

# PRIMJENA OSNOVNIH NAČELA ORGANIZACIJE PROSTORA U OSTVARENJU ODRŽIVOG RAZVOJA TRANSPORTNE INFRASTRUKTURE I TURIZMA

**Suada Dacić, Fadila Kiso**  
**Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo**

## Izlaganje sa naučnog skupa

*Ključne riječi: transport; turizam; prostorna politika; održivi i uravnotežen razvoj*

## ABSTRACT

Tourism is specific activity which imply development traffic infrastructures and space development which imply protection and promotion tourism resources.

Area is limited resources and then in all planning models, economic and scientific imply has review from standpoint quality, greatness and area saturation and so possibility and harmonize that contents at this area.

That is necessary to fortify and planning area application, rationality uses area and corresponding standards who should be undertaken because of area politics.

At all planning districts, separately in areas and urban planning, separately place is question of traffic

Modern planning of area should be to satisfy to principals:

- Harmonizing traffic area systems with all elements in a unique structure
- Leaving way classic areas planning and finish line to quickness and effective areas affiliation in the one system.

## 1. UVODNE POSTAVKE

Svjetska turistička organizacija (WTO) svrstala je Bosnu i Hercegovinu u skupinu zemalja sa najvećim anticiparnim godišnjim rastom, procjenjujući godišnju stopu rasta u turizmu sa 10,5%. U 2004. godini broj dolazaka se povećao za 7,7%, a broj noćenja za 10,4%, mada anali-

## SAŽETAK

Turizam je specifična djelatnost koja između ostalog podrazumijeva razvoj saobraćajne infrastrukture, ali i osmišljen i ujednačen prostorni razvoj sa posebnim akcentom na zaštiti i unaprijeđenju osnovnih resursa turističke ponude.

Prostor je ograničen resurs, pa se u svim modelima planiranja privredni i društveni razvoj u širem smislu preispituje sa stanovišta kvaliteta, veličine i zasićenosti prostora, te mogućnosti najpovoljnijeg usklađivanja tih sadržaja u datom prostoru. Potrebno je utvrditi i planirati namjenu prostora (osnovnu i dopunsku), racionalnu upotrebu raspoloživog prostora i odgovarajuće mjere koje treba preduzeti radi provedbe prostorne politike.

U svim oblastima planiranja, posebno u prostornom i urbanističkom planiranju, naročito mjesto se daje saobraćajnim pitanjima, odnosno osnovnom pitanju razvijenosti i strukture saobraćajnog sistema. Savremeno prostorno planiranje treba da zadovolji dva principa:

- Prostorno usklađivanje saobraćajnog sistema sa svim ostalim elementima sa kojima se nalazi u jedinstvenom sklopu.

- Napuštanje klasičnog načina prostornog planiranja u cilju što bržeg i učinkovitijeg povezivanja prostornog i okolišnog planiranja u jedan jedinstveni i integrirani sistem, kao pretpostavke za stvaranje koncepta održivog razvoja.

tičari smatraju da je taj broj tri puta veći, budući da postoje brojni nedostaci u statističkom praćenju i analiziranju podataka, te mjerenju efekata od turizma.

Bosna i Hercegovina predstavlja izuzetno zanimljivu turističku destinaciju, što je rezultat njenog geografskog položaja, izuzetnih i netaknutih prirodnih ljepota, kulturno–historijskih vrijednosti i pogodnih klimatskih uslova. Ovo je područje ukrštanja različitih kultura, religija i tradicija, što daje dodatnu vrijednost kreiranju specifičnog turističkog proizvoda i obogaćuje turističku ponudu.

U skladu sa aktuelnim trendovima na domaćem i inozemnom tržištu, uz poštivanje regionalne specifičnosti, BiH ima mogućnost razvijanja različitih oblika selektivnog turizma kao što su: kulturni turizam, eko turizam u ruralnim područjima, avanturistički turizam, religijski turizam i primorski turizam.

Turizam je specifična djelatnost koja između ostalog podrazumijeva razvoj saobraćajne infrastrukture, ali i osmišljen i ujednačen prostorni razvoj sa posebnim akcentom na zaštiti i unaprjeđenju osnovnih resursa turističke ponude.

