi pruga Zemun – Požega – Pakrac – Sisak – Karlovac – Ogulin s priključcima za Rijeku i Senj te Osijek i Slavonski Brod



- 1865. otvorena pruga Zagreb - Karlovac
- 1867. plan o gradnji novih pruga Zakany – Zagreb – Karlovac – Rijeka; i Osijek – Sisak (tzv. Podravska pruga)
- 1869. Subotica – Edut – Dalj i Osijek - Villany
- 1870. otvorena pruga Zakany - Zagreb
- 23. 10.1873. otvorena je pruga Karlovac – Rijeka.
- 1873. odvojak s pruge Beč-Trst za Rijeku

- U fazi razvoja željezničkog prometa dolazi i do razvoja poštanskog i telegrafskog prometa koji je neznatno kasnio za svjetskim razvojem.
- Razvoj poštanskog prometa započinje od 1851. godine, a 1880. u Hrvatskoj je bilo 263 poštanskih ureda.
- Prva telegrafska postaja otvorena 1850. – povezivala Zagreb s Bečom

- **Faza razvoja cestovnog prometa.**

- Cestovni promet bilježi nešto zakašnjeni razvoj.
- Hrvatska je u prvoj fazi imala nizak stupanj automobilizacije što je bila karakteristika svih socijalističkih zemalja.
- Modernizacija cestovne mreže započela je tek 1960-ih godina kada se grade tzv. magistralne ceste.
- Prva autocesta tek 1972. (Zagreb – Karlovac i Orehovica - Kikovica)

Cestovna mreža 1958. godine



Cestovna mreža 2013. godine



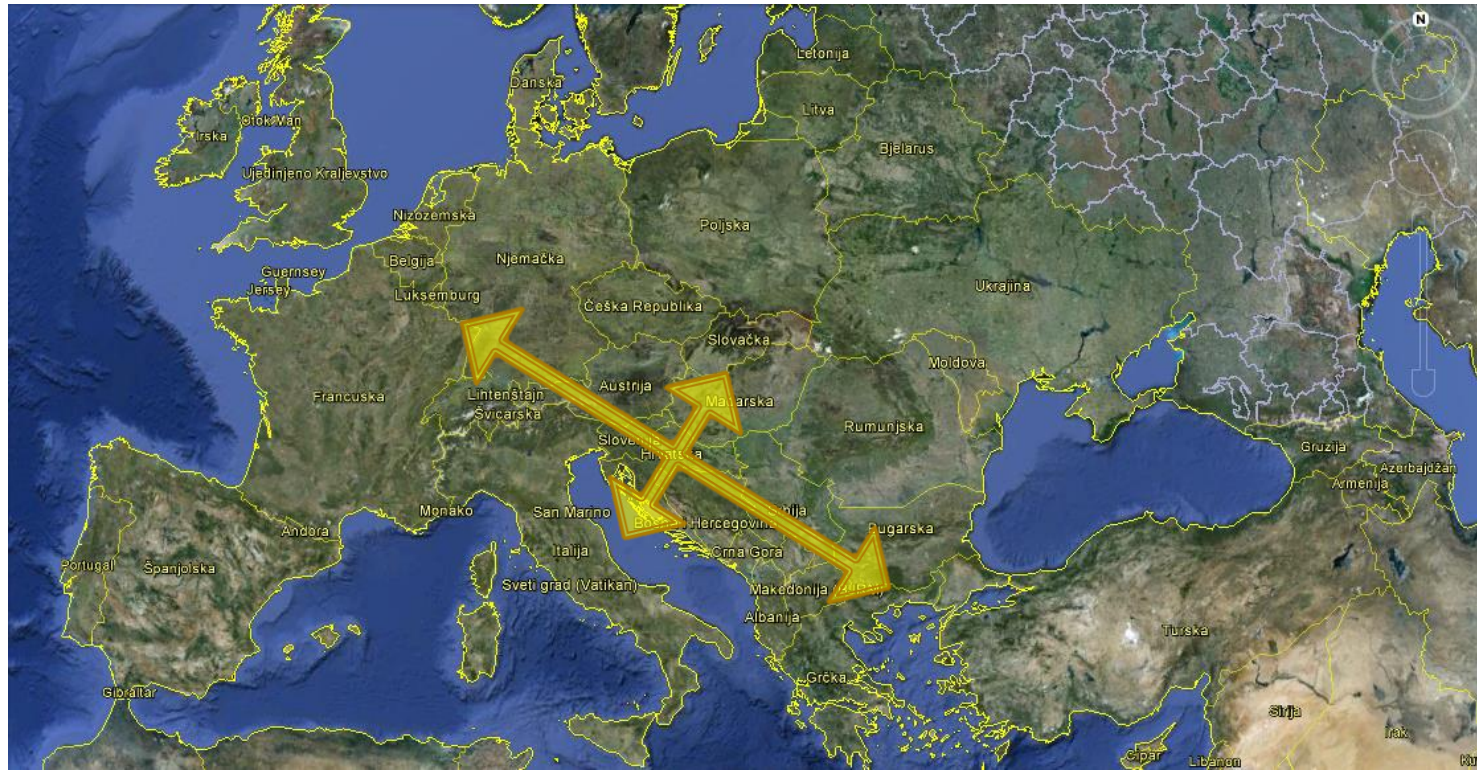
- Autoceste omogućuju izravno povezivanje i funkcionalni razvoj.
- Autocestepridonose rastu broja turista, veću konkurentnost luka, veću mobilnost stanovnika.
- Razvoj oko čvorišta dok trase duž autoceste ostaju prazne.

Sukcesija razvoja

- Od 18. stoljeća do danas možemo izdvojiti tri karakteristična razdoblja:
 - do polovice 19. st.- razdoblje kolskog (starog cestovnog) prometa, riječne i jedrenjačke plovidbe
 - 1850.-1960. - razdoblje željezničkog prometa, parobroda i prvih telekomunikacija (telegraf i telefon).
 - nakon 1960.-ih - novi prometni sustav: cestovni promet, zračni promet, moderne telekomunikacije

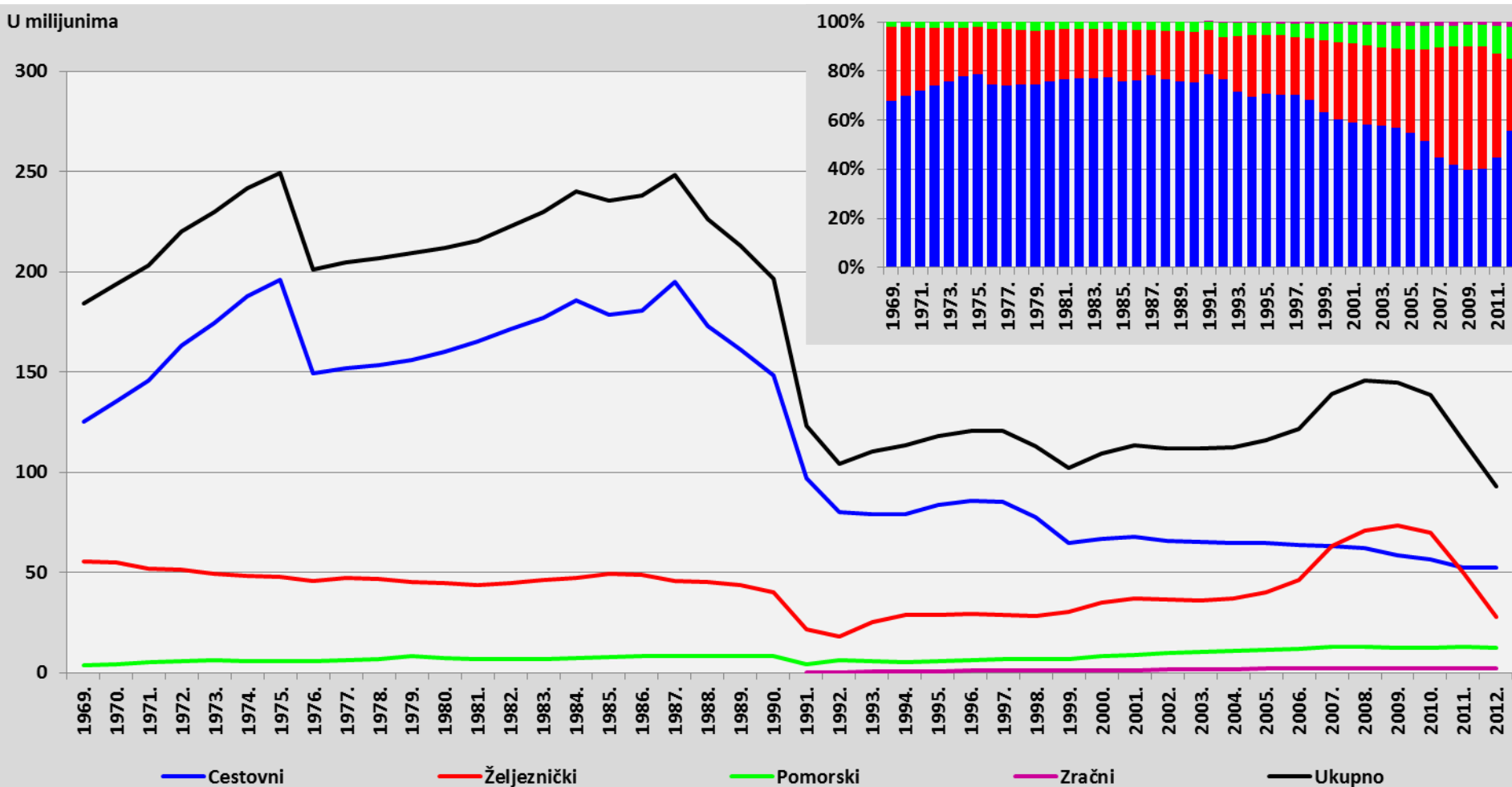
Prometni sustav RH u suvremenom razdoblju

- Povoljan prometno-geografski položaj – križišni i tranzitni položaj
- Dodir predalpskog, panonskog, jadranskog i dinarskog prostora

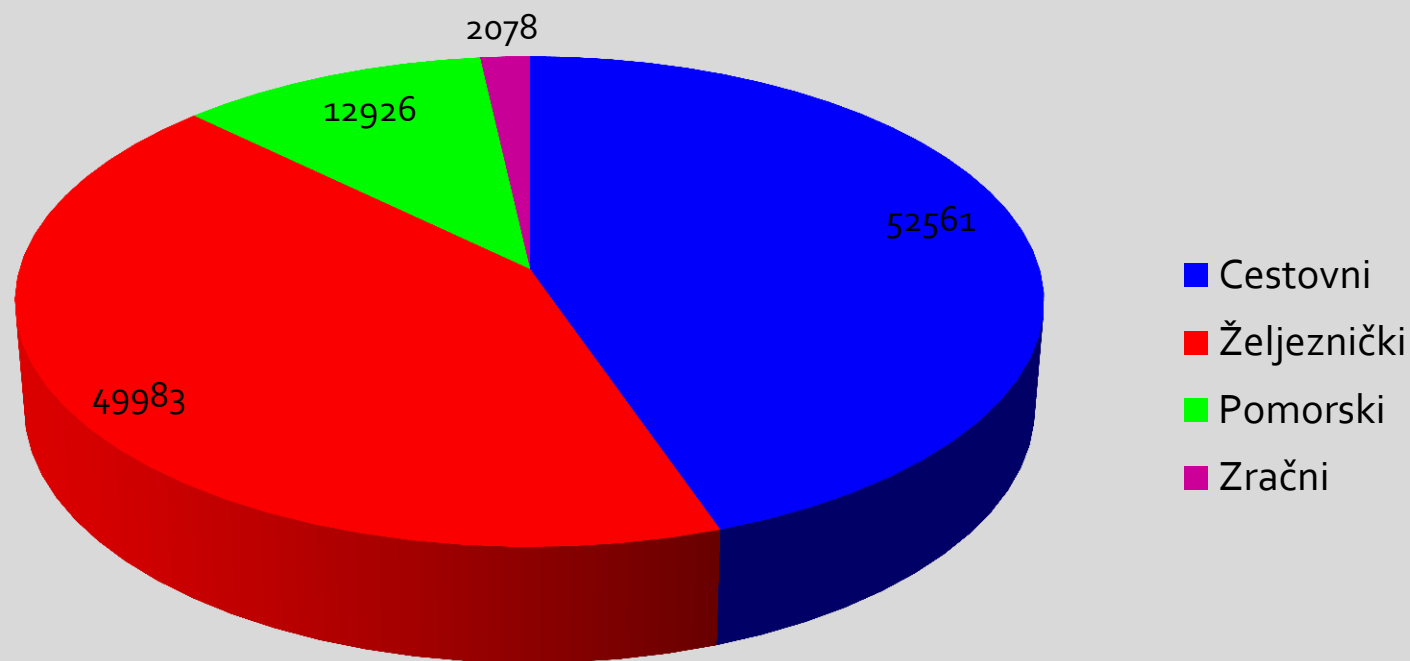


Struktura prometnog sustava - Putnički promet

Broj prevezenih putnika u Republici Hrvatskoj od 1975. do 2012. godine, po vrstama prometa

