

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

**STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA
REPUBLIKE HRVATSKE
ZA RAZDOBLJE OD 2014. DO 2030. GODINE**

Zagreb, listopad 2014.

**Koordinator za izradu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske
za razdoblje od 2014. do 2030. godine**

MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

IZRADA SEKTORSKIH PROMETNIH STRATEGIJA

Članovi sektorskih radnih grupa za izradu sektorskih prometnih strategija

SEKTOR POMORSTVA

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Pomorski fakultet u Rijeci

SEKTOR ZRAČNOG PROMETA

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu
Agencija za civilno zrakoplovstvo
Hrvatska kontrola zračne plovidbe
Hrvatska gospodarska komora
Institut prometa i veza
Fakultet prometnih znanost
Hrvatska udruga zračnih luka
Croatia Airlines
Hrvatska udruga poslodavaca
Ekonomski fakultet u Zagrebu
Udruga gradova

SEKTOR ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
HŽ Infrastruktura d.o.o.,
HŽ Cargo d.o.o.,
HŽ putnički prijevoz d.o.o.,
Hrvatska akademija tehničkih znanosti
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti

SEKTOR CESTOVNOG PROMETA

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Hrvatske autoceste d.o.o.,
Hrvatske ceste d.o.o.,
Socijalno vijeće za sektor cestovnog prometa,
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti

SEKTOR UNUTARNJE PLOVIDBE

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture,
Agencija za vodne putove

SEKTOR JAVNE GRADSKE, PRIGRADSKE I REGIONALNE MOBILNOSTI

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

Hrvatske autoceste d.o.o.

Udruga gradova

Socijalno vijeće za sektor cestovnog prometa

Grupacija prijevoz putnika u javnom prometu

Grad Zagreb

HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

Hrvatska zajednica županija

Udruga županijskih uprava za ceste Hrvatske

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Hrvatska udruga poslodavaca

Hrvatske ceste d.o.o.

Socijalno vijeće za sektor željezničkog prometa

Energetski institut Hrvoje Požar

Fakultet prometnih znanosti

Pomoć pri izradi sektorskih prometnih strategija

Grontmij A/S

Jedinica za provedbu projekta izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja

Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode

Izrađivač Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine

IDOM Ingenieria y Consultoria S.A.

POPIS KRATICA

| | |
|--------|---|
| AGIN | Europski ugovor o glavnim unutarnjim vodnim putovima od međunarodnog značaja |
| ATM | Upravljanje zračnim prometom |
| CETC | Srednjoeuropski prometni koridor |
| DPSIR | Pokretačke snage, pritisci, stanja, utjecaji i odgovori |
| EASA | Europska agencija za sigurnost zračnog prometa |
| DZS | Državni zavod za statistiku |
| EC | Europska komisija |
| ECAA | Europski zajednički zračni prostor |
| ERTMS | Europski sustav upravljanja željezničkim prometom |
| ETCS | Europski sustav za upravljanje vlakovima |
| ESI | Europski strukturni i investicijski fondovi |
| EU | Europska unija |
| EUSAIR | Strategija Europske unije za jadransko – jonsku regiju |
| EUSDR | Strategija Europske unije za dunavsku regiju |
| BDP | Bruto domaći proizvod |
| GHG | Staklenički plinovi |
| GT | Bruto tonaža |
| ICAO | Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva |
| IPA | Instrument pretprijetne pomoći |
| ISPA | Instrument za strukturne politike u pretprijetnom razdoblju |
| ITS | Inteligentni transportni sustavi |
| KPI | Ključni pokazatelji uspješnosti |
| JP | Javni prijevoz |
| LNG | Ukapljeni prirodni plin |
| MARPOL | Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova |
| MET | Obrazovanje i izobrazba pomoraca |
| MPPI | Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture |
| N/A | Nedostupno |
| NN | Narodne novine |
| NPM | Nacionalni prometni model |
| OPP | Operativni program Promet |
| PSC | Ugovor o javnoj usluzi |
| POUM | Plan održive mobilnosti |
| RIS | Riječni informacijski servisi |
| RH | Republika Hrvatska |
| RRT | Željezničko-cestovni terminal |
| SAR | Traganje i spašavanje |
| SEETO | South East Europe Transport Observatory - Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu |

| | |
|-------|--|
| SESAR | Program razvoja nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom |
| SPUO | Strateška procjena utjecaja na okoliš |
| SWOT | Snage, slabosti, prilike, prijetnje |
| TAC | Pristojba za pristup infrastrukturi |
| TEN-T | Transeuropske prometne mreže |
| TEU | Standardna kontejnerska jedinica za teret |
| VTMIS | Sustav nadzora i upravljanje pomorskim prometom |

1. UVOD

1.1. POZADINA

Posljednjih godina razvoj prometnih mreža u Republici Hrvatskoj bilježi značajan napredak.

Nakon što je u lipnju 2004. godine dobila status zemlje pristupnice, Republika Hrvatska koristila je razne pretprijetupne instrumente Europske unije relevantne za prometni sektor, osobito ISPA (Instrument za strukturne politike u pretprijetupnom razdoblju) i IPA (Instrument pretprijetupne pomoći), što je imalo veliki utjecaj na razvoj tog sektora u zemlji. Kako bi se osigurao neprekinuti proces strukturne prilagodbe u prometnom sektoru i korištenje financijskih sredstava u okviru Komponente III IPA – *Regionalni razvoj*, izrađen je Nacrt operativnog programa Promet (OPP) za razdoblje od 2007.-2013. OPP razrađuje ključna pitanja kao što su pozadina prometne politike, status transpozicije pravne stečevine prometne politike Europske unije u nacionalno zakonodavstvo, procjenu stanja prometnog sektora te strategije i mjere u svrhu zadovoljavanja potreba za razvojem prometnog sektora, u skladu sa zahtjevima tijekom i poslije pristupanja.

Hrvatska je također zadržala svoju aktivnu ulogu u okviru Memoranduma o razumijevanju o razvoju Središnje regionalne prometne mreže u jugoistočnoj Europi te i dalje provodi višegodišnji plan razvoja za razdoblje 2011.-2015. godine za SEETO.

Od pristupanja Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine, utvrđivanje razvoja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, prvenstveno u skladu s okvirom prometne politike Europske unije od ključne je važnosti. Na temeljima revizije i unapređenja Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine¹ potrebno je temeljiti dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, koja će odgovarati stvarnim potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, s ciljem da prometne usluge i infrastruktura budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.

Ova Strategija predstavlja polazišnu točku u novom procesu planiranja prometnog razvoja Republike Hrvatske. Ključna faza tog procesa je izrada Nacionalnog prometnog modela (NPM), koji će biti razrađen tijekom 2016. godine. Po objavi rezultata NPM-a, provest će

¹ Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN br. 139/99)

se procjena i moguća revizija ove Strategije, a naknadna revizija uslijedit će kao priprema za nadolazeća programska razdoblja Europske unije.

1.2. STRATEŠKO PLANIRANJE - STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA

1.2.1. Strateški okvir

Strateško planiranje kao temelj razvoja prometnog sektora definirano je kao sredstvo u službi viših ciljeva gospodarske i socijalne politike. Kao rezultat navedenog, promet se u smislu strateškog planiranja smatra osnovnim sustavom kojim će se zadovoljiti potrebe hrvatskih građana u smislu mobilnosti te u isto vrijeme učinkovitim i značajnim sredstvom za promicanje gospodarskog razvoja, društvene i teritorijalne kohezije garantirajući najveću korist u službi društva.

1.2.2. Strateško planiranje

Planiranje se koristi kao alat za određivanje srednjoročnih ciljeva i mjera. Planiranje olakšava političko donošenje odluka i postavlja prioritete prema određenim kriterijima, temeljenima na rezultatu provedenih analiza.

Donositelji odluka i društvo u cjelini, imat će koristi od sljedećeg:

- temeljite procjene postojećih potreba,
- transparentnog donošenja odluka,
- pravovaljane informacije za donošenje odluka,
- predviđanja posljedica djelovanja,
- trajnog i fleksibilnog procesa,
- sinergije s ostalim politikama te
- utvrđivanja korektivnih popratnih mjera.

U nastavku su navedeni najvažniji elementi strateškog planiranja u okviru Strategije:

- uspostavljanje dosljednog sustava planiranja, od strateškog do sektorskog, uz planiranje infrastrukturnih i prometnih usluga,
- rad sa sustavom planiranja koji, utemeljen na intermodalnim ciljevima utvrđenima za sektor prometa, definira odgovarajuće buduće mjere,
- objedinjavanje društvenih, ekoloških i teritorijalnih ciljeva s njihovim funkcionalnim i gospodarskim ekvivalentima,

- aktivna suradnja s drugim tijelima kako bi se ojačala koordinacija i postigli utvrđeni ciljevi te
- integriranje ciljeva održivog razvoja u prometni sektor.

1.3. OPIS METODOLOŠKOG PRISTUPA

U skladu s metodološkim smjernicama usuglašenima od strane Republike Hrvatske i Europske komisije, Strategija prometnog razvoja objedinjuje uobičajene metode strateškog planiranja.

U tom smislu, izrada nacionalne prometne strategije uglavnom se temelji na prethodnim sektorskim podacima (studijama i dokumentima), razvijenim prema jednakoj metodologiji, koji su dodatno analizirani i objedinjeni u cilju izrade jedinstvene Strategije.

Tijekom tog procesa:

- izrađen je inventar podataka koji će u budućnosti omogućiti definiranje plana prikupljanja podataka, koji eventualno nedostaju,
- izvršene su različite razine analize s ciljem dobivanja jasne slike trenutnog stanja u prometnom sektoru,
- postavljeni su intermodalni ciljevi Strategije,
- utvrđene su mjere koje je potrebno provesti kako bi se postigli strateški ciljevi.

Ova metodologija u četiri koraka provedena je usporedno sa Strateškom procjenom utjecaja na okoliš (SPUO), u skladu s europskim i hrvatskim zakonodavstvom i međunarodnim konvencijama². Kao rezultat SPUO postupka pripremljena je Strateška procjena utjecaja na okoliš čiji su nalazi integrirani u Strategiju. Uz obavezan sadržaj, Strateška procjena utjecaja na okoliš, opisuje i procjenjuje moguće značajne posljedice Strategije na okoliš i mjere predviđene za sprječavanje, smanjivanje i što je više moguće ravnotežu značajnih neželjenih utjecaja na okoliš koje bi mogla imati provedba Strategije.

U nastavku su izneseni glavni koraci metodologije primijenjene u izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske:

² Pravni temelj: a) hrvatsko zakonodavstvo: Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13), Uredba o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08), Pravilnik o povjerenstvu za stratešku procjenu (NN 70/08) i njegove izmjene; b) europsko zakonodavstvo: Direktiva 2001/42/EZ o procjeni učinaka pojedinih planova i programa na okoliš; c) međunarodne konvencije: Protokol o strateškoj procjeni okoliša Konvenciji o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (Espoo konvencija).

1.3.1. Pregled podataka

Svi važeći podaci o organizaciji, funkcioniranju i infrastrukturi postojećeg prometnog sustava („baza podataka”) prikupljeni su i na odgovarajući način predstavljeni u strateškoj analizi. Provedena je **analiza** kvalitete i ažuriranosti prikupljenih podataka te je utvrđeno koji podaci nedostaju.

Temeljem toga, izrađen je „**plan prikupljanja podataka**” koji utvrđuje koje je podatke potrebno dodatno prikupiti, koje su metode prikupljanja podataka (ankete, redovno prikupljanje podataka, mikrocenzus itd.) te na koji način institucionalizirati taj postupak. Analiza dostupnosti podataka bit će temelj moguće revizije Strategije u 2016. godini.

1.3.2. Analiza stanja

1.3.2.1. Funkcionalno regionalna analiza

Funkcionalne regije su regije s visokom razinom prometne interakcije i ne podudaraju se s administrativnim regijama ili granicama Republike Hrvatske. Za svaku funkcionalnu regiju napravljena je detaljna analiza temeljem postojećih podataka, s fokusom na definiranje potreba na velikim prometnim udaljenostima te na regionalnoj, prigradskoj i lokalnoj razini. Pritom su razmatrane sektorske studije, koje su izrađene kao temelj za izradu Strategije i utvrđeni ključni aspekti koje je potrebno poboljšati, razmotriti ili/i riješiti.

1.3.2.2. Sektorska analiza

Za svaki sektor provedene su relevantne analize (analiza potražnje, analiza dostupnosti, procjena kvalitete infrastrukture, procjena kapaciteta, procjena interoperabilnosti, analiza operativnih ograničenja, analiza rokova, analiza crnih točaka, funkcionalnosti, okoliša itd.). Pritom su uzete u obzir različite razine prikupljanja podataka, s ciljem definiranja ključnih pitanja. S obzirom da se analiza temelji na postojećim podacima, Strategija jasno utvrđuje razine analize koje se nisu mogle izvršiti zbog nedostatka podataka.

1.3.2.3. Testiranje hipoteza (pretpostavki)

Zbog nedostatka podataka o prometu i/ili nepotpunih informacija temeljem kojih bi se na odgovarajući način donosile odluke, pri izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske korišteno je metodološko sredstvo postavljanja pretpostavki. S ciljem daljnje razrade Strategije, izrađena je duga lista pretpostavki u svrhu određivanja ciljeva.

Pretpostavke su postavljene iz postojeće nacionalne prometne strategije, ulaznih sektorskih podataka, stručnih rasprava ili radionica te izravno iz analize Strategije.

Pretpostavke se odnose na:

- snage,
- slabosti (unutarnji problem),
- prilike ili
- prijetnje (vanjski problem).

S vremenom se ova postojeća lista pretpostavki može revidirati dodatnom analizom, na način da se svaka pretpostavka:

- potvrdi,
- odbaci ili
- utvrdi potreba za procjenom u kasnijoj fazi zbog nedovoljnih podataka/informacija.

1.3.3. Ciljevi

Temeljem rezultata prethodne analize, izrađena je lista intermodalnih posebnih ciljeva u svrhu naglašavanja potencijala i snaga, odnosno prevladavanja prijetnji i slabosti nacionalnog prometnog sektora.

Ispunjavanje ovih ciljeva vodi do uspostave održivog i učinkovitog multimodalnog prometnog sustava. Za svaki cilj utvrđene su ciljne vrijednosti, rokovi i pokazatelji uspješnosti.

1.3.4. Mjere

Kako bi se postigli utvrđeni intermodalni ciljevi, definirane su mjere za svaki pojedini sektor. Mjere su izrađene u područjima:

- **organizacije** („ticketing”, prometne udruge, usklađivanje voznih redova itd.),
- **operativnosti** (uklanjanje ili uvođenje novih stanica i stajališta, preusmjeravanje linija, promjene u operativnom konceptu, vozni park, upravljanje prometom itd.),
- **infrastrukture** (proširenje, povećanje kapaciteta, povećanje projektirane brzine, rekonstrukcija stanica itd.).

2. OCJENA/STANJE PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

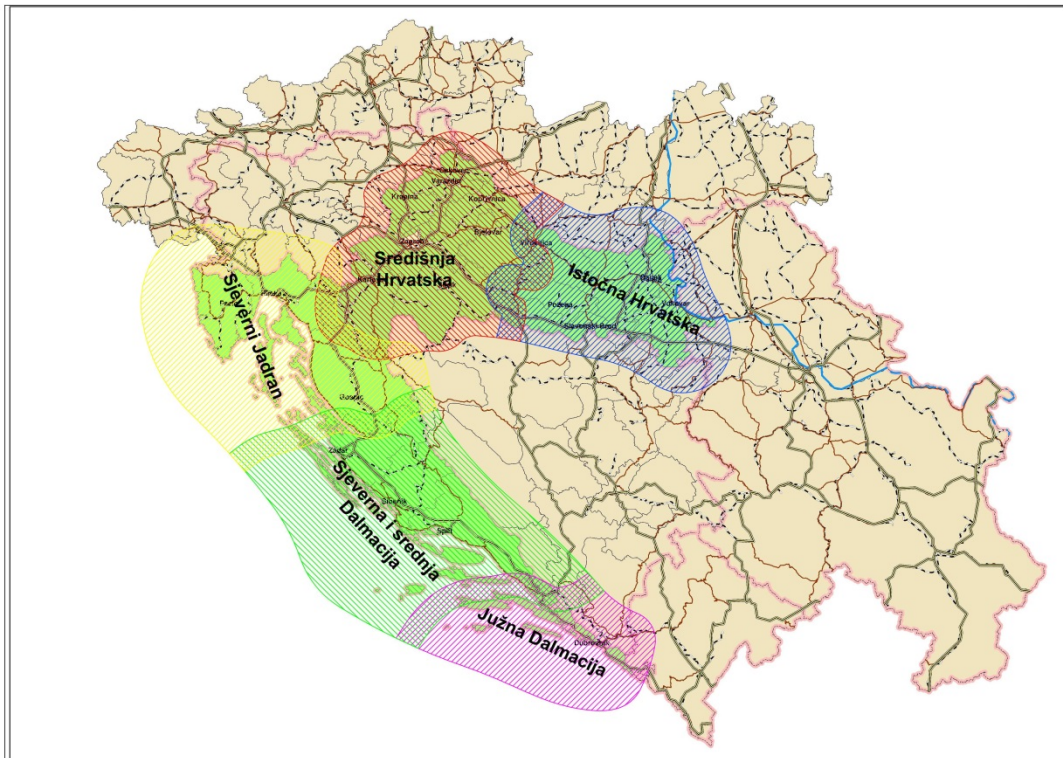
2.1. FUNKCIONALNO REGIONALNA ANALIZA

U ovom poglavlju predstavljena je funkcionalno regionalna analiza izvršena na temelju postojećih i dostupnih podataka. Funkcionalne regije inicijalno su određene na temelju ključnih karakteristika regija, utvrđujući zone koje se u nekim slučajevima preklapaju. Kao što je navedeno u odjeljku 1.3.2.1, funkcionalne regije temelje se na analizi prometne interakcije, ne odgovaraju nužno administrativnim granicama županija u Republici Hrvatskoj te mogu biti i višenacionalne. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize i izrade Nacionalnog prometnog modela koji će rezultirati s više podataka, bit će moguće utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija.

Cilj analize funkcionalnih regija je razmotriti postojeće i buduće potrebe regija koje utječu na prometnu potražnju kao što su razvoj poslovne infrastrukture (tvornice, poslovne zone, postrojenja za preradu i obradu, itd.), razvoj znanstvenih institucija (škole, fakulteti, instituti itd.), razvoj zdravstveno-rehabilitacijskih ustanova (bolnice, toplice), razvoj trgovačkih centara (trgovačke zone i trgovački centri), razvoj sportsko-rekreacijskih sadržaja (sportski objekti i tereni) te razvoj kulturnih i zabavnih sadržaja (dvorane, kulturni objekti, zabavni parkovi itd.). Utvrđena potreba koristit će se u svrhu definiranja zahtjeva prometnog sustava u budućnosti, paralelno s potrebama proizašlima iz relevantnih sektorskih analiza.

Na temelju dostupnih i važećih podataka, u Republici Hrvatskoj identificirane su sljedeće funkcionalne regije:

- Središnja Hrvatska,
- Istočna Hrvatska,
- Sjeverni Jadran,
- Sjeverna i Središnja Dalmacija te
- Južna Dalmacija.



Prikaz 1 Zone za funkcionalnu regionalnu analizu

2.1.1. Središnja Hrvatska

2.1.1.1. Opis funkcionalne regije

S obzirom na svoj geografski položaj, Središnja Hrvatska ima istaknutu ulogu u prometnoj mreži Republike Hrvatske i srednjoistočne Europe.

Na sjeveru regija graniči s Mađarskom, na zapadu sa Slovenijom, a na jugu s Bosnom i Hercegovinom. Regija također graniči s dvije druge funkcionalne regije, regijom Sjeverni Jadran na zapadu i regijom Istočna Hrvatska na istoku. Regiju karakterizira uglavnom ravan, ali ponegdje brdovit teren u kojem je Karlovačka županija najbrdovitiji dio regije. Regijom prolaze rijeke Drava i Sava, a glavni gradski centar regije je grad Zagreb.

Gospodarsko-društveni razvoj regije počeo je prije nekoliko stotina godina trgovinom sa susjednim regijama i zemljama te je bio pod utjecajem tzv. Jantarskog puta koji je prolazio u blizini regije i povezivao južnu Skandinaviju s jadranskim lukama (u smjeru sjever-jug teritorijem Poljske i tadašnje Kraljevine Ugarske). U današnje vrijeme zahvaljujući aktivnoj suradnji Švedske, Poljske, Slovačke, Mađarske i Hrvatske spomenuta cesta ponovno dobiva na značaju. Ova grupacija uspostavila je i formalni oblik suradnje kroz Srednjoeuropski prometni koridor (CETC).

Gospodarstvo regije uglavnom se temelji na industriji i poljoprivredi.

Industrija u Republici Hrvatskoj najvećim je dijelom koncentrirana u Zagrebu i njegovoj okolici. Zagreb je centar javne uprave, znanosti i kulture. Industrijska postrojenja smještena u ovoj regiji pripadaju podsektorima industrije čelika, elektronike, lijekova, trgovine odjećom i industrije ambalaže. U industrijaliziranim područjima Koprivnice i Varaždina uz rijeku Dravu smještena je tekstilna, prehrambena i drvena industrija, a u sisačkom području uz rijeku Savu rafinerija nafte i petrokemijska industrija.

Prijelazna područja Save i Drave karakterizira intenzivna poljoprivreda, osobito uzgoj šećerne repe, krumpira, žita i kukuruza te vinogradi i voćnjaci, ovisno o klimi. Stočarstvo se uglavnom temelji na uzgoju krava, svinja i peradi.

Glavni grad, Zagreb, najvažnije je gospodarsko središte zemlje s populacijom 790.117 stanovnika³. Osim Zagreba, u Središnjoj Hrvatskoj ne postoje druga makro-regionalna središta. Sljedeći značajniji gradovi su Karlovac, Sisak, Bjelovar (na granici regije) te Koprivnica i Varaždin (s manje od 50.000 stanovnika). Posljednja dva grada smatraju se naseljima treće razine nomenklature.

Središnja Hrvatska konkurentnija je od drugih regija, međutim gospodarski trendovi su niži. Najveća prednost ove regije je razina poduzetničkog razvoja s povoljnim pokazateljima u smislu demografskih, zdravstvenih i kulturnih djelatnosti, obrazovanja i temeljne infrastrukture. Međutim, u Krapinsko-zagorskoj i Koprivničko-križevačkoj županiji, prema statističkim pokazateljima (ulagački i poduzetnički trendovi, obrazovanje, demografija i rezultati poslovnog sektora), primjećuju se razvojni problemi te se spomenute županije još uvijek ne smatraju konkurentnima u odnosu na ostatak regije. Za područje Koprivničko-križevačke županije važno je istaknuti planirani regionalni centar gospodarenja otpadom i eksploatacijska polja mineralnih sirovina kao i polja eksploatacije nafte i prirodnog plina, s obzirom da teretni promet bitno utječe na stanje prometnica u tim područjima.

Regija je prilično poznata po lječilištima što je dovelo do osnivanja novih zdravstvenih centara. Druge turističke atrakcije u manjem opsegu uključuju ribolov, lov i aktivan odmor (rafting, vožnja kajakom itd.). Zagreb kao centar gospodarstva regiju čini atraktivnom lokacijom za konferencije i prema tome, i za poslovni turizam.

³ Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

Razlozi zbog kojih se Središnja Hrvatska smatra funkcionalnom regijom su raznoliki. S jedne strane gospodarski i kulturni potencijal glavnog grada, a s druge, njegova središnja uloga znači postojanje radijalne strukture cestovne mreže, iako je potrebno istaknuti da županijama koje okružuju Zagreb nedostaje poprečna povezanost. Potreba za putovanjem koncentrirana je uglavnom u glavnom gradu, a prisutna je i značajna frekvencija dnevnih putovanja između Zagreba i okolnih županija.

Prekogranični promet uglavnom je koncentriran na nekoliko dostupnih prijelaznih točaka.

2.1.1.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji

- **Velike udaljenosti**

Regija, a posebno glavni grad je centar/čvorište prometa na velike udaljenosti. Ona je sjecište putova i os prometne infrastrukture za cestovni i željeznički promet te osim toga, ima i međunarodnu zračnu luku.

Opseg prometa prilično je velik u cestovnom prometu (putnički i teretni) i željezničkom prometu (putnički i teretni koji je uglavnom povezan s lukama). Omjer kilometara željeznice i stanovništva županije iznosi 1.654⁴, što je malo više nego omjer Republike Hrvatske, koji iznosi 1.566 (vidi Dodatak 1. Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske). Premda su glavne ceste i autoceste prilično prometne, lokalno stanovništvo ih manje koristi zbog dnevne naplate cestarina. Znatan promet odvija se prometnicama D30 u smjeru Siska, D1 u smjeru Karlovca i na međunarodnim prometnicama D206, koja predstavlja glavnu vezu sa Slovenijom, D3 i D209 prema Mađarskoj (prolazi kroz Varaždin i Čakovec).

U smislu unutarnje plovidbe, od svih funkcionalnih regija Središnja Hrvatska ima najmanji značaj. Rijeka Sava, u smislu međunarodne plovidbe, plovna je samo do Siska, a ograničeni broj dana u godini plovidba je moguća do Zagreba (do slovenske granice za manja plovila). Rijeke Una i Kupa plovne su, ali s ograničenjem na 20 km unutarnjih vodnih putova klasificiranih kao I i II (Kupa je plovna 5,9 km u klasi I, a Una 11 km u klasi I i 4 km u klasi II).

- **Regionalni**

Regionalni promet karakterizira radijalna prometna struktura koja je visoko koncentrirana u Zagrebu. Prisutna je potražnja prometnih usluga iz manjih mjesta regije prema glavnom

⁴ Izvor: Statistika HŽI d.o.o. za 2012. godinu; DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

gradu, uglavnom zbog putovanja na posao i povratka kući ili u poslovne svrhe. Međutim, s obzirom da je Zagreb obrazovni centar, u njega svakodnevno putuje velik broj srednjoškolaca i studenata.