## 2. INTEGRALNI PRISTUP PLANIRANJU PROSTORA, TRANSPORTA I OKOLIŠA

Prostor je ograničen resurs, pa se u svim modelima planiranja, privredni i društveni razvoj u širem smislu preispituje sa stanovišta kvaliteta, veličine i zasićenosti prostora, te mogućnosti najpovoljnijeg usklađivanja tih sadržaja u datom prostoru. Potrebno je utvrditi i planirati:

- namjenu prostora (osnovnu i dopunsku),
- racionalnu upotrebu raspoloživog prostora i
- odgovarajuće mjere koje treba preduzeti radi provedbe prostorne politike.

U svim oblastima planiranja, posebno u prostornom i urbanističkom planiranju, naročito mjesto se daje saobraćajnim pitanjima, odnosno osnovnom pitanju razvijenosti i strukture saobraćajnog sistema. Savremeno prostorno planiranje treba da zadovolji dva principa:

- Prostorno usklađivanje saobraćajnog sistema sa svim ostalim elementima sa kojima se nalazi u jedinstvenom sklopu.
- Napuštanje klasičnog načina prostornog planiranja u cilju što bržeg i efikasnijeg

povezivanja prostornog i okolišnog planiranja u jedan jedinstveni i integrirani sistem, kao pretpostavke za stvaranje koncepta održivog razvoja.

Evropa je prihvatila održivi razvoj kao univerzalni kodeks ponašanja, pri čemu se održivi razvoj razumijeva kao onaj razvoj koji brine o prostoru i okolišu (čiji kapacitet je u mnogome ograničen), koji je tehnički podoban, ekonomski provodiv i društveno prihvatljiv. Generalna strategija koja bi trebala da vodi primjeni principa održivog i uravnoteženog razvoja na čitavom teritoriju „ujedinjene“ Evrope, razlikuje tri područja djelovanja i to:

a) Uravnotežen i policentričan prostorni razvoj – pri čemu se ne misli na jedinstvene urbane procese na cijelom evropskom prostoru, već na povezivanje gradova i regija u urbanu mrežu uz insistiranje na racionalnom korištenju prostora.

b) Jednakopravnost u pristupu infrastrukturi i znanju – pri čemu se podrazumijeva promjena tradicionalnog shvatanja infrastrukture, i uključivanje novih oblika komunikacija u planove razvoja. Promovira se izgradnja transevropske infrastrukture (TEN), koja će omogućiti razvoj svih regija, ali uz istovremeno ograničenje suvereniteta u planiranju takve infrastrukture i uz zahtjev da se dugoročno smanji pritisak infrastrukture na okoliš.

c) Razborito upravljanje evropskom kulturnom baštinom – pri čemu treba prepoznati princip integralne konzervacije, ali se moraju prepoznati i koristi od takve baštine koja predstavlja sastavni dio svakodnevnog života društva.

Iz navedenog, može se zaključiti da je održivi razvoj prvenstveno politički cilj kome treba pružiti značajnu stručnu i interdisciplinarnu naučnu podršku. U tome kontekstu, integralno i sistemsko planiranje i upravljanje prostorom i okolišem postaje nezaobilazno ukoliko želimo osigurati dugoročan i neprekidan ekonomski i društveni razvoj i ukoliko želimo biti ravnopravan dio budućeg jedinstvenog evropskog prostora. Samo interdisciplinarni pristup i kontinuirano djelovanje može obezbijediti izradu plana korištenja i zaštite prostora i okoliša, koji će osigurati zadovoljenje potreba današnjih generacija, ali ne na uštrb budućih generacija.

Poštivajući navedene principe, integrirani pristup prostornom i okolišnom planiranju na nivou regija treba da se ostvari izradom regionalnih planova, kojima će biti jasno postavljeni sljedeći temeljni elementi:

- Opći ciljevi razvoja;
- Načela organizacije prostora;
- Konceptija organizacije i zaštite prostora i
- Prostorno uređenje.

Navedeni elementi određuju osnovne segmente strategije razvoja regiona, a rezultat su interdisciplinarnog istraživačkog djelovanja. Saobraćajna istraživanja, odnosno istraživanja saobraćajnih tokova u ovome procesu svakako imaju posebnu ulogu.