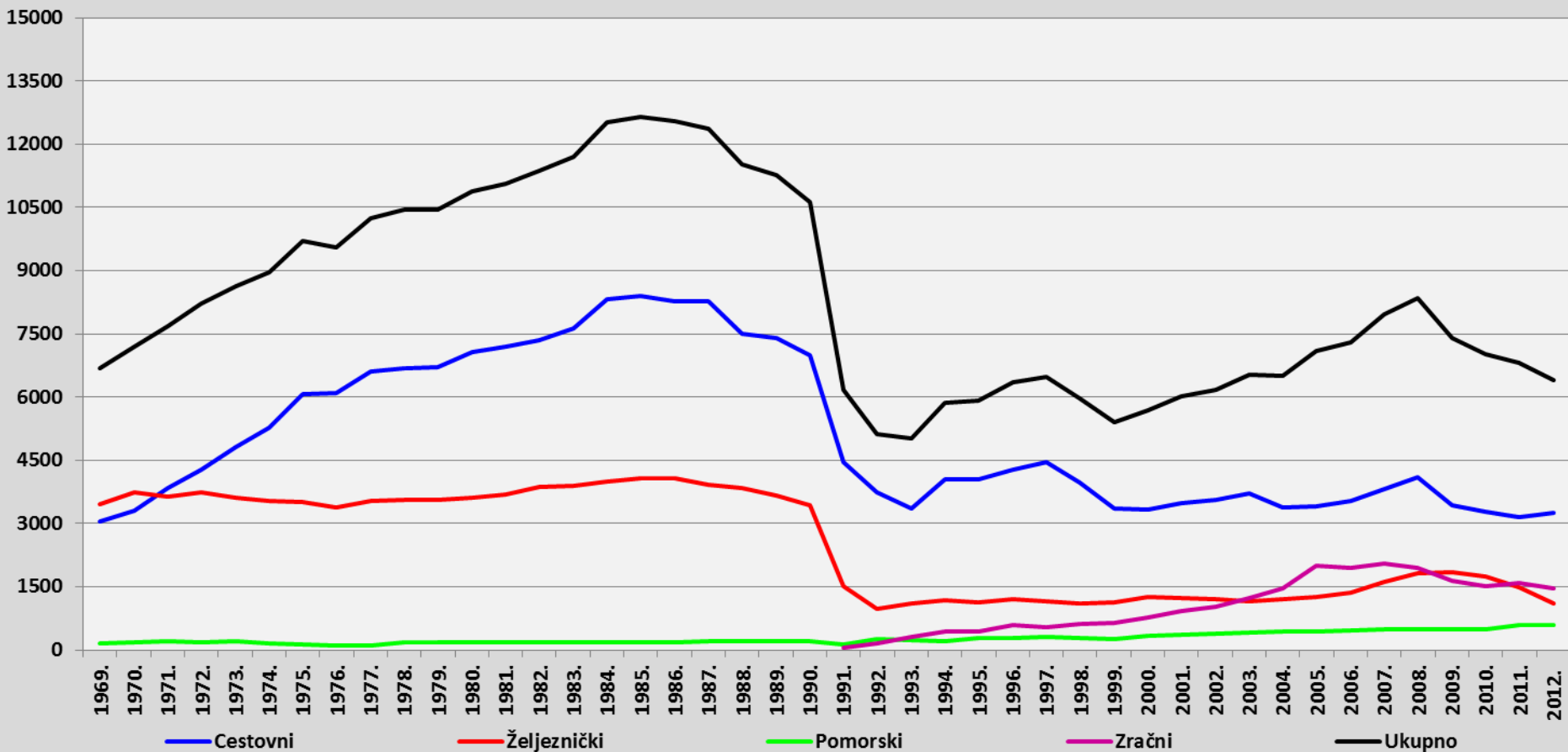


Struktura putničkog prometa 2011. godine

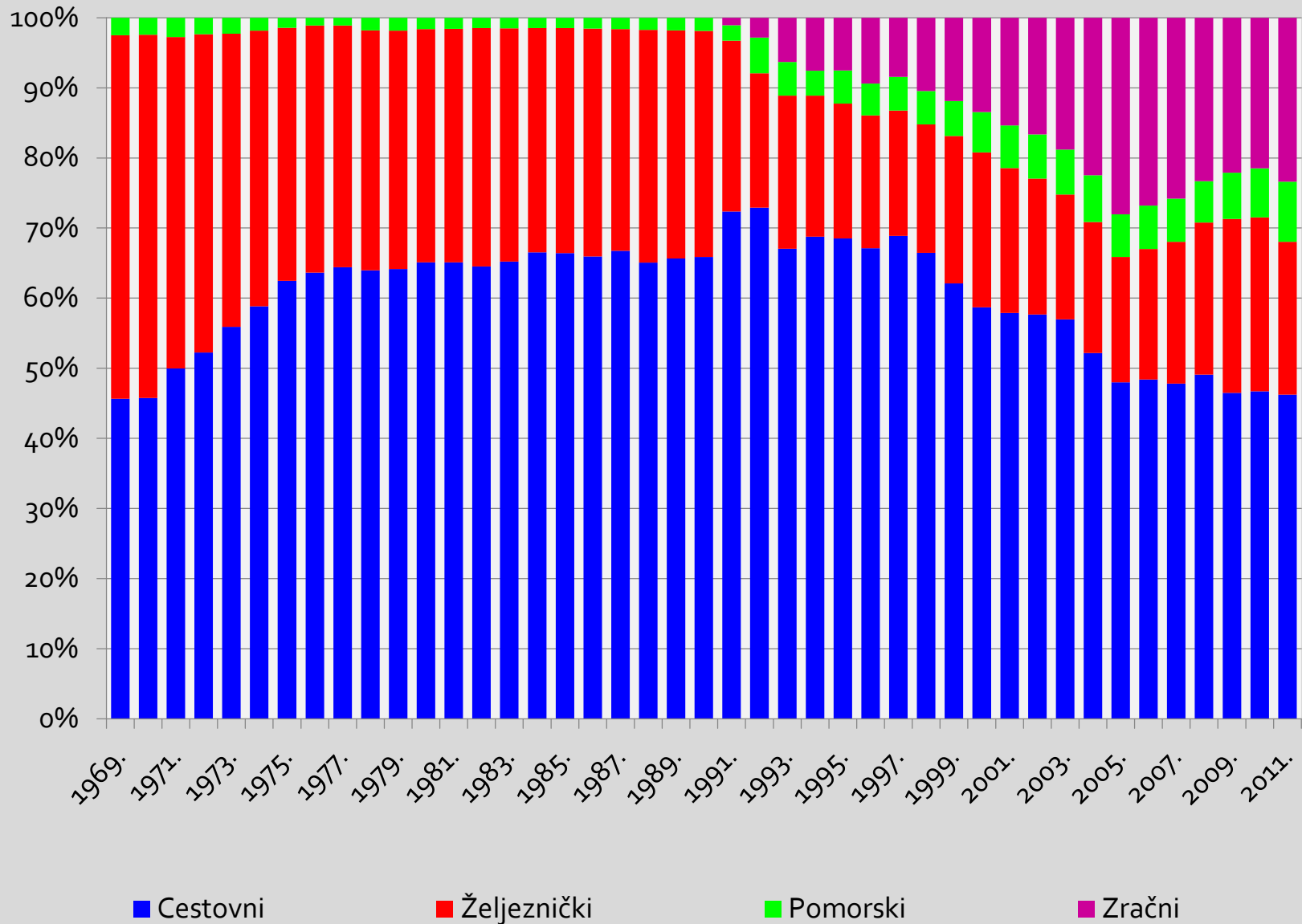


Ostvareni putnički kilometri u Republici Hrvatskoj od 1975. do 2011. godine, po vrstama

U milijunima



Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.



Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.

Teretni promet

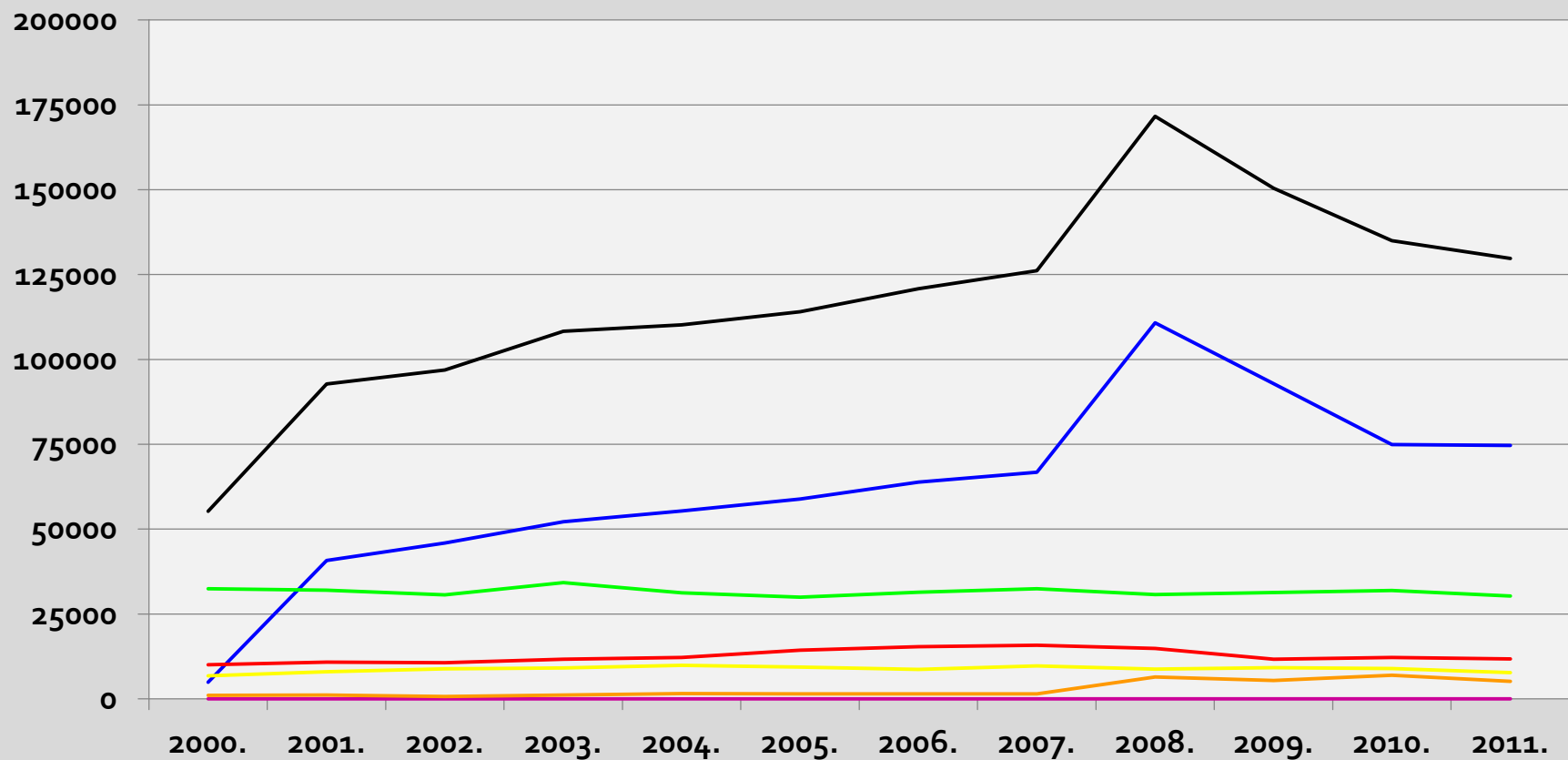
- Glavni statistički pokazatelji - količina prevezene robe i prijevozni učinak (tkm).
- Osnovno obilježje je pad ukupnog prijevoza.
- Uslijed rata veliki robni tokovi su nas zaobišli, a novi se još nisu formirali.
- Glavnu ulogu ima cestovni promet

Prijevoz robe i ostvareni prijevozni učinak u Republici Hrvatskoj od 1975. do 2012. godine, po vrstama prometa

GOD.	CESTOVNI		ŽELJEZNIČKI		POMORSKI		ZRAČNI		CJEVOVODNI		UNUTRAŠNJI VODENI	
	ROBA (u tis. t)	TKM (u mil.)	ROBA (u tis. t)	TKM (u mil.)	ROBA (u tis. t)	TKM (u mil.)	ROBA (u tis. t)	TKM (u mil.)	ROBA (u tis. t)	TKM (u mil.)	ROBA (u tis. t)	TKM (u mil.)
1975.	17 982	2 000	39 545	6 334	15 436	114 781	---	---	---	---	3 630	882
1980.	22 398	2 630	43 181	7 561	17 669	117 876	---	---	---	---	5 478	827
1985.	17 073	2 723	44 851	8 674	21 710	114 985	---	---	6 943	2 613	3 929	556
1991.	9 058	1 837	21 479	3 617	26 912	179 577	---	---	10 154	3 212	1 620	396
1995.	5 127	1 251	13 318	1 974	38 644	195 986	5	3	4 748	483	776	33
2000.	4 872	1 090	10 059	1 788	32 483	140 085	6	4	6 775	669	1 045	63
2001.	40 801	6 783	10 807	2 074	32 051	132 168	6	4	7 969	1 158	1 123	78
2002.	45 957	7 413	10 654	2 206	30 674	128 043	6	4	8 839	1 557	739	90
2003.	52 147	8 241	11 723	2 487	34 223	130 090	6	4	9 070	1 623	1 115	100
2004.	55 323	8 819	12 234	2 493	31 226	134 464	6	4	9 879	1 841	1 532	179
2005.	58 886	9 328	14 333	2 835	29 975	126 064	6	4	9 396	1 774	1 446	119
2006.	63 840	10 175	15 395	3 305	31 423	136 994	6	3	8 644	1 533	1 509	117
2007.	66 814	10 502	15 764	3 574	32 420	137 474	6	3	9 688	1 781	1 468	109
2008.	110 812	11 042	14 851	3 312	30 768	142 972	5	3	8 765	1 677	6 415	843
2009.	92 847	9 429	11 651	2 641	31 371	137 345	4	3	9 201	1 797	5 381	727
2010.	74 967	8 780	12 203	2 618	31 948	162 751	3	2	8 936	1 703	6 928	941
2011.	74 645	8 926	11 794	2 438	30 348	155 437	3	2	7 772	1 477	5 184	692
2012.	65 439		11 088		25 636		4		6 878		5 934	

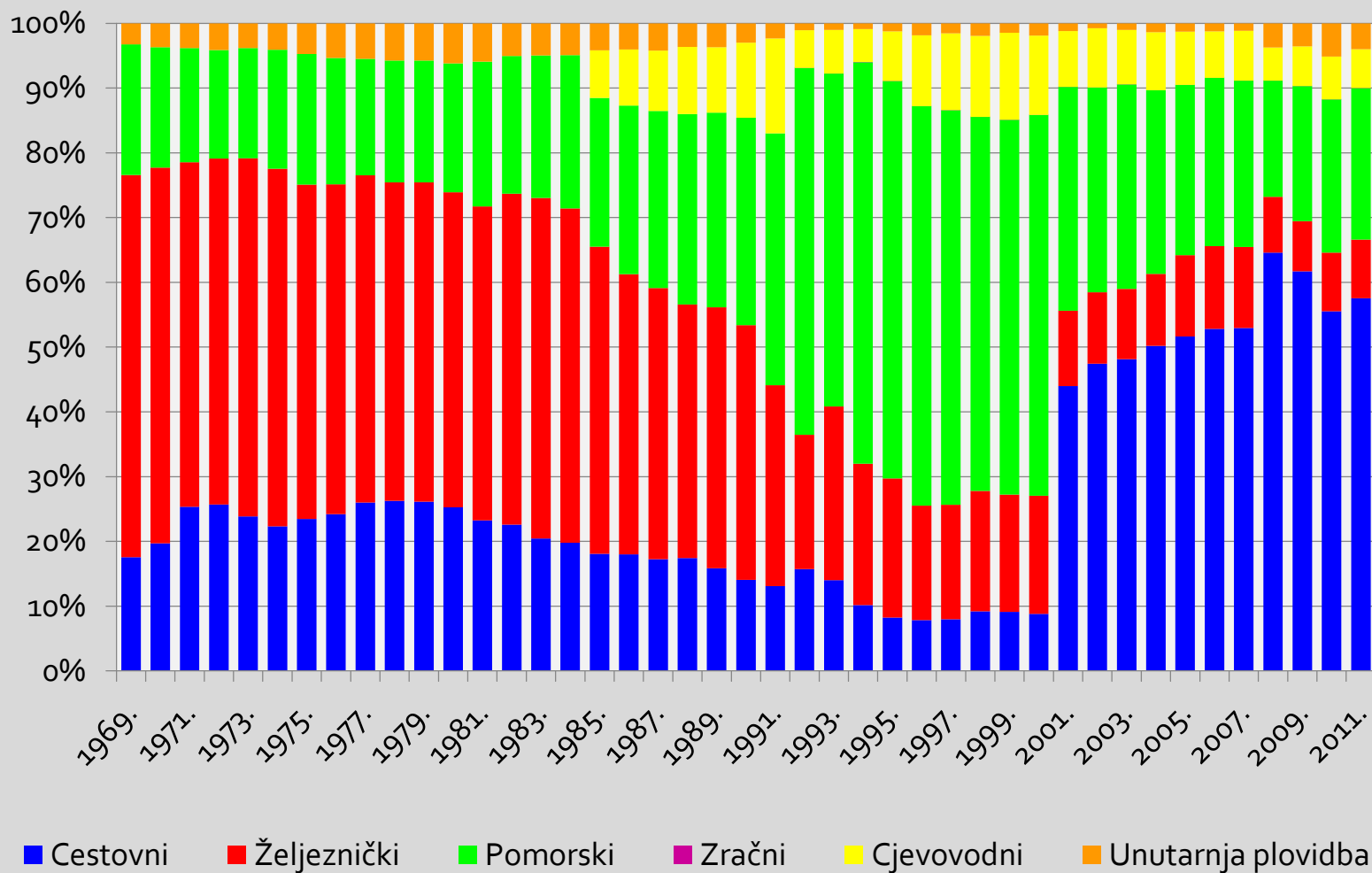
Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.