- **Prigradski**

Od deset najnastanjenijih gradova u Hrvatskoj, tri se nalaze u središnjoj Hrvatskoj⁵ (Zagreb, Karlovac i Velika Gorica). Privlačnost glavnog grada zbog mogućnosti zapošljavanja veća je nego kod drugih većih gradova unatoč tome što je u tim jedinicama lokalne samouprave koncentrirana industrija. Gustoća cestovne i željezničke infrastrukture je visoka te postoje redovite autobusne i željezničke linije, a prigradski željeznički prometni sustav koristi otprilike 55.000 putnika dnevno⁶.

- **Lokalni**

Prometni podaci uglavnom su dostupni za Zagreb. Veličina voznog parka i količina usluga postupno se prilagođavaju kako bi udovoljili potražnji, s tramvajskom mrežom kao osovinom sustava. Autobusni vozni park relativno je nov (prosječna starost vozila je 8,1⁷ godina), a koriste se i vozila na stlačeni prirodni plin. Prosječna starost autobusnih vozila u Zagrebu na dan 30. travnja 2014. godine iznosila je 21,66⁸ godina (motorna kola: 18,12, a prikolice 37,11 godina).

Gradovi u funkcionalnoj regiji s vlastitim prometnim mrežama su:

- Zagreb (populacija 790.017 stanovnika⁹);
 - tramvaj¹⁰: 19 linija (15 dnevnih i 4 noćne) na kojima se godišnje preveze 171 milijuna putnika
 - autobus¹¹: 118 dnevnih linija (100 lokalnih linija u Gradu Zagrebu), 18 linija koje spajaju regiju i Grad Zagreb (lokalno i regionalno) i 4 noćne linije, a kojima se preveze 79 milijuna putnika godišnje
- Sisak (populacija 47.768 stanovnika¹²), 4 autobusne linije;
- Varaždin (populacija 46.946 stanovnika¹³), 8 autobusnih linija;
- Karlovac (populacija 55.705 stanovnika¹⁴), gradske i prigradske linije.

⁵ Izvor: DZS, Popis stanovništva 2011. godine.

⁶ Izvor: Statistički ljetopis Grada Zagreba za 2012. godinu.

⁷ Na dan 30. travnja 2014., Izvor: ZET

⁸ Isto

⁹ Izvor DZS, Popis stanovništva 2011. godine

¹⁰ Izvor: ZET

¹¹ Isto

¹² Izvor DZS, Popis stanovništva 2011. godine

¹³ Isto

¹⁴ Isto

2.1.2. Istočna Hrvatska

2.1.2.1. Opis funkcionalne regije

Funkcionalna regija Istočna Hrvatska na sjeveru graniči s Mađarskom, na istoku sa Srbijom i na jugu s Bosnom i Hercegovinom. Na zapadu je funkcionalna regija Središnja Hrvatska. Istočna Hrvatska je policentrična regija budući da niti jedno naselje ne prevladava nad drugima. Regija ima dvije glavne prometnice; sjeverna os između Varaždina i Osijeka koja je djelomično omeđena rijekom Dravom i južna os između glavnog grada i Vinkovaca duž rijeke Save.

Glavni gradovi regije su Osijek i Slavonski Brod. Osijek se nalazi u blizini granice sa Srbijom i Mađarskom, a Slavonski Brod na granici s Bosnom i Hercegovinom, stoga oba grada predstavljaju važna prometna i gospodarska čvorišta u međunarodnoj mreži.

Glavna gospodarska djelatnost je poljoprivreda dok je stopa nezaposlenosti iznad nacionalnog prosjeka od 18,6%¹⁵.

Iako je BDP za Istočnu Hrvatsku relativno nizak¹⁶, regija je umjereno konkurentna. Međutim, kako bi regija dosegla razinu drugih regija što podrazumijeva sve stupove konkurentnosti, potrebna su ulaganja. Dinamika postignuća u poslovnom sektoru i opipljivi gospodarski rezultati regije veći su od onih u središnjoj Hrvatskoj, koja je na sličnoj razini kao Sjeverni Jadran i Dalmacija. Uzimajući u obzir konkurentnost i BDP po glavi stanovnika, svih pet županija u regiji su među najlošijima u zemlji.

Regija je manje konkurentna nego druge regije kad je riječ o turističkoj privlačnosti. Međutim, postoji potencijal za stvaranje aktivnog turizma (ribolov, lov i biciklizam) i unapređenje gastroturizma, a prilično je razvijeno i vinarstvo. Kulturno nasljeđe brojnih naselja čini ih zanimljivim destinacijama dok su tipični tipovi domaćeg turizma, kao što su vikend turizam i poljoprivredni turizam, od posebnog značaja uz rijeke Savu i Dravu. Također, Park prirode Kopački rit, poznato stanište ptica i životinja, često je posjećeno turističko odredište.

2.1.2.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji

Prometna mreža regije prilično je neuravnotežena. Autoceste i željezničke linije od zapada do istoka od primarne su važnosti jer su nositelji prometa između zapadne Europe i srednjoistočnog Balkana.

¹⁵ Izvor: DZS, 2012. godina.

¹⁶ Izvor: DZS, 2011., EU Indeks konkurentnosti, 2013.

Potražnja prometnih usluga na zapadnoj strani Slavonije usmjerena je prema glavnom gradu, dok je na istočnoj strani važan tranzitni promet u smjeru Bosne i Hercegovine i Mađarske.

- **Velike udaljenosti**

Najvažnije prometnice za putovanja na velike udaljenosti uključuju autocestu A3 (Bregana - Zagreb - Lipovac) koja povezuje Sloveniju i Srbiju, državnu cestu D2 (granični prijelaz sa Slovenijom, Dubrava Križovljanska do graničnog prijelaza Ilok sa Srbijom), državnu cestu D5 koja povezuje Mađarsku i zapadnu Bosnu i Hercegovinu i A5 s D7 koja povezuje Sarajevo i središnju Bosnu (kroz Osijek).

Regijom prolaze dva međunarodna željeznička koridora: jedan iz Slovenije u smjeru Srbije (kroz Slavonski Brod i Vinkovce), s dvokolosječnom prugom visokog kapaciteta, ali slabe iskorištenosti te drugi na osi sjever-jug koji povezuje Mađarsku i Bosnu i Hercegovinu kroz Osijek te koji je, za razliku od prvog koridora, slabijeg kapaciteta, ali visokog stupnja upotrebe (putnički promet).

U Istočnoj Hrvatskoj nalaze se tri rijeke: Dunav, Sava i Drava. Dunav teče otprilike 137 km duž granice sa Srbijom i dio je TEN-T koridora Rajna-Dunav koji povezuje Crno more sa zapadnom Europom. Ova je rijeka klasificirana VI c klasom međunarodne plovnosti te predstavlja važan međunarodni unutarnji vodni put za zemlju. Jedina međunarodna i najveća luka unutarnjih voda na hrvatskom dijelu Dunava je Vukovar, koji predstavlja hrvatski ulaz u koridor Rajna-Dunav.

Najdulja rijeka u Hrvatskoj je Sava, duljine 562 km. Od toga je plovno samo 380 km, od Račinovaca do Siska. Međutim, ograničeni broj dana u godini plovidba je moguća do Zagreba (do slovenske granice za manja plovila). Najveće luke na rijeci Savi su Sisak i Slavonski Brod.

Od 330 km rijeke Drave plovno je 198,6 km. Od ušća Dunava, 70 km rijeke Drave smatra se međunarodnim unutarnjim vodnim putem gdje je plovidba slobodna za sve zastave. Na ovom dijelu do međunarodne luke u Osijeku, smještene na rkm 13 IV međunarodne klase plovnosti, postoji komercijalni promet. Regija također ima međunarodnu zračnu luku u Osijeku.

- **Regionalni**

U Istočnoj Hrvatskoj tri su grada od istaknutijeg značaja: Osijek, Slavonski Brod i Vukovar. Osim administrativnih uloga tih gradova, Slavonski Brod je industrijsko, a Osijek poljoprivredno i obrazovno središte regije. Na jugu regije, uglavnom oko gradova, primjećuje se intenzivniji promet. Vukovar je najveći hrvatski grad i luka unutarnjih voda na Dunavu.

U blizini mađarske granice na sjevernom dijelu Istočne Hrvatske nalaze se glavna poljoprivredna gradska središta u kojima je prisutan poljoprivredni promet.

- **Prigradski**

Najveća dva grada regije su Osijek i Slavonski Brod te se oba smatraju pograničnim gradovima. Prigradski produžetak Osijeka prolazi „od granice do granice” (između Mađarske, Srbije i Bosne i Hercegovine). Dio funkcionalnog prigradskog područja grada Slavonskog Broda je u Bosni i Hercegovini. Ova dva prigradska područja međusobno se preklapaju te su povezana autocestom i željeznicom.

- **Lokalni**

Osijek ima 108.048 stanovnika¹⁷ i vlastiti javni prijevoz koji se sastoji od tramvaja (2 linije) i autobusa (15 linija). Tramvajski vozni park je star, dok je autobusni obnovljen.

Slavonski Brod ima 59.141 stanovnika¹⁸, a sustav javnog prijevoza broji 7 autobusnih linija.

2.1.3. Sjeverni Jadran

2.1.3.1. Opis funkcionalne regije

Zemljopisni položaj i otočje jedna su od glavnih prednosti strukture regije - blizina zapadne Europe (Italija, Slovenija). Funkcionalna regija ima tri područja:

- Istarski poluotok s Pulom, gradom s 57.460 stanovnika¹⁹ te posebnim povijesnim naslijeđem i razvojem. Istra je najvažnija turistička destinacija u Hrvatskoj (25,27% svih posjetitelja u Hrvatskoj²⁰).
- Regija Kvarnerskog zaljeva s gradom Rijekom (128.624 stanovnika²¹) te riječkom lukom treća je najveća regija po broju stanovnika u Hrvatskoj. Riječka

¹⁷ Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

¹⁸ Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

¹⁹ Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

²⁰ Izvor: Turizam u brojkama, 2012., Ministarstvo turizma

luka daje značaj gradu u europskom kontekstu s obzirom da je jedno od najvažnijih trgovačkih i industrijskih središta. Kvarnerski zaljev uključuje četiri velika otoka: Krk, Cres, Rab i Pag. Otoci Krk i Cres najveći su otoci na Jadranu i vrlo dobro razvijeni, osobito Krk, zahvaljujući dobroj povezanosti kopnom (most). Grad Rijeka glavni je gradski centar regije.

- Treće područje uključuje područje Ličko-senjske županije koja nema velikih gradova i od zanemarive je gospodarske važnosti.

U smislu prometa, iako je povezanost s glavnim gradom od iznimne važnosti, osnovna prometna prednost regije jest činjenica da se radi o najkraćoj pomorskoj vezi za turiste koji dolaze iz zapadne i srednje Europe.

Regija Sjeverni Jadran, koja zauzima drugo mjesto u analizi konkurentnosti Hrvatske, značajno se profilom konkurentnosti razlikuje od Središnje Hrvatske, s BDP-om po glavi stanovnika od oko 22% manjim od BDP-a Središnje Hrvatske²². Razlog zbog kojeg se regija nalazi na drugom mjestu je njezino vrlo dobro poslovno okruženje. Regija ima dobre pokazatelje poslovnog sektora (ulaganja i poduzetnički trendovi te rezultati u poslovnoj ekonomiji), međutim, i dalje se suočava s problemima u vezi s kvalitetom osnovne i poslovne infrastrukture te razvoja poduzetništva. Ličko-senjska županija u najnepovoljnijem je položaju u smislu konkurentnosti.

Regija ima brojne turističke atrakcije, od starog kulturnog nasljeđa, gastronomije, do poslovnog, konferencijskog i zdravstvenog turizma. Njena je obala najbliža srednjoj Europi i lako dostupna autocestom. Dvije međunarodne zračne luke, Rijeka i Pula, smještene su u ovoj funkcionalnoj regiji.

Turističke atrakcije zaleđa uključuju turističke aktivnosti u sferi prirode i ekoturizma (npr. Nacionalni park Plitvička jezera, Sjeverni Velebit i Paklenica, Park prirode Velebit, Gorski kotar itd).

2.1.3.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji

- **Velike udaljenosti**

U cestovnoj mreži najprometnije su autoceste A6 i A7, a u području Istre autoceste A8 i A9. Državna cesta D8 važna je za regiju budući je bila glavni prometni pravac duž hrvatske obale prije završetka autocesta.

²¹ Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

²² Izvor: DZS, 2011., EU Indeks konkurentnosti, 2013. godina.

Za razvoj regije Sjeverni Jadran od izuzetne je važnosti daljni razvoj željezničke pruge na Mediteranskom koridoru, tzv. riječkom prometnom pravcu. Glavna značajka riječkog prometnog pravca je mogućnost intermodalnog pristupa, tj. povezivanja luke Rijeka sa željeznicom i dunavskim plovnim kanalom što predstavlja najkraći put od Jadrana do Podunavlja.

Promet u regiji Sjeverni Jadran obilježen je također i obalom Jadranskog mora i njezinih luka, prije svega Umaga, Poreča, Rovinja, Pule, Rijeke i Senja. Međunarodni pomorski teretni promet ograničen je na luku Rijeka s kapacitetom kontejnerskog terminala 250.000 TEU-a. Razvoj luke Rijeka planiran je kao dio projekta „Rijeka Gateway“ i uključuje novi kontejnerski terminal (završetak planiran za 2017. godine) čiji će ukupni kapacitet biti 600.000 TEU. Buduća ekspanzija kontejnerskih sadržaja luke Rijeka odvijat će se izvan riječkog bazena.

- **Regionalni**

Promet je centraliziran u Rijeci povezanošću s Pulom i Istrom, okolnim otocima i južnim dijelom sjevernog Jadrana. Rijeka je važno industrijsko središte ne samo u regiji, već i na razini Republike Hrvatske.

- **Prigradski**

Rijeka je najveći grad u regiji. Njezino prigradsko područje uključuje gotovo cijeli Kvarnerski zaljev i istočni dio Istre. Trenutno se javni prijevoz temelji na autobusima, a u nedalekoj prošlosti postojao je promet tramvajem i trolejbusom. Otoci Cres, Pag i Rab trajektom su povezani s kopnom. Cres i Rab povezuju dvije linije, a Pag jedna linija te je mostom spojen s kopnom.

- **Lokalni**

Lokalni prijevoz grada Rijeke podrazumijeva 18 lokalnih autobusnih linija i dodatnih 25 prigradskih linija koje zajedno prevezu 35 milijuna putnika godišnje²³. Lokalni prijevoz u Gradu Rijeci provodi mjere Energetske strategije Europske unije (Strategiju 20x20x20), što uključuje korištenje autobusa na prirodni plin u cilju zaštite okoliša.

Lokalni prijevoz grada Pule podrazumijeva 10 lokalnih autobusnih linija i dodatnih 6 prigradskih linija, a njime se koristi 3,5 milijuna putnika godišnje.

²³ Izvor: K.D. Autotrolej d.o.o. Rijeka

2.1.4. Sjeverna i središnja Dalmacija

2.1.4.1. Opis funkcionalne regije

Ova funkcionalna regija obuhvaća područje Dalmacije koje se postupno sužava prema funkcionalnoj regiji Južne Dalmacije. Najvažniji gradovi regije, Zadar, Šibenik i Split, imaju lučku infrastrukturu.

Paralelno s morem proteže se dalmatinski planinski lanac koji odvaja glavne cestovne i željezničke prometnice. Autocesta trenutno obilazi ove gradove pa su glavni prometni tokovi odvojeni od stambenih područja.

Funkcionalna regija ima tri područja:

- Obalni dio s turističkim atrakcijama kao što su morski sportovi, putnički brodovi, staro kulturno nasljeđe od kojih su neka na popisu Svjetske baštine (npr. Šibenik, Split) i povezanim industrijama, osobito ribarstvom. Razvedena obala također je važna za pomorski turizam.
- Ostala područja koja su udaljena od mora izolirana su i njihova je turistička privlačnost prilično skromna.
- Veliki broj naseljenih otoka od kojih su neki gusto naseljeni (npr. Brač, Hvar) i vrlo značajna turistička područja. Dobra kvaliteta povezanosti između kopna i otoka u ovoj funkcionalnoj regiji ističe se kao prednost.

Zbog postojećih funkcionalno regionalnih aktivnosti (škole, bolnice itd.), ova regija preklapa se s regijom Južna Dalmacija te su stoga neki gradovi spomenuti u opisima obje funkcionalne regije.

2.1.4.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji

- **Velike udaljenosti**

U ovoj funkcionalnoj regiji smještena je većina cestovnih veza između Bosne i Hercegovine i morskih luka. Osim toga, južni dio Bosne i Hercegovine povezan je s Jadransko-jonskim pravcem (dio TEN-T mreže) koji se nalazi u ovoj funkcionalnoj regiji.

Glavne prometnice prolaze između obale i granice s Bosnom i Hercegovinom. Najvažnije državne prometnice su državne ceste D1 i D8 koje su povezane županijskim i lokalnim cestama dok autocesta A1 prolazi između tih državnih prometnica do Ploča, prostirući se gotovo do granice s Bosnom i Hercegovinom na istoku.

Postojeća željeznička pruga nije sastavni dio međunarodnih koridora, povezuje glavni grad s glavnim gradovima Dalmacije i morskim lukama (Zadrom, Šibenikom i Splitom), a završava u Splitu. Kapacitet željezničke pruge je nizak i u umjerenosti je upotrebi. Luci Ploče može se pristupiti iz Bosne i Hercegovine (Paneuropski koridor Vc).

U regiji se nalaze važne međunarodne morske luke, tj. luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, tj. Zadar, Šibenik, Split i Ploče.

Razina teretnog prometa u lukama Zadar i Šibenik je niska, između 250.000 tona godišnje i 450.000 tona godišnje. Kroz luku u Splitu, najveću putničku luku u Hrvatskoj i jednu od većih putničkih luka u Europskoj uniji (4.421.568 putnika i 654.944 vozila tijekom 2013. godine), prolazi i teretni promet (2.825.192 tona tereta tijekom 2012. godine i 3.108.247 tona tereta tijekom 2013. godine²⁴). Međunarodni teretni pomorski promet nalazi se u luci Ploče kroz koju prolazi oko 2,5 milijuna tona tereta godišnje, od čega se 22% dalje prevozi željeznicom. Roba se uglavnom prevozi u smjeru unutrašnjosti, Bosne i Hercegovine i Srbije.

Gospodarstvo regije temelji se uglavnom na turizmu, pri čemu sastavni dio usluge čini i obalni linijski pomorski promet posebice u gradovima Zadru, Splitu, Šibeniku i Trogiru, čime je omogućena kvalitetna povezanost s otocima.

- **Regionalni**

Grad Split drugi je najveći grad u Republici Hrvatskoj. Gospodarska aktivnost drugih važnih gradova kao što su Zadar i Šibenik temelji se na industriji, ribarstvu i mediteranskoj poljoprivredi. Najvažnija obrazovna središta u regiji nalaze se u Splitu i Zadru. Prometna povezanost prisutna je između velikih gradova, okolnih otoka i drugih dijelova regije dok turizam ostvaruje veliki opseg prometa u regiji, osobito u usporedbi s drugim regijama.

- **Prigradski**

Duž obale funkcionalne regije Sjeverne i Središnje Dalmacije, od Zadra do Splita, smješteno je niz gradova. Šibenik, Zadar i Split nalaze se među petnaest najnaseljenijih gradova Hrvatske.

Širenje velikog broja gradova ove regije ograničeno je zbog topografije okolnog terena, međutim u mnogim gradovima javlja se visoki protok prometa iz predgrađa.

²⁴ Izvor: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

Luke u Zadru i Splitu glavne su trajektne luke koje pružaju uslugu prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu, pritom ostvarujući redovitu linijsku plovidbu između otoka i kopnene obale.

- **Lokalni**

Grad Split ima najrazvijeniji lokalni javni prijevoz u regiji s 44 lokalne linije (gradske) i 25 prigradskih autobusnih linija. U porastu je ovisnost javnog prijevoza o subvencijama.

Drugi gradovi u regiji s vlastitim lokalnim sustavima javnog prijevoza su:

- Split s populacijom 178.102 stanovnika²⁵, 22 autobusne linije.
- Zadar s populacijom 72.062 stanovnika²⁶, 12 autobusnih linija i redovitim brodskim linijama;
- Šibenik s populacijom 46.332 stanovnika²⁷, 7 autobusnih linija;

2.1.5. Južna Dalmacija

2.1.5.1. Opis funkcionalne regije

Funkcionalna regija Južna Dalmacija obuhvaća uglavnom područje Dubrovačko-neretvanske županije. Riječ je o priobalnoj regiji čija je posebnost da je gotovo u cijelosti okružena Bosnom i Hercegovinom te fizički odvojena od ostatka zemlje zbog činjenice da Republika Bosna i Hercegovina kod mjesta Neum svojim teritorijem presijeca teritorij Republike Hrvatske, a time i njenu teritorijalnu cjelovitost. Grad Dubrovnik najvažniji je grad u ovoj regiji, uz Ploče koje su jedna od najvažnijih luka Republike Hrvatske. Dolina rijeke Neretve, veliko poljoprivredno područje u blizini Ploča, važno je gospodarsko središte. Drugi veći gradovi regije uključuju Korčulu, Metković i Opuzen.

Ova funkcionalna regija ima dva područja:

- Obalni dio s turističkim mjestima i lokacijama sa starim kulturnim nasljeđem, od kojih su neka na popisu Svjetske baštine (Dubrovnik), nacionalnim parkovima (Mljet) i vezanim industrijama, osobito ribarstvom. Razvedenost obale također je važna za pomorski turizam.
- Ostala područja koja su udaljena od mora izolirana su i njihova je turistička privlačnost prilično skromna.

²⁵ Isto

²⁶ Izvor: DZS, Popis stanovništva 2011. godine.

²⁷ Isto

Zbog postojećih funkcionalno regionalnih aktivnosti (škole, bolnice itd.), ova regije preklapa se s regijom Sjeverna i Središnja Dalmacija te su stoga neki gradovi spomenuti u opisima obje funkcionalne regije.

2.1.5.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji

- **Velike udaljenosti**

U prometnog smislu, glavna značajka ove regije je prometna izoliranost od ostatka hrvatskog, a time i europskog teritorija, uzrokovana fizičkom odvojenosti od ostatka države pristupnim koridorom Bosne i Hercegovine Jadranskome moru. S ciljem razvoja ove regije, ali i regionalnim povezivanjem ovog dijela hrvatskog teritorija s ostatkom Hrvatske i Europske unije, strateški je interes Republike Hrvatske povezivanje Pelješkim mostom kojeg je predstudija izvodljivosti identificirala kao najbolje rješenje u kontekstu pronalaženja optimalnog rješenja za povezivanje regije Južna Dalmacija s ostatkom hrvatskog teritorija. Glavne cestovne prometnice prolaze između obale i granice s Bosnom i Hercegovinom. Najvažnija državna prometnica je D8 na koju se spajaju neke županijske i lokalne ceste dok se autocesta A1 prostire do Ploča i do granice s Bosnom i Hercegovinom (blizu Ploča).

Željeznička pruga koja povezuje glavni grad s većim dalmatinskim gradovima završava u Splitu, međutim, luci Ploče može se pristupiti željeznicom iz Bosne i Hercegovine (Paneuropski koridor Vc).

Međunarodni pomorski teretni promet koncentriran je u luci Ploče kroz koju godišnje prolazi oko 2,5 milijuna tona tereta od čega se 22% dalje preveze željeznicom. Roba se uglavnom prevozi u smjeru unutrašnjosti, Bosne i Hercegovine i Srbije.

S obzirom da je grad Dubrovnik jedna od najistaknutijih destinacija za kružna putovanja na Mediteranu, luka u Dubrovniku ističe se kao putnička luka u kojoj se najčešće odvija promet brodova na kružnim putovanja te pritom ostvaruje stalni rast putničkog prometa.

Dubrovnik ima međunarodnu zračnu luku Dubrovnik kroz koju je u 2012. godini prošlo 1.480.470 putnika.

Gospodarstvo regije temelji se uglavnom na turizmu jer je grad Dubrovnik jedna od najistaknutijih turističkih destinacija na Mediteranu.

- **Regionalni**

Glavna djelatnost regije koncentrirana je oko grada Dubrovnika. Postoji mnogo obrazovnih institucija te je prisutna i prometna povezanost između grada i drugih dijelova regije. Turizam ostvaruje veliki opseg prometa u ovoj regiji.

- **Prigradski**

Lokalni autobusni sustav povezuje sve četvrti u Dubrovniku. Kvaliteta usluge je dobra, a autobusi prometuju često.

- **Lokalni**

Lokalna prometna mreža Dubrovnika uključuje 13 lokalnih autobusnih linija kojim se služi oko 42.615 stanovnika²⁸.

2.1.6. SWOT analiza funkcionalnih regija u Republici Hrvatskoj

U nastavku su prikazani glavni zaključci u vezi s općim pregledom svake funkcionalne regije.