Načela organizacije prostora koja bi bila usklađena sa navedenim Evropskim principima održivog razvoja su sljedeća:

#### • Regionalni koncept

Osnovni koncept organizacije prostora bio bi regionalni, što podrazumijeva funkcioniranje regija kao jedinstvenih upravnih cjelina unutar kojih se ujednačuju uvjeti razvoja i urbana oprema. U okviru regija bile bi zaokružene manje prostorne cjeline, odnosno subregije i to po principu saobraćajne dostupnosti, odnosno mogućnosti da saobraćajnice u okviru subregija osiguravaju dnevne protoke ljudi i dobara, dnevnu opskrbu i zaštitu ljudi sa gledišta ljudskih potreba.

#### • Policentrizam

Razmještaj ljudi i dobara u prostoru treba biti temeljen na policentričnom načelu, a to znači organizaciju regionalnog prostora sa više središta iz kojih se na određenom nivou utječe na razvitak gravitacionog prostora. Međuodnos pojedinih središta u prostoru počivao bi na suradnji i konkurenciji. Policentrizam pretpostavlja jaku inicijativu pojedinih središta, veći dinamizam i privlačenje kvalitetne privredne i uslužne strukture. Preduslov za sve navedeno je kvalitetna cestovna mreža koja veže pojedina središta međusobno, kao i sa centrom gravitacionog područja.

#### • Prostor kao resurs

Razvojno načelo organizacije prostora je da se prostor racionalno koristi i zaštititi u svim elementima korištenja. Prostor jedne regije može se očitovati u velikoj raznolikosti, ljepoti, višeznačnosti namjene i sa iznimnim geoprometnim položajem. Prostor se tada očigledno pojavljuje kao najvrjedniji resurs te sredine, sa prostranstvima,

pitkim vodama, prirodnim ljepotama, sa poljima i sl. Ako se toj činjenici doda kvalitet i geografski položaj, onda se značaj prostora kao faktora razvoja uvećava.

#### • Otvorenost prostora

Područje regiona, osim omeđenosti upravnim granicama, je otvoren prostor za interregionalnu i međunarodnu saradnju. Otvorenost regionalnog sistema prema bližem i daljem okruženju je činitelj reprodukcije i razvitka područja. Organizacija prostora po načelu otvorenosti mora se ogledati u svim elementima, počev od saobraćajnih tokova, privrednih, uslužnih, obrazovnih i drugih funkcija.

#### • Integracija prostora

Povezivanje regija sa obodnim prostorima je potreba i nužnost koju nameće privredna orijentacija (transport, turizam, trgovina), a temeljna je na otvorenosti prostora (4. načelo). Integriranje sa vanjskim prostorom treba ostvariti preko važnih transportnih koridora na kopnu, zraku i moru. Za Bosnu i Hercegovinu od prevashodnog su značaja cestovni i željeznički evropski koridor Vc, kao i cestovni magistralni i regionalni koridori.

#### • Održivi razvoj

Održivi razvoj je sintagma savremenog razvoja i načelo organizacije prostora. Održivi razvoj kao načelo organizacije prostora je polazište za sadašnji razvitak i zalog za budućnost, kako sa gledišta korištenja prostora tako i sa gledišta trošenja prirodnih resursa.

U organizovanju prostora treba se pridržavati i drugih načela, a posebno onih iz područja urbanizma kao što su načela kompatibilnosti namjene u prostoru, opterećivanja prostora (nosivost prostora), humanosti u namjeni prostora a posebno ljudskih naselja, i konačno načela koja se odnose na zaštitu i unaprijeđenje prirodnog bogatstva.

Tendencija kontinuiranog naseljavanja određenih područja, te njihovo totalno zagušenje infrastrukturom i radnim zonama bi trebala u budućnosti da se zaustavi i usmjeri na susjedna područja. I saobraćajni standardi autoputa kao brze saobraćajnice, sa priključcima na određenim većim udaljenostima na saobraćajnu mrežu nižeg reda, doprinose tome da se sistem naseljavanja u odnosu na postojeći treba posebno razmatrati.

Pogodnosti autoputa su upravo lakša i udobnija

savladavanja prostora na većim odstojanjima, što će u postojećem sistemu naselja dovesti do stvaranja novih gravitacionih dometa za dnevna kretanja stanovništva. Ovo je jedan od osnovnih parametara na kojim se temelji potreba preoblikovanja prostornih cjelina, razvoj regiona, subregiona i novih konurbacija.