U tisućama t

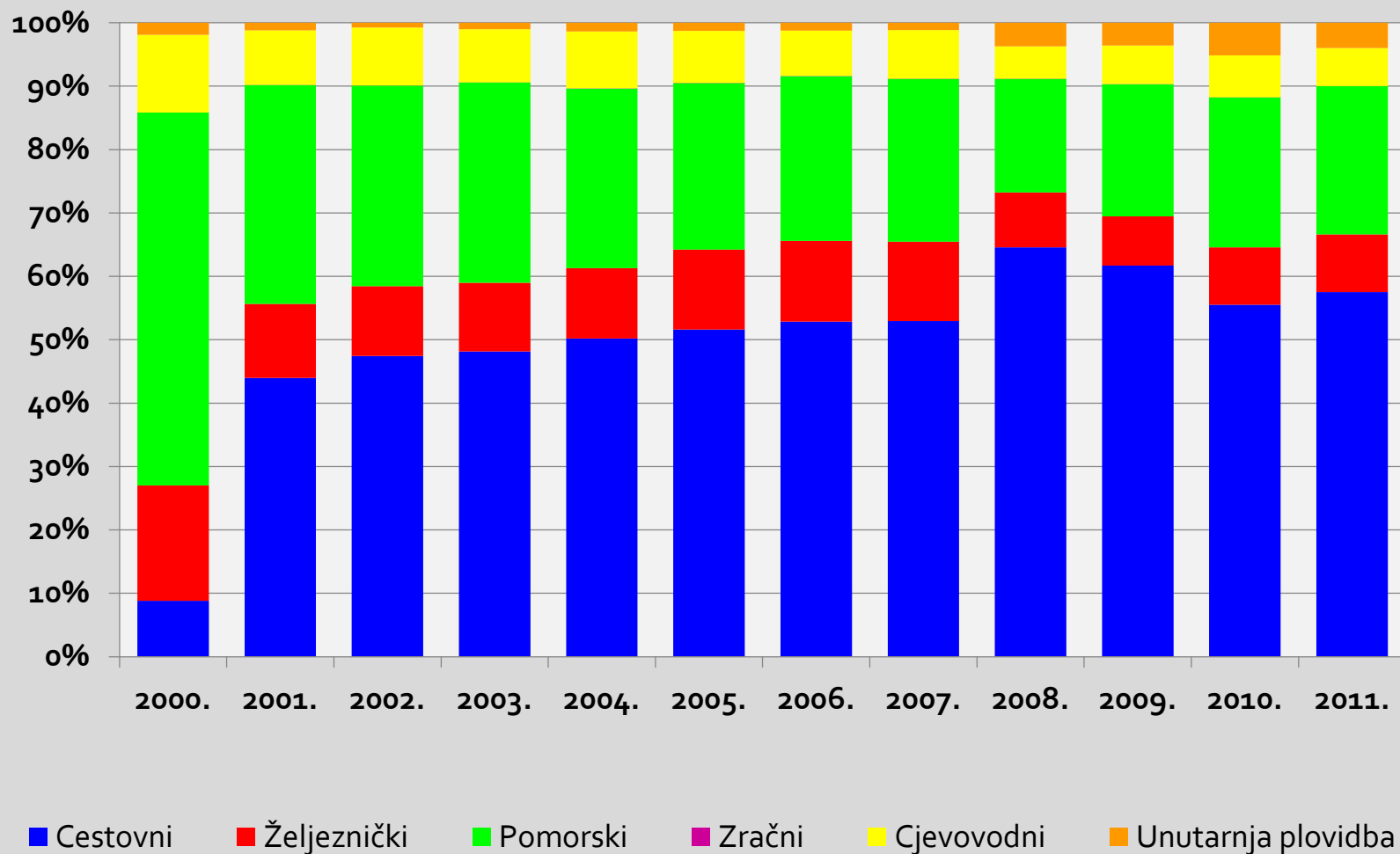


— Cestovni — Željeznički — Pomorski — Zračni — Cjevovodni — Unutarnja plovidba — Ukupno

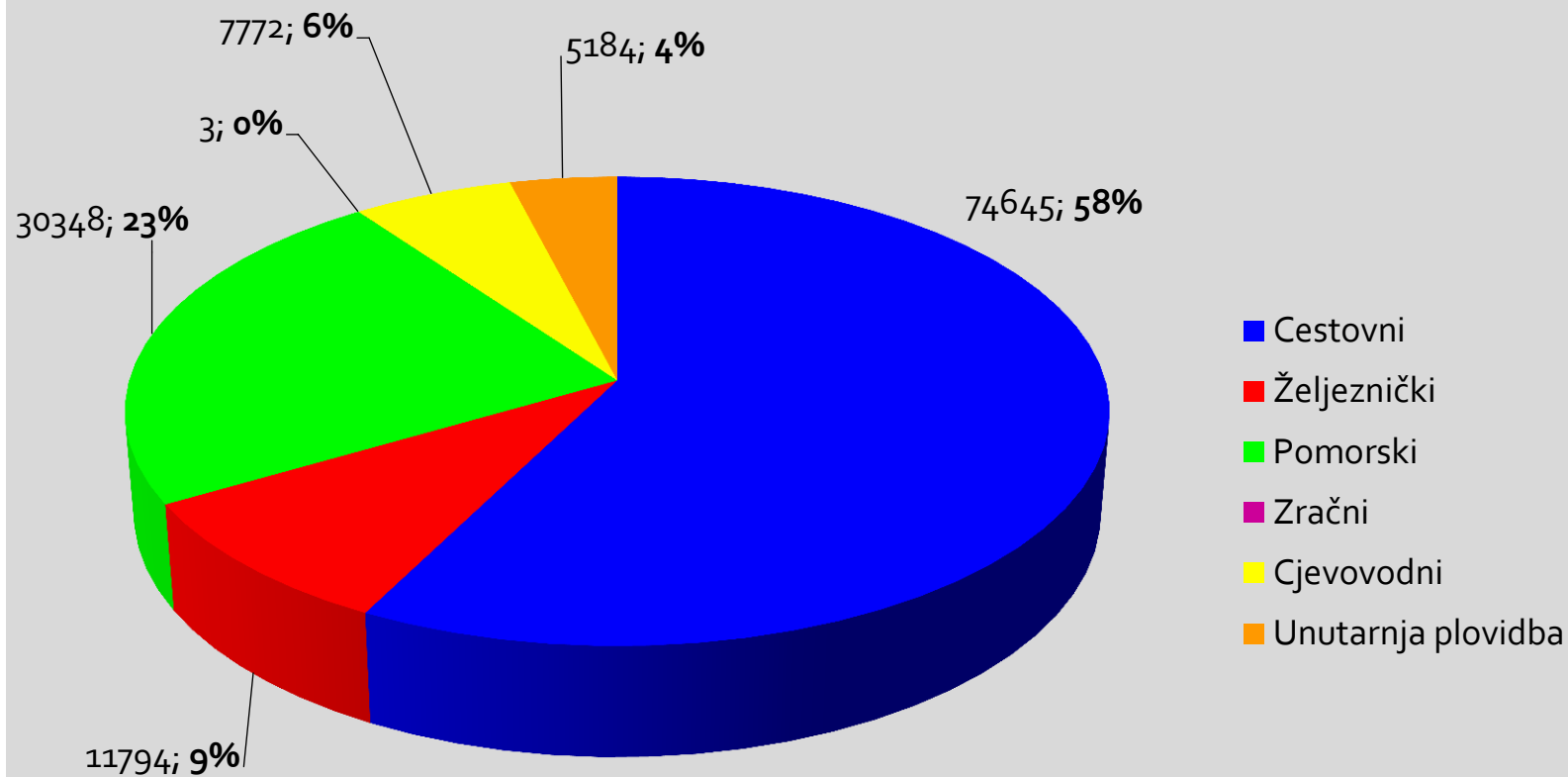
Udio prevezenog tereta po vrstama prometa



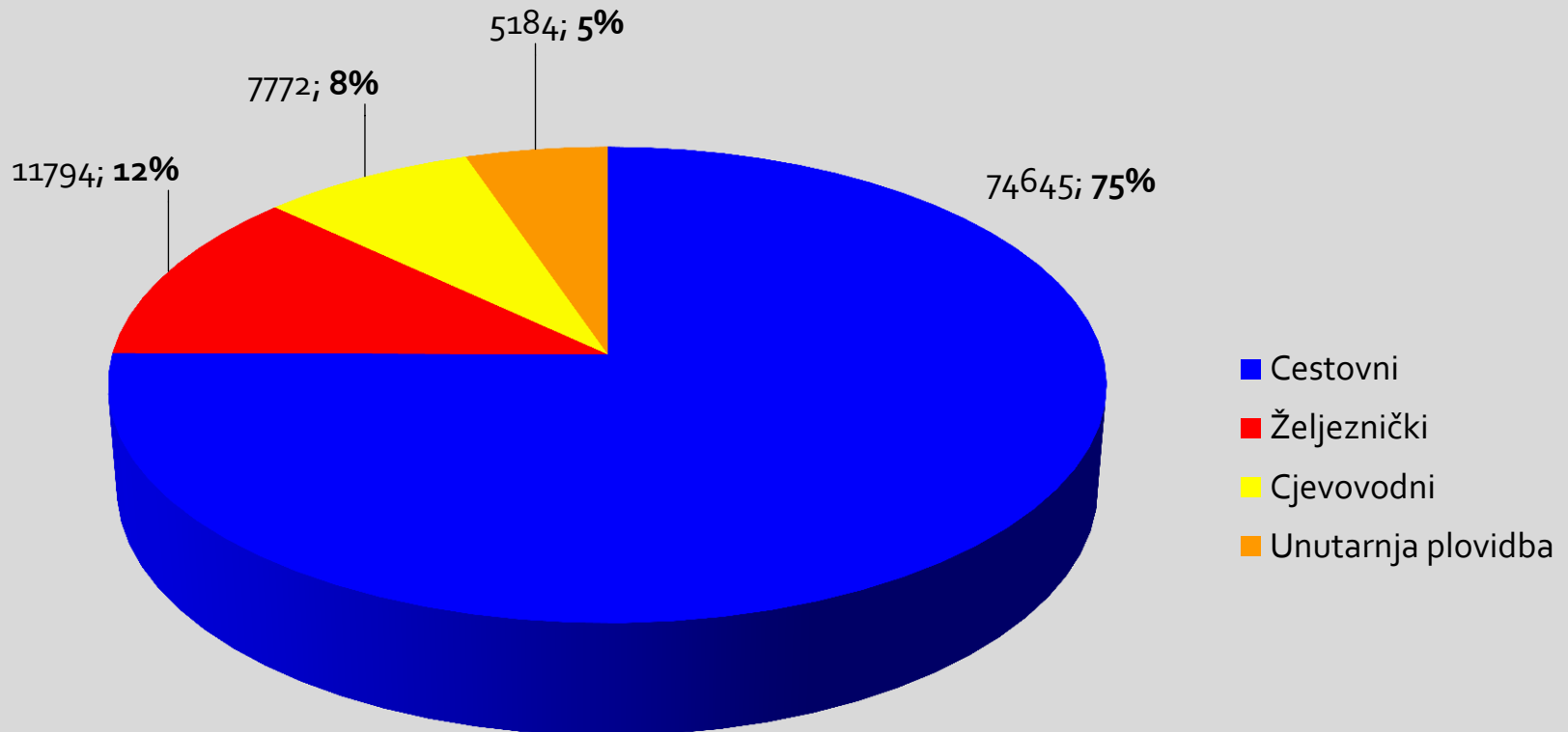
Udio prevezenog tereta po vrstama prometa



Prijevoz tereta 2011. godine

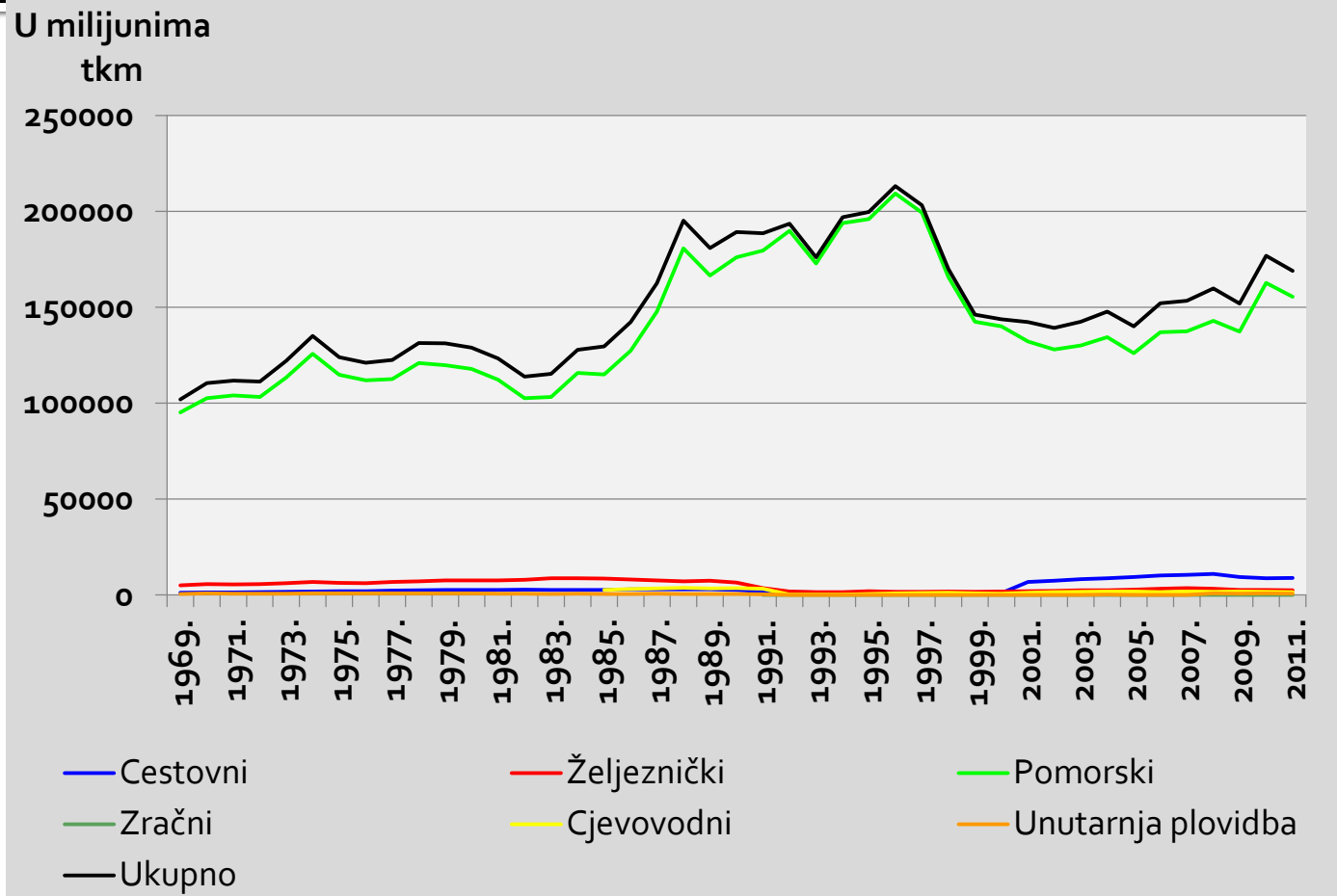


Prijevoz tereta 2011. godine

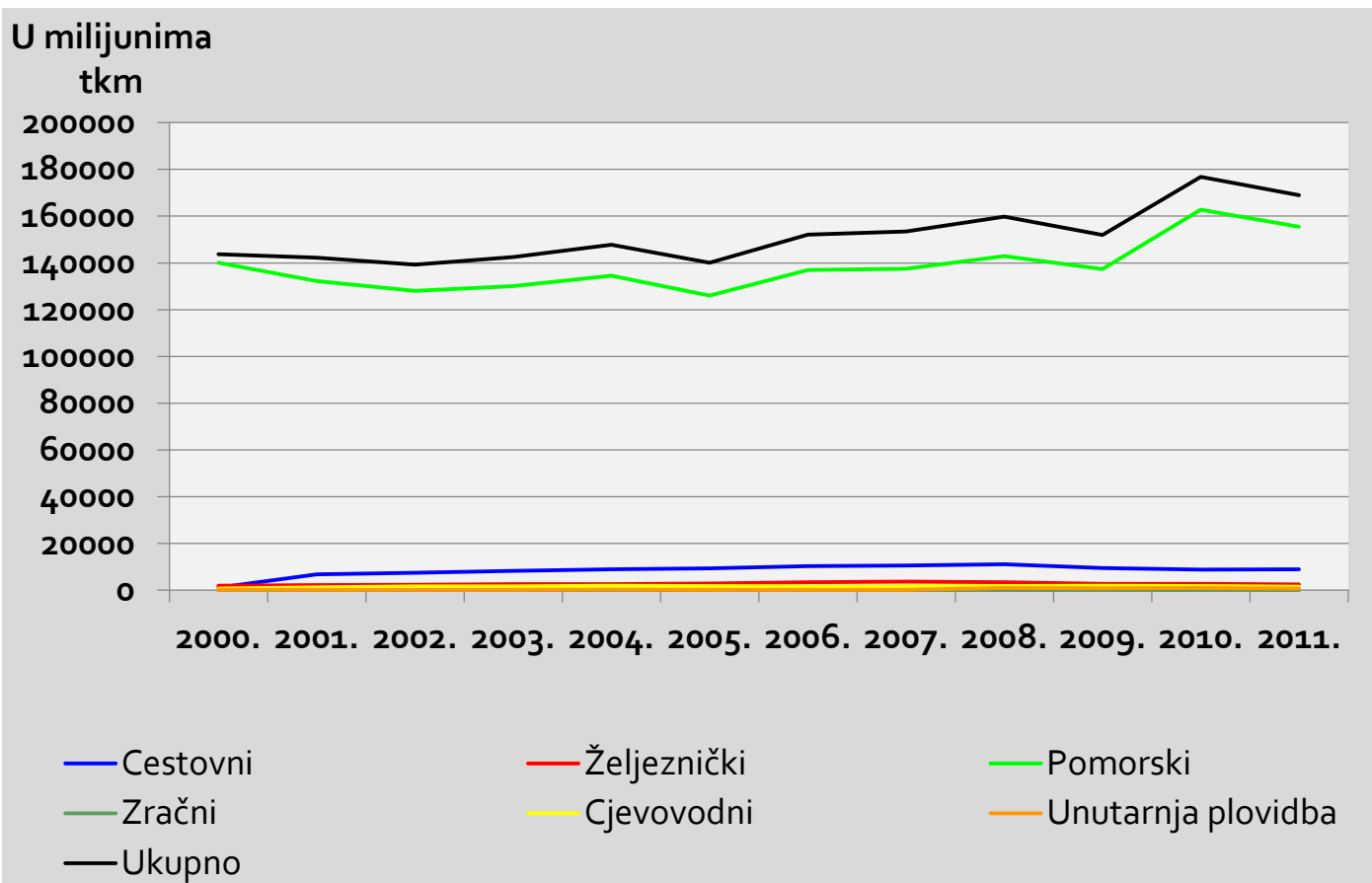


Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.