2.1.6.1. Središnja Hrvatska

| SNAGE | SLABOSTI |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Istaknuta uloga u prometnoj strukturi Hrvatske i srednjoistočne Europe • Povoljan prometni i zemljopisni položaj regije (sjecište dva Paneuropska koridora) • Intenzivna poljoprivreda • Koncentrirana industrija • Čvorište prometa za udaljene destinacije | <ul style="list-style-type: none"> • Neke županije nisu konkurentne u usporedbi s ostatkom regije • Nedostaju poprečne prometne veze • Glavne ceste i autoceste prilično su prometne • Relativno visoke cijene cestarina • Najmanji značaj u smislu unutarnje plovidbe • Loša biciklistička infrastruktura |
| PRILIKE | PRIJETNJE |
| <ul style="list-style-type: none"> • Gospodarsko-društveni razvoj regije • Brži pristup kapitalu nakon ulaska u Europsku uniju • Funkcionalna suradnja sa susjednim regijama • Visoka razina poduzetničkog razvoja • Razvoj zdravstvenog turizma • Rast prekograničnog prometa na postojećim prijelazima | <ul style="list-style-type: none"> • Rastuće potrebe za putovanjem između glavnog grada i sjedišta županija • Rastuća stopa nezaposlenosti • Odljev visokoobrazovanih kadrova iz zemlje |

Tabela 1 SWOT analiza regije Središnja Hrvatska

²⁸ Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

2.1.6.2. Istočna Hrvatska

| SNAGE | SLABOSTI |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Policentrična funkcionalna regija • Dobri uvjeti za poljoprivredu • Razvijeno vinarstvo • Industrijski kapacitet | <ul style="list-style-type: none"> • Visoka stopa nezaposlenosti • Najsiromašnija i najnekonkurentnija regija • Nejednaka prometna mreža • Neusklađenost poljoprivrednog i turističkog sektora |
| PRILIKE | PRIJETNJE |
| <ul style="list-style-type: none"> • Osijek i Slavonski Brod važna su prometna/gospodarska/industrijska čvorišta međunarodne mreže • Glavni izvor prihoda je poljoprivreda • Prerađivačka industrija temelji se na trenutnom gospodarstvu • Poboljšana dostupnost zbog razvoja cestovnih prometnica i željeznica • Razvoj seoskog i ekoturizma | <ul style="list-style-type: none"> • Slabljenje poslovnog sektora i gospodarskih rezultata • Rastuća stopa nezaposlenosti |

Tabela 2 SWOT analiza regije Istočna Hrvatska

2.1.6.3. Sjeverni Jadran

| SNAGE | SLABOSTI |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Posebno povijesno nasljeđe i razvoj • Globalna konkurentnost luke Rijeka • Luka Rijeka dobro je poznata u europskom kontekstu • Najkraća pomorska veza za promet iz zapadne i srednje Europe • Vrlo razvijen turizam • Jaki poslovni/konferencijski i zdravstveni turizam • Najvažniji prometni koridori u Hrvatskoj | <ul style="list-style-type: none"> • Široka struktura regije • Neke županije nisu konkurentne u uspoređivanju s ostatkom regije • Ličko - senjska županija slabo je naseljena |
| PRILIKE | PRIJETNJE |
| <ul style="list-style-type: none"> • Vrlo dobro poslovno okruženje • Ulaganja i poduzetnički trendovi • Iskorištavanje brojnih turističkih atrakcija • Razvoj riječkog prometnog pravca | <ul style="list-style-type: none"> • Nedostaje razvoj temeljne i poslovne infrastrukture i poduzetništva • Rastuća stopa nezaposlenosti |

Tabela 3 SWOT analiza regije Sjeverni Jadran

2.1.6.4. Dalmacija

Glavni zaključci u vezi s općim pregledom sjeverne, srednje i južne Dalmacije prikazani su zajedno.

| SNAGE | SLABOSTI |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Vrlo razvijen turizam (morski sportovi, putnički brodovi, staro kulturno nasljeđe, nautički turizam)• Gradovi povezani sa svojim predgrađima• Povezana industrija (brodogradnja i ribarstvo)• Očuvan morski okoliš• Mediteranska poljoprivreda | <ul style="list-style-type: none">• Odvojenost glavnih prometnica (ceste, željeznica)• Prevladavajući efekt odvajanja• Nepovezanost sa sjevernim dijelom Hrvatske• Velike udaljenosti između dijelova (i otoka) funkcionalne regije |
| PRILIKE | PRIJETNJE |
| <ul style="list-style-type: none">• Povezanost autocestama s ostalim područjima Hrvatske• Mogućnost širenja putničkih usluga i brodova na kružnim putovanjima• Mogućnost proširenja turističke ponude i kapaciteta• Atraktivnost priobalja kao mjesta života i rada | <ul style="list-style-type: none">• Jačanje učinka odvajanja• Opadanje teretnog prometa• Rastuća stopa nezaposlenosti• Slabljenje industrijske proizvodnje• Visoka opasnost od onečišćenja mora• Depopulacija i smanjenje gospodarskih aktivnosti na otocima |

Tabela 4 SWOT analiza Dalmacije

2.2. OCJENA/STANJE PROMETNIH SEKTORA

Nadovezujući se na prethodne analize funkcionalnih regija, u nastavku su prikazani osnovni zaključci o procjenama prometnog sektora. Cjelovite analize sektora prikazane su u odgovarajućim Dodacima Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.

2.2.1. Hrvatski prometni sektor u širem kontekstu

2.2.1.1. Strategija Europske unije za Dunavsku regiju (EUSDR)

Strategija Europske unije za Dunavsku regiju (EUSDR) je makroregionalna strategija koju je usvojila Europska komisija u prosincu 2010. godine, a odobrilo Europsko vijeće 2011. godine. Strategiju su izradile Komisija, zemlje Dunavske regije i svi sudionici kako bi se zajedno suočili s postojećim izazovima. Strategija nastoji uspostaviti sinergiju i koordinaciju između postojećih politika i inicijativa koje se odvijaju u Dunavskoj regiji. Dunavska strategija daje strukturu za suradnju s ciljem suočavanja sa zajedničkim izazovima. Utvrđena su četiri cilja strateške politike:

- 1) povezivanje Dunavske regije,
- 2) zaštita okoliša Dunavske regije,
- 3) razvoj prosperiteta u Dunavskoj regiji te
- 4) jačanje Dunavske regije.

Dunavska strategija, strukturirana na ova četiri stupa, pruža okvir kreatorima politike za unapređenje prekogranične koordinacije nacionalnih i regionalnih politika na različitim razinama.

Prometni sektor Republike Hrvatske posebno je usmjeren i aktivan u osiguravanju koordinacije i komplementarnosti između Europskih strukturnih i investicijskih fondova (ESI) i radnji pokrenutih u kontekstu EUSDR-a u okviru stupa kojim se povezuje Dunavska regija. Republika Hrvatska u okviru Strategije za Dunavsku regiju sudjeluje unutar prioritetne osi 1 „Jačanje mobilnosti i inter-modalnosti prometa“ za prioritetna područja 1A „Unutarnji vodni putovi ” koje koordiniraju Austrija i Rumunjska, i 1B „Željeznica, cesta i zrak” koje koordiniraju Slovenija i Srbija.



Prikaz 2 Dunavska regija, Izvor: <http://www.danube-region.eu/>

2.2.1.2. Strategija Europske unije za Jadransko-jonsku regiju

Jadransko-jonska regija uključuje četiri države članice Europske unije (Hrvatsku, Grčku, Italiju i Sloveniju) i četiri države nečlanice (Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru i Srbiju).

Glavni cilj buduće Strategije²⁹ je promicanje održivog gospodarskog i socijalnog prosperiteta regije kroz rast i stvaranje radnih mjesta, poboljšanjem atraktivnosti, konkurentnosti i povezanosti regije, a uz očuvanje okoliša i osiguravanje zdravih i uravnoteženih morskih i obalnih ekosustava. Od Strategije se također očekuje da će bitno doprinijeti integriranju zemalja Zapadnog Balkana u Europsku uniju.

Utvrđena su 4 stupa usmjerena na:

- 1) upravljanje inovativnim pomorskim i morskim rastom,
- 2) povezivanje regije (promet i energija),
- 3) očuvanje, zaštita i poboljšanje kvalitete okoliša te
- 4) povećanje regionalne atraktivnosti regije (turizam).

Prometni sektor Republike Hrvatske posebno je usmjeren i aktivan u osiguravanju koordinacije i radnji pokrenutih u kontekstu EUSAIR-a u okviru stupa „Povezivanje regije

²⁹ Europsko vijeće je 13. i 14. prosinca 2012. godine zatražilo od Europske komisije da do kraja 2014. godine podnese novu EU Strategiju za Jadransku i jonsku regiju. Na temelju naučenih lekcija i iskustava iz dvije aktualne makro-regionalne strategije (EU s Strategija za regiju Baltičkog mora, EU strategija za Dunavsku regiju), Komisija sada izrađuje nacrt EU Strategije za Jadransku i Jonsku regiju. Nova Strategija obuhvatit će pomorsku strategiju za Jadransko i Jonsko more koju je Komisija usvojila 30. studenog 2012. godine.

(promet i energija)” koji bi se trebao usredotočiti na tri strateške teme: poboljšanje pomorskog prometa, razvoj intermodalnih poveznica s unutrašnjošću i po pitanju energije te poboljšanje međusobne povezanosti.

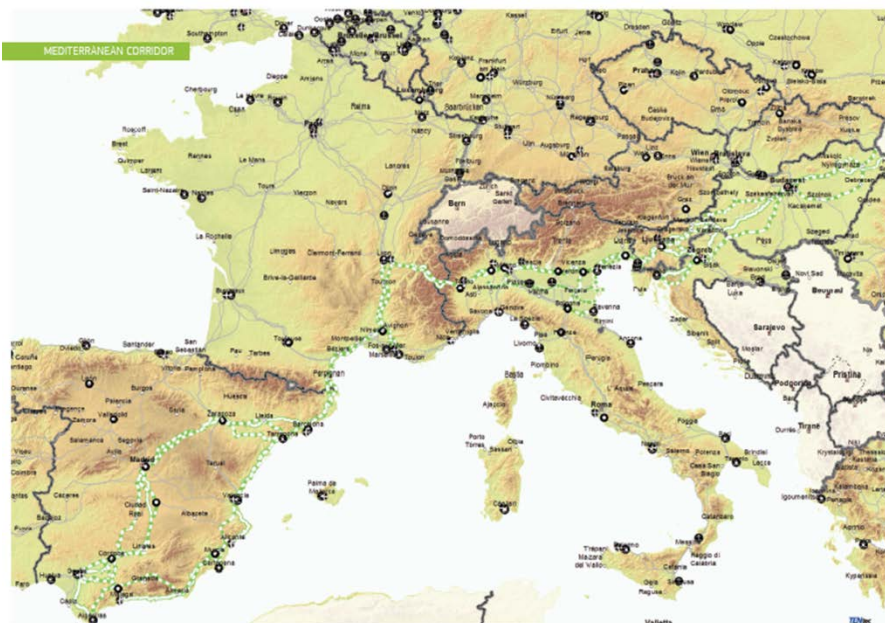


Prikaz 3 Jadransko-jonska regija, Izvor: http://www.southeast-europe.net/en/about_see/adriaticionianprogramme/

2.2.1.3. Transeuropske prometne mreže - TEN-T

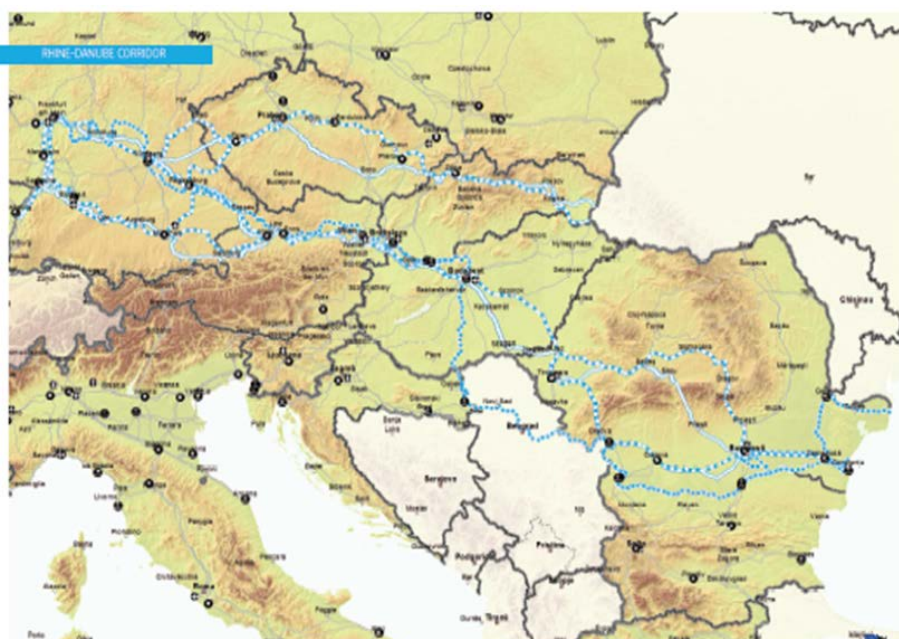
Glavna snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj proizlazi iz njezinog geostrateškog položaja kao prirodnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku. Kroz Hrvatsku prolaze dva koridora TEN-T osnovne mreže:

- 1) **Mediteranski koridor** koji povezuje pirenejske luke Algeciras, Cartagenu, Valenciju, Tarragonu i Barcelonu preko južne Francuske s vezom prema Marseilleu i Lyonu do sjeverne Italije, Slovenije i preko Hrvatske do Mađarske i ukrajinske granice. Uključuje željeznicu i ceste, zračne luke, željezničko-cestovne terminale, a u sjevernoj Italiji i unutarnje vodne putove rijeke Po. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta, tj. riječki prometni pravac koji također predstavlja Paneuropski koridor Vb. Glavna značajka riječkog prometnog pravca je mogućnost intermodalnog pristupa, tj. povezivanja luke Rijeka sa željeznicom i dunavskim plovnim kanalom što predstavlja najkraći put od Jadrana do Podunavlja. Nastavak Mediteranskog koridora i njegov sastavni dio također je cestovni i željeznički koridor od Zagreba do Slovenije (Paneuropski koridor X). Ovim koridorom Republika Hrvatska povezana je s Baltičko-jadranskim koridorom koji se pruža od Baltičkog mora kroz Poljsku preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije.



Prikaz 4 Mediteranski koridor, Izvor: ec.europa.eu

2) **Koridor Rajna-Dunav** povezuje Strasbourg i Mannheim dvama paralelnim pravcima u južnoj Njemačkoj, jedan uz Majnu i Dunav, a drugi preko Stuttgarta i Münchena sa skretanjem na Prag i Žilinu do slovačko-ukrajinske granice preko Austrije, Slovačke i Mađarske do rumunjskih luka Constanta i Galati. Uključuje željeznicu, ceste, zračne luke, luke, željezničko-cestovne terminale i unutarnje vodne putove Majne, kanal Majna-Dunav, cijeli donji tok Dunava u Kelheimu i rijeku Savu. Koridor Rajna-Dunav u Republici Hrvatskoj predstavlja i Paneuropski koridor VII.



Prikaz 5 Koridor Rajna-Dunav, Izvor: ec.europa.eu

2.2.2. Željeznički promet

Na teritoriju Republike Hrvatske međunarodni koridori u smislu željezničke mreže definirani su Odlukom o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14):

- RH1. TEN-T osnovna i sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor X), Salzburg – Solun,
- RH2. TEN-T Mediteranski koridor (Paneuropski koridor Vb), Budimpešta – Rijeka te
- RH3. TEN-T sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor Vc), Budimpešta – Ploče.

Glavne (koridorske) željezničke pruge odgovaraju osnovnoj mreži putničkog i teretnog prometa, a druge međunarodne linije pripadaju sveobuhvatnoj mreži.



Prikaz 6 Osnovna i sveobuhvatna mreža: željeznice (putnici), Izvor: ec.europa.eu



Prikaz 7 Osnovna i sveobuhvatna: željeznice (teret), Izvor: ec.europa.eu

Dobro razvijena željeznička mreža u Zagrebu i drugim gradovima smatra se kao prednost jer omogućava uključivanje željeznice u gradski prometni sustav.

Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, ovaj prometni sustav teško može konkurirati drugim oblicima kao što su cestovni i/ili zračni promet. Jednako tako, komplicirane geomorfološke karakteristike obale tehnički otežavaju i čine neisplativim povezivanje Jadrana s unutrašnjošću.

Cilj ove Strategije je odrediti smjernice (postavljanjem ciljeva i mjera za ostvarenje tih ciljeva) zahvaljujući kojem će željeznički promet biti jednako konkurentan drugim vidovima prometa.

Hrvatska mreža željeznica obuhvaća 2.604 kilometra i predstavlja dobar omjer kilometara i stanovništva zemlje (1.556 osoba po kilometru), u čemu je Republika Hrvatska u rangu sa zemljama poput Švicarske, a naprednija npr. od Češke ili Mađarske. Međutim, 90%

željezničke mreže čine jednokolosječne pruge, a samo 36% je elektrificirano. Gotovo 55% mreže odnosi se na željezničke linije važne za međunarodni promet.

Od ukupnih 2.604 km samo 5,4% postiže brzine između 141 i 160 km/h. 17% postiže maksimalnu brzinu iznad 100 km/h a 37,5% maksimalnu brzinu ispod 60 km/h³⁰. Niske brzine, problem udaljenosti između stajališta te zastarjela prometna kontrola i signalizacijski sustav, imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te konkurentnost željeznice kao prometnog podsustava. Brzinama kakvima se trenutno prometuje na željezničkoj mreži, do Zagreba se željeznicom može stići jednodnevnim povratnim putovanjem iz samo manjeg dijela zemlje što ukazuje da željeznički vid prometa nije konkurentan drugim vidovima, osobito za ovakva putovanja. Mogućnost rasta prometa na regionalnim i lokalnim linijama jasno je ograničena njihovim kapacitetom.

Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu jer povezuje jadranske luke s kontinentom. Sve luke povezane su željezničkom mrežom koje je u lošem infrastrukturuom stanju. Luka Ploče nema izravnu povezanost sa željezničkom mrežom Republike Hrvatske već je s njom povezana preko Bosne i Hercegovine. Željeznički teretni promet uglavnom je tranzitni s obzirom da luke na Jadranskom moru služe kao ulazna točka za međunarodni teretni promet prema srednjeeuropskim tržištima. Kako bi se povećao intermodalni pomorsko-željeznički promet potrebno je razviti mrežu logističkih intermodalnih platformi, s time da se te platforme izgrade u lukama i u glavnim potrošačkim središtima. Isto je potrebno i zbog uključivanja ishodišta opskrbnih lanaca u hrvatske luke koje konkuriraju drugim lukama na ovom području.

Iako je dobro razvijena mreža autocesta svakako prednost prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, kad se govori o željezničkom sektoru, ona se mora smatrati slabošću zbog dodatne otežane konkurentnosti između ova dva vida prometa.

Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom infrastrukture uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, nabavkom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim vidovima prometa i fokusom na korisnike usluga. Prelazak na željeznički promet također će povećati efekt intermodalnog prometa koji će rezultirati smanjenjem buke i emisije stakleničkih plinova, racionalnijom potrošnjom energije te povećanjem efikasnosti.

³⁰ Izvor: HŽI

Ulazak Republike Hrvatske u Schengenski prostor omogućit će otvaranje novih poslovnih prilika s okolnim zemljama članicama EU, ali istodobno može otežati poslovanje sa susjednim zemljama nečlanicama, koje nisu u sustavu Schengena. U smislu društava HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o, iste je potrebno osposobiti na svim razinama za dolazak konkurencije. HŽI d.o.o kao upravitelj infrastrukture i Republika Hrvatska kao vlasnik infrastrukture trebaju povećati napore za modernizacijom cjelokupne željezničke mreže. Potrebna je uska suradnja sa svim dionicima, posebice Ministarstvom unutarnjih poslova i Ministarstvom financija s ciljem otklanjanja uskih grla na graničnim prijelazima.

Glavni prioriteti sektora željezničkog prometa usredotočeni su na:

- modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću,
- analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u Zagrebu i Rijeci i provedbe mjera definiranih u ovoj Strategiji,
- povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga te
- modernizaciju lokalnih i regionalnih pruga u cilju stvaranja preduvjeta za razvoj integriranog javnog prijevoza.

2.2.3. Cestovni promet

Zahvaljujući svom geostrateškom položaju Republika Hrvatska ima određene prednosti koje su dijelom prepoznate u postupku definiranja međunarodnih prometnih koridora. Paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa koji prolaze teritorijem Republike Hrvatske i sastavni su dio TEN-T mreže su: Vb (TEN-T Mediteranski koridor), Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža), X (TEN-T osnovna mreža) i Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža).



Prikaz 8 Osnovna i sveobuhvatna mreža: ceste, Izvor: ec.europa.eu

Jadransko-jonski cestovni koridor je koridor od posebne važnosti za zemlju, a također i sastavni dio TEN-T osnovne mreže. Koridor povezuje sedam zemalja (Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju i Grčku) između Trsta i Kalamate. Duž jadranske obale povezuje glavne morske luke (Trst, Koper, Rijeku, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik, Bar, Drač, Igumenicu, Patras, Kalamatu) te brojne paneuropske koridore (V, Vb, Vc i VIII). Mogućnost izgradnje novih cesta na predmetnog koridoru definirati će predstudija izvodljivosti.

Hrvatsko pristupanje Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine znatno je promijenilo njezin status i važnost u novoj europskoj zajednici i ponovno definiralo njezine političke veze sa susjednim zemljama. Kao članica Europske unije Republika Hrvatska ima obvezu uskladiti dokumente o svojoj strategiji razvoja i uvesti posebne smjernice za daljnji razvoj cestovne

infrastrukture. Po pitanju svoje integracije u međunarodni promet valja istaknuti da je Hrvatska već sada, s visoko razvijenom mrežom autocesta (90% izgrađeno), gotovo dosegla europske standarde kad je riječ o međunarodnim cestovnim vezama.

Mreža hrvatskih autocesta na međunarodnim koridorima TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb: Rijeka–Zagreb–Budimpešta; TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc: Ploče–Sarajevo–Osijek–Budimpešta; TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Veles–Solun; TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Xa: Graz–Maribor–Zagreb udovoljava najvišim standardima, a najveći dio je tek nedavno izgrađen (90%). Međutim, neki dijelovi su još u izgradnji, npr. Paneuropski koridor Vc koji bi trebao biti dovršen u narednim godinama.

Također je potrebno analizirati i utvrditi stvarnu potrebu i održivost izgradnje zaobilaznice na zagrebačkom području koja bi povezala mrežu autocesta (A1, A2, A3, A4 i A11) i time poboljšala povezanost između različitih koridora.

Zagreb je glavno industrijsko i prometno središte zemlje i kao takvo njegova se cestovna mreža mora reorganizirati kako bi se pripremila za buduće potrebe za mobilnošću, osobito vodeći računa o novim izazovima s kojima će se Hrvatska suočiti po pitanju prometa kad pristupi Schengenskom prostoru.

Državne ceste kao i prometnice od županijske i lokalne važnosti značajan su dio ukupne cestovne mreže i čine temelj za povezivanje prometnica niže razine koje su primarno potrebne za pristupanje gradovima i selima, s međuregionalnom, međuzupanijskom i županijskom razinom, budući da lokalne prometnice imaju najveću važnost u raspodjeli prometa na najnižoj razini. U tom smislu, u nekim područjima jasan je manjak pristupačnosti koji će biti poboljšan izgradnjom nacionalnih prometnica i regionalnim i lokalnim cestovnim mrežama. To će poboljšati pristupačnost putnicima i teretu i ojačati gospodarski rast područja.

Unapređenje interoperabilnosti mreže autocesta također je iznimno važno. Sustav autocesta mora biti ujednačen na različitim razinama, tj. informiranju korisnika, sustavu naplate i integrirane opreme.

Županijske i lokalne cestovne mreže moraju ojačati područje održavanja kako bi se poboljšala njihova pristupačnost.

Pristupanjem Hrvatske Europskoj uniji istaknuo se problem Dubrovačko-neretvanske županije čiji je teritorij fizički odvojen od ostatka hrvatskog i europskog teritorija što kao rezultat ima prometnu izoliranost. Dio prometnice koja povezuje županiju s ostatkom hrvatskog teritorija prolazi teritorijem Bosne i Hercegovine koja nije članica Europske unije. Dosad je problem prelaska preko teritorija Bosne i Hercegovine bio hrvatski problem, no ulaskom u Europsku uniju ovo je postalo pitanje veće važnosti jer promet koji se odvija u Hrvatskoj uključuje prelazak teritorija koji nije dio EU-a. Stoga je u pogledu cestovnog sektora i cestovne povezanosti nužno iznijeti trajno rješenje u dogovoru s Bosnom i Hercegovinom i EU-om. U tom smislu, strateški je interes Republike Hrvatske povezivanje Pelješkim mostom kojeg je predstudija izvodljivosti identificirala kao najbolje rješenje u kontekstu pronalaženja optimalnog rješenja za povezivanje regije Južna Dalmacija s ostatkom hrvatskog teritorija.

Također, potrebno je unaprijediti i sigurnost hrvatskih prometnica. Pristupanje Hrvatske Europskoj uniji može značajno utjecati na donošenje odluka u budućnosti i utvrđivanje važnih međunarodnih pravaca i koridora. Hrvatska treba iskoristiti prometni potencijal i uložiti sve potrebne napore da adekvatno usmjeri buduća promišljanja o planiranju i razvoju cestovne mreže u Hrvatskoj.

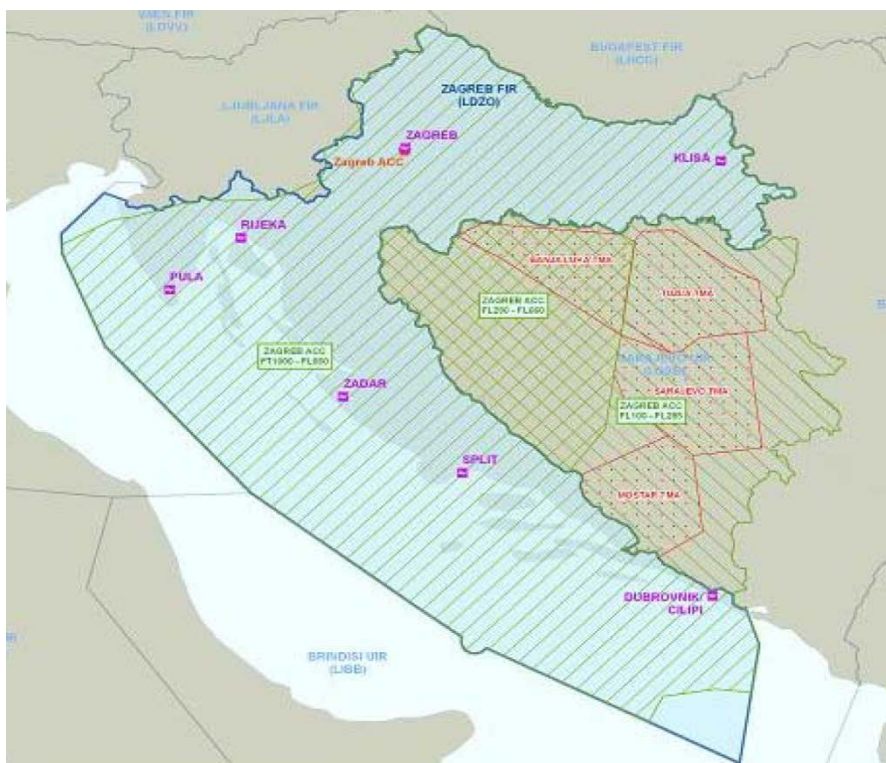
Razvoj cestovne infrastrukture dio je ukupne prometne politike koja će se također usredotočiti na razvoj drugih vidova prometa kao i kombiniranih modela prometa, gdje cestovna infrastruktura Republike Hrvatske već ima važnu ulogu i dobre temelje za daljnji razvoj.