### 3. PRIMJENA NAČELA ORGANIZACIJE PROSTORA U OSTVARIVANJU ODRŽIVOG RAZVOJA INFRASTRUKTURE TRANSPORTA I TURIZMA NA PRIMJERU EKONOMSKE REGIJE CENTRALNA BiH

Projekat Evropske unije za regionalni ekonomski razvoj u Bosni i Hercegovini (EU RED) imao je za cilj usvajanje pristupa regionalne politike u BiH, kao i upoznavanje Bosne i Hercegovine sa evropskom politikom ekonomske i socijalne kohezije (ESC).

Usvajanje pristupa regionalne politike zahtijeva

pripremu regionalne ekonomske strategije, što je i urađeno u formi nacrtu za 5 specificiranih regija BiH u okviru projekta CARDS 2002. Jedna od specificiranih ekonomskih regija u navedenom projektu je Ekonomska regija Centralna BiH<sup>1</sup>.

#### 3.1 Održivi razvoj infrastrukture transporta i turizma u regiji Centralna BiH

Regionalna razvojna strategija za ekonomsku regiju Centralna Bosna i Hercegovina (CBiH) je vrlo ilustrativan primjer mogućnosti primjene osnovnih evropskih principa i načela organizacije prostora i na teritoriju sa problematičnom administrativnom organizacijom koja je upravo prisutna u ovoj regiji. Naime, ova regija obuhvata 16 općina u dva entiteta i dva kantona. To je predstavljeno na priloženoj mapi i na pregledanom prikazu svih općina u regiji.

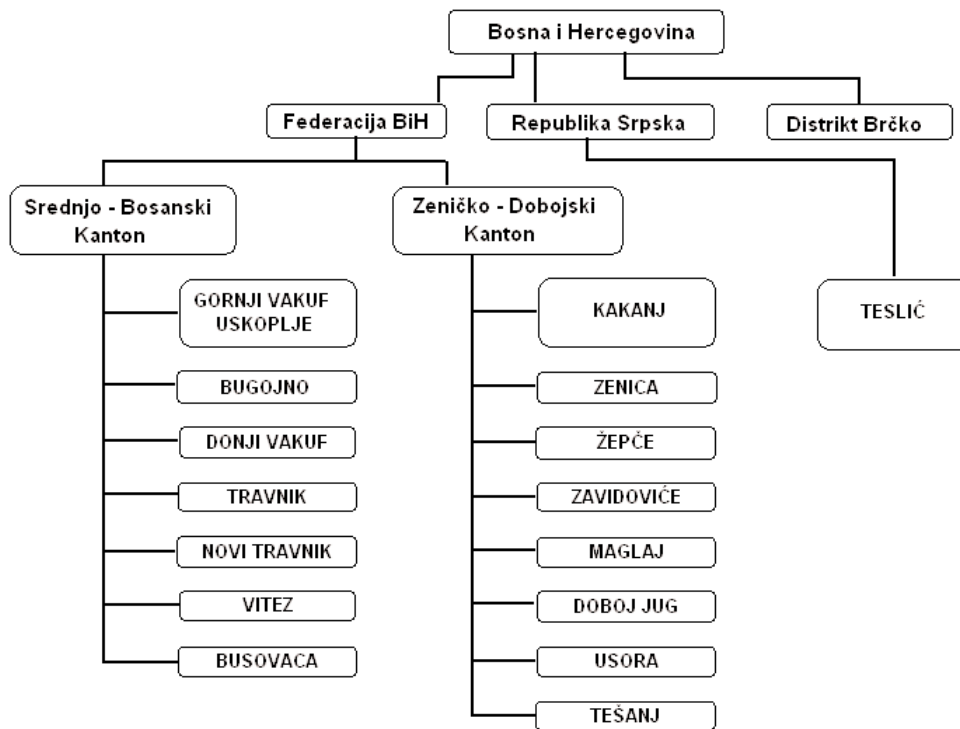
Općine se znatno razlikuju u veličini, od malih općina (Usora i Doboj-Jug) sa površinom manjom od 100 km<sup>2</sup>, do Teslića koji je najveća općina u regi-