Prijevozni učinak (tkm)

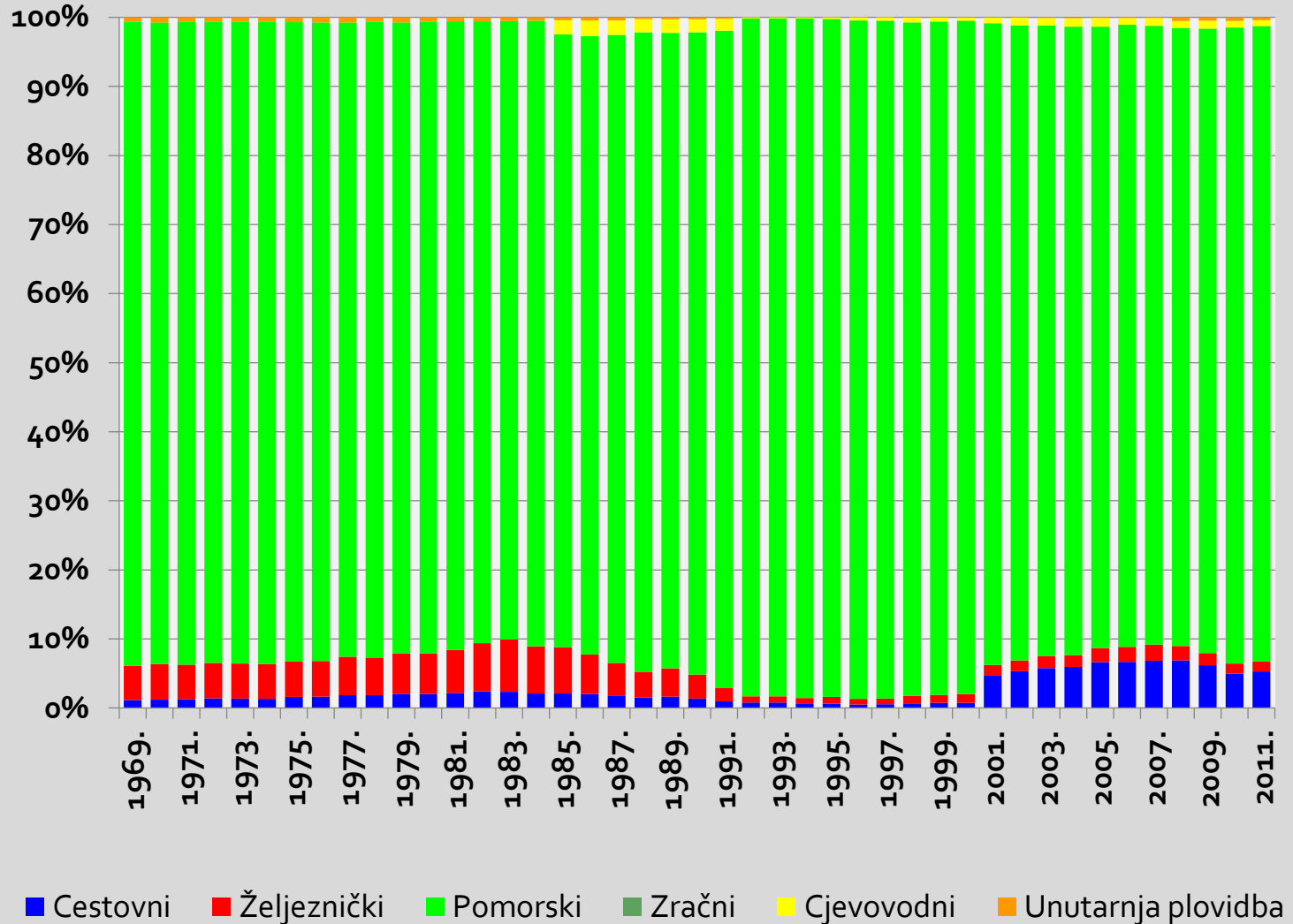


Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.

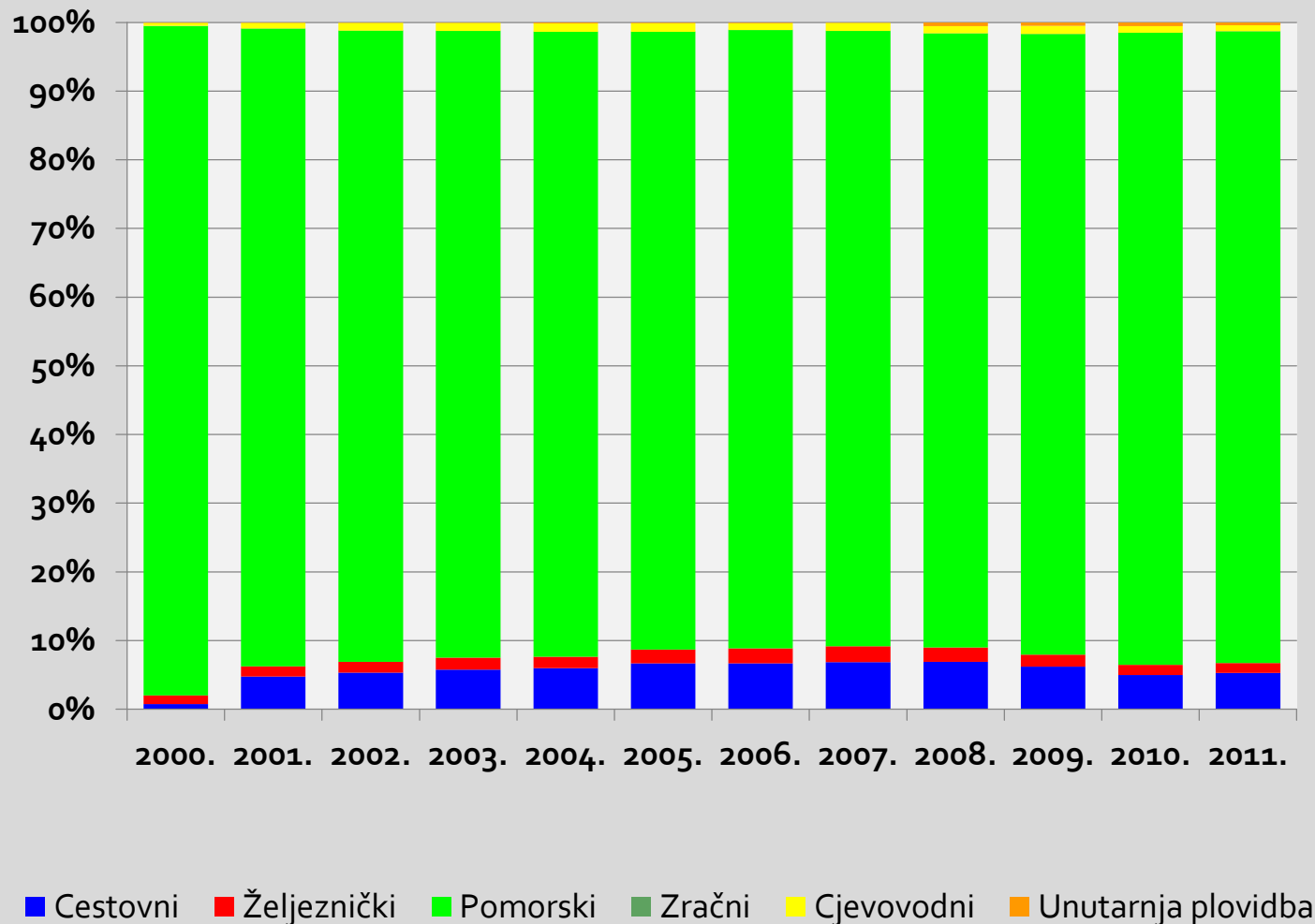


Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.

Prijevozni učinak rema vrstama prometa

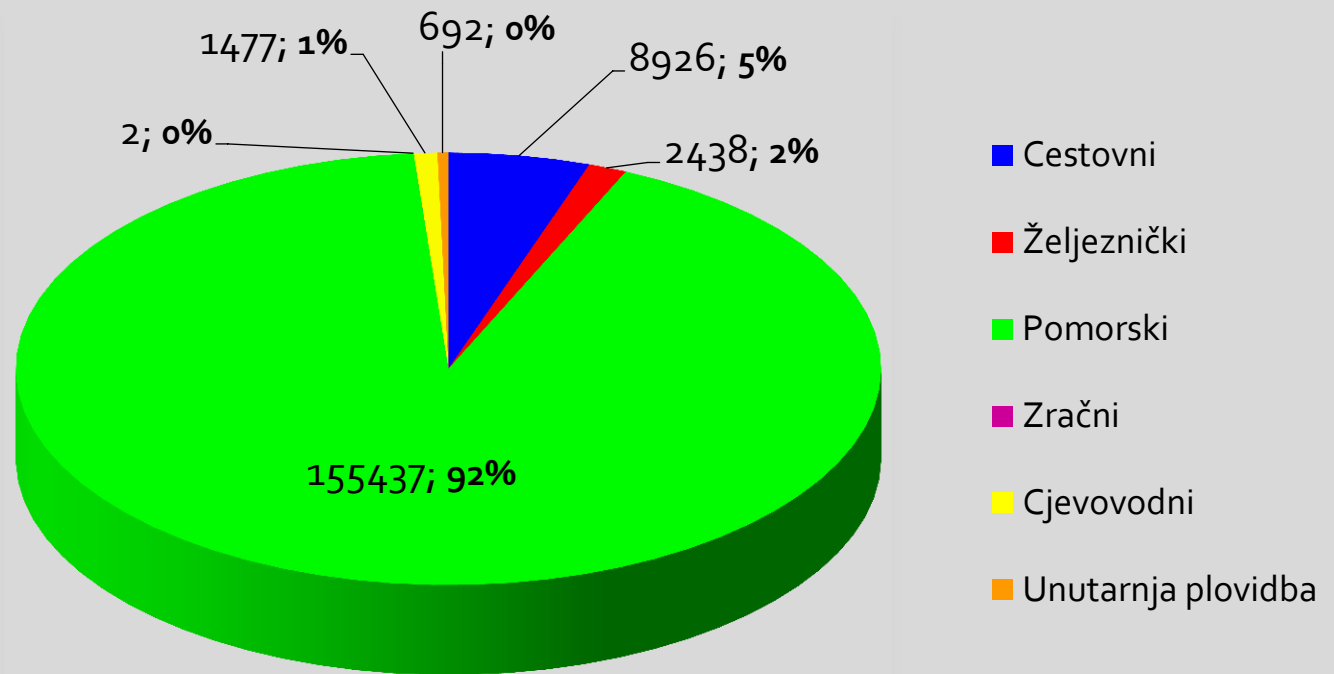


Prijevozni učinak rema vrstama prometa

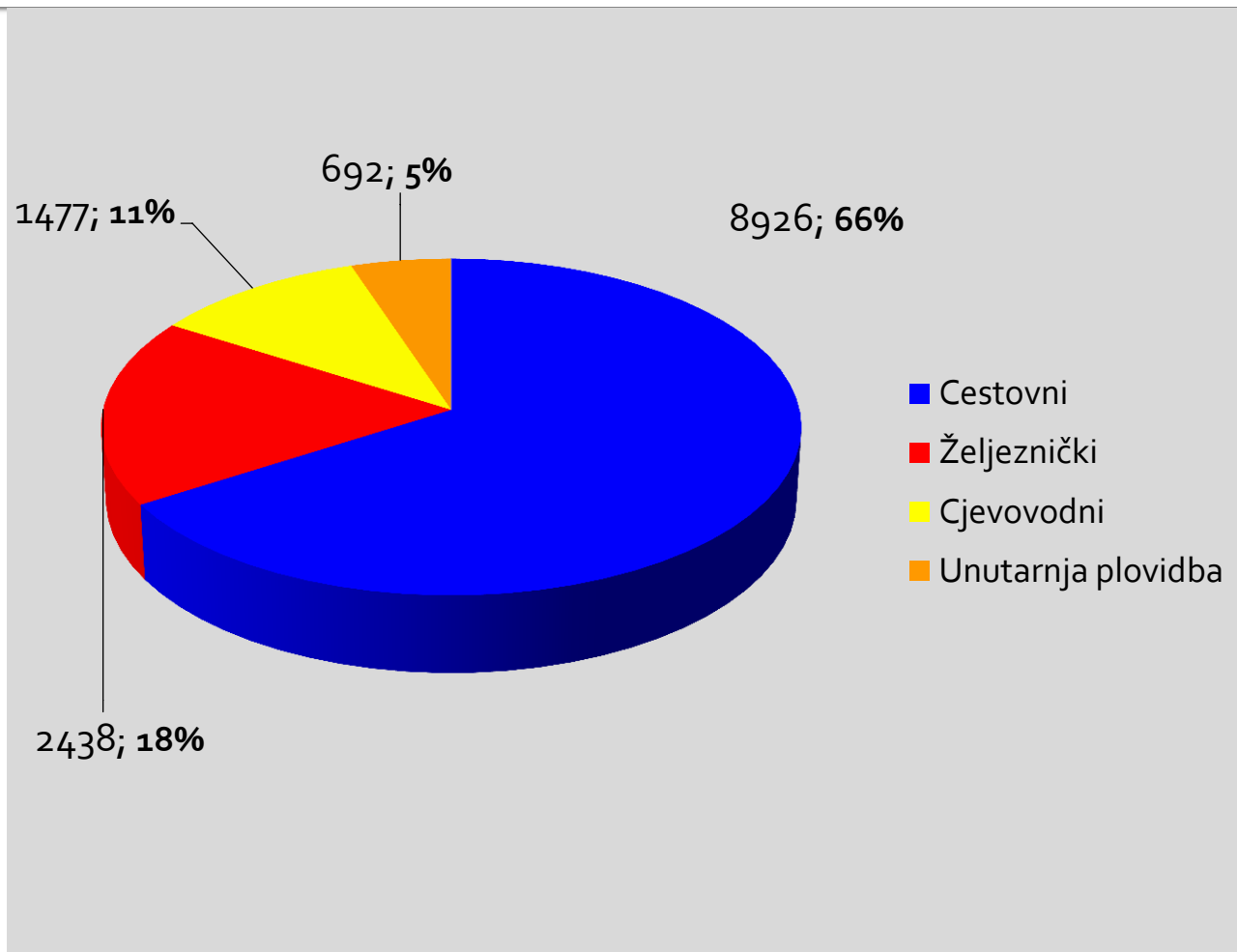


Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.

Prijevozni učinak 2011. godine



Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.



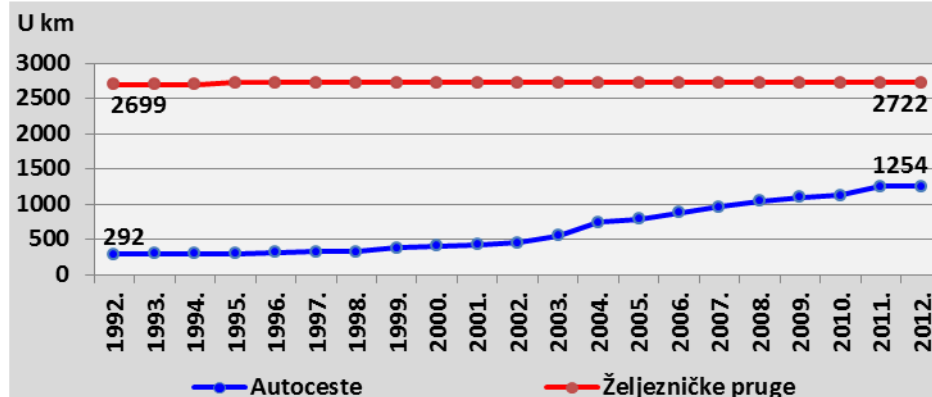
Izvor: Statistička izvješća 1465, Transport i komunikacije u 2011., DZS 2012.; Statistički ljetopis 2012, DZS 2013.