Glavni prioriteti sektora cestovnog prometa usredotočeni su na:

- dovršavanje modernizacije preostalih dionica na TEN-T mreži u skladu s njihovom funkcionalnošću,
- unapređenje povezanosti Dubrovnika s ostatkom Hrvatske,
- unapređenje povezanosti Dubrovnika sa susjednim zemljama,
- povećanje održivosti cestovne mreže reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja mreže, smanjenjem utjecaja na okoliš (posebice smanjenjem emisije stakleničkih plinova) i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i smanjenje sezonskih prepreka te
- unapređenje pristupa lukama, zračnim lukama i drugim relevantnim čvorovima s obzirom na lokalne i regionalne potrebe za prometnim uslugama.

2.2.4. Zračni promet

Sektor zračnog prometa čine zračna plovidba, avioprijevoznici, zračne luke i tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo. Sustav zračne plovidbe dobro je opremljen i usklađen s Europskim regulatornim okvirom (Jedinstveno europsko nebo I i II, SESAR, Europski ATM Master Plan, itd.).



Prikaz 9 Područje letnih informacija Zagreb i područje odgovornosti Hrvatske kontrole zračne plovidbe d.o.o., Izvor: Lokalni plan implementacije Jedinstvenog europskog neba (LSSIP) Hrvatska 2012.

Povijesno nasljeđe te političke, tržišne i ekonomske okolnosti na lokalnoj i europskoj razini rezultirali su jednim glavnim nacionalnim prijevoznikom, Croatia Airlines, koji se sada nalazi u postupku restrukturiranja. Croatia Airlines član je udruženja Star Alliance.

Približan položaj devet relevantnih zračnih luka u Republici Hrvatskoj prikazan je u nastavku (Prikaz br. 10) i nadopunjen klasifikacijom prema bojama u smislu njihova statusa kao *Čvorište*, *Krajnje odredište* i *Izolirani*. Ukupni promet porastao je s manje od 5 milijuna putnika u 2009. godini na 6 milijuna u 2012. godini³¹.

³¹ Izvor: Svjetsko udruženje zračnih luka



Prikaz 10 Glavne zračne luke u Republici Hrvatskoj. Izvor: MPPI

Potrebe sektora prije svega su povezane s turističkim kretanjima te sezonskim ponašanjem koje stvara uska grla, osobito na nekim ključnim destinacijama.

Osim turizma, poslovna putovanja i povezanost s „udaljenim” destinacijama (Dalmacija) mogu dati širu sliku potražnje u Hrvatskoj.

Hrvatska je 2006. potpisala mnogostrani sporazum o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA sporazum)³². ECAA sporazum stvorio je nove tržišne prilike zahvaljujući integriranom zračnom tržištu s 36 zemalja i više od 500 milijuna potencijalnih putnika. Sporazum je istovremeno pružio podjednako visoke standarde po pitanju sigurnosti diljem Europe kroz ujednačenu primjenu propisa. Otada hrvatski zračni promet bilježi visoki rast konkurentnosti na međunarodnom tržištu. Broj konkurenata (tradicionalni i niskobudžetni prijevoznici) u međunarodnom prometu porastao je s 16 u 2004. na 44 u 2013. godini, a uglavnom posluju u visokoj (ljetnoj) sezoni.

³² ECAA sporazum je potpisan između Europske unije i njezinih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunjske, Republike Srbije i privremene Uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu.

Nedavnim pristupanjem Europskoj uniji te budućim ulaskom u Schengenski prostor hrvatskom sektoru zračnog prometa postavljaju se izazovi.

Glavni prioriteti sektora zračnog prometa usredotočeni su na:

- modernizaciju Zagreba kao zračne luke na osnovnoj TEN-T mreži i dubrovačke zračne luke zbog potrebe za unapređenjem pristupa dubrovačkoj regiji,
- prilagodbu relevantnih zračnih luka europskim zahtjevima po pitanju sigurnosti i upravljanja, kako bi se efikasnije upravljalo zahtjevnim sezonskim vršnim prometom i kako bi se zračne luke pripremile za moguće pristupanje Hrvatske Schengenskom sporazumu,
- povećanje održivosti sustava zračnog prometa reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja zračnih luka i smanjenjem utjecaja na okoliš te
- unapređenje pristupa zračnim lukama, posebno javnim prijevoznim sredstvima.

2.2.5. Unutarnja plovidba

Iako je Republika Hrvatska ponajprije jadranska i mediteranska zemlja okrenuta moru i pomorskom prometu, važnu prometnu ulogu ima i rijeka Dunav, koja Hrvatskoj daje geostrateški položaj i omogućava razvoj intermodalnog prometa i povezivanje središnje i zapadne Europe s Jadranskim morem unutarnjim vodnim putovima, lukama unutarnjih voda i morskim lukama. Hrvatska mreža unutarnjih vodnih putova predstavlja značajan, ali istovremeno i potpuno neiskorišten dio nacionalnih vrijednosti Hrvatske. Prema tome, potreban je brižljivo razrađeni i racionalni pristup budućem razvoju i upravljanju unutarnjim vodnim putovima.

Ukupna duljina unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj iznosi 1.016,80 km, od čega je 601,2 km integrirano u europsku mrežu unutarnjih vodnih putova međunarodne važnosti. Unutarnji vodni putovi Dunavskog sliva u Republici Hrvatskoj dio su TEN-T koridora Rajna-Dunav. Luke Vukovar i Slavonski Brod klasificirane su kao luke osnovne TEN-T mreže dok su Osijek i Sisak luke sveobuhvatne TEN-T mreže.



Prikaz 11 Osnovna i sveobuhvatna mreža: unutarnji vodni putovi i luke, Izvor: ec.europa.eu

Unutar cjelovitog prometnog sektora koji se odnosi na unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj postoje dva odvojena podsustava sa specifičnim karakteristikama: podsustav Dunavskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Dunava i Drave te podsustav Savskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Save, Kupe i Une. Hrvatske luke na unutarnjim vodama, Vukovar, Osijek, Slavonski Brod, Sisak i njihova pristaništa, obilježene su nerazvijenom infrastrukturom i nepovezanim logističkom lučkom mrežom.

Sukladno dokumentu Europske komisije „Bijela knjiga: Mapa puta u jedinstveni europski prometni prostor – Prema konkurentnom i učinkovitom prometnom sustavu, 2011.“, plovidba unutarnjim vodnim putovima ima značajnu ulogu u razvoju konkurentnog prometnog sustava. Po pitanju infrastrukture, Europski akcijski program za potporu

prijevozu unutarnjim vodnim putovima (NAIDES I, NAIDES II) ističe da promet unutarnjim vodnim putovima mora biti u potpunosti integriran u TEN-T multimodalne koridore, posebno zato što sedam od devet koridora ima značajan promet unutarnjim vodnim putovima. Dokument također upozorava da je do sada uloga luka na unutarnjim vodnim putovima u ukupnom razvoju prometa unutarnjim vodnim putovima potcijenjena.

Sveobuhvatni sektorski strateški dokumenti povezani s unutarnjim vodnim putovima i lukama su Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.), usvojena 16. svibnja 2008. godine, kao i Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (2009.- 2016.), usvojen Zaključkom Vlade Republike Hrvatske 19. prosinca 2008. godine.

Članstvo u Europskoj uniji otvorilo je nove prilike za poboljšanje prometa na unutarnjim vodnim putovima. Povoljan zemljopisni položaj hrvatskih unutarnjih vodnih putova u srcu Europe, kao i najisplativiji i siguran način prijevoza u usporedbi s drugim vrstama prijevoza, glavne su prednosti ovog sektora, međutim sektor ima i mnogo slabosti. Potreban je sustavni rad na uklanjanju slabosti i nedostataka unutar sektora kad je riječ o organizaciji, modernizaciji flote, obrazovanju, izgradnji infrastrukture (vodni putovi i luke), održavanju i sigurnosti plovidbe (potpuna operacionalizacija RIS sustava), kao i poboljšanju suradnje sa susjednim zemljama. Posebnost sustava unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj je što većina unutarnjih vodnih putova prati hrvatske granice te se stoga projekti za izgradnju, modernizaciju, tehničko održavanje i obilježavanje moraju odvijati uz sudjelovanje susjednih zemalja.

Glavni prioriteti sektora unutarnje plovidbe usredotočeni su na:

- uspostavljanje i održavanje uvjeta za siguran i pouzdan promet unutarnjim vodnim putovima, naročito za održavanje međunarodnih plovnih putova u skladu s potrebnim međunarodnim plovidbenim standardima,
- razvoj i modernizaciju međunarodnih luka na unutarnjim vodnim putovima u skladu s međunarodnim standardima kako bi se ispunila postojeća i očekivana potražnja prometnih usluga,
- povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava te

- unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim vidovima prometa s ciljem razvoja intermodalnosti.

2.2.6. Pomorstvo

Republika Hrvatska na zapadu je naslonjena na Jadransko more čime joj je osiguran izlaz na Sredozemno more. Ukupna duljina hrvatske obale iznosi 6.278 km uključujući i obalu koja se proteže oko 1.244 otoka, otočića, grebena i hridi. Od ukupnog broja otoka 49 ih je naseljeno.

Od ukupne površine Republike Hrvatske koja iznosi 87.661 km², unutrašnje morske vode i teritorijalno more proteže se na površini od 31.479 km² (unutrašnje morske vode 12.498 km² te teritorijalno more 18.981 km²). Hrvatska ima dugu pomorsku tradiciju, a sektor pomorstva oduvijek je imao ključnu ulogu u gospodarskom, trgovinskom i društvenom razvoju zemlje.

Danas se u hrvatskim lukama godišnje pretovari oko 19 milijuna tona tereta te se preveze više od 12 milijuna putnika (podaci za 2012. godinu). Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora, što predstavlja razvojni potencijal koji omogućuje uključivanje u trgovinske tokove kako na europskom tako i na svjetskom tržištu, kao i transformaciju lučkih sustava u suvremene logističke i distribucijske gospodarske centre.

Za uravnotežen razvoj zemlje posebno je važno osigurati održiv razvoj otoka te spriječiti daljnje iseljavanje otočnog stanovništva. U tom kontekstu, za razvoj otoka značajan je obalni linijski pomorski promet koji se odvija na ukupno 56 javnih linija od državnog značaja, a na kojima je u 2012. godini prevezeno 11,1 milijuna putnika i 2,76 milijuna vozila.

Prema podacima udruge hrvatskih brodara MARE NOSTRUM za 2012. godinu, hrvatsku flotu čine 1245 broda 1.274.833,36 GT od čega 121 brod plovi u međunarodnoj plovidbi. S obzirom na smanjenje broja plovila u floti, nužno je usvojiti mjere koje će osigurati opstanak i modernizaciju hrvatske flote kako bi bila konkurentna na svjetskom tržištu. Osim toga, s obzirom na tradiciju i postojeći „know-how” koji su temeljni preduvjeti za uspjeh, Hrvatska mora voditi računa o ovoj industrijskoj grani.

U hrvatskim upisnicima i očevidnicima upisana su 72 plutajuća objekta, 4 nepomična odobalna objekta, više od 1.900 jahti te 118.000 brodica (podaci za 2012. godinu).

U Republiku Hrvatsku prosječno godišnje uplovi oko 60.000 stranih rekreacijskih plovila (podaci za 2012. godinu).

Hrvatska ima oko 22.000 pomoraca, od čega je oko 7.500 pomoraca koji plove u nacionalnoj plovidbi, odnosno oko 14.500 pomoraca koji plove u međunarodnoj plovidbi na brodovima hrvatskih i stranih zastava (podaci za 2012. godinu). Pomorci se obrazuju u sustavu koji uključuje osam srednjih pomorskih škola, četiri pomorska visoka učilišta i 22 specijalizirana pomorska učilišta (podaci za 2012. godinu).

Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) smješteno je duž kopnene obale te su sve proglašene lukama od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Hrvatske morske luke povoljno su smještene i olakšavaju pomorski promet između središnje i istočne Europe i južne Azije, Australije i Oceanije i Europe (preko Sueskog kanala). Omogućuju skraćivanje putovanja od pet do osam dana ili minimalno 2.000 km u usporedbi s lukama sjeverne Europe. Trenutno na tržištu Europske unije na jadranske luke otpada samo 3% ukupnog tereta što govori o velikom potencijalu za rast teretnog prometa u svim jadranskim lukama.

Luka Rijeka i luka Ploče, a u posljednje vrijeme i luka Split imaju najveći tržišni potencijal za pretovar tereta. Luka Rijeka je luka osnovne TEN-T mreže i dio Mediteranskog koridora: Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – Ukrajinska granica, a luka Ploče je luka sveobuhvatne TEN-T mreže (vidi Prikaz 11: Osnovna i sveobuhvatna mreža: unutarjni vodni putovi i luke). Daljnji razvoj luke Rijeka i luke Ploče dijelom ovisi o razvoju njihove povezanosti sa željeznicom stoga je najvažniji projekt u zajedničkom interesu za sektor teretnog pomorskog prometa razvoj i izgradnja željezničkog pravca od Rijeke do Mađarske dok je daljnji razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini od presudne važnosti za razvoj luke Ploče.

Luke Pula, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik i Ploče klasificirane su kao luke sveobuhvatne TEN-T mreže.

Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu smatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, s obzirom da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, a bez kojeg ne bi bio moguć održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Ovaj sektor pruža redovitu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke). Razvoj usluge prijevoza u obalnom linijskom pomorskom

prometu smatra se izuzetno važnim iz razloga što bez istog nema daljnjeg gospodarskog razvoja otoka i priobalja, što se posljedično odražava i na depopulaciju otočkog stanovništva. Nužno je stoga optimizirati kapacitete i učinkovitost postojeće i nove infrastrukture, poticati intermodalnost i poboljšanje sigurnosti i pouzdanosti prometne mreže otvaranjem i poboljšanjem infrastrukture za prihvat brodova koji obavljaju uslugu prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu i njihove pristupne infrastrukture (pristupnih cesta i sl.).

Nužno je održavati i razvijati adekvatnu razinu sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja u skladu s međunarodnim i europskim standardima kao i potrebama sudionika u pomorskom prometu.

U segmentu javnih usluga sigurne plovidbe, a u skladu s Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), UN-ovoj Konvenciji o pravu mora (UNCLOS), Konvenciji Međunarodne hidrografske organizacije (IHO) te Zakonu o hidrografskoj djelatnosti uspostavljena je i operativna hidrografska služba. Hidrografska služba je skup aktivnosti koje sustavno i kontinuirano provodi nacionalni hidrografski ured (Hrvatski hidrografski institut). Osnovni cilj hidrografske službe je osiguranje dostupnosti hidrografsko-navigacijskih informacija koje su u izravnoj vezi sa sigurnošću plovidbe krajnjim korisnicima na brodovima. Hidrografska služba organizira se i djeluje kao trajna aktivnost 24/7/365. U nadolazećem razdoblju prioritetni cilj bit će sustavno i kontinuirano unapređenje hidrografske službe, smanjenje sigurnosno plovidbenih i ekoloških rizika prikupljanjem hidrografskih podataka, korištenje najnovije tehnologije u skladu s relevantnim standardima, objava podataka u službenim papirnatim i elektroničkim navigacijskim kartama i publikacijama, održavanje objavljenih podataka i osiguranje dostupnosti službenih karata i publikacija diljem svijeta.

Glavni prioriteti sektora pomorstva usredotočeni su na:

- specijalizaciju luka u skladu s mogućom potražnjom,
- povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava te
- unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim prijevoznim sredstvima kako bi se potaknuo razvoj intermodalnog prometa.

2.2.7. Javna, gradska, prigradska i regionalna mobilnost

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske promatra mobilnost građana kroz upotrebu javnog prijevoza (vlak, tramvaj, autobus, plovna prometna sredstva itd...) te kroz individualnu mobilnost (prijevoz osobnim automobilom, biciklom ili pješaćenje). Naglasak je stavljen na javni prijevoz putnika i na vidove prometa s nultom emisijom štetnih plinova radi zadovoljavanja dnevnih migracija. Suočavanje s problemom mobilnosti na razini gradova, općina i županija uvođenjem načela intermodalnosti stvara temelje za međusobno povezivanje regija i omogućuje prekograničnu povezanost i pristup glavnoj infrastrukturi (TEN-T).

Javni prijevoz (JP) u Republici Hrvatskoj posljednjih godina bilježi pad u broju prevezenih putnika u svim vidovima prijevoza. U razdoblju između siječnja i prosinca 2012. godine prijevoz putnika bilježi³³ pad od 20,1% u usporedbi s istim razdobljem 2011. godine. Željeznički prijevoz bilježi pad od 45,5%, cestovni 0,5%, pomorski i obalni prijevoz 3,5%, a zračni 5,7%. Istovremeno je porastao broj registriranih vozila, broj prijeđenih kilometara osobnim automobilom i općenito, upotreba osobnih automobila. Dominacija osobnog prijevoza očituje se velikim prometnim gužvama u prilazima gradskim središtima što doprinosi većem zagađenju i povećanju razine buke, nedostatku parkirališnog prostora te povećanim troškovima za građane.

Javni prijevoz u Republici Hrvatskoj danas je neintegriran. Intermodalni terminali koji omogućuju prijelaz s jednog vida prijevoza na drugi, zajednički vozni redovi kao i zajedničke prijevozne karte različitih vidova prijevoza ne postoje ili su iznimno rijetki. Istodobno su prisutne „paralelne linije“ autobusnih i željezničkog prijevoznika. Željeznički prijevoz u nepovoljnom je položaju zbog činjenice da je prosječna starost voznog parka pri kraju životnog vijeka dok je u cestovnom prijevozu prosječna starost autobusa otprilike 15 godina.

Javni prijevoz, u punom smislu riječi, odvija se na područjima velikih gradova poput Zagreba, Rijeke, Osijeka, Splita i njihovih aglomeracija te u Varaždinu, Karlovcu, Zadru i Puli. JP u tramvajima odvija se u Zagrebu i Osijeku, a željeznicom u Zagrebu i Splitu. U unutarnjoj plovidbi ne odvija se javni prijevoz putnika za zadovoljavanje potreba dnevnih migracija dok je javni prijevoz u pomorskom prometu orijentiran na veze otoka s kopnom.

³³ Izvor: DZS, Priopćenje br. 5.1.1/4, svibanj 2013. godine.

S pravnog i administrativnog stajališta gotovo sva tijela državne uprave i upravna tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave imaju izravan ili neizravan utjecaj na javni prijevoz, no bez jedinstvene financijske, organizacijske i infrastrukturne strategije i politike. Potrebna je temeljita analiza za detekciju cjelokupnog primarnog i sekundarnog zakonodavstva koje utječe na uvjete i razvoj javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti, uključujući i zaključene međunarodne sporazume, razvojne strategije lokalnih i regionalnih uprava te prometne studije. Javni prijevoz u Republici Hrvatskoj suočen je sa sličnim problemima kao i gotovo sve zemlje Europske unije. Tome u prilog govori i podjela po vidovima prometa prema kojoj Hrvatska pripada prosjeku EU27, a koju karakterizira udio automobilskeg prijevoza od 84% (EU27), odnosno 85,4% (RH).

Glavni prioriteti sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti usredotočeni su na:

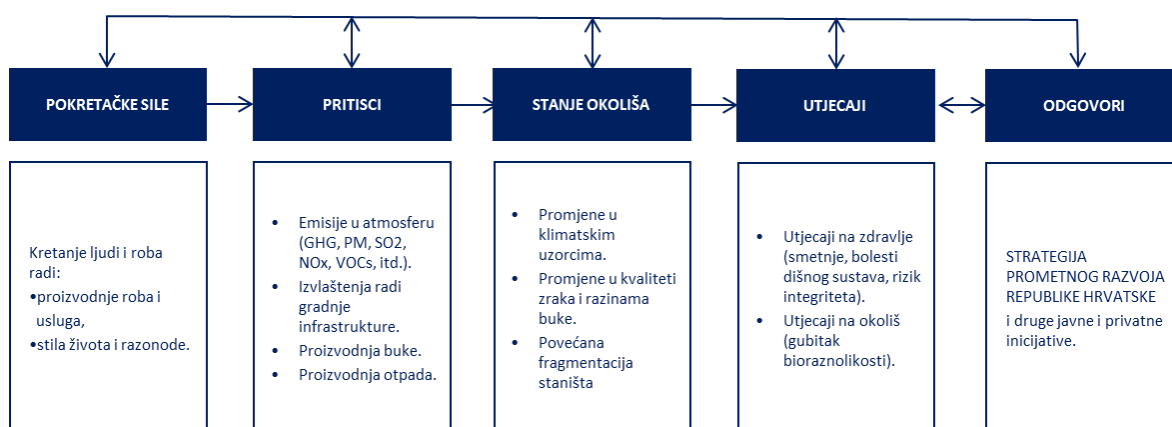
- uvođenje integriranih prometnih sustava u većim gradovima i njihovim predgrađima i/ili regionalnim područjima,
- razvoj mjera za povećanje udjela javnog prijevoza i vidova prijevoza s nultom stopom emisije štetnih plinova kao što su P&R („Park and Ride“) postrojenja, ograničenja za individualni prijevoz u središtima gradova, davanje prednosti javnom prijevozu uvođenjem inteligentnih transportnih sustava itd. te
- povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora u organizacijskom i legislativnom smislu, osobito uvođenjem Ugovora o javnim uslugama u skladu s Uredbom (EK) br. 1370/2007, unapređenjem učinkovitosti sustava održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti sustava.

2.2.8. Zaštita okoliša u prometu

Republika Hrvatska danas se suočava s problemima zaštite okoliša uzrokovanim prometom pri čemu se ne razlikuje od drugih europskih zemalja, s obzirom da je promet globalni proces.

Kako bi se dao uvid i razumjeli složeni uzročno-posljedični odnosi između prometa i okoliša, primijenjen je DPSIR pristup. DPSIR podrazumijeva pokretačke sile, pritiske, stanje okoliša, utjecaje i odgovore. To je alat koji se često upotrebljava za analizu i izvještavanje o ekološkim politikama sektora. Model DPSIR-a na integrirani način prikazuje povezanost između uzroka ekoloških problema, njihovog utjecaja i smjer reakcije.

Sljedeći crtež prikazuje model DPSIR-a primijenjen na hrvatski promet i okoliš.



Prikaz 12 DPSIR model hrvatskog prometnog sektora

Kao i prometni sektor u većini europskih zemalja, hrvatski promet u trenutnom scenariju pokazuje strukturu nepovoljnu za okoliš, a za budućnost se predviđaju negativni ekološki trendovi. Neke od ključnih brojki koje podupiru ovaj zaključak su sljedeće:

- U 2011. godini prometni sektor u Republici Hrvatskoj pridonio je nacionalnom popisu djelatnosti kojima se ispuštaju staklenički plinovi (GHG) s 20%, a cestovni promet odgovoran je za 95% ukupnih emisija plinova u prometu³⁴. Nacionalne projekcije iznesene u okviru pripreme Energetske strategije predviđaju rast ispuštanja stakleničkih plinova uzrokovanih prometnim sektorom u razdoblju od 2012. do 2025. godine, čak i u povoljnom scenariju nakon uvođenja mjera.
- Atmosfersko zagađenje izazvano emisijom lebdećih čestica (PM) najveći je problem vezan uz kvalitetu zraka u Hrvatskoj, a promet mu je jedan od glavnih izvora.
- Najveća prijetnja divljim vrstama u Hrvatskoj je smanjenje i nestanak staništa, što je posljedica (između ostalih čimbenika) izgradnje cesta i drugih komunikacijskih veza, uzrokujući fragmentiranje staništa.
- Nacionalne projekcije predviđaju da će potrošnja energije u prometu porasti u razdoblju od 2006. do 2020. godine prema uobičajenom scenariju i prema scenariju energetske učinkovitosti (3,5% odnosno 2,9%)³⁵.

³⁴ Izvor: Izvještaj o nacionalnom popisu 2013. - Popis djelatnosti kojima se ispuštaju staklenički plinovi za godine 1990.-2011.

³⁵ Izvor: 5. Nacionalno izvješće Republike Hrvatske pod UNFCCC-om

Potrebno je aktivno i odlučno djelovanje planskim dokumentima i provedbom kako bi se osigurala okolišna održivost budućeg hrvatskog prometnog sektora.