Općina	Željeznice	Magistralni putevi	Regionalni putevi	Lokalni putevi
Doboj jug	19	6	5	28
Kakanj	21	20	60	71
Maglaj	35	18	41	70
Tešanj	0	20	20	88
Usora	0	2	7	20
Zavidovići	14	0	81	182
Zenica	43	36	78	161
Žepče	19	26	5	38
Bugojno	0	53	0	51
Busovača	0	5	17	174
Donji Vakuf	0	51	0	151
G.Vakuf/Uskoplje	0	18	16	86
Kiseljak	0	0	51	7
Novi Travnik	0	15	36	33
Travnik	0	29	106	77
Vitez	0	13	12	98
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>312</b>	<b>535</b>	<b>1335</b>

Tabela 1. Transportna infrastruktura u regiji CBiH u kilometrima

<sup>1</sup> Informacije prezentirane u ovom poglavlju su uzete direktno iz socioekonomske analize (SEA) za ekonomsku regiju Centralna BiH, pripremljene od strane partnerske grupe i radne grupe, od januara do aprila 2004. Integralna SEA prezentirana je od strane EU RED-a i REZ-RDA-e u maju 2004. Dokument je dostupan na [www.eured-bih.org/ba/publications.htm](http://www.eured-bih.org/ba/publications.htm)



Administrativna struktura teritorije, koju pokriva regija CBiH

ji CBiH i pokriva površinu od 846 km<sup>2</sup>. Četiri općine se kategorišu kao velike (preko 500 km<sup>2</sup>).

Čitava regija doseže 5.367,80 km<sup>2</sup>, što predstavlja više od 10% teritorije BiH. U tom kontekstu, CBiH se ne smatra velikom regijom, ali pri tome CBiH obuhvata teritoriju oba BH entiteta, uključujući ukupno 16 općina: 1 općina u Republici Srpskoj (RS) i 15 u Federaciji Bosne i Hercegovine (FBiH). 15 općina u FBiH administrativno spadaju u 2 različita kantona.

Zbog svog geostrateškog položaja regija CBiH ima ogroman potencijal za razvoj. Regija je blizu svih bitnih poslovnih centara i transportnih čvorova (putevi, aerodromi i luke) u Bosni i Hercegovini i izvan nje. Međutim, postojeća transportna infrastruktura (Tabela 1.) ne pruža dovoljno kvalitetnu podršku za razvoj, obzirom na to da je cestovna infrastruktura u lošem stanju i da je glavina cesta niskog ranga, a željeznički sistem je zastario i nije u funkciji. Kao bitna činjenica koja će utjecati na razvoj regije, je budući autoput na koridoru VC, koji će djelomično prolaziti kroz ovu regiju. Kako bi se pomogao razvoj ruralnih regija i razvoj poljoprivrede i seoskog turizma, neophodno je poboljšati lokalnu putnu infrastrukturu.

Održivi razvoj infrastrukture transporta i turizma potrebno je postaviti kao strateški cilj za regiju CBiH kako zbog iznimno povoljnog geostrateškog položaja

ja i mogućnosti međuregionalne saradnje, tako i zbog obilja prirodnih ljepota i potencijalno zanimljivih turističkih sadržaja.

### 3.2. Rezultati analize postojećeg stanja, potreba i razvojnih mogućnosti infrastrukture transporta i turizma u regiji CBiH

Ima mnogo interesantnih lokacija u regiji, koje bi mogle privući turiste: banje, ski centri, planine, religiozni centri, historijsko naslijeđe, spomenici, itd. Ova regija je također blizu mnogih interesantnih lokacija, kao što su: Sarajevo, Olimpijske pla-

nine, Međugorje, Una, Neretva, itd. Nažalost, ne postoji dovoljno razvijena turistička infrastruktura (turistički centri, promotivni centri, hoteli, restorani, itd). Potrebno je ujediniti i standardizirati ponudu i poboljšati pristup tržištu, a istovremeno izgraditi i razviti nove turističke pogone. Pored toga, educiranje turističkih operatera bi koristilo u cilju poboljšanja kvaliteta usluga. Aspekt ekologije i stvaranje povoljnog i zdravog okruženja, za ekološki održiv razvoj, je jedan od neophodnih zahtjeva za razvoj turizma, kao specifične industrije, ali također i za kvalitet življenja.