CESTOVNA MREŽA

GOD.	AUTOCESTE (u km)	DRŽAVNE CESTE (u km)	ŽUPANIJSKE CESTE (u km)	LOKALNE CESTE (u km)	UKUPNO (u km)
1953.	---	---	---	---	18 484
1980.	153	---	---	---	---
1985.	206	---	---	---	---
1991.	302	4 427	7 593	14 616	26 938
1995.	302	4 438	7 588	14 600	26 928
2000.	411	7 016	10 499	10 197	28 123
2001.	429	7 038	10 510	10 298	28 275
2002.	455	6 970	10 544	10 375	28 344
2003.	554	6 871	10 544	10 375	28 344
2004.	742	6 683	10 544	10 375	28 344
2005.	792	6 725	10 544	10 375	28 436
2006.	877	6 992	10 544	10 375	28 788
2007.	959	7 160	10 544	10 375	29 038
2008.	1 043	6 996	10 904	10 335	29 278
2009.	1 097	6 960	10 939	10 347	29 343
2010.	1 126	6 929	10 936	10 342	29 333
2011.	1 254	6 843	10 967	10 346	29 410

Duljina cestovne mreže u Republici Hrvatskoj po kategorijama

Usporedba duljine cestovne i željezničke mreže u Republici Hrvatskoj



AUTOCESTE U REPUBLICI HRVATSKOJ

MREŽA I KONCESIONARI

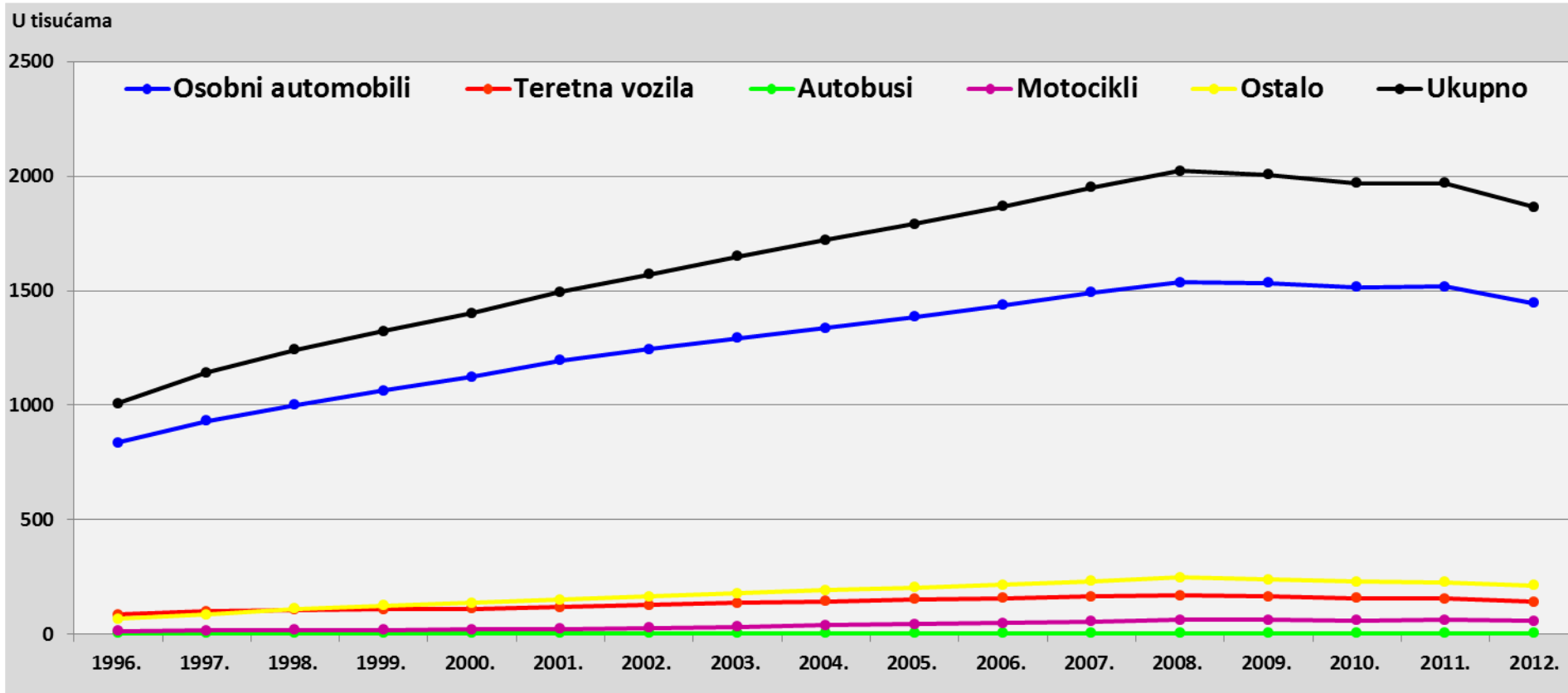


Legenda:

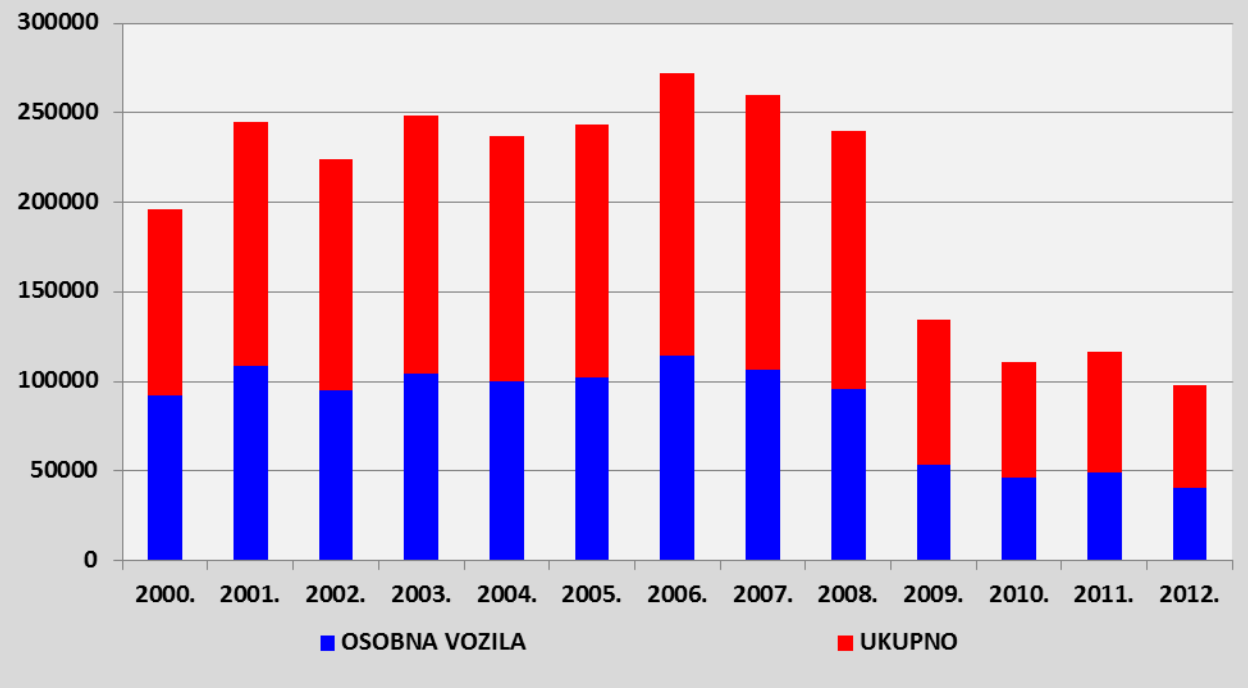
Koncesionar:	Autoceste:	Stanje izgrađenosti:	Km u prometu:
	A1, A3, A4, A5, A10, A11, A12, A13	U prometu U izgradnji U planiranju	868
	A6, A8, A7	U prometu U planiranju	181,7
	A9, A2	U prometu	141
	A8	U prometu	60
Ukupno u prometu: studeni 2011.			1.250,7

- dijelom autoceste A1 od Bosiljeva do Zagreba upravlja ARZ

Stupanj motorizacije u Republici Hrvatskoj od 1996. do 2012. godine



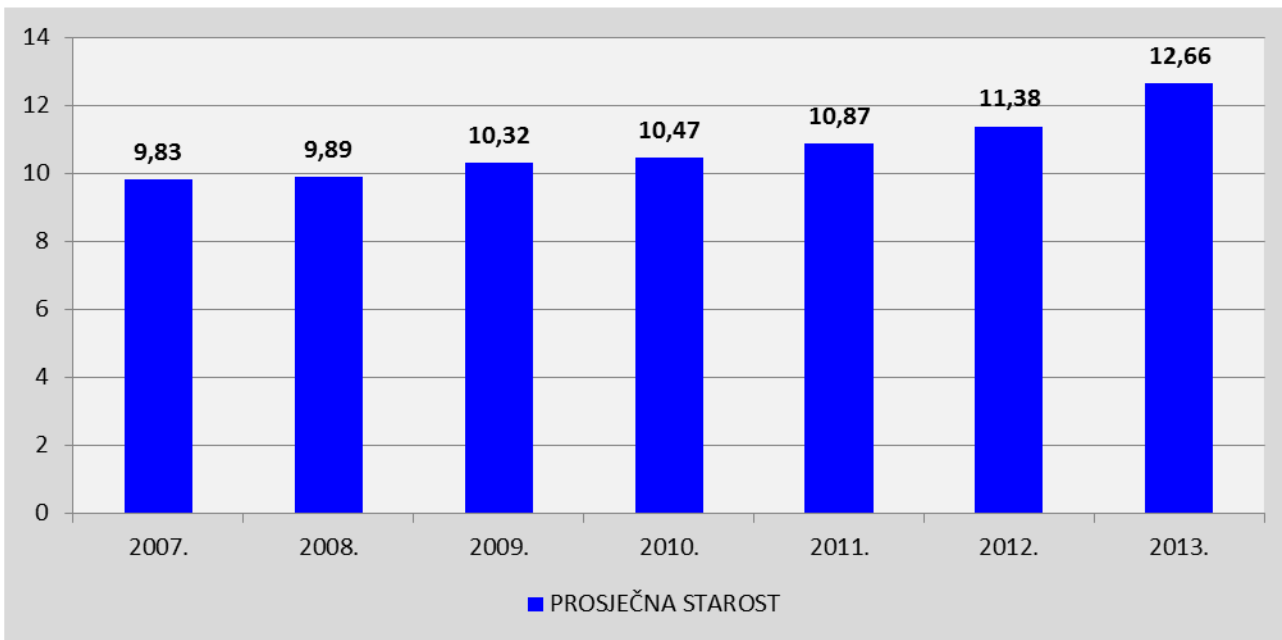
Izvor: www. Statistički ljetopis DZS, www.dzs.hr, 06.06.2014.



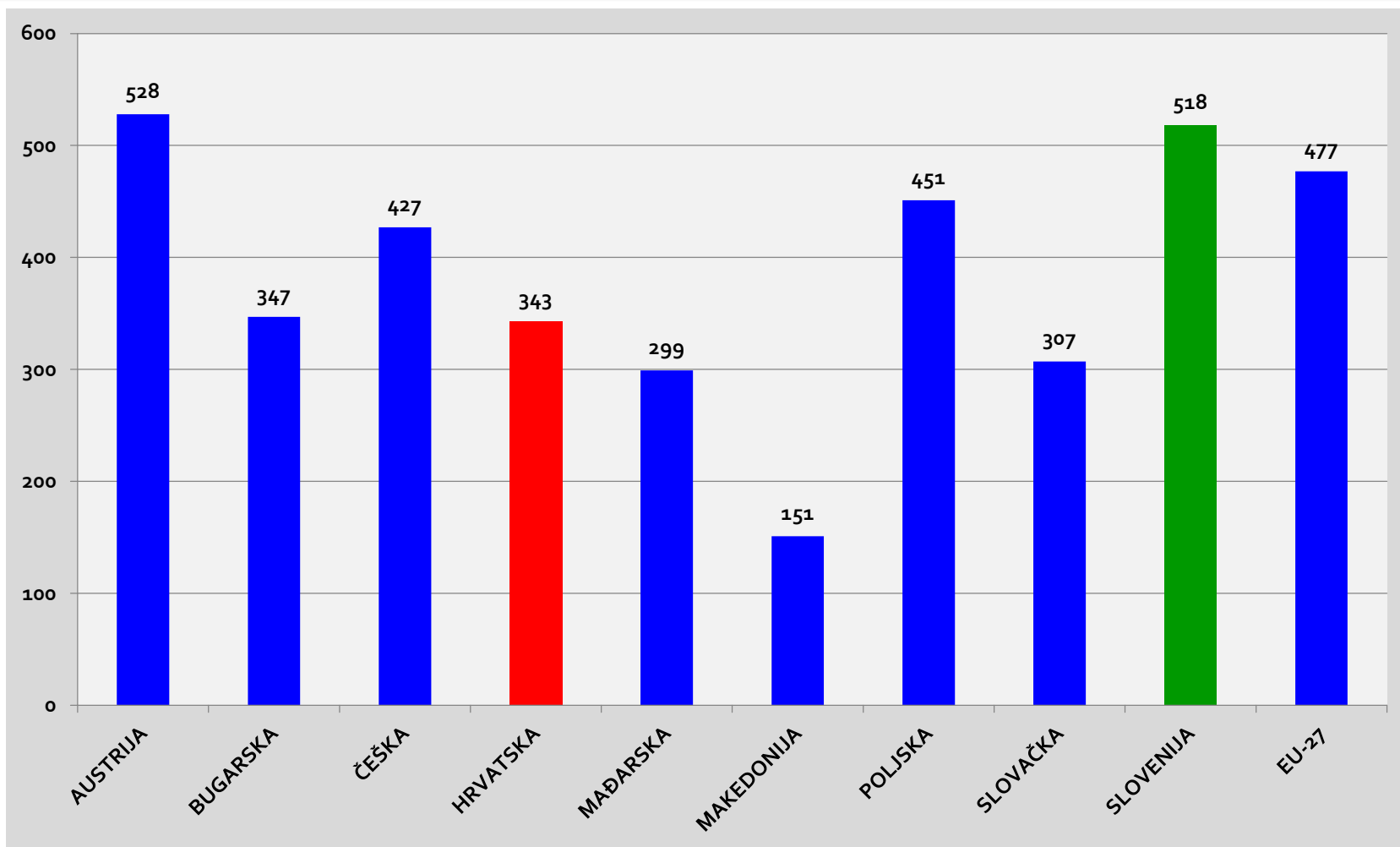
Prvi put registrirana motorna vozila u Republici Hrvatskoj od 2000. do 2011. godine

Izvor: www. Statistički ljetopis DZS, www.dzs.hr, 06.06.2014.

Starost osobnih vozila od 2007. do 2012. godine

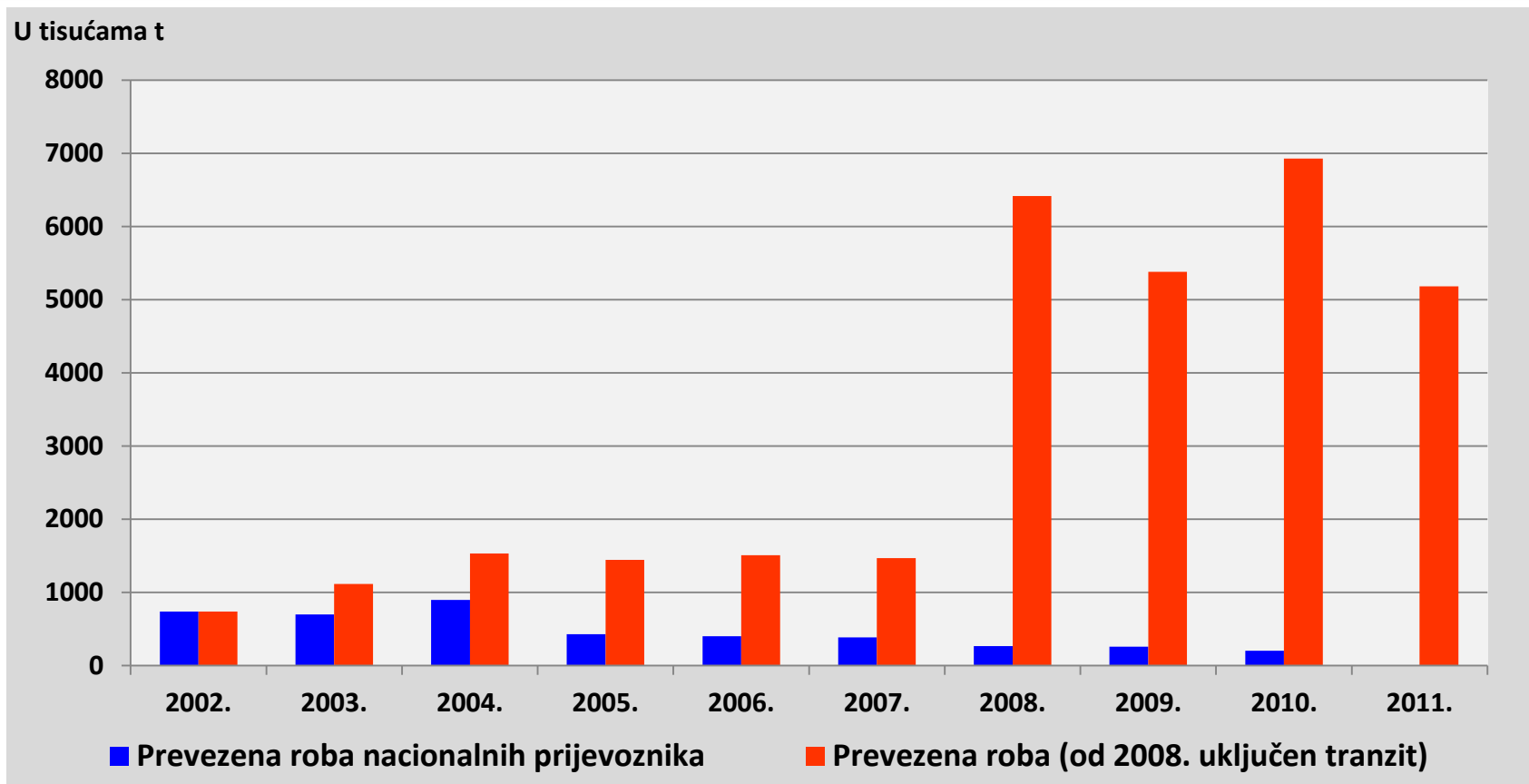


Stupanj automobilizacije (osobna vozila / 1000 stanovnika)



Izvor: www. Statistički ljetopis DZS, www.dzs.hr, 06.06.2014.