2.2.9. Zaključci SWOT analize

U nastavku su prikazani zaključci u vezi s općim pregledom prometnog sektora u zemlji. Glavni cilj ove analize jest pronalaženje kritičnih strateških čimbenika, koristeći ih i podupirući u svakoj razmatranoj promjeni: konsolidiranje snaga, minimiziranje slabosti, korištenje prilika i smanjivanje prijetnji te izrada plana aktivnosti, na način da se identificira najbolje u smislu mogućnosti i prilika. U nastavku su prikazani glavni zaključci:

| SNAGE | SLABOSTI |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Geostrateški položaj Hrvatske u prirodnom okruženju širenja Europske unije i kao točka križanja prometnih tokova • Geografski položaj i geomorfološke osobine morske obale, i unutarnjih vodnih putova • Postojanje kulturne i povijesne baštine • Postojanje razvijenog javnog prijevoza u velikim gradovima • Lučka infrastruktura koja odgovara potrebama međunarodnog pomorskog prometa • Visoki standardi sigurnosti pomorske plovidbe • Politička stabilnost • Snažna industrijska pozadina • Snažna politička podrška i odlučnost u izgradnji održivog prometnog sektora • Dobra povezanost autocestama između regija i većih gradova u Hrvatskoj • Solidna turistička industrija • Visoko očuvan morski okoliš • Država članica Europske unije • Snažna pozadina u tehničkom obrazovanju | <ul style="list-style-type: none"> • Zemljopisna konfiguracija zemlje • Nedovoljno prometno planiranje, uglavnom zbog nepostojanja sustavnog prikupljanja statističkih podataka • Neadekvatno stanje prometne infrastrukture, uglavnom zbog manjka održavanja • Manjak sezonskih kapaciteta priobalnih cesta i zračnih luka • Nepostojanje integrirane prometne mreže • Nedovoljno razvijen multimodalni promet • Nepostojanje koordinacije između institucija • Zastarjela željeznička oprema i operativna struktura • Neregulirano tržište javnog prijevoza • Neuravnotežen regionalni razvoj • Nedovoljna klasa plovnosti unutarnjih vodnih putova sukladno standardima EU-a • Neodgovarajuća struktura i zastarjeli vozni park • Neintegriranost teritorija zbog udaljenih otoka • Emisije hrvatskog prometnog sektora, uključujući stakleničke plinove i dalje će rasti ako se ne poduzmu mjere za smanjenje • Slaba diversifikacija gospodarstva, prekomjerna ovisnost o turizmu • Visoka stopa nezaposlenosti • Infrastruktura za intermodalni promet nije razvijena • Javni prijevoz putnika nije integriran |
| PRILIKE | PRIJETNJE |
| <ul style="list-style-type: none"> • Razvoj turizma • Dostupnost EU fondova • Porast mobilnosti stanovništva • Visoka gustoća mreže željezničkih pruga • Mogućnost ulaska Srbije (pretpristupni postupak) i Bosne i Hercegovine u Europsku uniju • Nove tehnologije u prometnom sektoru, kad je riječ o učinkovitosti i razvoju novih tržišta | <ul style="list-style-type: none"> • Globalna gospodarska kriza • Moguća ograničenja kretanja ljudi i roba sa susjednim zemljama zbog pristupanja Hrvatske Schengenskom prostoru • Nedostatak ulaganja u Sloveniji za dovršetak spoja slovenske mreže s hrvatskom mrežom autocesta • Novi inozemni konkurenti na lokalnom tržištu • Hrvatsko prirodno i urbano okruženje iznimni su, ali vrlo krhki i mogli bi biti teško pogođeni razvojem i djelovanjem nove prometne infrastrukture • Emigracija iz regionalnih u gradska područja |

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Mogući ulaz za teret za zemlje koje nemaju izlaz na more, uglavnom Mađarsku i Bosnu i Hercegovinu • Tranzitna zemlja za sjevernu i srednju Europu za protok tereta iz Azije • Mogući ulazak Hrvatske u Schengenski prostor zbog pojednostavljenja postupaka u prekograničnom prometu s članicama Schengena • Prometni sektor kao pokretač gospodarstva, smanjenje troškova, poboljšanje pristupačnosti • uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika • razvoj infrastrukture za intermodalni prijevoz tereta | <ul style="list-style-type: none"> • Izostanak integracije javnog prijevoza |
|--|--|

Tabela 5 Opća SWOT analiza prometnog sektora Republike Hrvatske

3. CILJEVI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA

3.1. VIZIJA I MISIJA

3.1.1. Vizija

Vizija

Unapređenje gospodarstva i razvoja Republike Hrvatske pomoću intermodalnog, održivog, djelotvornog i sigurnog prometnog sustava.

3.1.2. Misija

Misija

Unapređenje prometnog sustava Republike Hrvatske osiguravanjem adekvatnih resursa u cilju stvaranja socijalno, gospodarski i ekološki održive, djelotvorne i kvalitetne infrastrukture i usluga.

3.2. DEFINICIJA CILJEVA

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi postojećeg stanja u zemlji, identificirajući prilike i probleme te analizirajući najbolja rješenja za dostizanje postojećih potreba.

Strategija je dokument kojim se utvrđuje srednjoročni i dugoročni razvoj u Republici Hrvatskoj i koji predstavlja kvalitativni pomak u odnosu na postojeće stanje i ostvarenje nove faze, a to je povećanje kvalitete prometnog sustava i same prometne infrastrukture.

S obzirom na sve navedeno, definicija jasnih ciljeva smatra se osnovnom i ključnom fazom procesa strateškog planiranja.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

3.2.1. Opći cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske

Opći cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na teritoriju Republike Hrvatske, uzimajući u obzir novu ulogu nakon njezina pristupanja Europskoj uniji u srpnju 2013. godine. Kako bi se postigao taj cilj sve intervencije koje definira Strategija sukladne su politikama, standardima i propisima Europske unije:

- osiguranje ekološke i socijalne održivosti,
- osiguranje sigurnosti i zaštite,
- osiguranje učinkovitosti,
- osiguranje financijske održivosti,
- unapređenje dostupnosti i socijalne uključenosti,
- unapređenje energetske učinkovitosti,
- unapređenje podjele vidova prometa u korist javnog prijevoza, ekološki prihvatljivih i alternativnih vidova (pješaci i bicikl),
- povećanje razine uslužnosti,
- osiguranje kvalitete usluge,
- osiguranje interoperabilnosti sustava.

Osiguranje financijske, socijalne i ekološke održivosti te energetske učinkovitosti

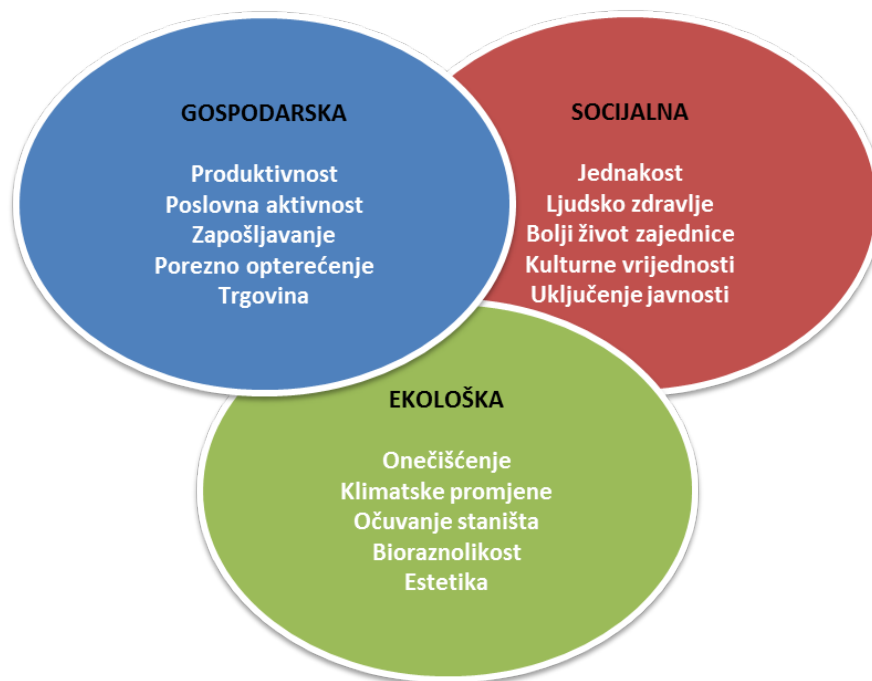
Održiv je onaj prometni sustav koji:

- *omogućuje da se osnovne potrebe pojedinaca i društava za pristupom zadovolje na siguran način, imajući u vidu zdravlje ljudi i ekosustava te jednakost unutar i između različitih generacija,*
- *je cjenovno pristupačan, učinkovito funkcionira, nudi izbor vidova prijevoza i podržava vitalno gospodarstvo,*
- *ograničava emisije i otpad u okviru sposobnosti planete da iste apsorbira, minimizira potrošnju neobnovljivih izvora, ograničava potrošnju obnovljivih izvora do razine obnovljive stope, višekratno upotrebljava i reciklira svoje sastavnice te uporabu zemljišta i proizvodnju buke svodi na minimum.*

Ova se definicija često koristi jer je sveobuhvatna i upućuje na to da održiv promet mora uravnotežiti ekonomske, socijalne i ekološke ciljeve, tzv. **paradigmu trostruke osnove**,

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

kao što je naznačeno na prikazu br. 13 u nastavku. Iako prikazano upućuje na to da svaki pojedini cilj potpada u specifičnu kategoriju, oni se često preklapaju.



Prikaz 13 Ciljevi održivosti

Štoviše, ekonomska i socijalna održivost s jedne strane te socijalna i ekološka održivost s druge strane ne samo da su kompatibilne, već su uvelike i komplementarne.

Osiguranje sigurnosti i zaštite

Sigurnost i zaštita moraju biti od primarnog interesa za hrvatski prometni sustav jer su, za vrijeme putovanja, svima u prvom planu.

Sigurnost prometa: Okruženje sigurnog prometa ključno je za hrvatske građane. Europska komisija nastoji osigurati najviše sigurnosne standarde širom svijeta stoga, s ciljem unapređenja sigurnosti, primijenit će se sljedeće mjere: razvijanje povelja korisničkih prava, prilagodba praksi najsigurnijih vidova prometa ostalim vidovima, utvrđivanje učinkovitog sustava internalizacije za troškove nesreća u svakom vidu prometa.

Zaštita u prometu: Zaštita u prometu osjetljiva je tema koja utječe na sve nas u cijelom svijetu. Neovisno o tome koliko je neki događaj rijedak, rizik ostaje i otkriva ranjivosti cjelokupnog lanca prometne opskrbe.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

Osiguranje učinkovitosti prometnog sustava (uključujući kvalitetu usluge)

Unapređenje učinkovitosti sustava postići će se sljedećim mjerama:

- unapređenjem transparentnosti i uključenjem javnosti:

Stvaranje formalnih kanala kojima se dionici, društvo, partneri i stručnjaci informiraju o programima i strateškim pravcima prometne politike te poticanje socijalne debate o tim temama ili odlukama. Utvrđivanje paketa društveno usuglašenih pokazatelja kako bi se nadzirala provedba Strategije, pružajući temelj za reviziju plana.

- većom integriranošću različitih vidova prometa:

Promoviranje uporabe ekološki prihvatljivih vidova prometa primjerenom integracijom svih vidova, s ciljem pojednostavljenja razmjene.

- kvalitetnijim uslugama, uključujući odgovarajuće sustave očuvanja:

Ponuda kvalitetnih usluga, naročito u sustavu javnog prijevoza putnika te ekološki prihvatljivih vidova za teret kako bi se povećala njihova privlačnost. Jedan od ključnih segmenata ponude kvalitetnih usluga jest pravilno održavanje infrastrukture i prometnog voznog parka. Uvest će se sustavi kontrole kvalitete za usluge i infrastrukturu nadograđeni novim alatima kao što su periodične eksterne revizije.

- višim sigurnosnim standardima u svim vidovima prometa:

Povećanje sigurnosnih standarda pomoći će u povećanju učinkovitosti prometnih sustava.

Unapređenje dostupnosti i socijalne uključenosti

Zajamčeni univerzalni minimalni pristup javnim uslugama (obrazovanju, zdravstvenoj skrbi, socijalnoj pomoći, javnom prijevozu itd.) za sve građane, s posebnom pozornošću na osjetljive skupine (djecu, starije, osobe smanjene pokretljivosti), glavni je cilj koji trebaju postići sve regije. To znači da se svima mora osigurati pristup javnom prijevozu koji u cijeloj zemlji mora doseći razine kvalitete definirane za usluge javnog prijevoza.

Pravu teritorijalnu dostupnost pružaju usluge, ne samo infrastruktura. Poboljšanja će se temeljiti na stvaranju učinkovitih javnih usluga za pristup čvorištima koja generiraju glavnu potražnju.

Zbog posebnosti hrvatskog teritorija posebno će se voditi računa o razvoju prekograničnih poveznica sa susjednim zemljama te na dostupnost otoka i dubrovačke regije kako bi se jamčili odgovarajući uvjeti za mobilnost ljudi i robe, a u skladu s različitim značajkama svakog od tih teritorija.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

Unapređenje razdiobe vidova prometa u korist javnog prijevoza, ekološki prihvatljivih i alternativnih vidova (pješaci i bicikl)

Da bi se poboljšala podjela vidova prometa nužno je pojmiti prometni sustav kao mrežu u pogledu infrastrukture i usluga koje se nude, što zahtijeva intermodalni pristup kako bi se iskoristile prednosti svakog vida prometa te osigurao i olakšao prijenos među vidovima. Integracija različitih vidova mora uzeti u obzir sva područja djelovanja: fizičku povezanost, koordinaciju usluga, tarife, upravljanje i planiranje.

Povećanje razine uslužnosti

Pružat će se primjerena razina usluga za sve vidove prometa kako bi se povećali učinkovitost i atraktivnost prometnog sustava.

Osiguranje interoperabilnosti sustava

Kako bi se olakšala integracija hrvatskog prometnog sustava u prometne mreže Europske unije, nužno je osigurati njegovu interoperabilnost, što je jedan od glavnih pokretača Strategije prometnog razvoja.

3.2.2. Definicija multimodalnih ciljeva

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske postavlja skup multimodalnih ciljeva uzimajući u obzir ishode analiza postojećeg stanja u svim vidovima prometa.

Kako bi se pojednostavila prezentacija i jasno pokazala veza između analize (predstavljene SWOT analizom) i ciljeva, u nastavku je prikazana SWOT matrica.



Prikaz 14

SWOT matrica

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

Prema prethodnoj analizi temeljenoj na različitim hipotezama³⁶ koje su izvedene u svakom pojedinom prometnom sektoru te SWOT analizi i prikupljanju podataka koji su uslijedili, u nastavku su navedeni glavni ciljevi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.

| | |
|---|--|
| <p>1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 1a Eliminiranje uskih grla na granicama • 1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet) • 1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet) |
| <p>2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 2a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb) • 2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka) • 2c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) • 2d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) • 2e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik) |
| <p>3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu • 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/ među otocima |
| <p>4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb • 4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka • 4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar • 4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split • 4e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Osijek • 4f Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik |
| <p>5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 5a Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Središnja Hrvatska (Zagreb) • 5b Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverni Jadran (Rijeka) • 5c Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) • 5d Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) • 5e Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Južna Dalmacija (Dubrovnik) |
| <p>6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 6a Prilagodba zakonodavstva, procedura i standarda s europskim zahtjevima i svjetskom najboljom praksom • 6b Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima • 6c Unapređenje operativnih postavki sustava • 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava • 6e Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš • 6f Unapređenje energetske učinkovitosti • 6g Financijska održivost prometnog sustava |

³⁶ Vidi Dodatak II. Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske

| Ciljevi Strategije | Potrebe/ciljevi paralelnih strategija |
|---|---|
| <p>1. Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Razvojem prometa Republika Hrvatska mora postići dobru povezanost raznih dijelova vlastitog teritorija kao i povezanost s europskim pravcima. • Potrebno je uspostaviti integrirani promet. |
| <p>2. Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Povećati atraktivnost i konkurentnost Republike Hrvatske. • Unaprijediti i ubrzati turistički razvoj u kontinentalnom dijelu zemlje. • Ekonomski rezultati uvjetovani su trima faktorima: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> pristupačnošću ključnih udaljenih destinacija, <input type="checkbox"/> regionalnom pristupačnošću radne snage u turističkom sektoru iz kontinentalnog dijela i okolnih zemalja, i <input type="checkbox"/> lokalnim upravljanjem prometom u turističkim odredištima. |
| <p>3. Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije.</p> | |
| <p>4. Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama.</p> | |
| <p>5. Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Općenito se gospodarstvo u značajnoj mjeri temelji na slobodnom kretanju roba i u tom su smislu pomorski, željeznički i promet unutarnjim plovnim putovima usmjereni na promet na duge pravce, dok je cestovni promet prvenstveno značajan u regionalnom kontekstu. • Luke u Republici Hrvatskoj služe kao vrata za trgovinu, naročito u smislu srednjoeuropske osi sjever-jug. Srednjoeuropska i jugoistočna europska komunikacija koriste rijeku Savu i željeznički spoj u pravcu istok-zapad. Stoga je za uključene zemlje izuzetno važno osigurati kretanje roba na ekološki održiv način. • Prioritetni načini prometovanja s niskim vanjskim troškovima od velike su važnosti naročito u smislu osi sjever-jug budući da napori i ulaganja zemalja duž osi nemaju smisla bez sudjelovanja Republike Hrvatske jer dodatni troškovi prekrcaja roba nisu tržišno prihvatljivi. |
| <p>6. Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Osigurati koordinirani pristup za održivi društveni i gospodarski razvoj u svim dijelovima zemlje. Postići ujednačen razvoj i smanjiti socijalne i ekonomske razlike. • Ojačati konkurentnost: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Razvoj županija i statističkih regija, <input type="checkbox"/> Razvoj potpomognutih područja, <input type="checkbox"/> Razvoj graničnih regija. |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

3.2.3. Opis multimodalnih ciljeva

S ciljem unapređenja prometnog sustava Republike Hrvatske definirano je šest glavnih strateških multimodalnih ciljeva i dvadeset osam specifičnih multimodalnih ciljeva koji pojedinačno integriraju svaki glavni multimodalni cilj.

Neki od tih ciljeva postavljeni su s jedinstvenom i posebnom svrhom u odnosu na sektor, dok su drugi postavljeni s općenitom ili transverzalnom sastavnicom. Ova razlika ima praktičnu svrhu povezanu s budućom provedbom, a time i načinom upravljanja njihovim razvojem.

Ciljevi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske su:

Cilj 1: Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama

Prema politici Europske unije jačanja prekogranične suradnje među regijama susjednih zemalja, potrebno je naglasiti važnost regionalnih prekograničnih koridora između Europske unije i zemalja nečlanica. Važnost spomenutog još će više biti istaknuta hrvatskim pristupanjem Schengenskom prostoru koje će omogućiti jednostavniji način stvaranja tih veza. Dodatno, geografski položaj Republike Hrvatske u Europi čini posebno važnim razmatranje o prometnoj povezanosti sa susjednim zemljama, posebice razmatranje o tranzitnom prometu u pogledu tereta i putnika. Međunarodni promet u Hrvatskoj (s polazišnom ili odlazišnom točkom iz Hrvatske i tranzitnog prometa) važan je za sve vrste prometa: željeznički, cestovni, zračni, pomorski i unutarnju plovidbu, stoga je ključno da se odgovarajućim planiranjem sustava poboljša dostupnost putnika i tereta te da se eliminiraju uska grla na nacionalnim granicama.

- **1a Eliminiranje uskih grla na granicama**

Infrastrukturalna, operativna i/ili organizacijska uska grla na granicama često rezultiraju duljim vremenom putovanja i niskim prosječnim brzinama, što umanjuje atraktivnost međunarodnih putovanja. Eliminacija uskih grla na granicama poseban je izazov za Hrvatsku zbog njezina pristupanja Europskoj uniji te očekivana pristupanja Schengenskom sporazumu koji će s jedne strane značiti ukidanje postojećih graničnih prijelaza sa zemljama Europske unije, dok će s druge strane veću važnost dati graničnim prijelazima sa Srbijom, Bosnom i Hercegovinom te Crnom Gorom.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

Kako bi se uspješno riješilo pitanje eliminacije uskih grla na granicama, potrebno je uspostaviti ispravne mehanizme koordinacije sa susjednim zemljama jer će rješavanje ovih problema ojačati ulogu Hrvatske kao tranzitne zemlje u pogledu međunarodne mobilnosti, posebno u odnosu na prijevoz roba s pozitivnim učinkom na gospodarstvo.

- **1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet)**

Međunarodni putnički promet u Hrvatskoj relevantan je uglavnom za cestovni promet. Ostali vidovi prometa međunarodnim putnicima važni su samo za određene skupine (pomorski promet turistima te zračni promet turistima i poslovnim putnicima). Kako bi se unaprijedila uloga Hrvatske kao tranzitne zemlje u pogledu međunarodne mobilnosti i kako bi se poboljšalo njeno pozicioniranje kao glavnog turističkog odredišta, nužno je poboljšati međunarodnu pristupačnost za putnički promet dovršavanjem poveznica koje nedostaju na glavnim tranzitnim koridorima, modernizacijom luka i zračnih luka u glavnim turističkim i poslovnim središtima te unapređenjem njihove pristupačnosti.

- **1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet)**

U slučaju međunarodnog teretnog prometa, važne vrste prometa uključuju željeznički, cestovni, pomorski promet te unutarnju plovidbu. Kako bi se povećala važnost Hrvatske kao tranzitne zemlje u pogledu međunarodne mobilnosti tereta te povećala uloga odabrane TEN-T osnovne teretne luke (Rijeka) kao jedne od glavnih ulaznih točaka za teret u Europi, nužno je poboljšati pristupačnost za međunarodni teretni promet dovršavanjem poveznica koje nedostaju na glavnim tranzitnim koridorima, modernizacijom važnih teretnih luka i unapređenjem njihove pristupačnosti.

Cilj 2: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske

Posebna morfologija hrvatskog teritorija i jasna vodeća uloga Zagreba kao glavnog industrijskog i poslovnog čvorišta zemlje čine putnički promet na velike udaljenosti u zemlji posebno važnim usprkos tome što Hrvatska nije velika zemlja u pogledu površine i stanovništva. Pristupačnost na velike udaljenosti uglavnom se ostvaruje priključcima

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

autocesta na glavne koridore, zračnim prometom, koji podržava relativno veliki broj međunarodnih zračnih luka te, u nekim dijelovima zemlje, željezničkim prometom u kojem je potrebno modernizirati glavne koridore.

Poboljšanje pristupačnosti za putnike na velike udaljenosti pomoći će u „smanjenju udaljenosti” udaljenih regija od glavnoga grada, smanjenju regionalnih nejednakosti s jedne strane, omogućujući povećano sudjelovanje stanovnika iz udaljenih regija u industrijskom, političkom i poslovnom životu zemlje te s druge strane pomažući u unapređenju važnosti regionalnih industrijskih i poslovnih centara diversificirajući tako trenutačno vrlo centralizirani pristup.

- **2a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb)**

Zagreb je glavno gospodarsko i prometno čvorište u Hrvatskoj te središte funkcionalne regije u pogledu pristupačnosti na velike udaljenosti. Većina putovanja na velike udaljenosti započinje u Zagrebu ili u njemu završava. Važni vidovi prometa za pristupačnost funkcionalne regije na velike udaljenosti jesu cestovni promet (visok stupanj dovršenosti mreže autocesta), željeznički promet (velik broj dionica je u modernizaciji) i zračni promet (zračna luka će se modernizirati i proširiti te će njezina pristupačnost javnim prijevozom biti poboljšana).

S obzirom na prethodna razmatranja o važnosti ove regije i njenog glavnog središta, iznimno je važno povećati pristupačnost funkcionalnoj regiji za putnički promet na velike udaljenosti, s posebnim fokusom na grad Zagreb, naročito na njegov sustav javnog prijevoza – cestom ili željeznicom, gdje je to opravdano.

- **2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka)**

Pristupačnost za putnički promet na velike udaljenosti u ovoj funkcionalnoj regiji dominantna je u cestovnom i zračnom prometu. Mreža autocesta koja povezuje njena glavna čvorišta sa Zagrebom već je dovršena. U pogledu zračnog prometa važnost za pristupačnost putničkog prometa na velike udaljenosti ograničena je na zračne luke Rijeku i Pulu te je potrebno osigurati pristup javnim prijevozom do njih. Željeznički promet nije važan u ovoj funkcionalnoj regiji u pogledu pristupačnosti za putnički promet na velike udaljenosti te mu posebice nedostaje

konkurentnost u usporedbi s cestovnim prometom. Štoviše, željeznička mreža oko Pule nije povezana s ostatkom hrvatske željezničke mreže.

- **2c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod)**

U funkcionalnoj regiji Istočna Hrvatska mobilnost putnika na velike udaljenosti usredotočena je na pristup Zagrebu. Važne prometne veze temelje se na cestovnom prometu – glavni koridor autoceste već je dovršen, kao i poveznica s Osijekom (nedostaju veze autocestom prema Mađarskoj i Bosni i Hercegovini), no njihov je značaj, u pogledu putničke pristupačnosti na velike udaljenosti, uglavnom povezan s međunarodnim i tranzitnim prometom. I željeznička je mreža u dobrom stanju, a glavni koridor na ovom području trenutačno se modernizira.

Prioritet u ovoj funkcionalnoj regiji jest povećanje pristupačnosti putničkog prometa na velike udaljenosti javnim cestovnim i željezničkim prijevozom.

- **2d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar)**

Pristupačnost putnika na velike udaljenosti u ovoj funkcionalnoj regiji ima dva fokusa: turizam (s velikim sezonskim karakterom) i povezanost sa Zagrebom. U ovom se slučaju važne veze temelje na cestovnom prometu, s glavnim koridorom autoceste koji je dovršen, i zračnom prometu, stoga je pozornost usmjerena na poboljšanje pristupačnosti javnim prijevozom do zračnih luka. U ovoj funkcionalnoj regiji manje je važan željeznički promet jer razine njegove pristupačnosti nisu konkurentne cestovnom sustavu, stoga je osnovni prioritet poboljšati povezanost željezničkih kolodvora u gradovima sa sustavima javnog prijevoza. Dodatni važan cilj jest poboljšanje povezanosti s glavnim trajektnim lukama u Zadru i Splitu.

- **2e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik)**

Glavno ograničenje dubrovačke funkcionalne regije jest njezina fizička odvojenost od ostatka zemlje uzrokovana činjenicom da Republika Bosna i Hercegovina kod mjesta Neum svojim teritorijem presijeca teritorij Republike Hrvatske, a time i njenu teritorijalnu cjelovitost što implicira potrebu za drugačijim/dodatnim mjerama koje bi jamčile njezinu pristupačnost. Zračna luka ima važnu ulogu za pristupačnost iz velikih udaljenosti dok je pitanje cestovne pristupačnosti ugroženo

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

potrebom za prelaskom granice s Bosnom i Hercegovinom dvaput na kratkoj udaljenosti, već razmatrano predstudijom izvodljivosti koja je identificirala Pelješki most kao najbolje rješenje u kontekstu pronalaženja optimalnog rješenja za povezivanje regije Južna Dalmacija s ostatkom hrvatskog teritorija. Ovo će pitanje biti još važnije kad Hrvatska pristupi Schengenskom prostoru, implicirajući time višu razinu kontrola na granici.