Nerazvijeni urbanistički i prostorni planovi su glavna prepreka sistemskom razvoju regije. Kako bi se to stanje poboljšalo, potrebno je završiti proces razvoja ovih planova, na sistemski način, i na općinskom i na regionalnom nivou.

Nedostatak informacija je jedna od glavnih prepreka regionalnom razvoju. Bez odgovarajuće informatizacije, nemoguće je organizirati ili voditi procese, posebno na regionalnom nivou. Kako bi se to ostvarilo, potrebno je napraviti i uvesti moderan jedinstven sistem informacija, na regionalnom nivou, koji bi bio korišten u svrhu razmjene informacija. To podrazumijeva izradu baza podataka, kao što je geografski informativni sistem (GIS), baze podataka o tržištu rada, baze podataka o obradivoj zemlji i poljoprivredi, baza

podataka sa poslovnim informacijama, - ponuda/potražnja, itd.

Na osnovu navedenog, moguće je identifikovati najznačajnije probleme u regiji koji onemogućavaju adekvatan razvoj turističke ponude, kako bi se dostigao strateški razvojni cilj. To bi bili sljedeći problemi:

- Nedostatak odgovarajuće transportne mreže – slab kvalitet putne infrastrukture i nizak nivo korištenja željeznica;
- Slaba povezanost između ruralnih i urbanih područja;
- Usitnjena i parcijalna turistička ponuda;
- Slaba promocija turističkih kapaciteta i loš pristup tržištu;
- Nerazvijeni urbanistički i prostorni planovi i
- Nedostatak regionalnih informacionih sistema - baze podataka.

Navedene problemske tačke moguće je ukloniti interdisciplinarnim djelovanjem u realizaciji sljedećih rješenja:

- Izgradnja saobraćajnica visokog ranga (koridor Vc);
- Poboljšanje lokalne putne infrastrukture;
- Poboljšanje korištenja željezničkog transporta;
- Poboljšanje turističkih kapaciteta;
- Efikasno upravljanje otpadom;
- Promoviranje kapaciteta regije;
- Uspostavljanje urbanističkih i prostornih planova, na općinskom i regionalnom nivou i
- Uspostavljanje različitih sistema baza podataka, na općinskom i regionalnom nivou.

Navedena rješenja su osnovne pretpostavke za održivi i uravnotežen razvoj regije, koji je baziran na osnovnim načelima organizacije prostora. Sprovedenje rješenja imalo bi za rezultat sljedeće:

- Izgrađene saobraćajnice visokog ranga (autoput na koridoru Vc i veze sa autoputevima u širem okruženju);
- Modernizirana putna infrastruktura;
- Osnivanje turizma, kao vodeće privredne djelatnosti;
- Uspostavljanje urbanističkih i prostornih planova;
- Uspostavljanje baza podataka i
- Zdravo okruženje.

Konkretni efekti sprovedenih rješenja ogledali bi se u sljedećim pokazateljima:

- Broj u kilometrima modernog autoputa i lokalnih puteva;

- Povećan stupanj korištenja željeznica;
- Broj atraktivnih turističkih destinacija;
- Povećani prihodi od turizma;
- Razvijeni urbanistički i prostorni planovi, na općinskom i regionalnom nivou i
- Kvalitet života.

Strateški razvojni cilj i navedena rješenja koja vode do toga cilja, podrazumijevaju značajan vremenski period za realizaciju odnosno dugoročno djelovanje, kao i sistemski i kontinuiran rad na realizaciji sa definisanim redoslijedom aktivnosti. Na temelju ovakvog pristupa, potrebno je iz strateškog cilja izvesti prioritete ciljeve kao prvi neizbježan korak u procesu realiziranja.

Svaki prioritetni cilj fokusiran je na grupu međusobno povezanih problema, tako da je veoma bitno koordinirati proces realizacije svih prioriteta ciljeva. Od ključne je važnosti da se shvati kako je ostvarivanje svih prioriteta ciljeva preduvjet za realiziranje strateškog cilja.

Neki od prioriteta ciljeva koji bi vodili do efikasnog povezivanja regije modernim komunikacijskim sistemima i do razvoja turističke ponude navedeni su i kratko obrazloženi u narednim tačkama.