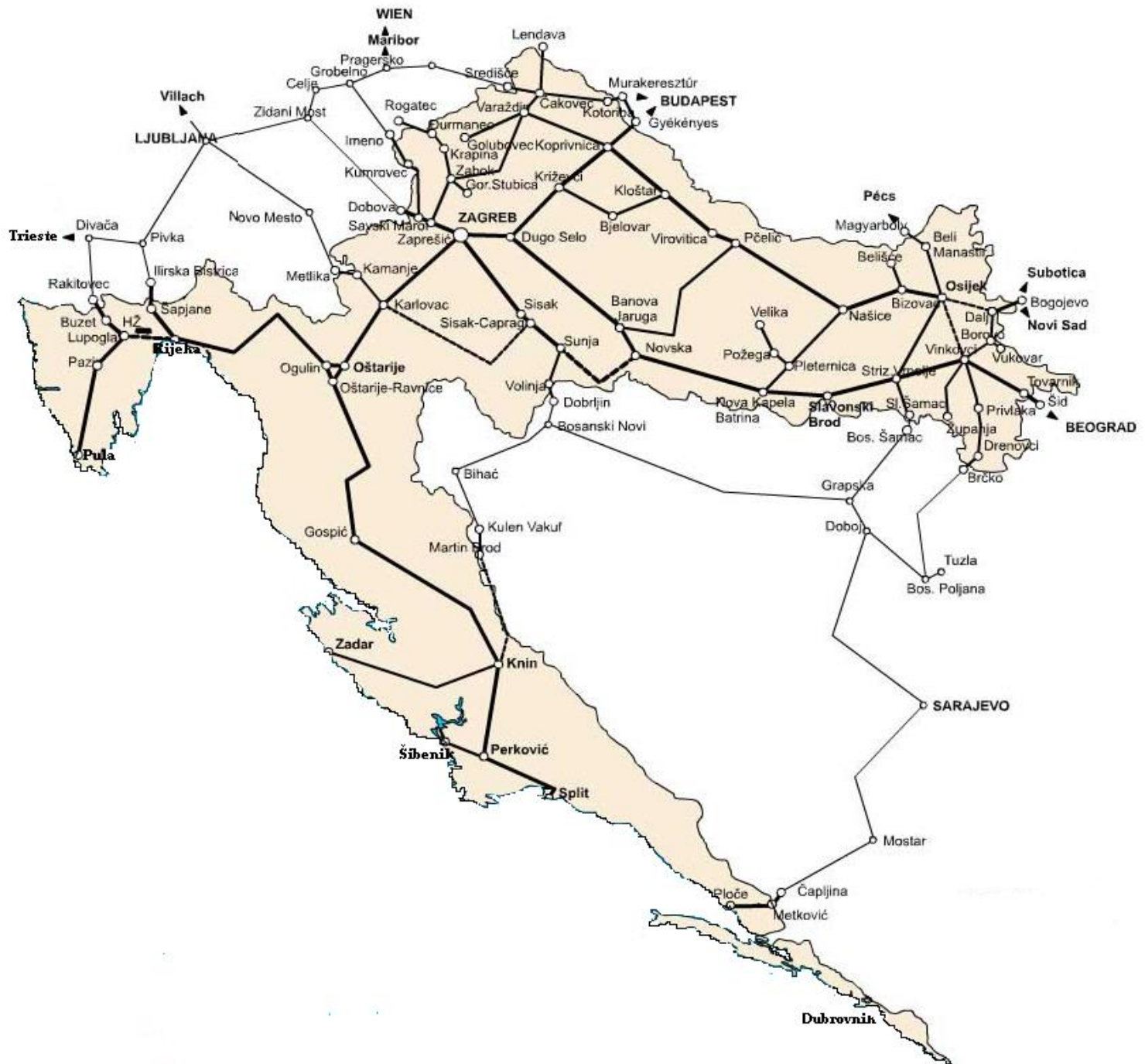
Unutarnji vodeni promet



Izvor Statistički ljetopis 2013, www.dzs.hr

ŽELJEZNIČKI PROMET

- 2012. godine 2722 km
 - 2468 km jednokolosječnih (90,7%)
 - 254 km dvokolosječnih (9,3%)
 - 984 km elektrificiranih pruga (36,1%)
- Razlozi stagnacije su brojni od kojih su najznačajniji:
 - mala putna brzina – u prosjeku 62-65 km/h
 - niska razina usluge
 - željeznica u Hrvatskoj još uvijek javno poduzeće i nema konkurencije, subvencionirana od strane države



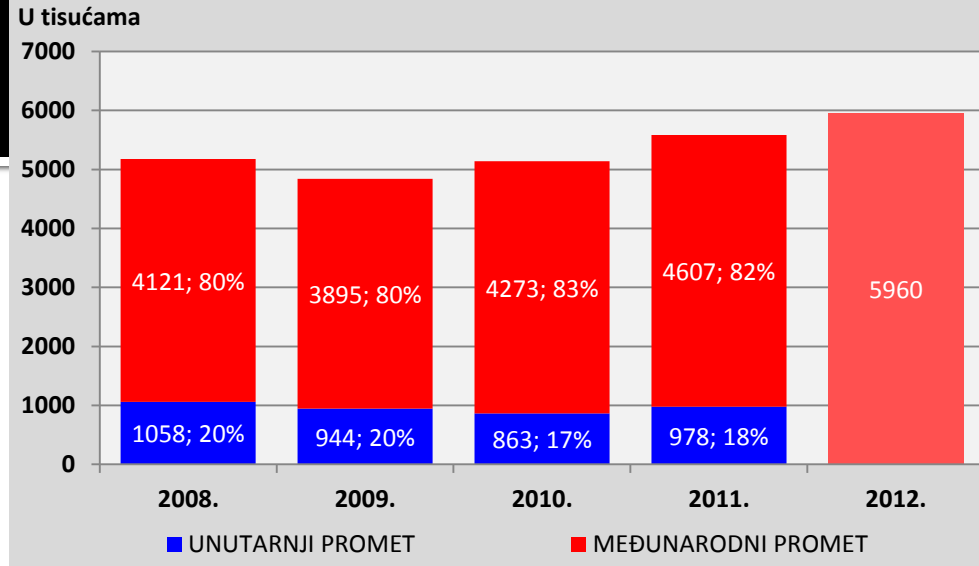
POMORSKI PROMET

- Broj brodova:
 - 1996. god. 84 (23 319 mjesta)
 - 2005. god. 86 (31 124 mjesta)
 - 2011. god. 91 (32 685 mjesta)
- Broj putnika raste što je posljedica jačanja turizma
 - 1996. god. prevezeno 5 979 000 putnika
 - 2005. god. prevezeno 11 440 000 putnika
 - 2012. god. prevezeno 12 474 000 putika

- Broj teretnih brodova u opadanju
 - 1996. god. 170
 - 2005. god. 69
 - 2012. god. 64
- 1996. god. prevezeno 38 644 000 t (36 905 000 t u međunarodnom prometu; 95,5%)
- 2005. god. prevezeno 29 975 000 t (28 699 000 t u međunarodnom prometu; 95,7%)
- 2012. god. prevezeno 25 636 000 t (24 860 000 t u međunarodnom prometu; 97%)

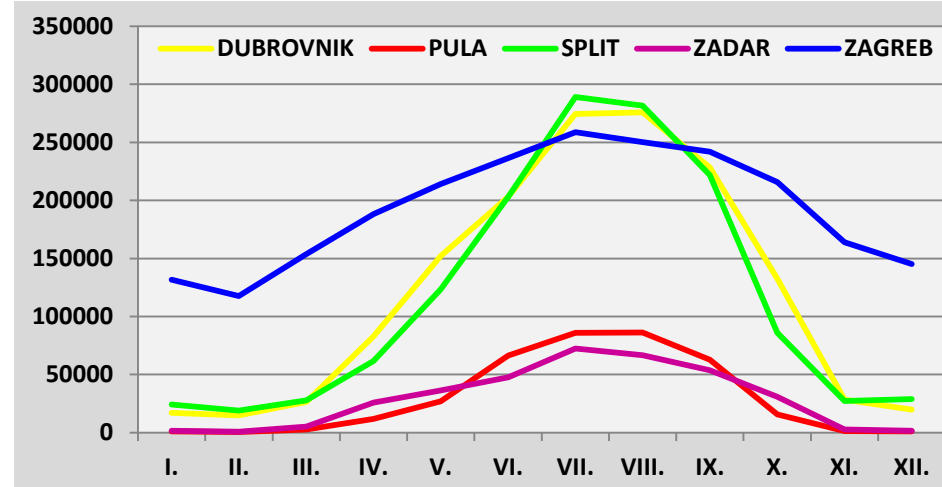
- Najveća hrvatska luka je luka Rijeka
- Rijeka se kao luka prvi puta spominje u 13. stoljeću
 - Pravi razvoj luke započinje izgradnjom umjetne luke u 19. stoljeću
 - Pred I. sv. rat među 10 najvećih europskih luka
 - Od 1951. glavna jugoslavenska luka i tranzitna luka za komunističke zemlje
 - Kriza nakon 1990. god.
- Danas je Rijeka feeder luka povezana s hub lukama Gioia Tauro i Damietta
- Terminali za žitarice, kondicionirane terete, generalni teret, sipke terete, drvo, kontejnere, rasute terete, stoku

ZRAČNI PROMET



Promet putnika u hrvatskim zračnim lukama

Izvor: www. Statistički ljetopis DZS, www.dzs.hr, 06.06.2014.

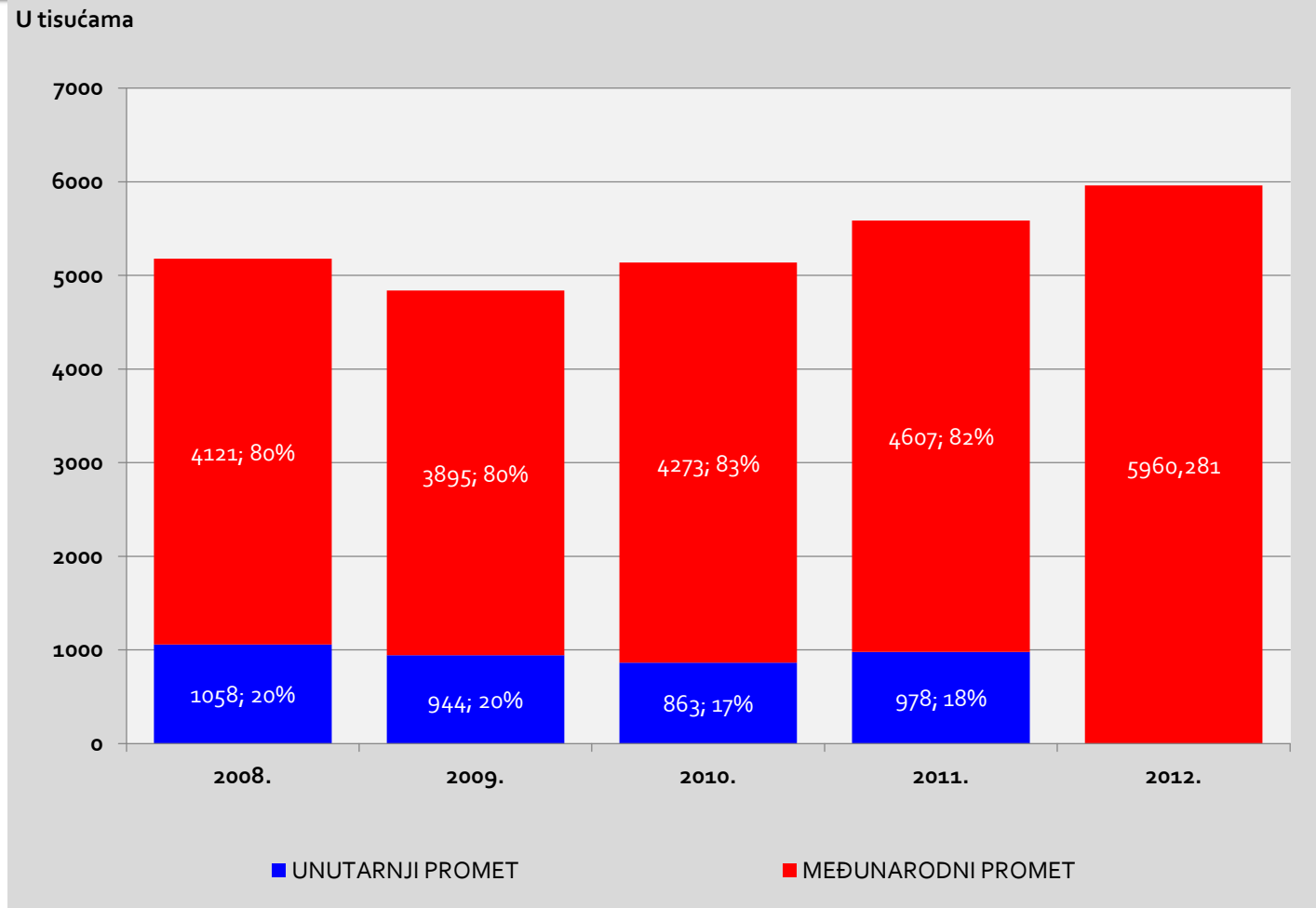


Promet putnika u odabranim hrvatskim zračnim lukama 2012. godine

Zračne luke u Republici Hrvatskoj

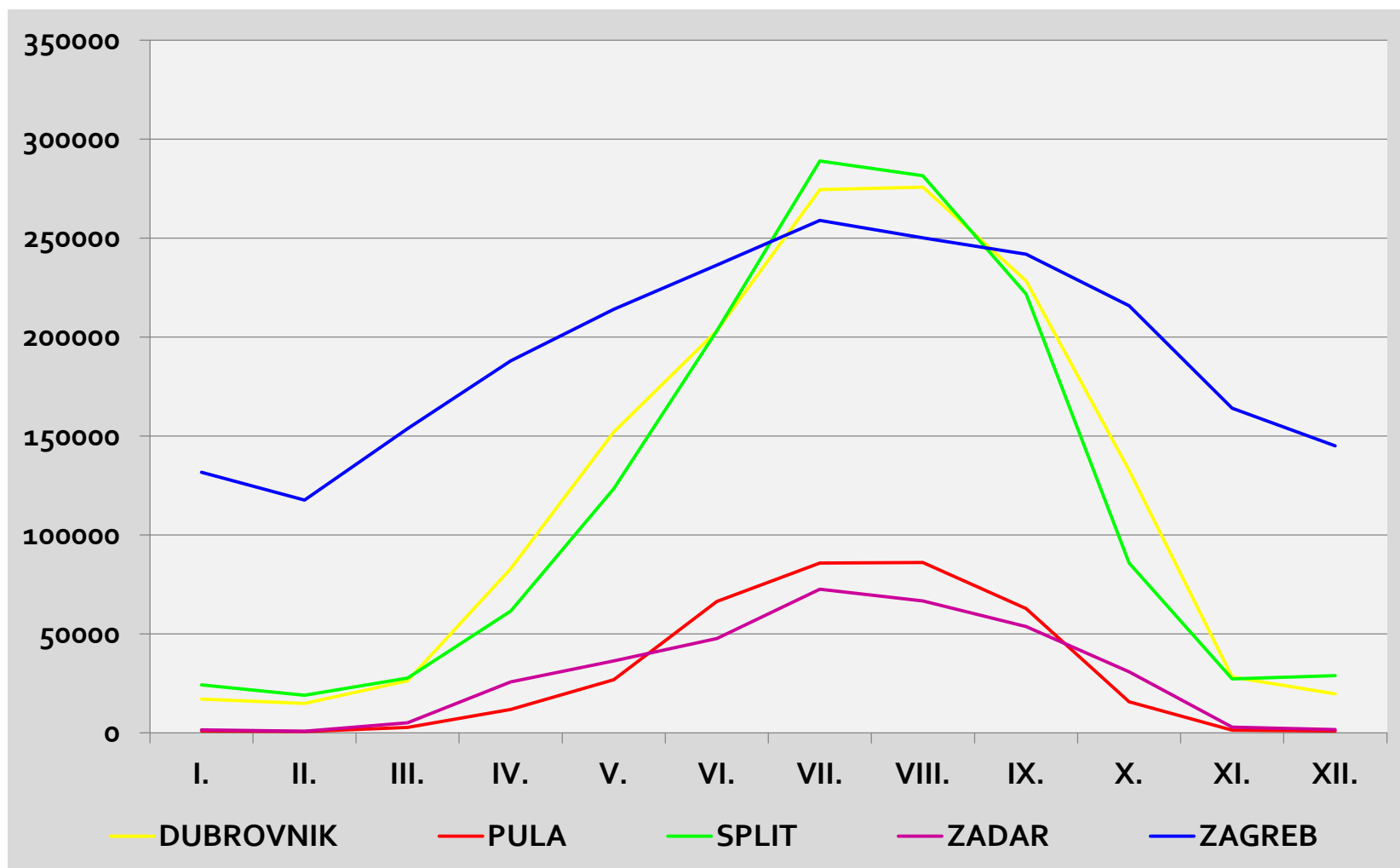
- Porast broja putnika nakon krize 2009. god.
- Zagreb – poslovna i turistička namjena
- Ostale zračne luke – turistička namjena