Cilj 3: Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije

Teritorijalna kohezija i smanjenje regionalnih nejednakosti jedan je od ciljeva prometne politike Europske unije kako bi se osigurala pristupačnost i povezanost svih njezinih regija. Visoka razina regionalne povezanosti jedan je od potrebnih koraka kako bi se smanjile regionalne nejednakosti i osigurao održiv razvoj. Hrvatska je u tom smislu suočena s različitim problemima: pristupačnošću udaljenih gradova i sela u slabije naseljenim i siromašnim područjima te dodatnim vezama s otocima, od kojih su neki prilično udaljeni od obale. Kao i u mnogim zemljama, i u Hrvatskoj je osnovna namjera jamčiti primjerenu povezanost/pristupačnost glavnim nacionalnim i regionalnim gospodarskim centrima.

• 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu

Unatoč velikoj udaljenosti od glavnih gospodarskih centara (posebno Zagreba) i niskoj gustoći naseljenosti nekih regija u Hrvatskoj, za održivi je razvoj zemlje vrlo važno tim područjima omogućiti primjerenu regionalnu povezanost kako bi se potaknulo gospodarstvo i olakšalo stvaranje novih radnih mjesta. Kako bi se optimizirali dostupni resursi i svim građanima pružio ekonomski pristupačan javni prijevoz, ključno je utvrditi najpogodnije rješenje za svaku regiju. U ovom slučaju, uz tradicionalne željezničke i cestovne vidove prometa, dobar potencijal za regionalno povezivanje nekih regija mogu predstavljati rješenja javnog prijevoza temeljena na razvoju regionalnog javnog prijevoza unutarnjim vodnim putovima, povezanog s tradicionalnim kopnenim javnim prijevozom ili kao dodatak njemu. Također je važno optimizirati operativne sheme javnog prijevoza. Kako bi se navedeno i postiglo, prioriteti su usmjereni na povećanje učinkovitosti te fizičku, operativnu i organizacijsku integraciju svih vidova prometa: željezničkog i autobusnog s uslugama javnog prijevoza temeljenim na potražnji itd.

- **3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima**

Posebna morfologija hrvatskog teritorija, s velikim brojem naseljenih otoka, implicira dodatno ograničenje u osiguranju teritorijalne kohezije zemlje. Zbog toga je nužno poboljšati putničku pristupačnost prema otocima, s otoka i među otocima. U tom je smislu glavna vrsta prometa obalni linijski pomorski promet stoga je vrlo važno omogućiti i primjerenu pristupačnost lukama na kopnenoj strani te, posljedično, planirati cestovnu mrežu i povezane usluge javnog prijevoza i ostale objekte u obalnim gradovima s važnim putničkim lukama, uzimajući u obzir dodatne zahtjeve putnika koji putuju prema otocima, među otocima ili s otoka.

Cilj 4: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama

Gradovi su većinom suočeni s problemom zagađenosti, loše kvalitete zraka i izloženosti buci. Gradski promet odgovoran je za otprilike četvrtinu emisija CO₂ iz prometa, a 69% cestovnih nesreća događa se u gradovima. S tim su pitanjima suočena glavna urbana čvorišta/gradska područja Hrvatske, dok se rješenja razlikuju zbog postojeće infrastrukture, geomorfoloških karakteristika i uzoraka mobilnosti (npr. prisutnosti mora i potreba za vezama s otocima itd.). Kako bi se situacija unaprijedila nužno je povećati podjelu u korist javnog prijevoza i alternativnih vidova prometa (pješaci i biciklisti), a kako bi se to postiglo, prioritet je povećati učinkovitost te fizičku, operativnu i organizacijsku integraciju svih vidova prometa: željezničkog, tramvajskog i autobusnog. Potrebno je omogućiti i dobre veze javnog prijevoza s glavnim centrima potražnje (kao što su zračne luke, morske luke, luke unutarnjih voda, kulturna središta, gradska središta itd.). Prelazak na „čišći“ prijevoz u gradovima olakšava uobičajeno viša dostupnost usluga javnog prijevoza i gušća naseljenost. Multimodalna putovanja trebala bi se olakšati pružanjem informacija korisnicima prije i za vrijeme putovanja, elektroničkim rezerviranjem te integriranim putnim kartama. Podrška javnom prijevozu i alternativnim vidovima prijevoza treba početi s političke razine obvezivanjem na uspostavljanje prioriteta tih vrsta prometa te istodobnim ograničavanjem uporabe osobnih automobila, naročito u gradskim središtima. Također, planovi održive gradske mobilnosti izradit će se za sve regije i veće gradove, ističući podršku javnom prijevozu i alternativnim vidovima prijevoza. Primjereni komplet putničkih prava treba popratiti široku uporabu zajedničkih vrsta prijevoza.

- **4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb**

Zagreb je glavno gospodarsko i prometno čvorište u Hrvatskoj (kao i osnovne TEN-T mreže gradova, zračnih luka i željezničko-cestovnih terminala). To implicira težak teret u smislu mobilnosti na ovom području, a koji je potrebno riješiti sklopom infrastrukturnih, zakonodavnih i operativnih/organizacijskih mjera koje potiču integraciju s urbanim javnim prijevozom.

Javni prijevoz u gradu Zagrebu nudi pouzdan prijevoz visoke kvalitete i jedan od prioriteta je uključiti susjedne gradove i regije u integrirani prometni sustav s gradom Zagrebom, a s ciljem poboljšanja podjele vidova prometa i proširenja obuhvaćenog područja.

- **4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka**

Rijeku karakterizira snažna prisutnost luke u strukturi grada. Vrlo je važno razmotriti potencijal pomorskog prijevoza kao vrste javnog prijevoza koja bi nadopunila autobusni sustav. Zbog očekivanog izmještanja dijela lučkih instalacija potrebno je analizirati mogućnost korištenja željezničke mreže za javni prijevoz u gradu (trenutačno se koristi za pristup tereta luci). Važno je poboljšati pristupačnost luci i stoga valja razmotriti reorganizaciju komunalne cestovne mreže.

- **4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar**

Pristupačnost čvora Zadar karakterizira značajan broj putnika koji putuju s otoka, među otocima ili na otoke. Zbog toga je važno poboljšati uslugu prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu i pristupačnost luci javnim prijevozom. U obzir će se uzeti razvojni plan luke kako bi se primjereno isplanirale prometne potrebe u gradu Zadru.

- **4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split**

Slično kao i sa Zadrom, pristupačnost čvora Split karakterizira značajan broj putnika koji putuju s otoka ili na otoke. Zbog toga je važno poboljšati veze pomorskog javnog prijevoza i pristupačnost luci javnim prijevozom. U obzir će se uzeti razvojni plan luke kako bi se primjereno isplanirale prometne potrebe u Splitu.

- **4e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Osijek**

Sustav javnog prijevoza u Osijeku uključuje tramvajske, autobusne i željezničku liniju te je navedene podsustave potrebno integrirati u jedinstveni integrirani sustav javnog prijevoza, osiguravajući i pristup luci. Cilj je povećati učinkovitost i

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

održivost sustava javnog prijevoza kako bi se povećala razdioba u korist javnog prijevoza.

- **4f Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik**

Uz značajan broj putnika koji putuju s otoka i na otoke, što implicira potrebu za unapređenjem povezanosti pomorskim javnim prijevozom i pristupačnosti luci javnim prijevozom, Dubrovnik je suočen s problemom prometne izoliranosti uzrokovane fizičkom odvojenošću od ostatka države pristupnim koridorom Bosne i Hercegovine Jadranskome moru. To implicira potrebu za drugačijim/dodatnim mjerama kako bi se jamčila pristupačnost lokalnim i prigradskim putnicima. Rješenja će se uglavnom temeljiti na povezanosti javnim prijevozom, uz ograničeno povećanje u cestovnoj mreži. U ovom je smislu važan čvor zračna luka koja će zbog svoje uloge u pristupanju ovom području s velikih udaljenosti sve više bivati glavnim generatorom prometa. Ova će pitanja biti još važnija kad Hrvatska pristupi Schengenskom prostoru, što podrazumijeva viši stupanj granične kontrole.

Cilj 5: Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske

Pristupanje Europskoj uniji stavilo je Hrvatsku u položaj u kojem mora preuzeti vodeću ulogu za teretne veze u jugoistočnoj Europi i prema njoj. Europska prometna politika zahtijeva posebno razvijene teretne koridore koji su atraktivni za tržište zbog svoje pouzdanosti, ograničene zagušenosti te niskih operativnih i administrativnih troškova. Ti su koridori pozorno zamišljeni kako bi se optimizirala uporaba energije ograničavajući/minimizirajući učinke na okoliš kao što su emisije zagađivača. Izazov je osigurati strukturalne promjene kako bi se željeznici omogućilo da učinkovito konkurira i preuzme značajno veći udio tereta sa srednjih i velikih udaljenosti. Morske luke imaju glavnu ulogu kao logistički centri te zahtijevaju učinkovite veze sa zaleđem. Njihov je razvoj ključan za upravljanje povećanim količinama tereta i prevoženjem na kratke udaljenosti unutar Europske unije i s ostatkom svijeta. Povezanost autocestama s glavnim koridorima već je ostvarena, dok je još potrebno učiniti mnogo toga kad je riječ o željezničkom prometu. Dodatno, veze s nekim zračnim lukama još uvijek nisu dovoljno kvalitetne. Unutarnji vodni putovi, koji još uvijek imaju neiskorišteni potencijal, moraju igrati sve veću ulogu, naročito kad je riječ o prijevozu robe u zaleđe i o povezivanju europskih mora.

- **5a Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Središnja Hrvatska (Zagreb)**

Zagreb je glavno gospodarsko i logističko čvorište u Hrvatskoj te jasno središte funkcionalne regije u pogledu teretnog prometa. Značajniji oblici prometa u pogledu pristupačnosti teretnog prometa funkcionalne regije jesu cestovni promet (visok stupanj dovršenosti mreže autocesta), željeznički promet (velik broj dionica je u modernizaciji) i zračni promet (zračna luka će se modernizirati i proširiti te će njezina pristupačnost biti poboljšana). Kad je riječ o prometu unutarnjim vodnim putovima, pristupačnost tereta u ovoj funkcionalnoj regiji mogla bi biti donekle važna u budućnosti u vezi s lukom Sisak ako se plovnost Savom poboljša, a kanal Dunav – Sava izgradi.

Glavni cilj je dovršiti pripadajuću željezničku mrežu za prijevoz tereta (posebno glavne međunarodne koridore i koridor do Rijeke) te poboljšati pristupačnost zračnoj luci. Kad je riječ o cestovnom prometu, pri razmatranju reorganizacije zagrebačke cestovne mreže važno je analizirati tijek tereta kako bi se u gradu ograničio broj teretnih kamiona.

- **5b Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverni Jadran (Rijeka)**

Teretni promet u ovoj funkcionalnoj regiji jasno je povezan s lukom Rijeka koja je osnovna luka TEN-T mreže u Hrvatskoj. Štoviše, u kontekstu prometnog i ekonomskog razvoja Hrvatske, osobito je važan razvoj luke Rijeka i njenih poveznica unutar zemlje i s ostatkom Europe, posebno njenim istočnim dijelom. Osim očite važnosti pomorskog prometa za teretnu pristupačnost regije te uzimajući u obzir da su glavni koridori autoceste već dovršeni, u fokusu će biti dovršetak željezničkog koridora prema Zagrebu (dalje prema Mađarskoj, Srbiji itd.).

- **5c Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod)**

U istočnoj funkcionalnoj regiji fokus nacionalne mobilnosti tereta leži na pristupačnosti prema Zagrebu. Važne vrste prometa za ovu funkcionalnu regiju jesu cestovni promet, odnosno već dovršen glavni koridor autoceste, kao i poveznica s Osijekom (nedostajuće poveznice s autocestom veze su prema susjednim zemljama Mađarskoj i Bosni i Hercegovini no njihov je značaj, u pogledu teretne pristupačnosti uglavnom povezan s međunarodnim i tranzitnim prometom) te

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

željeznički promet, odnosno glavni koridor koji se modernizira. Ako se plovnost Savom poboljša, a kanal Dunav – Sava izgradi, važnost unutarnjih vodnih putova u pogledu nacionalne teretne pristupačnosti ove funkcionalne regije će se povećati, ali neće imati važnu ulogu. Prioritet je dovršiti dijelove glavnih željezničkih koridora koji nedostaju.

- **5d Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar)**

Teretnim prometom u ovoj regiji dominira cestovni promet s gotovo dovršenim glavnim koridorom autoceste te pomorski promet, uglavnom vezan za luku Ploče (važnija za međunarodne tokove tereta). Željeznički je promet uglavnom važan za pristupačnost tereta do luke Ploče, no pruga nije povezana s hrvatskom željezničkom mrežom (povezana je sa željezničkom mrežom Bosne i Hercegovine). Prioritet je poboljšati pristupačnost prema lukama u glavnim gradovima kako bi se ograničile količine prometa teretnih kamiona u središnjim i turističkim područjima.

- **5e Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Južna Dalmacija (Dubrovnik)**

Ograničenje dubrovačke funkcionalne regije jest fizička odvojenost od ostatka zemlje pristupnim koridorom Bosne i Hercegovine prema Jadranskom moru. To podrazumijeva potrebu za drugačijim/dodatnim mjerama kako bi se jamčila pristupačnost. U ovoj regiji ne postoji željeznička linija te se teret uglavnom prevozi cestovnim i pomorskim prijevozom. Prioritet je poboljšati pristupačnost lukama i zračnoj luci, ograničavajući učinak teretnog prometa na turistička i urbana područja te pripremiti cestovnu mrežu kako bi se izbjegla pretjerana kašnjenja kad Hrvatska pristupi Schengenskom prostoru, implicirajući tako višu razinu kontrole na granici.

Cilj 6: Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava

Jedan od potrebnih koraka kako bi se povećala učinkovitost i održivost prometnog sustava jest poboljšanje organizacijske i operativne sheme. Prometni sustav koji nije primjereno organiziran, kojim se ne upravlja primjereno i koji se primjereno ne održava neće biti uspješan, neovisno o sredstvima koja dobije za svoj razvoj. Održiv sustav ne predstavlja

samo bolje korištenje financijskih resursa, već je sigurniji i energetski učinkovitiji te ima manje štetan učinak na okoliš i društvo.

- **6a Prilagodba zakonodavstva, procedura i standarda s europskim zahtjevima i svjetskom najboljom praksom**

Kako bi se u potpunosti postigli ciljevi nove politike o transeuropskoj prometnoj mreži, potrebno je utvrditi jedinstvene zahtjeve u pogledu infrastrukture utvrđujući jasne standarde kojima će udovoljavati infrastruktura transeuropske prometne mreže. To će se odnositi i na pametne sustave mobilnosti kao što su budući Program razvoja nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR), Europski željeznički sustav upravljanja prometom (ERTMS), kao i željeznički informacijski sustavi, sustavi pomorskog nadzora (SafeSeaNet) te Sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom s pridruženim tehničko-informacijskim sustavom (VTMIS), Riječni informacijski servisi (RIS), Inteligentni transportni sustavi (ITS) i interoperabilna međupovezana rješenja za sljedeću generaciju upravljačkih i informacijskih sustava modalnog prometa (uključujući za naplatu). Planiranje, upravljanje i vođenje javnog prometa na učinkovitiji, transparentniji i financijski održiv način Ugovorima o javnim uslugama (PSC) usklađenima s Uredbom EU br. 1370/2007 također potpada pod istu perspektivu/viziju. Osim toga, otvaranje potencijala privatnog financiranja jednako zahtijeva unaprijeđen regulatorni okvir i inovativne financijske instrumente. Procjena i autorizacija projekta moraju se provoditi na učinkovit i transparentan način koji ograničava vrijeme, trošak i nesigurnost. Naposljetku, sukladno EU strategiji prilagodbe klimatskim promjenama te dokumentu „Prilagodba infrastrukture klimatskim promjenama“³⁷ koji razmatra problematiku prilagodbe prometne infrastrukture utjecajima vezanim uz klimatske promjene, zbog očekivanih klimatskih promjena i ekstremnih vremenskih događaja koji mogu dovesti do oštećenja prometne infrastrukture, sva prometna infrastruktura mora biti izgrađena na način da je otporna na navedene utjecaje.

- **6b Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima**

Države su i dalje osnovni subjekti zaduženi za stvaranje i održavanje prometne infrastrukture. Međutim, ostali subjekti, uključujući partnere iz privatnog sektora,

³⁷ SWD (2013) 137 final, Brussels 16.4.2013., Adapting infrastructure to climate change
Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

također su postali važni za stvaranje multimodalne transeuropske prometne mreže i provođenje povezanih ulaganja, uključujući regionalne i lokalne vlasti, upravitelje infrastrukture, koncesionare ili uprave luka i zračnih luka itd. Njihovom boljom suradnjom postići će se bolja kvaliteta te veća učinkovitost. Također, poboljšana suradnja i angažman s javnošću unaprijedit će socijalno uključenje i osigurati razvoj prometnog sustava koji zadovoljava potrebe svojih korisnika.

Poboljšanje organizacijskih postavki prometnog sustava i reorganizacija strukture važnih dionika kako bi se optimizirali njihovi resursi ključni su za poboljšanje održivosti i kvalitete prometnih sustava.

- **6c Unapređenje operativnih postavki sustava**

Kvaliteta, pristupačnost i pouzdanost usluga javnog prijevoza dobivat će na važnosti u godinama koje slijede, između ostaloga zbog starenja stanovništva i potrebe za promicanjem javnog prijevoza. Atraktivna učestalost, udobnost, jednostavan pristup, pouzdanost usluga i intermodalna integracija glavne su karakteristike kvalitete usluge. Dostupnost informacija o vremenu putovanja i alternativnim rutama jednako je važna kako bi se osigurala mobilnost od vrata do vrata, i za putnike i za teret. Ljudski potencijali ključna su sastavnica svakog prometnog sustava visoke kvalitete. Također je općepoznato da će nedostatak radne snage i stručnjaka u budućnosti postati ozbiljan problem za prometni sektor. S druge strane, poboljšanje operativnih mjera i strategije pomoću učinkovitijeg korištenja prometa i infrastrukture uporabom unaprijeđenih sustava upravljanja prometom i informacijskih sustava (npr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS) ključni su ciljevi za osiguranje održivosti sektora. Pravilno održavanje postojeće prometne mreže, objekata i voznog parka važnije je za održivost i kvalitetu prometnog sustava. U tom je smislu utvrđivanje prikladnog sustava održavanja prioritetni cilj.

- **6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava**

Jedan od glavnih ciljeva Strategije je poboljšanje sigurnosti prometnog sustava/mreže intervencijama širom mreže, kao što su revizije/pregledi cestovne sigurnosti, ITS/TMS, smanjenje prometa, mjere poticanja korištenja javnog prijevoza, prikupljanje, obrada, publiciranje i distribucija pomorskih navigacijskih sigurnosnih podataka i informacija kao i mjere za unapređenje sigurnosti pomorskog prometa.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

- **6e Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš**

Jedan od glavnih ciljeva Strategije čine aktivnosti povezane s izbjegavanjem, smanjenjem ili ublažavanjem utjecaja prometa na okoliš. Strategija posebno cilja na smanjenje emisija stakleničkih plinova povezanih s prometom (prometni sektor jedan je od glavnih izvora) te atmosferskog zagađenja. To će se postići kompletnom intervencijom u pogledu navika mobilnosti (modalni prijelaz na javni prijevoz, ekološki prihvatljivi i alternativni vidovi prometa kao što su pješčenje i bicikliranje) i poboljšanja u automobilskim tehnologijama (učinkovitije i čišće). Izbjegavanje, smanjenje i ublažavanje (potencijalnih) učinaka na okoliš ključni su za postojeću i za novu infrastrukturu. Zaštita prirodnih okoliša i krajolika te okoliša i krajolika koje je stvorio čovjek, sprječavanje gubitka bioraznolikosti i usluga ekosustava, zaštita nasljeđa i osiguranje zdravog okruženja (smanjenje broja ljudi kojima smetaju utjecaji prometa poput buke i emisija zraka) neophodni su uvjeti za razvoj održive prometne mreže.

- **6f Unapređenje energetske učinkovitosti**

Jedan od prioriteta europskih politika, kao i Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske jest stvaranje navike bolje i energetske učinkovite mobilnosti. Da bi se taj cilj postigao nužno je promicati učinkovitije korištenje prometne mreže, naročito preusmjeravanjem korisnika na javni prijevoz i alternativne vidove prometa. Također je nužno promicati korištenje modernih, učinkovitijih i čistijih vozila i brodova u pogledu korištenja alternativnih goriva, upotrebu tehnologija za povrat već utrošene električne energije u energetska mrežu i osiguranje resursno učinkovitog tretiranja rabljenih vozila.

- **6g Financijska održivost prometnog sustava**

Jedan od prioriteta Europske unije jest povećati financijsku održivost prometnog sektora i smanjiti potrebe za subvencijama koje trenutačno predstavljaju veliki dio proračuna zemalja. To povećanje financijske održivosti postići će se kompletnom mjerom o organizaciji i radu, tj. čineći upravljanje mrežom učinkovitijim (postići će se boljim planiranjem – stoga i privlačenjem više korisnika – i upravljanjem – npr. PSC-om, što bi omogućilo eventualni rast ponude usluga u budućnosti, otvarajući se tako tržišnim ekonomijama). Novi financijski instrumenti, primjerice inicijativa za izdavanje europskih obveznica, može poduprijeti financiranje javno-privatnog partnerstva (JPP) u većem rasponu.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

3.2.4. Usklađenost sa sektorskim strateškim dokumentima te Strategijom prostornog uređenja Republike Hrvatske

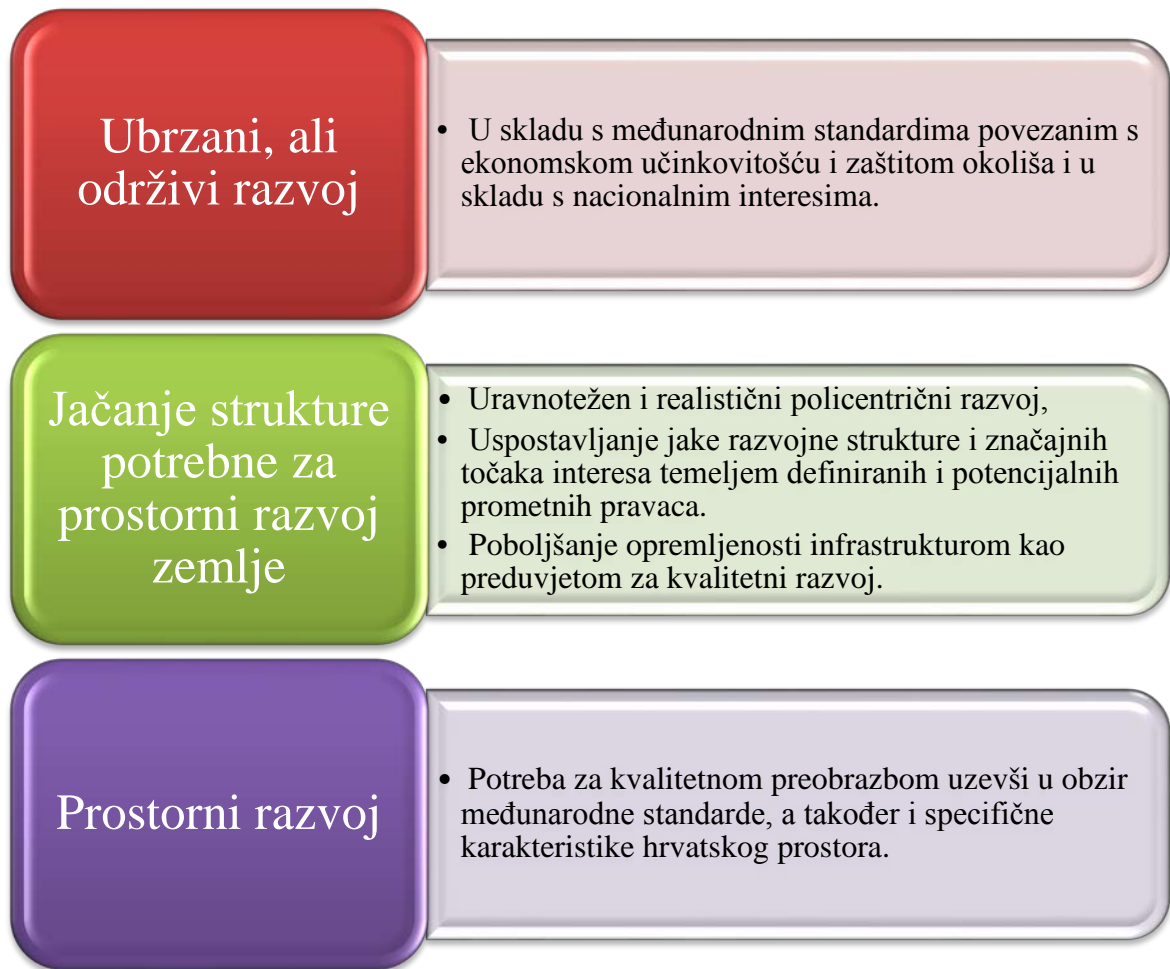
Dosljednost i usklađenost s temeljnim državnim dokumentom za usmjerenje razvoja u prostoru, tj. Strategijom prostornog uređenja Republike Hrvatske te Strategijom regionalnog razvoja 2011.-2013. godine i Strategijom razvoja turizma do 2020. godine izuzetno je važno u postizanju globalnih ciljeva kao što je podizanje razine blagostanja u Republici Hrvatskoj i njenim regijama. Strategija prostornog uređenja kao temeljni državni dokument te ostale navedene strategije postavljaju specifične razvojne ciljeve usmjerene na društveno-ekonomski razvoj zemlje, na smanjenje regionalnih nejednakosti u razvoju i jačanje razvojnih potencijala regija, a s ciljem povećanja opće konkurentnosti zemlje. Stoga je izuzetno važno uzeti u obzir sve navedene dokumente kako bi se definirali sektorski akcijski planovi koji na dosljedan i usklađen način pridonose nacionalnom razvoju.

Ovo poglavlje sažima glavne potrebe i ciljeve koji proizlaze iz gore navedenih dokumenata, kao i postojeće poveznice i doprinos Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u postizanju tih ciljeva.

Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske³⁸ procjenjuje da hrvatski teritorij obuhvaća sve elemente potrebne za razvoj i integraciju u europske razvojne sustave, a naročito povoljan geografski položaj za razvoj prometa na pravcima koje povezuju zapadnu i srednju Europu s jugoistočnom Europom i Bliskim istokom. Međutim, sadašnji stupanj razvoja nije sukladan potencijalima (tj. stanje ekonomije utječe na domaći promet kao i na promet s drugim zemljama). U okviru općeg cilja postizanja višeg stupnja razvoja države, u nastavku su prikazani glavni prostorni razvojni ciljevi s posebno naznačenim

³⁸ Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske donesena od strane Hrvatskoga sabora 27. lipnja 1997. godine, Odluka o Izmjenama i dopunama Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 75/13)

prometnim poveznicama.



Prikaz 15 Ciljevi Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske

U smislu regionalnog razvoja i u cilju postizanja ujednačenog razvoja i smanjenja socijalnih i ekonomskih razlika, Strategijom regionalnog razvoja Republike Hrvatske 2011.-2013., iz svibnja 2010. godine, nastoji se osigurati koordinirani pristup problemu društvenog i gospodarskog razvoja svih dijelova zemlje i povezivanje svih razina upravljanja razvojem. Krajnji cilj je pridonijeti gospodarskom razvoju Republike Hrvatske u skladu s principima održivog razvoja, stvaranjem uvjeta koji bi doprinijeli jačanju konkurentnosti i realizaciji vlastitih razvojnih potencijala.

U nastavku su prikazana tri temeljna **strateška cilja** za postizanje ciljeva politike regionalnog razvoja s posebno naznačenim prometnim poveznicama.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.



Prikaz 16 Ciljevi Strategije regionalnog razvoja Republike Hrvatske

U skladu sa Strategijom razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, usvojene 2013. Godine, te s obzirom da je turistički sektor najjači gospodarski sektor u zemlji i glavni izvor prihoda za Republiku Hrvatsku, vizija razvoja turizma do 2020. godine je postati globalno prepoznatljiva turistička destinacija koja je konkurentna i privlačna investitorima. Prostorna diversifikacija širokog spektra turističkih proizvoda prikazana je u nastavku.



Prikaz 17 Turističke regije, Izvor: podaci iz Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine

Uzevši u obzir postojeće ograničavajuće faktore za razvoj turizma u Republici Hrvatskoj, kao i trendove globalne turističke potražnje, glavni cilj razvoja hrvatskog turizma do 2020. godine je **porast atraktivnosti i konkurentnosti** što bi rezultiralo ulaskom u skupinu od 20 najkonkurentnijih svjetskih turističkih destinacija.

Neodgovarajuća turistička infrastruktura, dugotrajna orijentacija lokalnog stanovništva na sezonu kao i **zračna i pomorska povezanost**, među ključnim su ograničavajućim faktorima za razvoj hrvatskog turizma.

U tom smislu i iako su opća prometna mreža i pristupačnost zemlje značajno poboljšani posljednjih godina (većinom mreža autocesta), potrebno je poduzeti dodatne napore na regionalnoj i lokalnoj razini kako bi se poboljšala kvaliteta prometa (organizacija prometa u turističkim središtima naročito u sferi javnog prijevoza).

Ovaj problem je značajniji u drugim prometnim granama, a naročito u željezničkom prometu gdje loša kvaliteta pruga i niske brzine vrlo malo doprinose razvoju turizma.

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

U smislu trajektnog prijevoza, potrebno je isti poboljšati na većem dijelu Jadrana u smislu povećanja broja linija i skraćivanja vremena putovanja (brzina linija), a naročito između otoka.

Zračni promet je u boljoj poziciji, međutim organizacija, komercijalni interes i razina kvalitete objekata područja su na kojima su potrebna poboljšanja.

Uvođenje nove operativne vizije i ciljeva strateškog razvoja hrvatskog turizma nalažu djelovanje na nekoliko ključnih područja koje će rezultirati poboljšanjem konkurentnosti i međunarodne percepcije hrvatskog turizma.

Kao zaključak, mobilnost i pristupačnost koji proizlaze iz turističke i strategije regionalnog razvoja trebaju se fokusirati na stvarne potrebe prometnog razvoja. Na gospodarske rezultate regionalne ekonomije i turizma promet utječe na četiri načina:

- pristupačnošću ključnih udaljenih odredišta,
- lokalnim upravljanjem prometom u turističkim odredištima,
- regionalnom pristupačnošću iz zaleđa i susjednih zemalja te
- upravljanjem i organizacijom prometnog sustava.

Navedene potrebe pristupačnosti karakteriziraju važnost izgradnje održive infrastrukture (poboljšanje u sektoru željeznice, pomorstva, prometa unutarjnim vodnim putovima, zrakom i cestom) gdje je potrebno procijeniti posebnu funkcionalnost infrastrukture. Gospodarstvo je općenito izgrađeno na temeljima slobodnog protoka robe i u tom su smislu pomorski, željeznički promet i promet unutarjnim vodnim putovima usmjereni na promet na duge pravce, dok je cestovni promet prvenstveno značajan u regionalnom kontekstu. Luke u Republici Hrvatskoj služe kao vrata za trgovinu, naročito u smislu srednjoeuropske osi sjever-jug. Srednjoeuropska i jugoistočna europska komunikacija koriste rijeku Savu i željeznički spoj u pravcu istok-zapad. Stoga je za zemlje kojih se to tiče izuzetno važno osigurati kretanje roba na održivi način.

U smislu prometnog razvoja Republika Hrvatska **mora dobro povezati vlastiti teritorij, ali se također mora povezati na sustave europske prometne mreže**. Potrebno je istražiti potencijale i definirati optimalno iskorištavanje hrvatskog mora, zračnih luka i luka unutarjnih voda i naročito uspostaviti integrirani promet, što će poboljšati funkcionalnost pojedinih segmenata i dovesti do boljeg korištenja razvojnih koridora. Slijedeći takav

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

pristup, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske će naročito doprinijeti rješavanju postojećih potreba koje proizlaze iz regionalne i turističke domene i omogućiti ostvarenje onih strateških ciljeva koji su već definirani u pojedinačnim strateškim planovima.

Kao rezultat toga, **šest glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske** direktno je povezano s nekima od glavnih ciljeva koji proizlaze iz gore navedenih Strategija i njihovih krajnjih točaka. U nastavku je prikazana matrica postojećih poveznica.

3.2.5. Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske

Prilikom definiranja ključnih pokazatelja uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske koji će slijediti plan provedbe iste, slijedili su se ciljevi određeni europskim smjernicama u područjima mobilnosti i prometne infrastrukture, operativnosti i održivosti. U nastavku su navedeni osnovni ciljevi postavljeni u tim smjernicama:

Mobilnost i infrastruktura

- Prijelaz od 50% s cestovnog na željeznički i promet morem i unutarnjim vodnim putovima u međugradskim putničkim i teretnim putovanjima na srednjim udaljenostima. Do 2050. godine većina putničkog prometa na srednjim udaljenostima treba se odvijati željeznicom.
- Do 2030. godine 30% cestovnog teretnog prometa na udaljenostima većim od 300 km potrebno je preusmjeriti na druge vrste prometa kao što su željeznički ili promet morem i unutarnjim vodnim putovima, a više od 50% do 2050. godine, što je potrebno pospješiti izgradnjom učinkovitih i zelenih teretnih koridora.
- Potpuno funkcionalna TEN-T osnovna mreža koja obuhvaća Europsku uniju do 2030. godine, visoke kvalitete i kapaciteta do 2050. godine te pripadajućim kompletom informacijskih usluga.
- Do 2050. godine potrebno je povezati sve zračne luke osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti brzo, osigurati da sve osnovne morske luke budu dostatno povezane sa željezničkim teretnim prometom i, gdje je to moguće, sustavom unutarnjih vodnih putova.

Operativno poslovanje i održivost

- Razvoj modernizirane infrastrukture sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR) u Europi do 2020. godine te uspostava zajedničkog europskog zračnog prostora. Razvoj ekvivalentnih sustava upravljanja kopnenim i vodenim prometom (ERTMS, ITS, SSN i LRIT, RIS).
- Do 2020. godine postaviti okvir za informacijski sustav te sustav upravljanja i naplate unutar europske multimodalne prometne mreže.
- Do 2050. godine približiti se brojci nula kad je riječ o nesrećama sa smrtnim ishodom u cestovnom prometu. U skladu s tim ciljem, Europska unija cilja do 2020. godine prepoloviti broj smrtno stradalih i ozlijeđenih na cestama. Također je potrebno osigurati da Europska unija bude svjetski predvodnik u sigurnosti i zaštiti prometa u svim vidovima prometa.
- Primaknuti se potpunoj primjeni načela „plaća korisnik” i „plaća onečišćivač” te uključenosti privatnog sektora u uklanjanju mogućih deformacija, uključujući štetne subvencije, generiranje prihoda i osiguranje financiranja budućih prometnih investicija.
- Cilj za promet do 2020. godine je smanjenje emisija stakleničkih plinova do približno 20% ispod njihove razine iz 1990. godine.
- Do 2030. godine u gradskom prometu potrebno je prepoloviti upotrebu osobnih automobila koji koriste konvencionalna goriva, ukloniti ih u gradovima do 2050. godine te do 2030. godine u glavnim urbanim središtima postići gradsku logistiku bez emisija CO₂.
- Održiva goriva niskog udjela ugljika u zračnom prometu trebaju dostići 40% do 2050. godine. Također, do 2050. godine u EU-u potrebno je smanjiti emisije CO₂ iz teških brodskih goriva za 40%.

Na temelju prethodno prikazanih ciljeva, definirani su posebni ključni pokazatelji uspješnosti za svaki cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, a s ciljem mjerenja i ocjene uspješnosti ostvarenja cilja. U slučajevima kada se pokazatelj odnosi na povećanje ili smanjenje polazišna točka je 2014. godina, osim ako nije drugačije navedeno u samom cilju i definiciji pokazatelja.

| KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE | | | |
|--|--|------------|--|
| CILJ | CILJNA VRIJEDNOST | ROK | POKAZATELJ |
| 1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama | | | |
| 1a Eliminiranje uskih grla na granicama | 30% smanjenje vremena čekanja na granicama s državama izvan sustava Schengena, u usporedbi s godinom ulaska RH u Schengen sustav | 2030. | % smanjenja vremena čekanja na granicama s državama izvan sustava Schengen |
| 1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet) | smanjenje vremena putovanja na glavnim međunarodnim vezama prema/iz/kroz Hrvatsku za 10% | 2030. | % smanjenja vremena putovanja |
| | 10% povećanja korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putom) u odnosu na korištenje privatnih automobila | 2030. | % povećanja korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putom) u odnosu na korištenje privatnih automobila |
| 1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet) | povećanje opsega međunarodnog tereta za 10% | 2030. | % povećanja opsega tereta |
| | 30% cestovnog volumena tereta preko 300 km premješteno na održiviji vid prometa (željeznicom ili vodnim putom) | 2030. | % cestovnog volumena tereta preko 300 km premješteno na održiviji vid prometa (željeznicom ili vodnim putom) |
| | 100% TEN-T željezničke mreže opremljene ERTMS-om | 2030. | % TEN-T željezničke mreže opremljene ERTMS-om |
| 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | | | |
| 2a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb) | smanjenje vremena putovanja prema/iz/kroz funkcionalnu regiju za 10% | 2030. | % smanjenja vremena putovanja prema/iz/kroz funkcionalnu regiju |
| 2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka) | 10% povećanje javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putom) u odnosu na korištenje privatnih automobila | 2030. | % povećanja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putom) u odnosu na korištenje privatnih automobila |
| 2c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) | | | |
| 2d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) | | | |
| 2e Unapređenje | | | |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE | | | |
|---|---|------------|---|
| CILJ | CILJNA VRIJEDNOST | ROK | POKAZATELJ |
| pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik) | | | |
| 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | | | |
| 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu | 80% stanovništva unutar 1 km od veze javnim prijevozom s regionalnim centrom (centrima) | 2030. | % stanovništva unutar 1 km od veze javnim prijevozom s regionalnim centrom (centrima) |
| | smanjenje vremena putovanja unutar funkcionalne regije za 10% | 2030. | % smanjenja vremena putovanja unutar funkcionalne regije |
| | 10% povećanje korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, tramvajem, vodnim putom) u odnosu na korištenje privatnih automobila | 2030. | % povećanja korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, tramvajem, vodnim putom) u odnosu na korištenje privatnih automobila |
| | 100% teritorija pokriveno lokalnim/regionalnim Prometnim planom | 2025. | % teritorija pokrivenog lokalnim/regionalnim Prometnim planom |
| 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/ među otocima | smanjenje vremena putovanja prema/od/između naseljenih otoka za 10% | 2030. | % smanjenja vremena putovanja prema/od/između naseljenih otoka |
| | 100% teritorija pokriveno lokalnim/regionalnim Prometnim planom | 2025. | % teritorija pokrivenog lokalnim/regionalnim Prometnim planom |
| 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | | | |
| 4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb | 10% povećanje korištenja javnog prijevoza u odnosu na korištenje privatnih automobila | 2025. | % povećanja korištenja javnog prijevoza u odnosu na korištenje privatnih automobila |
| 4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka | 10% povećanje u korištenju vidova prometa bez štetnih emisija | 2025. | % povećanja u korištenju vidova prometa bez štetnih emisija |
| 4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar | 90% populacije unutar 400 m od stanice javnog prijevoza | 2025. | % populacije unutar 400 m od stanice javnog prijevoza |
| 4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split | 10% smanjenje u vremenu putovanja | 2025. | % smanjenja u vremenu putovanja |
| | svih 6 čvorišta s izrađenim Glavnim prometnim planom (Masterplan) | 2020. | broj izrađenih Glavnih prometnih planova (Masterplanova) |
| 4e Unapređenje pristupačnosti u | | | |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE | | | |
|---|--|------------|--|
| CILJ | CILJNA VRIJEDNOST | ROK | POKAZATELJ |
| putničkom prometu – čvorište Osijek 4f Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik | | | |
| 5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske | | | |
| 5a Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Središnja Hrvatska (Zagreb) | povećanje opsega tereta za 10% | 2025. | % povećanja opsega tereta |
| 5b Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverni Jadran (Rijeka) | 20% povećanje efikasnosti u distribuciji tereta (km/volumen tereta) | 2025. | % povećanja efikasnosti u distribuciji tereta (km/volumen tereta) |
| 5c Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) | 10% povećanje u distribuciji tereta jednim od održivijih načina prijevoza (željeznicom, vodnim putom, cestovnim vozilima visoke efikasnosti) | 2025. | % povećanja u distribuciji tereta jednim od održivijih načina prijevoza (željeznicom, vodnim putom, cestovnim vozilima visoke efikasnosti) |
| 5d Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) | 50% linija koje nisu na TEN-T mreži, a vode do intermodalnih čvorišta opremljenih ERTMS-om | 2030. | % linija koje nisu na TEN-T mreži, a vode do intermodalnih čvorišta opremljenih ERTMS-om |
| 5e Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Južna Dalmacija (Dubrovnik) | | | |
| 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | | | |
| 6a Prilagodba zakonodavstva, procedura i standarda s europskim zahtjevima i svjetskom najboljom praksom | sve javne prometne usluge sukladne EU Uredbi 1370/07 (i izmjenama i dopunama iste) | 2020. | broj javnih prometnih usluga sukladan EU Uredbi 1370/07 (i izmjenama i dopunama iste) |
| 6b Unaprjeđenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među | sva gradska područja identificirana ciljem br. 4 s osnovanim i u funkciji odgovarajućim prometnim tijelima (regionalne prometne uprave) | 2025. | broj gradskih područja identificiranih ciljem br. 4 s osnovanim i u funkciji odgovarajućim prometnim tijelima (regionalne prometne uprave) |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE | | | |
|--|---|------------|---|
| CILJ | CILJNA VRIJEDNOST | ROK | POKAZATELJ |
| mjerodavnim dionicima 6c Unapređenje operativnih postavki sustava 6g Financijska održivost prometnog sustava | 10% povećanje u omjeru prihoda od tarifa/operativni troškovi i troškovi održavanja za usluge javnog prijevoza | 2025. | % povećanja u omjeru prihoda od tarifa/operativni troškovi i troškovi održavanja za usluge javnog prijevoza |
| 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava | 50% smanjenje smrtno stradalih i ozlijeđenih u cestovnom prometu | 2020. | % smanjenja smrtno stradalih i ozlijeđenih u cestovnom prometu |
| 6e Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš 6f Unapređenje energetske učinkovitosti | 20% smanjenje prometno vezanih emisija stakleničkih plinova u odnosu na razine iz 1990. | 2020. | % smanjenja prometno vezanih emisija stakleničkih plinova u odnosu na razine iz 1990. |
| | 20% unapređenje energetske učinkovitosti u odnosu na razine iz 1990. | 2020. | % unapređenja energetske učinkovitosti u odnosu na razine iz 1990. |
| | 20% udjela obnovljivih izvora energije u prometu | 2020. | % udjela obnovljivih izvora energije u prometu |
| | 10% smanjenje prometno povezane razine buke | 2020. | % smanjenja prometno povezane razine buke |
| | 10% smanjenje onečišćujućih tvari (PM, NO _x , SO _x) | 2020. | % smanjenja onečišćujućih tvari (PM, NO _x , SO _x) |

Tabela 6 Definicija ciljeva i pokazatelja uspješnosti cilja

4. MJERE ZA OSTVARENJE MULTIMODALNIH CILJEVA

Na temelju analize postojećeg stanja te s ciljem ostvarenja definiranih multimodalnih i specifičnih ciljeva, u svakom je sektoru utvrđen komplet mjera. Mjere predlažu intervencije koje su povezane s poboljšanjem infrastrukture različitih prometnih sustava, ali i s operativnim i organizacijskim aspektima jer pojedinačne intervencije u infrastrukturi neće imati velik učinak na učinkovitost i održivost sustava ukoliko nisu praćene odgovarajućim promjenama u shemi sustava i ako djelatnosti nisu prilagođene stvarnim potrebama potražnje.

4.1. MJERE

Tabličnim prikazom u nastavku prikazane su liste mjera po pojedinom prometnom sektoru, uključujući i detaljan opis svake pojedine mjere kako bi se olakšalo razumijevanje sadržaja tablice.

Kao što je navedeno na početku dokumenta, u Hrvatskoj trenutno nisu dostupni svi podaci potrebni za sveobuhvatnu analizu prometnog sustava (npr. nepostojanje Nacionalnog prometnog modela). Iz tog razloga, analiza postojećih podataka ne potvrđuje u potpunosti sve predložene mjere te će biti potrebna ponovna procjena prilikom sljedeće revizije Strategije ili u specifičnim studijama izvedivosti kako bi se dokazala njihova potreba.

Metodologija korištena u izradi Strategije dopušta i definiranje mjera za koje se nakon provjere njihova sadržaja s rezultatima analize pokazalo da trenutno nisu činjenično podržane te se posljedično odbacuju dok novi podaci ne pokažu da su potrebne.

Kako bi se razlikovale skupine mjera uzimajući u obzir njihovu usklađenost s ciljevima Strategije i time jesu li opravdane trenutačno dostupnim podacima, definiran je sljedeći kodeks bojama koji je uključen i u tablice u nastavku.

| | |
|---|--|
| 1 | Propisno usklađene sa Strategijom; mjera je potrebna i dobro definirana, čak i ako su potrebne i neke dodatne studije. ³⁹ |
| 2 | Nedostaju podaci s ciljem utvrđivanja propisne očite usklađenosti sa Strategijom. Potrebne su dodatne studije kako bi se procijenila ili potvrdila prikladnost mjere. |
| 3 | Neusklađene sa ciljevima Strategije; prikladnost je neznatna, osim ako novi podaci ne pokažu da za njima postoji potreba. Trenutačno nijedna mjere nije utvrđena kao crvena. |

³⁹ Zelena mjera može rezultirati projektom ili skupinom projekata. S druge strane, projekt može biti u vezi s više zelenih mjera. Projekt koji proizlazi iz zelene mjere, nije nužno opravdan. Opravdanost svakog pojedinog projekta nužno je dokazati studijom izvedivosti, koja uključuje analizu opcija.

Jedno od glavnih načela Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je osiguranje okolišne održivosti prometnog sustava. S tim ciljem sve mjere Strategije prometnog razvoja koje podrazumijevaju modernizaciju i izgradnju nove infrastrukture provest će se koristeći dobru praksu u izgradnji kroz, između ostalog, sljedeća načela:

- Planovi upravljanja okolišem tijekom izgradnje bit će u upotrebi na svim gradilištima.
- Planovi upravljanja otpadom bit će potrebni na svim gradilištima.
- Planovi za rehabilitaciju kamenoloma bit će razrađeni za sva područja gdje se nalaze.
- Materijali koji se koriste na gradilištima će biti, ako je moguće, lokalnog porijekla te će se i/ili reciklirati/ponovno upotrijebiti.
- Materijali iz iskopa i otpad uzrokovan jaružanjem će se ponovno koristiti, ako je to moguće.
- Otpad će se odvajati, a opasni otpad će se pravilno tretirati i odlagati.
- Za sektore pomorstva i unutarnje plovidbe, sljedeće mjere ublažavanja koristit će se s ciljem smanjenja utjecaja jaružanja na vodu:
 - mjere za planiranje, svođenje potrebe za jaružanjem na minimum, izbor prikladnih odlagališta, posebne zone isključenja itd.,
 - mjere vezane uz opremu uključujući odabir odgovarajućeg postrojenja za jaružanje ili upotrebu posebne opreme,
 - institucionalne mjere, plimna ili sezonska vremenska ograničenja, ograničenja u vezi s lokacijom izvođenja jaružanja ili djelatnosti zbrinjavanja, ograničenja na rad bagerom itd.,
 - izgradnja će se planirati na način da osigura obnovu i cirkulaciju vode s ciljem sprječavanja eutrofikacije.
- Mjere koje se odnose na specijalizaciju luka u sektoru pomorstva potrebno je preispitati u sklopu integriranog modela razvoja obalnog područja, kako bi se izbjegle pojave prekomjernog iskorištavanja i štetnih utjecaja uglavnom na more, krajobrazu i kulturnu baštinu.