### 1. Uvezana turistička i promotivna ponuda regije

Nivo razvoja turističke privrede je nizak. Ponuda je usitnjena i nema sistemskog načina u pristupu tržištu. Regija ima ogroman potencijal za razvoj jer je veliki broj banja, ski centara, religioznih centara, planina, historijskog naslijeđa, spomenika, itd. Regija je blizu mnogih drugih interesantnih lokacija, kao što su: Sarajevo, Olimpijske planine, Međugorje, Una, Neretva, itd.

Nema dovoljno adekvatno razvijene turističke infrastrukture (turistički centri, promotivni centri, hoteli, restorani, itd). Potrebno je objediniti, standardizirati i kategorizirati ponudu, kako bi se poboljšao pristup tržištu, posebno intenzivnom promocijom, kroz različite kanale. Jedno od obećavajućih rješenja je razvoj turističkih klastera, na osnovu studije izvodljivosti.

Rekonstrukcija i razvoj novih turističkih sadržaja su preduvjeti za uspješan razvoj. Pored toga, edukacija turističkih operatera bi se trebala koristiti sa ciljem poboljšanja kvaliteta usluga.

Neki od bitnih kapaciteta bi se trebali zaštititi i staviti pod zaštitu države, kao što su historijski i prirodni kompleksi: Vlačić, Ajvatovica, itd.

## 2. Međuregionalna i regionalna uvezanost putnim mrežama

Kao što je gore pomenuto, zbog svog geostrateškog položaja, ova regija ima ogroman potencijal za razvoj. Regija se nalazi blizu bitnih centara i transportnih čvorova, kao što su:

- Željeznički čvor Doboј;
- Autoput Beograd – Zagreb;
- Aerodromi u Sarajevu, Tuzli, Banja Luci, Mostaru, Zagrebu;
- Riječna luka Brčko i
- Pomorska luka Ploče.

Glavni gradovi regije su uvezani putevima (različite kategorije), a neki od njih i sa željeznicom. Međutim, postojeća transportna infrastruktura ne pruža dovoljno kvalitetnu podršku za razvoj. Lokalna putna infrastruktura nije dovoljno razvijena.

Bitna činjenica, koja će utjecati na razvoj, je budući autoput na koridoru Vc, koji će djelimično prolaziti kroz ovu regiju. Koridor Vc će biti glavni koridor u širem području, koji povezuje kompletnu Centralnu Evropu sa lukom Ploče, prolazeći duž Bosne i Hercegovine, od Sjevera ka Jugu.

Paralelno sa budućim autoputom, željeznička pruga na koridoru Vc takođe spaja Centralnu Evropu sa lukom Ploče. Sasvim je izvjesno da će sa ovim cestovnim i željezničkim pravcima na koridoru Vc, regija postati centralna tačka za protok roba u širem području.

Zbog važnosti razvoja infrastrukture, neophodno je nastaviti sa radom na poboljšanju putne infrastrukture, te širenju kapaciteta i korištenja željeznice. Prije toga, trebaju se uraditi studije izvodljivosti i programi na općinskom i regionalnom nivou.

## 3. Ostvareno povoljno okruženje za ekološki održiv razvoj

Ovaj prioritetni cilj je direktno povezan sa svim prethodno pomenutim ciljevima, posebno u cilju razvoja poljoprivrede, proizvodnje sirovina, proizvodnje energije, i turizma.

Kako bi se stvorilo ekološki zdravo okruženje, potrebno je prihvatiti i pridržavati se odredbi i standarda Evropske unije.

Nabitniji problem povezan sa ovim ciljem, je upravljanje otpadom, izgradnja deponija smeća, recikliranje otpada, izgradnja kolektora otpada, pročišćavanje kanalizacija, i certifikacija ekoloških poljoprivrednih područja.

## 4. Funkcionalan i uvezan sistem institucija za urbanizam, prostorno planiranje i zaštitu okoline sa usklađenim prostornim planovima

Urbanistički i prostorni planovi su ključni dokument strateškog planiranja za usmjeravanje i upravljanje urbanističkim rastom i promjenama. U slučaju urbanističkih područja, urbanističko i prostorno planiranje će koordinirati lokaciju u vremenu i mjestu ponude i potražnje za infrastrukturom i kapacitetima i definirati će korištenje zemljišta, što će povećati efikasnost i efektivnost usluga, i sinhronizaciju u odnosu na postepeni razvoj zemlje. Ovi planovi također mogu smanjiti troškove izgradnje, popravke, eksploatacije i održavanja puteva, kanalizacione, vodovodne, telefonske, kao i energetske infrastrukture. Urbanistički plan je pored ostalog, sredstvo za uspostavljanje industrijskih zona, kao mjesta gdje bi industrijski kapaciteti trebali biti locirani.