Udio prometa prema ishodištu



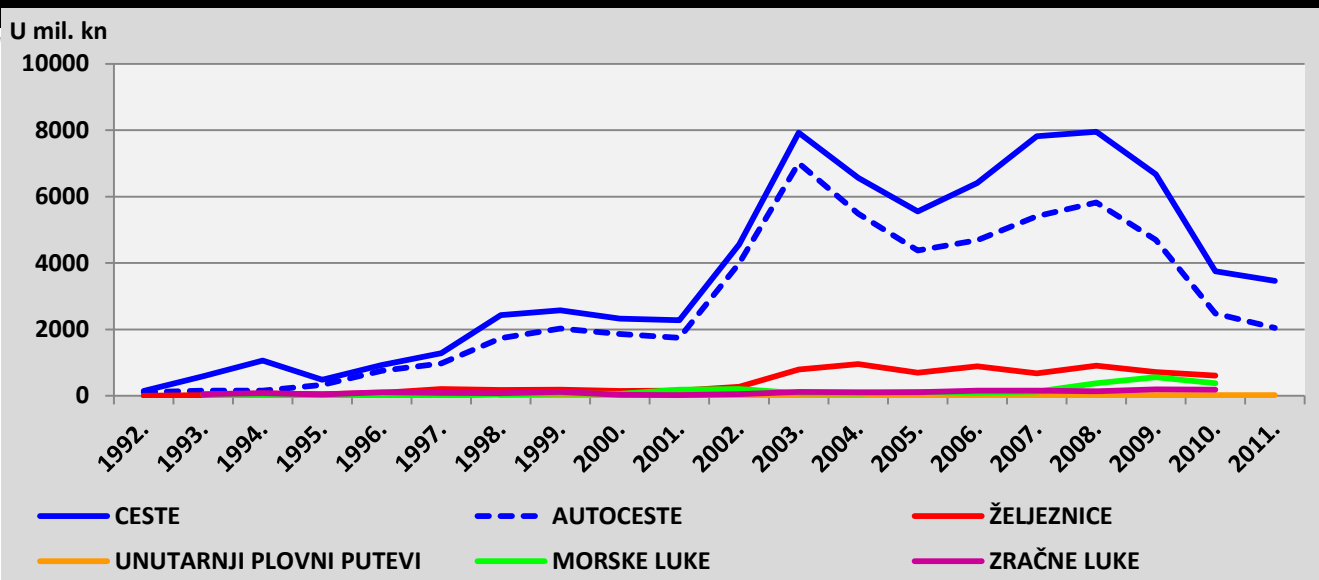
Izvor: www. Statistički ljetopis DZS, www.dzs.hr, 06.06.2014.

Promet u zračnim lukama 2012. godine



Izvor: [www. Statistički ljetopis DZS, www.dzs.hr](http://www.dzs.hr), 06.06.2014.

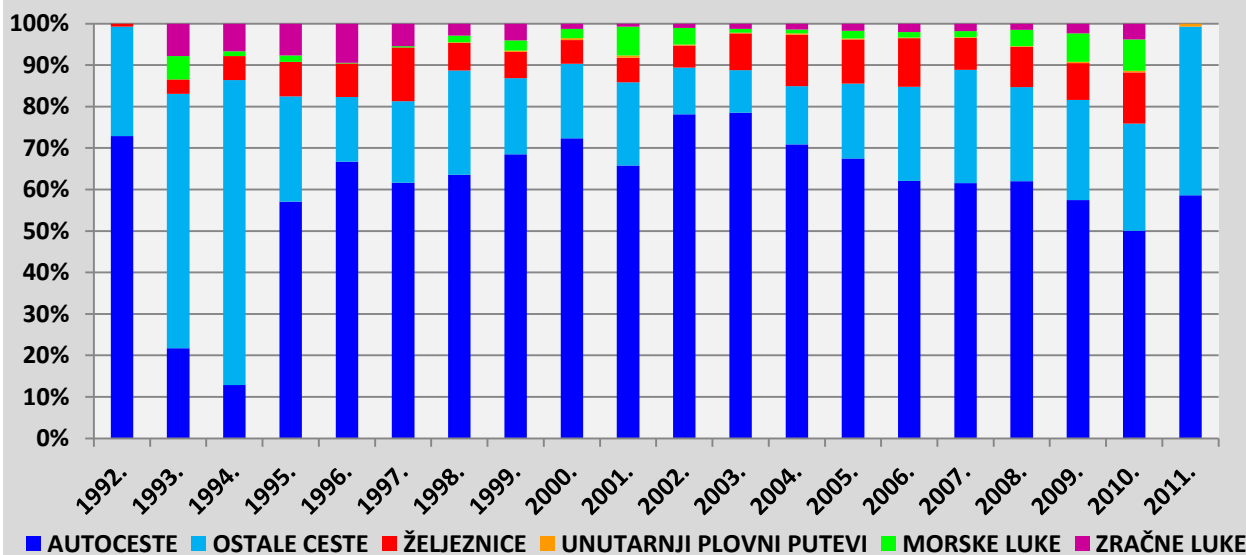
STRUKTURA ULAGANJA FINANCIJSKIH SREDSTAVA U PROMETNU INFRASTRUKTURU



Struktura ulaganja financijskih sredstava u prometnu infrastrukturu u Republici Hrvatskoj od 1992. do 2011. godine

Izvor: Podaci Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture

Udio ulaganja financijskih sredstava u prometnu infrastrukturu u Republici Hrvatskoj od 1992. do 2011. godine

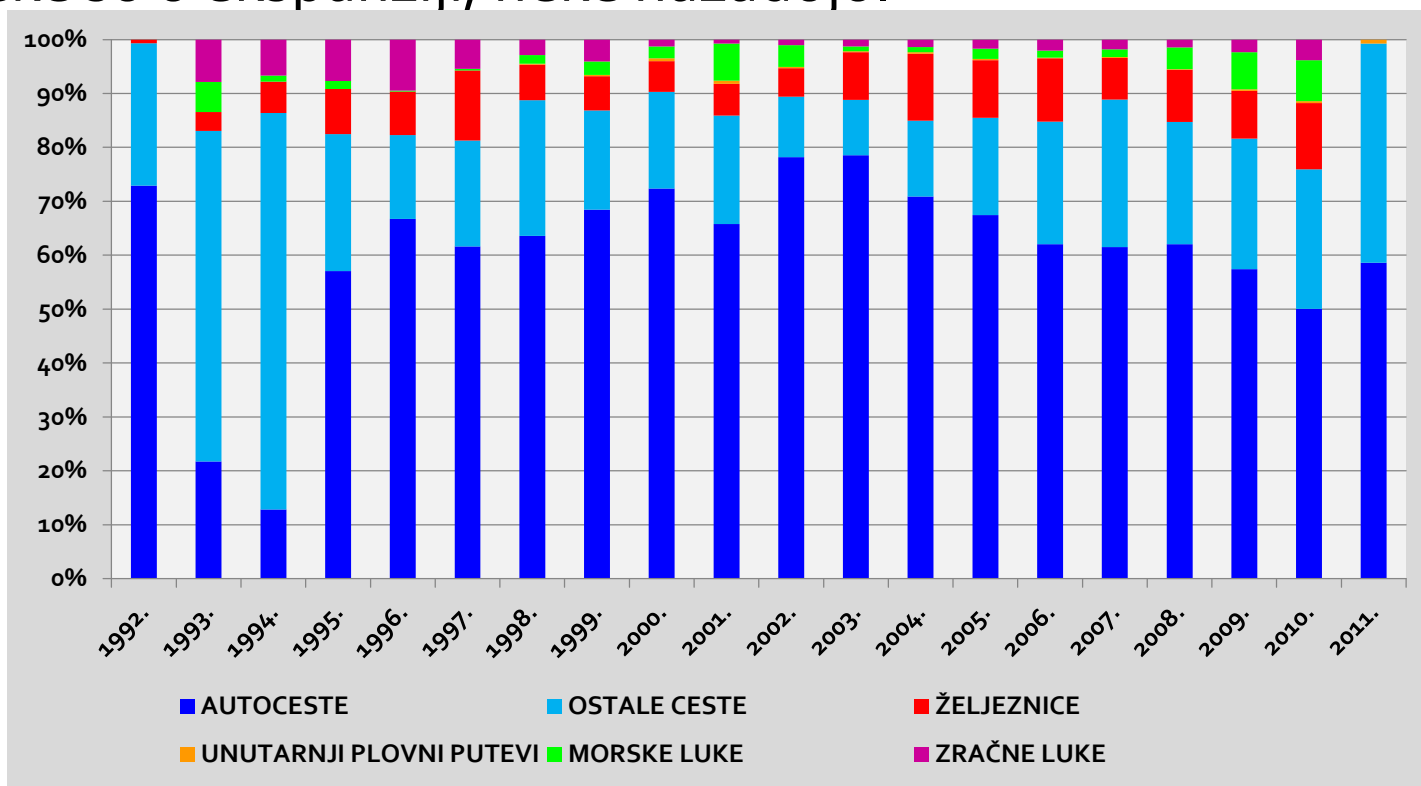


Izvor: Podaci Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture

Ključni problemi prometnog sustava

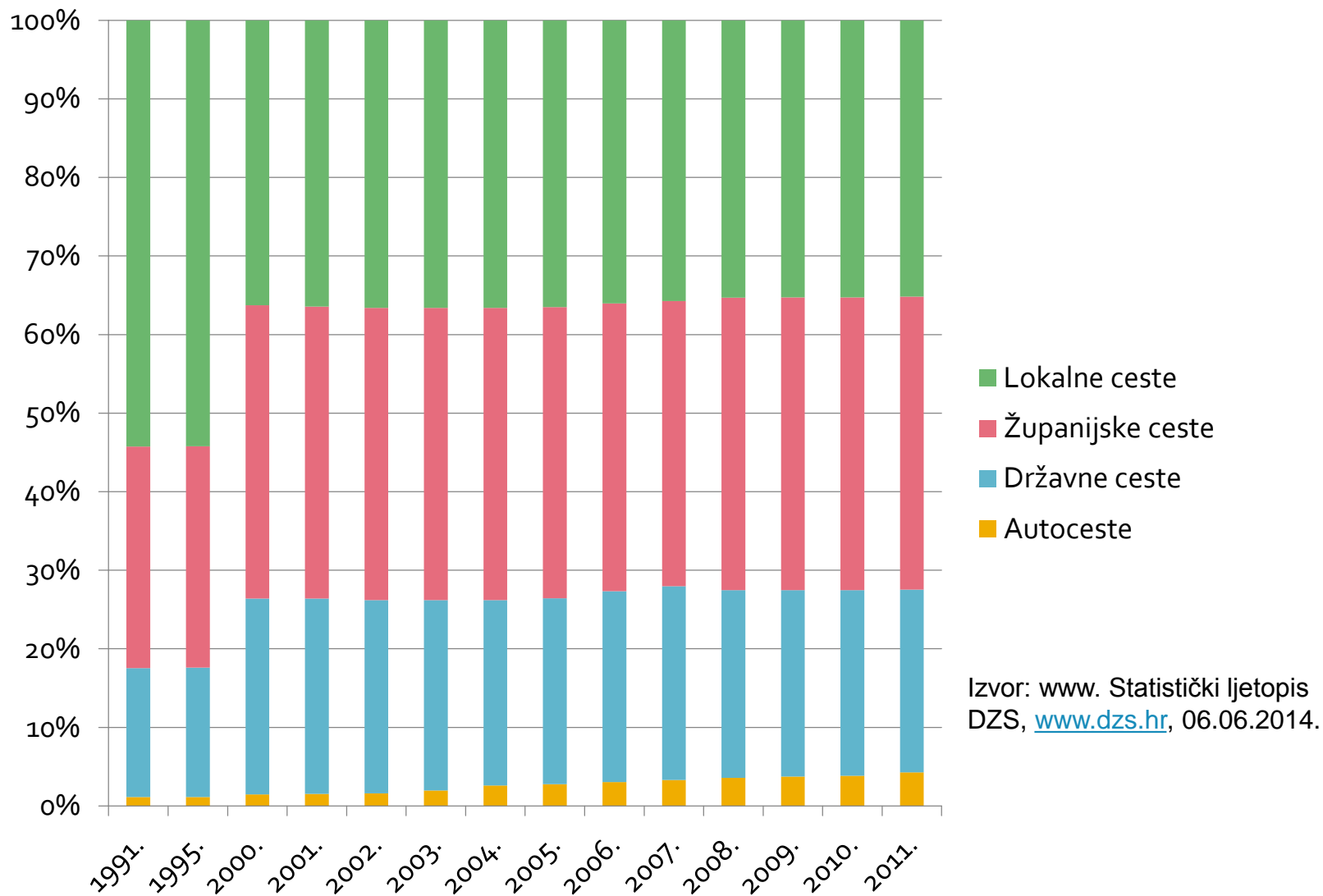
- Ojačati putničke i robne tokove
 - potreban je ravnomjerniji regionalni razvoj
 - potrebno je poticati pojedinim gospodarskim granama
 - podizanje životnog standarda
 - privući međunarodne tokove i to kroz:
 - razvoj turizma
 - jačanje robnog tranzita (prekomorske zemlje - europsko zaleđe)
 - posredovanje u europskim kretanjima (Z – I Europe, SZ – JI Europe)

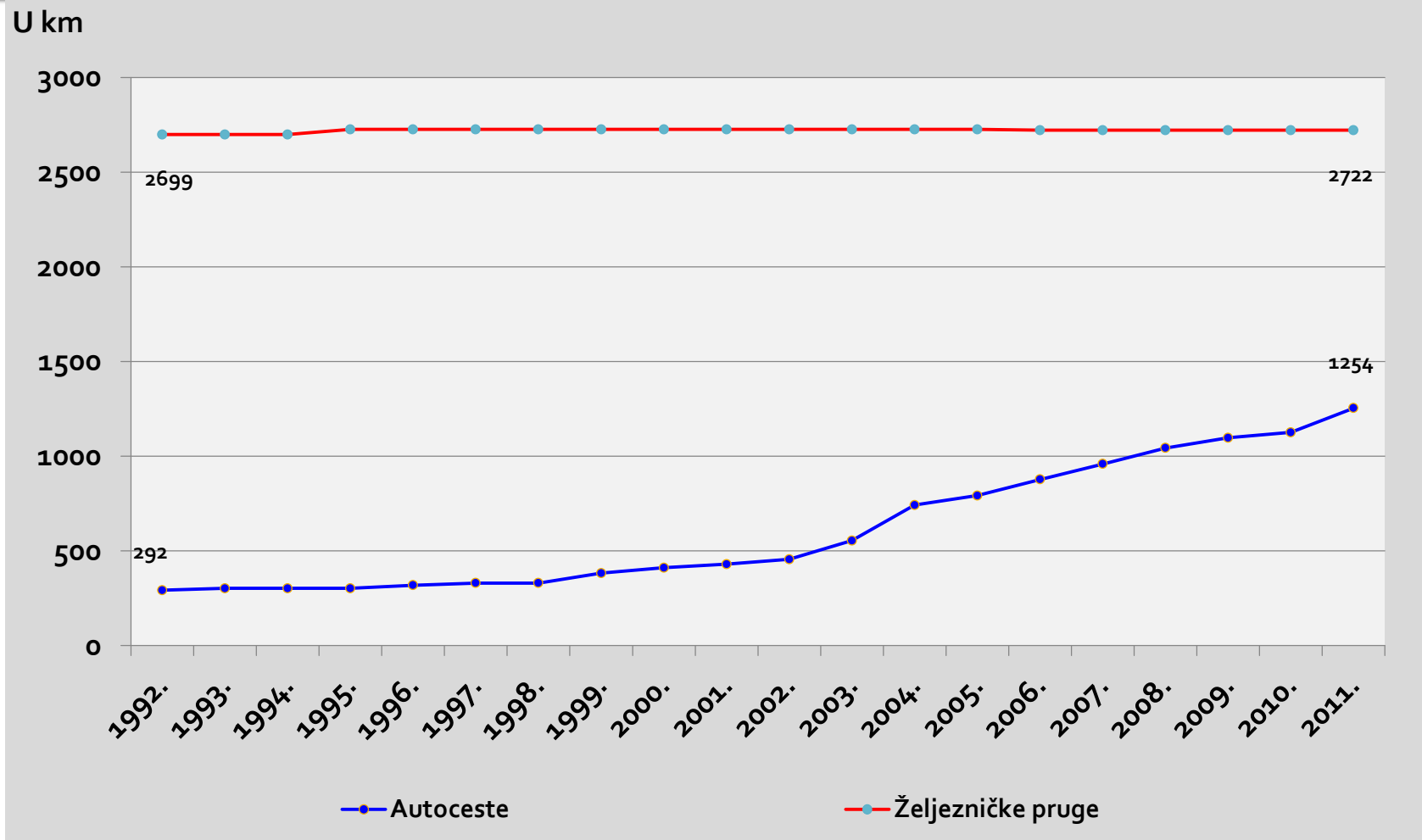
- Uskladiti razvoj prometnog sistema
 - potrebno je uskladiti razvoj pojedinih prometnih grana - neke su u ekspanziji, neke nazaduju.



Duljina cestovne mreže

	Autoceste	Državne ceste	Županijske ceste	Lokalne ceste	Ukupno
1991.	302	4427	7593	14616	26938
1995.	302	4438	7588	14600	26928
2000.	411	7016	10499	10197	28123
2001.	429	7038	10510	10298	28275
2002.	455	6970	10544	10375	28344
2003.	554	6871	10544	10375	28344
2004.	742	6683	10544	10375	28344
2005.	792	6725	10544	10375	28436
2006.	877	6992	10544	10375	28788
2007.	959	7160	10544	10375	29038
2008.	1043	6996	10904	10335	29278
2009.	1097	6960	10939	10347	29343
2010.	1126	6929	10936	10342	29333
2011.	1254	6843	10967	10346	29410





Izvor: www. Statistički ljetopis DZS, www.dzs.hr, 06.06.2014.

Prometna mreža RH

- Prometna mreža Hrvatske temelji se na velikim prometnim pravcima koji imaju veliku ulogu u međunarodnom i unutrašnjem povezivanju.
- S obzirom na položaj prometni pravci dijele se na:
 - poprečne (transverzalne)
 - uzdužne (longitudinalne).



Riječki pravac

- Riječki pravac pruža se od mađarske granice (Koprivnica/Čakovec-Varaždin) – Zagreb – Karlovac – Rijeka (Trst/Pula).
- Veza Panonije (srednjeg Podunavlja) i Jadrana.
- Obuhvaća veliko zaleđe zemalja koje su bez izlaza na more (Austrija, Mađarska, Češka, Slovačka).
- Spaja glavni grad i najveću luku
- Prometna osovina broj 1 u Hrvatskoj.

- Danas obuhvaća:
 - staru cestovnu prometnicu (moderniziranu Lujizijanu),
 - autocestu
 - zastarjelu željezničku prugu elektrificiranu 1960-ih
 - naftovod
 - telekomunikacijske veze
- Nedostaci ovog pravca su stara željeznička pruga s velikim nagibima i malom putnom brzinom te polu-autocesta.



Splitski pravac

- Povezuje sjevernu i središnju Hrvatsku sa srednjim i južnim Jadranom
- Povezuje glavni grad i drugi po Split, drugi po veličini grad u zemlji.
- Splitski pravac obuhvaća:
 - Željezničku prugu građenu u nekoliko navrata do 1925. godine tzv. ličku prugu (preko Kapele i južnog Velebita).
 - Unsku prugu (Bosanski Novi – Bihać – Knin) čija je gradnja trajala od prije I. svjetskog rata pa sve do 1948. godine

- Autocestu A1 na trasi Zagreb-Split-Šestanovac.
- Državnu cestu br. 1 (D1) => Zagreb-Karlovac-Slunj-Plitvice-Udbina-Gračac-Knin-Sinj-Split

- Od ostalih transverzalnih pravaca izdvajaju se dva pravca koji dijelom trase prelaze preko Bosne i Hercegovine:
 - bosansko-neretvanski pravac - Osijek (Šamac-Doboj-Sarajevo-Mostar-Ploče) koji predstavlja najkraću vezu istočne i južne Hrvatske, prirodno vrlo povoljan.
 - vrbaski pravac - N. Gradiška-Banja Luka-Bugojno/Kupres-Split/Mostar-Metković

Posavski pravac

- Od slovenske granice – Zagreb - Kutina - Sl. Brod. - Županja – Srbija.
- Povezuje središnju i istočnu Hrvatsku
- Povezuje središnju i zapadnu Europu sa jugoistočnom Europom.
- Do 1990. godine bio je najvažniji prometni pravac u nekadašnjoj Jugoslaviji jer je spajao dva najveća grada u državi.

- Posavski pravac je prometno najbolje uređen pravac u Hrvatskoj koji obuhvaća:
 - autocestu Zagreb – Županja.
 - magistralnu željezničku prugu - od Novske na istok dvokolosječna, elektrificirana te omogućava brzine do 160 km/h
 - staru krajišku cestu: Dugo Selo - Ivanić - Kutina - Novska - N. Gradiška ...
 - plovna Savu (skromne nosivosti)
 - naftovod
 - TK veze

Jadranski pravac

- Jadranski pravac pruža se od slovenske granice do granice sa Crnom Gorom
- Povezuje sjeverno i južno hrvatsko primorje.
- Međunarodno značenje i to posebice u turističkim tokovima.
- Dio je potencijalnog Jadransko-jonskog pravca koji bi se pružao od Italije (Trsta) do Grčke.

- Jadranski pravac obuhvaća:
 - jadransku magistralu kao najvažniju prometnicu. Dovršena 1964. godine te je imala ključnu ulogu u razvoju jadranske obale, turizmu, ali i drugih ekonomskih djelatnosti
 - dužobalne brodske (trajektne) veze - nekad bile glavni način prijevoza tereta i putnika, no danas imaju malo značenje.

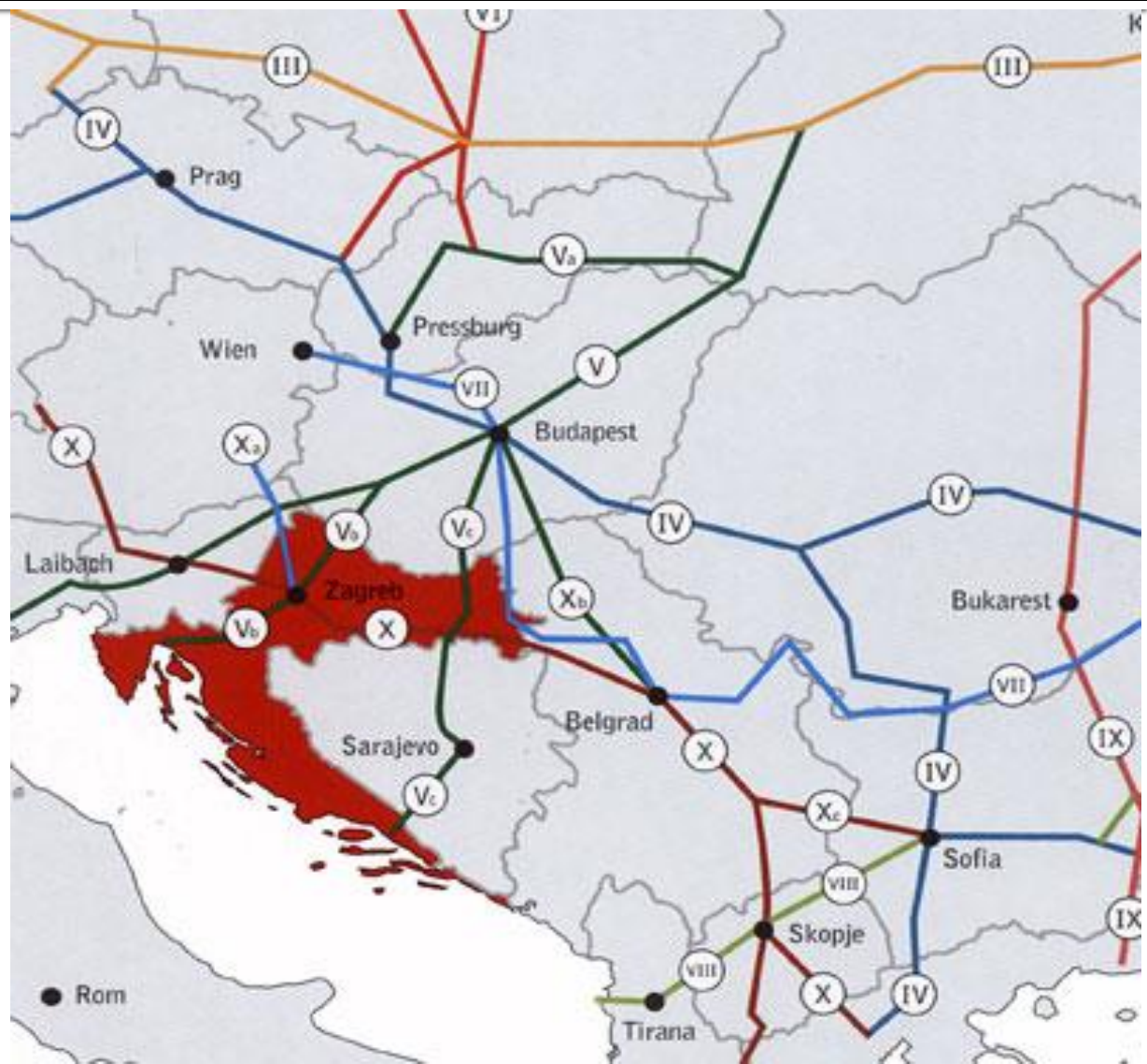
Podravski pravac

- Pruža se na trasi Maribor – Varaždin – Čakovec – Virovitica – Osijek – Subotica – Novi Sad.
- Obuhvaća:
 - staru cestu tzv. podravsku magistralu
 - podravsku prugu koja još uvijek nije elektrificirana.
- Podravski pravac danas ima izuzetno periferno značenje.

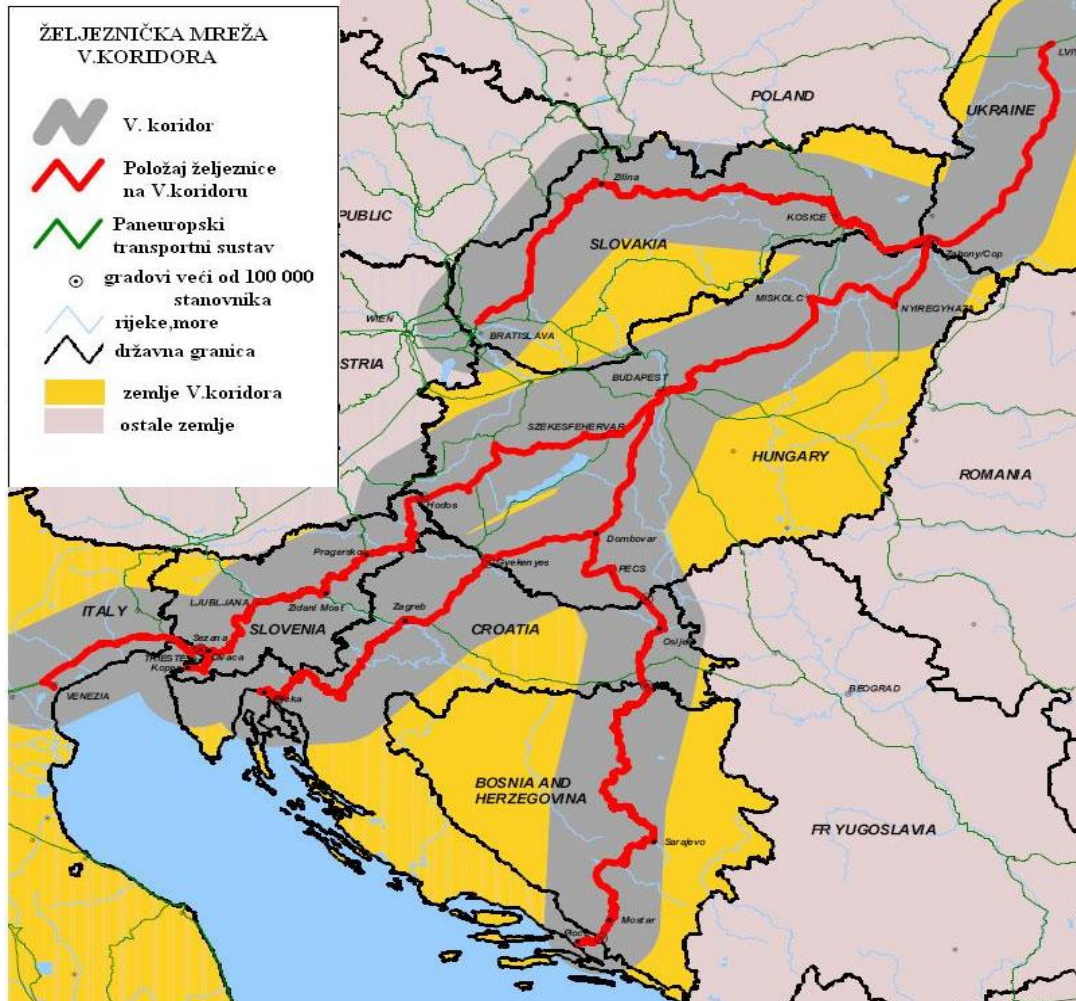
Hrvatski prometni sustav u europskom prometnom sustavu

- Paneuropski koridori
- **Koridor** je prostor koncentracije prometnih pravaca različitih vrsta prometa pri čemu se pojedine vrste međusobno nadopunjuju s ciljem postizanja najefikasnijeg prometa (višemodalno rješenje).
- Pri planiranu koridora primjenjuje se koridorski pristup tj. zajedničko planiranje infrastrukture.

- Ciljevi stvaranja paneuropskih koridora su dostizanje prometnih standarda kakvi postoje u Zapadnoj Europi (uz brži razvoj prometne infrastrukture te uključivanje budućih članica EU u jedinstveni europski prometni sustav.
- Paneuropske prometne konferencije:
 - 1. Prag, 29-31. X 1991.
 - 2. Kreta, 14.-16. III 1994.
 - 3. Helsinki, 23-25. VI. 1997. - po prvi puta u pregovore uključena Hrvatska



- **Koridor br. V.:** Venezia - Trieste - Ljubljana - Maribor - Budapest - Lvov -(Kiev)
 - zaobilazi Hrvatsku, ali ima ogranke:
 - Vb: Rijeka - Zagreb – Budapest
 - Vc: Ploče - Mostar - Sarajevo - Osijek – Budapest
 - poklapaju se s dva važna hrvatska transverzalna pravca – riječkim i bosansko-neretvanskim pravcem



- **koridor br. VII .:** dunavski plovni put - s ograncima povezuje 11 zemalja - za sada slabo valoriziran (rat, srušeni mostovi)
-
- **koridor br. X.:** Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje – Solun.
 - Xa: Graz - Maribor - Zagreb (nekadašnji Pyhrnski pravac)
- Alternativu ili nadopunu X. koridora mogao bi predstavljati jadransko-jonski pravac.