Veliki problem je potcjenjivanje važnosti urbanističkog projektovanja i prostornog planiranja. To je razlog zašto većina općina nije razvila urbanističke i prostorne planove. Nerazvijeni urbanistički i prostorni planovi su glavna prepreka sistemskom razvoju regije. Većina općina iz regije nisu pristupile izradi modernih urbanističkih i prostornih planova. Ista situacija je i na regionalnom nivou. Općinski planovi bi trebali biti uzeti u razmatranje, kao dio integralnog plana na regionalnom nivou.

Kako bi se ta situacija popravila, potrebno je realizirati čitav proces izrade planova, na sistemski način i na regionalnom nivou.

## 5. Razvijen sistem upravljanja informacijama

Nedostatak informacija je također jedna od glavnih prepreka regionalnom razvoju. Bez odgovarajućih informacija nemoguće je organizirati ili voditi razvojne programe, posebno na regionalnom nivou u dugoročnom periodu.

Da bi se ovaj problem riješio, potrebno je raditi na uvođenju modernog i jedinstvenog informacionog sistema na regionalnom nivou, koji će se koristiti za razmjenu informacija među općinama u regiji i šire.

Na taj način će biti omogućeno razvijanje baza podataka, kao što su sistemi geografskih informacija (GIS), baze podataka o tržištu rada, baze podataka o nekretninama, baze podataka o obradivoj površini i poljoprivredi, baze podataka

o dostupnom poslovnom domenu, baze podataka sa poslovnim informacijama – ponuda/potražnja, itd.

#### 4. ZAKLJUČAK

Namjera autora ovoga rada bila je da se ukaže na značaj i potrebu usvajanja i primjene osnovnih načela organizacije prostora. Ova načela su već definirana kao Evropski principi održivog i uravnoteženog prostornog razvoja, primjenjuju se u većini zemalja EU i sasvim je sigurno da će sa širenjem EU u „ujedinjenoj“ Evropi njihov značaj u budućnosti biti sve veći, i to ne samo u oblasti infrastrukture transporta i turizma, već u svim manifestacijama življenja.

U drugom dijelu rada napravljen je pokušaj da se na konkretnom primjeru pokaže nezavisnost načela organizacije prostora od administrativne organizacije i teritorijalnih podjela. Strategije razvoja moraju se raditi po regionalnom principu uzimajući pri tome u obzir ekonomsku i socijalnu koheziju kao prioritetni faktor regionalizacije i budućeg razvoja.

#### LITERATURA

1. CEMAT-Evropska konferencija ministara nadležnih za regionalno planiranje: „Perspektiva evropskog prostornog razvoja (ESDP)“, Potsdam, 1999.
2. EC-European Commission: „Urbanization and the Function of Cities in the European Community (CEC)“, Brussels, 1992.
3. ESPON Coordination Unit: „Potentials for polycentric Development in Europe-Annex Report A: Critical dictionary of polycentricity European urban networking“, Luxembourg, 2004.
4. EC-European Commission: „Europe 2000+ Cooperation for European territorial Development“, Luxembourg, OOEPEC, 1994.
5. „Studija utjecaja autoputa Šamac-Ploče na društveno – ekonomski razvoj i prostorno uređenje“, Sarajevo, 1990.
6. [www.eured-bih.org/ba/publications.htm](http://www.eured-bih.org/ba/publications.htm): EU RED (Projekat EU za regionalni ekonomski razvoj u BiH), „Zajednička usmjerenja kroz pet BH regionalnih strategija razvoja“,2004.
7. [www.eured-bih.org/ba/publications.htm](http://www.eured-bih.org/ba/publications.htm): EU RED (Projekat EU za regionalni ekonomski Razvoj u BiH), „Regionalna strategija ekonomskog razvoja ekonomske regije Centralna Bosna i Hercegovina“,2004.