- **Željeznički promet**

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|-----------------------------------|--|-------------|--|
| ŽELJEZNIČKI PROMET | | | |
| Elementi željezničke mreže | | | |
| R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) | | Pruga M101 dio je osnovne TEN-T mreže i koridora RH1 te je jedna od glavnih međunarodnih veza prema Zagrebu i jedini gradski čvor osnovne željezničke TEN-T mreže u Hrvatskoj. RH1 je i povijesno bio najvažniji koridor u pogledu putničkog prometa na većim udaljenostima. Budući scenariji kao što je ulazak Hrvatske u Schengenski prostor povećat će volumen prometa na ovoj pruzi. Premda se razvijaju određene aktivnosti za poboljšanje ove pruge, činjenica je da trenutno neki dijelovi pruge M101 imaju ograničenije brzine do 60 km/h. Daljnje studije procijenit će tehničke zahtjeve koje je potrebno ispuniti u smislu kapaciteta, dopuštene brzine, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnh kolosijeka 750 m, ERTMS. |
| R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | Koridor koji spaja Zagreb i Rijeku u prvom je redu važan za teretni promet te djelomično i za prigradski promet. Analiza pokazuje da se prigradski promet prije svega odnosi na dionicu od Zagreba do Karlovca. Trenutno je ovaj dio pruge M202 jednokolosječan, što ograničava potencijal za povećanjem kapaciteta. Očekuje se da će važnost ove pruge za teretni promet porasti srednjoročno do dugoročno s obzirom da je Rijeka definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Osim povećanja kapaciteta, za teretni promet potrebno je i da pruga zadovoljava sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnh kolosijeka 750 m, ERTMS. |
| R.3 | Karlovac + do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | Analiza pokazuje da se ovaj dio koridora koji povezuje Zagreb i Rijeku uglavnom koristi za teretni promet. Trenutno je ovaj dio pruge M202 jednokolosječan i elektrificiran, pri čemu na nekim dijelovima ograničenje brzine iznosi 50 km/h. Rijeka je definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže te se stoga očekuje da će se važnost ove pruge za teretni promet povećati srednjoročno do dugoročno. Ova dionica stoga treba zadovoljavati sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnh kolosijeka 750 m, ERTMS. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|---|
| R.4 | Rijeka regionalno | | Razvoj luke Rijeka koji obuhvaća nove željezničke terminale otvara mogućnost za dodatne mjere za poboljšanje uloge željeznice kako u gradskom prijevozu, tako i u svrhu regionalne povezanosti. Prema trenutnim preliminarnim analizama mogao bi postojati potencijal za reorganizaciju željezničkog čvora Rijeka uz uvođenje prigradskih linija, pri čemu se daje prednost modalnom prelasku s korištenja osobnih automobila. Svi ovi problemi analizirat će se u kontekstu multimodalnog gradskog prometnog plana koji će uzeti u obzir sve važne gospodarske, društvene i ekološke aspekte. |
| R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | Koridor koji spaja Zagreb i Rijeku s istočnom Europom preko Mađarske u prvom je redu važan za teretni promet te djelomično i za prigradski promet. Analiza pokazuje da su u ovom dijelu koridora prigradska putovanja većinom vezana uz Dugo Selo (15.568 putničkih vlakova u 2012. godini) i Križevce (11.516 putničkih vlakova u 2012. godini). Trenutno je pruga M102 dvokolosječna, a pruga M201 jednokolosječna do Križevaca. Ova činjenica ograničava potencijal za povećanjem kapaciteta, posebno ako se uzme u obzir da će važnost ove pruge za teretni promet porasti srednjoročno do dugoročno s obzirom da je Rijeka definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže. Budući je ova pruga važna i za teretni promet, osim povećanja kapaciteta, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS. |
| R.6 | Križevci – Državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | Analiza pokazuje da je ovaj dio koridora koji spaja Zagreb i Rijeku s istočnom Europom preko Mađarske najvažniji za teretni promet te djelomično i za prigradski promet. Mađarska trenutno radi na dodatnom razvoju ovog koridora (razvoj mreže Gysev i Szekesfehervar - razvoj pruge Boba). Trenutno je ovaj dio pruge M201 jednokolosječan i elektrificiran, pri čemu na nekim dijelovima ograničenje brzine iznosi 80 km/h. Rijeka je definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže te se stoga očekuje da će se važnost ove pruge za teretni promet povećati srednjoročno do dugoročno. S obzirom na navedeno te uzimajući u obzir da je ova dionica dio osnovne mreže i TEN-T koridora, mora ispuniti sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|--|
| R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) | | Pruge M102 i M103 dio su osnovne TEN-T mreže i koridora RH1 te su jedne od glavnih međunarodnih veza prema Zagrebu. RH1 je i povijesno bio najvažniji koridor u pogledu putničkog prometa na većim udaljenostima (preko 59.000 putničkih vlakova između Zagreba i Dugog Sela u 2012. godini). Budući scenariji kao što je ulazak Hrvatske u Schengenski prostor povećat će volumen prometa na ovoj pruzi. Premda se razvijaju određene aktivnosti za poboljšanje pruge od Dugog Sela do Novske, činjenica je da trenutno neki dijelovi obje pruge imaju ograničenje brzine do 50 km/h. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. |
| R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) | | Pruga M104 dio je osnovne TEN-T mreže i koridora RH1 te jedna od glavnih međunarodnih veza prema Zagrebu. RH1 je povijesno bio najvažniji koridor u pogledu putničkog prometa na većim udaljenostima. Budući scenariji kao što je ulazak Hrvatske u Schengenski prostor ili ulazak susjednih zemalja poput Srbije u Europsku uniju, povećat će volumen prometa na ovoj pruzi. Trenutno je pruga M105 dvokolosječna između Novske i Tovarnika koji je konstruiran kao granični prijelaz Hrvatske i Srbije na osnovnoj željezničkoj mreži. Daljnje studije procijenit će tehničke zahtjeve koje je potrebno ispuniti, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. |
| R.9 | Državna granica s Mađarskom - Osijek – Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža /Paneuropski koridor Vc) | | Pruga M303 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže u Hrvatskoj, a Slavonski Šamac granični je prijelaz osnovne željezničke mreže s Bosnom i Hercegovinom. Pruge M301 i M302 dio su sveobuhvatne mreže, no služe i kao veza na relaciji Bosna i Hercegovina-Hrvatska-Mađarska, slijedeći Paneuropski koridor Vc. Potencijal ovog međunarodnog koridora povećat će se ako se Schengenske granice pomaknu u odnosu na trenutni položaj. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| R.10 | Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža /pristup Paneuropskom koridoru X) | | Željeznička pruga M601 Vinkovci - Vukovar služiti će kao željeznička pruga koja povezuje RH1 i jedinu hrvatsku luku unutarnjih voda osnovne TEN-T mreže na Dunavu, Vukovar. Budući scenariji povezani s razvojem vukovarske luke povećat će važnost teretnog prometa na ovoj pruzi u srednjoročnoj do dugoročnoj perspektivi. Daljnje studije procijenit će tehničke zahtjeve koje je potrebno ispuniti, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. |
| R.11 | Zagreb lokalno | | Trenutna konfiguracija hrvatske željezničke mreže i činjenica da je Zagreb jedini gradski čvor TEN-T osnovne mreže svjedoče važnosti hrvatskog glavnog grada u čitavom prometnom sustavu. S ciljem povećanja važnosti uloge željeznice u gradskom prometnom sustavu Zagreba, potrebno je uskladiti redove vožnje, pristupačnost i vremena putovanja, prilagoditi postojeće stanice te eventualno izgraditi nove i provesti izgradnju namjenskih pruga. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete koje je potrebno ispuniti. |
| R.12 | Zagreb regionalno | | Trenutna konfiguracija hrvatske željezničke mreže i činjenica da je Zagreb jedini gradski čvor TEN-T osnovne mreže svjedoče važnosti hrvatskog glavnog grada u čitavom prometnom sustavu. S ciljem povećanja uloge željeznice u regionalnom povezivanju s ostalim većim gradovima u Hrvatskoj, potrebno je postići dovoljne kapacitete i konkurentnost vremena putovanja. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete koje je potrebno ispuniti u svakom pojedinačnom slučaju. |
| R.13 | Zagreb teretni promet | | Zagreb je jedini urbani čvor osnovne TEN-T željezničke mreže u Hrvatskoj. Istovremeno je Zagreb točka usmjeravanja teretnog prometa u smjeru istok-zapad i smjeru sjever-jug. Prenosivost čvora ključni je aspekt atraktivnosti željezničke mreže u Hrvatskoj. Stoga će dijelovi željezničke mreže koji su usredotočeni na teretni promet morati ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: kapacitet osovinskog opterećenja 22,5 t/o, korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. Daljnjim studijama analizirat će se potencijalno osnivanje multimodalnog logističkog centra (centara). |
| R.14 | Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb | | Zagreb ima važnu ulogu kao poslovno i turističko odredište u Hrvatskoj i njegova zračna luka predstavlja jednu od glavnih pristupnih točaka gradu iz inozemstva. Direktna željeznička povezanost s gradskim centrom mogla bi doprinijeti povećanju modalnog razdvajanja u korist javnog prometa i na ovaj način smanjiti zagušenja i poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost. |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------------------------|--|-------------|--|
| | | | Daljnje studije procijenit će je li potrebna željeznička povezanost te potrebne operativne karakteristike za svaki pojedinačni slučaj, kapacitet, planiranu brzinu, konfiguraciju i lokacije stajališta. |
| R.15 | Zagreb Glavni kolodvor | | Zagrebački Glavni kolodvor mora imati ključnu ulogu ne samo u prometu na većim udaljenostima nego i u lokalnom i regionalnom prometu. Vjerojatno će biti potrebna adaptacija postojećih pristupa i platformi te organizacije kretanja putnika unutar i izvan kolodvora u korist modalnog čvorišta. Specifični tehnički zahtjevi bit će rezultat daljnjih studija koje će uzeti u obzir gospodarske, društvene i ekološke aspekte. |
| Željeznička mreža | | | |
| R.16 | ETCS L1, L2 na ostalim prugama, GSM-R | | Ugradnja Europskog sustava za upravljanje željeznicom (<i>European Train Control System - ETCS</i>) na pruge izuzev opisanih u prethodnim mjerama („Elementi željezničke mreže“) omogućila bi povećanje interoperabilnosti čitave mreže. Ovisno o operativnom konceptu, ugradnja ETCS-a i sustava GSM-R (<i>Global System for Mobile Communications – Railway</i>) mogla bi biti izvediva i na drugim prugama hrvatske mreže (sveobuhvatne i one koje nisu dio TEN-T-a). Daljnje studije definirat će specifične potrebe i tehničke parametre koje je potrebno ispuniti u svakom pojedinačnom slučaju. |
| R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga | | Ovisno o operativnom konceptu, elektrifikacija željezničkih pruga omogućila bi povećanje učinkovitosti postojeće infrastrukture. Daljnje studije definirat će specifične potrebe i tehničke parametre kao izvor električne energije (osiguravajući okolišnu učinkovitost mjere) koje je potrebno ispuniti u svakom pojedinačnom slučaju. |
| R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga | | Studije pojedinačnih slučajeva odredit će potrebu za rekonstrukcijom pruga uz one koje su već opisane u prethodnim mjerama, uzimajući u obzir operativni koncept te gospodarske i ekološke aspekte. |
| R.19 | Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.) | | Željeznički promet može imati važnu ulogu i u regionalnom prometu u regionalnim centrima koji nisu dio osnovne TEN-T željezničke mreže zbog postojeće konfiguracije mreže u tim područjima. Specifične studije analizirat će potencijal u gradovima kao što su Split, Varaždin i Osijek. Ovim studijama također će se procijeniti potrebni tehnički parametri za svaki pojedinačni slučaj. |
| R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori | | Na temelju procjena potražnje specifične studije će analizirati potrebu za razvojem novih ranžirnih kolodvora ili poboljšanjem postojećih s ciljem povećanja potencijala željeznice u sektoru teretnog prijevoza. |

| Oznaka | Mjera | Uskladenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|---|
| R.21 | Unapređenje sigurnosti na prijelazima, detektori osovinskog opterećenja, detektori pregrijavanja osovina itd. | | Unapređenje sigurnosti jedan je od prioriteta za razvoj željezničke infrastrukture. Potrebno je poduzeti specifične mjere kao što su denivelacija ili ukidanje željezničko-cestovnih prijelaza, ako je isto opravdano prometnim tokovima. Željezničko cestovne prijelaze koje nije opravdano denivelirati ili ukinuti potrebno je osigurati adekvatnim uređajima za osiguranje. U cilju povećanja sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima potrebno je osmisliti i provoditi edukativno marketinške kampanje, a s ciljem podizanja svijesti vozača cestovnih vozila. Potrebno je planirati i provesti ugradnju detektora osovinskog opterećenja i detektora pregrijavanja osovina s ciljem poboljšanja razine sigurnosti željezničkih sustava. Studije za svaki pojedinačni slučaj definirat će specifične mjere za svaki dio mreže. |
| R.22 | Usluge koje donose dodanu vrijednost i poboljšanje imidža željeznice | | S ciljem povećanja konkurentnosti u odnosu na druga sredstva putničkog prijevoza, vlasnici željezničke infrastrukture trebaju zajedno s operaterima putničkog prijevoza ponuditi usluge koje donose dodanu vrijednost i koje će učiniti željeznički promet privlačnijim. Daljnje studije procijenit će održivost uvođenja usluga kao što su informacijski sustavi za putnike, pristup određenim vrstama željezničkih vozila putem interneta, druge vrste zabavnih sadržaja itd. Također je potrebno uložiti napore na povećanju atraktivnosti željezničkog nasljeđa te unapređenju dizajna vanjskih i unutarnjih prostora željeznice s ciljem povećanja udobnosti. |
| R.23 | Intermodalna putnička čvorišta | | Jedan od prioriteta sektora željezničkog prometa je poboljšanje i razvoj povezanosti željezničkog prometa s drugim vidovima prijevoza. Daljnje studije pokazat će točke intermodalne razmjene različitih vrsta putničkog prijevoza u gradskim, prigradskim i regionalnim područjima te kriterije za njihovu kategorizaciju i tehničke zahtjeve u pogledu određenih objekata koje je potrebno sagraditi. |
| R.24 | Intermodalna teretna čvorišta | | Jedan od prioriteta sektora željezničkog prometa je poboljšanje i razvoj povezanosti željezničkog prometa s drugim vidovima prijevoza. Daljnje studije pokazat će logističke centre za intermodalnu razmjenu vrsta teretnog prometa, osim onog koji će se potencijalno smjestiti u zagrebačkom području te će se za svaki pojedini slučaj odrediti tehnički zahtjevi u pogledu određenih objekata koje je potrebno sagraditi. |
| R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture | | Potrebno je postaviti adekvatne strukture i organizaciju za održavanje kako bi se mogla pružiti učinkovita i djelotvorna/održiva usluga željezničkog prijevoza. Koncept se mora temeljiti na prikladnoj i specifičnoj analizi hrvatskog konteksta i tvrtke HŽI d.o.o., uzimajući u obzir tehničke i financijske zahtjeve, potrebe korisnika, indikacije Direktive 2008/57/EZ o interoperabilnosti željezničkog sustava i |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--|---|-------------|---|
| | | | najvažnije međunarodne standarde RAMS (<i>Reliability, Availability, Maintainability and Safety</i> - pouzdanost, raspoloživost, održivost i sigurnosti). |
| R.26 | Energetska učinkovitost | | Promoviranje učinkovitog i održivog korištenja infrastrukture jedan je od prioriteta za razvoj željezničke infrastrukture prema smjernicama za razvoj Transeuropske prometne mreže. U ovom smislu potrebno je poboljšati energetska učinkovitost i dati prednost obnovljivim izvorima energije i izvorima s malim udjelom ugljika i pogonskim sustavima (poticanje izgradnje posebne infrastrukture i modernizacija voznog parka). Daljnje studije analizirat će specifične uvjete. |
| Upravljanje željezničkim prometom/Organizacija željezničkog prometa | | | |
| R.27 | Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničkih usluga | | Naknada za korištenje željezničkih usluga može se koristiti kao alat za poboljšanje održivosti željezničkog prometnog sustava. Naknada za korištenje željezničkih usluga mora biti proporcionalna emisiji te se stoga povodi za principom da plaćaju oni koji onečišćuju. Koordiniranje naplate naknade za korištenje željezničkih usluga s upraviteljima željeznice u susjednim zemljama olakšat će međunarodni promet. |
| R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama | | Ugovori o javnim uslugama u skladu s Uredbom 1370/2007/EU temeljni su alat za osiguranje transparentnosti i učinkovitosti pri pružanju usluga javnog prijevoza. Stoga je raširena primjena ugovora o javnim uslugama nužna ne samo u svrhu usklađenosti, nego i kako bi se poduzeo prvi korak ka poboljšaju održivosti hrvatskog prometnog sustava. Tipologija i trajanje ugovora o javnim uslugama odredit će se analizama pojedinačnih slučajeva, te će se procijeniti primjenjivost <i>in-house</i> modela (bilo da se temelji čisto na pitanjima usklađenosti ili nakon detaljne procjene tehničkih i financijskih zahtjeva). |
| R.29 | Povećanje financijske održivosti | | Jedan od ciljeva Transeuropske prometne mreže je povećanje financijske održivosti. U svrhu ispunjenja ovog cilja, potrebno je provesti optimizaciju organizacijske strukture željezničkog sustava i povećati učinkovitost upravljanja i održavanja. Ako se postigne financijska održivost željezničkog prometnog sustava, smanjit će se zavisnost sustava o javnim subvencijama. Daljnje studije procijenit će konkretne radnje koje je potrebno poduzeti za optimizaciju troškova i prihoda. |
| R.30 | Reorganizacija željezničkog prometnog sustava | | U cilju poboljšanja učinkovitosti i djelotvornosti željezničkog sustava koji se okreće održivoj organizaciji potrebne su promjene iste (poboljšanja u produkcijskom lancu kao što su modaliteti za operativne usluge, radovi održavanja, ponuda usluga koje donose dodanu vrijednost uz pristup koji je više orijentiran prema korisniku itd.). |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika | | Postojeći željeznički vozni park je zastario i temelji se na zastarjelim i neučinkovitim tehnologijama. U svrhu povećanja konkurentnosti željezničkog prometa u usporedbi s ostalim prometnim sredstvima potrebno je modernizirati željeznička vozila, u koordinaciji s predviđenim poboljšanjima infrastrukture. Prvi korak u provedbi ove mjere je detaljna analiza trenutnih organizacijskih i operativnih struktura i struktura održavanja željezničkog operatera pri čemu će se analizirati buduće potrebe, operativni plan i plan održavanja. Kada se utvrde stvarne potrebe, daljnje studije definirat će specifične tehničke zahtjeve za željeznički vozni park. |
| R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta | | Postojeći željeznički vozni park za prijevoz tereta sastoji se većinom od konvencionalnih prekrivenih i otvorenih vagona, od kojih su neki prikladni za kombinirane prometne operacije. Veliki broj lokomotiva potrebno je zamijeniti, pri čemu se procjenjuje da će čak 70% lokomotiva doseći kraj životnog vijeka u sljedećem desetljeću. Prvi korak u provedbi ove mjere je detaljna analiza trenutnih organizacijskih i operativnih struktura i struktura održavanja željezničkog operatera pri čemu će se analizirati buduće potrebe, operativni plan i plan održavanja. Kada se utvrde stvarne potrebe, daljnje studije definirat će specifične tehničke zahtjeve za željeznički teretni vozni park. |
| R.33 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje | | Zakoni propisi i smjernice za planiranje vezani uz željeznički sektor moraju podržavati razvoj sektora te moraju biti u skladu s najboljom međunarodnom praksom i europskim uredbama, posebno u pogledu sigurnosti, interoperabilnosti, održivosti i zaštite okoliša. |
| R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica | | Budući scenariji ulaska Hrvatske i susjednih zemalja u Schengenski prostor povećat će važnost međunarodnog prometa na određenim prugama. Prilagodba željezničkog sustava znači eliminaciju infrastrukturnih i administrativnih uskih grla. Posebne studije procijenit će tehničke uvjete koje je potrebno ispuniti u svakom pojedinačnom slučaju. |
| R.35 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske | | Eliminacija uskih grla sa susjednim zemljama koje nisu potpisnice Schengenskog sporazuma pomoći će pri povećanju važnosti međunarodnog prometa na određenim prugama. Posebne studije procijenit će tehničke uvjete koje je potrebno ispuniti u svakom pojedinačnom slučaju. |
| R.36 | Liberalizacija putničkog prometa | | Postupno otvaranje prometnog tržišta i omogućavanje jednakih mogućnosti svim potencijalnim operaterima jedan je od glavnih kriterija usklađenosti koje je Hrvatska ispunila u postupku usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije, a u skladu s ciljevima Bijele knjige. Hrvatska administrativna tijela kao što su regulatorna tijela i sigurnosna agencija moraju se pripremiti za buduću situaciju. |
| R.37 | Liberalizacija teretnog | | Na otvorenom tržištu teretnog prijevoza poboljšanje tržišnih |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|-------------|---|-------------|---|
| | prometa | | uvjeta za podnositelje zahtjeva i omogućavanje jednakih mogućnosti svim potencijalnim operaterima jedan je od glavnih kriterija usklađenosti koje je Hrvatska ispunila u postupku usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije, a u skladu s ciljevima Bijele knjige. Hrvatska administrativna tijela kao npr. regulatorno tijelo i sigurnosna agencija moraju se pripremiti za buduću situaciju. Potrebno je otkloniti prepreke za diskriminatorno ponašanje, proširiti ponudu, segmentirati željezničke usluge prema potrebama tržišta te postići tržišnu orijentaciju pružatelja željezničkih usluga. |
| R.38 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | | Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja jedan je od ključnih problema koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom konkretnom sektoru zapošljavanje dodatnih administrativnih kapaciteta u prvom je redu potrebno u području pripreme projekata i upravljanja provedbom projekata. Primjena novih tehnologija povlači za sobom potrebu za osposobljavanjem postojećeg i novog osoblja za novonastale specifične potrebe. |
| R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova | | U svrhu povećanja udjela željezničkog prometa, potrebna je reorganizacija voznih redova (npr. TAKT) kako bi se poboljšala povezanost i učinkovitost pruženih usluga. Daljnje studije analizirat će ovu mogućnost uzimajući u obzir uzorke strukture „odredište-polazište“ i operativne i infrastrukturne zahtjeve. |
| R.40 | Informacijske platforme | | Važno je promovirati i stvoriti pozitivan imidž željezničkog prometa kao pouzdane, sigurne i ekološki prihvatljive vrste prometa kako bi se poticala potražnja, a time i investicije. U svrhu bolje promocije, potrebno je imati potpune i ažurirane informacije i znanje o hrvatskoj željezničkoj infrastrukturi, mogućnostima i razvojnim planovima. |
| R.41 | Smanjenje utjecaja na okoliš | | Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja prometnog sustava na okoliš. Utjecaj na okoliš potrebno je smanjiti povećanjem energetske učinkovitosti (posebno korištenjem izvora energije s malim udjelom ugljika ili bez ugljika), smanjenjem razine buke, smanjenjem razine onečišćenja (uvođenjem mjera kao što su korištenje modernog voznog parka niske razine buke, pravilnim održavanjem pruga, ugradnjom zaštite od buke, vegetacijom uz pruge, uvođenjem ograničenja brzine u osjetljivim područjima, osobito noću itd, pravilnom odvodnjom izbjeći utjecaje ispuštanja i „run-off“, uspostavljanjem adekvatnih prijelaza za divlje životinje, izbjegavanjem prekomjerne rasvjete kako bi se smanjilo ometanje ptica, poduzimanje odgovarajućih planova sadnje za zaštitu flore i smanjenjem količine otpada na najmanju moguću mjeru. S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir adaptaciju klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti za |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|---|
| | | | novu i postojeću infrastrukturu. |
| R.42 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | | Za daljnji razvoj sektora željezničkog prometa potrebno je imati ažurirane podatke o, između ostalog, stanicama, stajalištima, infrastrukturi, željezničkim vozilima, trenutnoj potražnji u putničkom i teretnom prijevozu, prognozama potražnje i sigurnosti. Potrebno je poboljšati i pojednostavniti sustav prikupljanja podataka kako bi se olakšao pristup podacima. |

- **Cestovni promet**

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------------------------------|---|-------------|---|
| CESTOVNI PROMET | | | |
| Elementi cestovne mreže | | | |
| Ro.1 | Povezivanje mostom kod Gradiške | | Most kod Gradiške preko rijeke Save dio je cestovnog koridora mađarska granica - Virovitica - Okučani - bosanskohercegovačka granica (Stara Gradiška). Ova cesta smještena je na koridoru postojeće državne ceste D5, a most je sastavni dio međunarodnog sporazuma između Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Republika Bosna i Hercegovina već je dovršila autocestu od Banja Luke (BIH) do Gradiške, međutim potrebno je izgraditi planirani most kako bi se autocesta iz Bosne i Hercegovine povezala s postojećom autocestom Zagreb - Lipovac (A3). Granični prijelaz (GP) Gradiška jedan je od dva najveća granična prijelaza između Hrvatske (EU) i Bosne i Hercegovine za sve vrste prometa. |
| Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) | | Autocesta A5 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Paneuropskog koridora Vc. Ukupna duljina autoceste A5 iznosi 86,8 km i proteže se od granice s Bosnom i Hercegovinom preko Osijeka, Belog Manastira do granice s Mađarskom. Razne dionice autoceste u različitim su fazama izgradnje. U najranijoj fazi izgradnje je dionica ove autoceste od Osijeka do mađarske granice, dionica Osijek - Beli Manastir (24,6 km) i dionica Beli Manastir - mađarska granica (5 km). Druge dionice, kao most preko rijeke Drave (duljine 2,4 km) dio su planiranog koridora i izgradnja je u tijeku. Daljnje studije analizirat će faze dovršenja i vremenski raspored preostalih dionica, kao i potrebne tehničke parametre uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte (kao npr. planiranu dionicu koja prolazi dijelovima područja „Natura 2000“). |
| Ro.3 | A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T | | Autocesta A5 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Paneuropskog koridora Vc, a Svilaj je naveden kao granični prijelaz osnovne mreže EU-a. Ukupna duljina autoceste A5 |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|-------------|---|-------------|--|
| | sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) | | iznosi 86,8 km i proteže se od granice s Bosnom i Hercegovinom preko Osijeka, Belog Manastira do granice s Mađarskom. Razne dionice autoceste u različitim su fazama izgradnje. Dionica od Sredanaca (autocesta A3) do granice s Bosnom i Hercegovinom dugačka je 3,5 km i trenutno je u izgradnji. Ova dionica obuhvaća i most preko rijeke Save (duljine 660 m). Dodjela ugovora za izgradnju ovog mosta trenutno je u postupku javne nabave. Nastavak dionice na bosanskohercegovačkoj strani već je izgrađen. |
| Ro.4 | A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac) | | Autocesta A7 (Državna granica sa Slovenijom - Rupa - Rijeka - Žuta Lokva (A7)) dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Jadransko-jonskog cestovnog pravca. Ukupna duljina autoceste A7 iznosi 99 km, pri čemu su različiti dijelovi autoceste u različitim fazama izgradnje. Gotovo polovina ukupne duljine autoceste A7 koja seže od Rupe (granice sa Slovenijom) do Križišća već je dovršena, dok je poddionica od Križišća do Žute Lokve u fazi razvoja projekta. Autocesta A7 ima važnu ulogu u povezivanju hrvatske mreže autocesta, autoceste A8 (Istarski ipsilon), autoceste A6 (Rijeka - Bosiljevo) i autoceste A1 (Zagreb-Split). Nadalje, imajući na umu međunarodnu važnost autoceste A7, ova autocesta mogla bi postati na regionalnoj i lokalnoj razini pokretač razvoja obale, otoka i jadransko-jonske regije te poveznica između jadranskih gradova i luka. Daljnje studije analizirat će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica, kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte, posebno orografske značajke zbog vrlo složenog terena obalnog reljefa. |
| Ro.5 | A11 Lekenik - Sisak | | Autocesta A11 (Zagreb - Sisak) je u izgradnji pri čemu je jedna dionica već dovršena. Ukupna duljina autoceste između Zagreba i Siska iznosi 48,1 km. Sljedeća planirana dionica Lekenik - Sisak duljine je 10,8 km. Zadnja dionica trebala bi biti Sisak – Mošćenica čija će se izgradnja razmatrati nakon dovršetka prethodnih dionica. Daljnje studije analizirat će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica u svijetlu intermodalnosti, kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte. |
| Ro.6 | DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru | | Državna cesta DC10 prethodno je bila kategorizirana kao autocesta A12. Autocesta A12 djelomično je izgrađena autocesta u središnjoj Hrvatskoj, sjeveroistočno od Zagreba, a proteže se prema gradu Vrbovcu. Cesta s dvije trake duljine 23 km izgrađena je između autoceste A4 i Svete Helene. Državna cesta DC10 predstavlja zapadni krak takozvanog „Podravskog ipsilona“, pri čemu se planira da istočni krak bude DC12 te da konačno poveže Zagreb s mađarskom granicom prema Kapošvaru. Koridor je podijeljen na nekoliko dionica i faza dovršenosti projektne dokumentacije (projekt i dozvole) razlikuje se od dionice do dionice. Daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica kao i |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|---|
| | | | potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte. |
| Ro.7 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica - Državna granica s Mađarskom prema Barču | | Državna cesta DC12 predstavlja istočni krak takozvanog „Podravskog ipsilona“, pri čemu se planira da zapadni krak bude DC10 te da konačno poveže Zagreb s mađarskom granicom prema Pečuhu. Trenutno je dovršeno samo čvorište Vrbovec 2 i početna (zapadna) dionica državne ceste DC12. Ostatak koridora podijeljen je na nekoliko dionica i faze dovršenosti projektne dokumentacije (projekt i dozvole) razlikuju se od dionice do dionice. Daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte. |
| Ro.8 | Reorganizacija glavne zagrebačke mreže | | Zagreb je glavni grad Republike Hrvatske i čvorište glavnih cestovnih koridora. Trenutno su svi koridori autoceste povezani zagrebačkom obilaznicom, cestom s najvećim prometnim opterećenjem u Hrvatskoj. Razmatra se gradnja nove autoceste, „zagrebačkog prstena“, Pojatno - Horvati - Ivanić Grad - Sveti Ivan Zelina, za preusmjeravanje tranzitnog prometa. Za „zagrebački prsten“ su potrebne dodatne studije koje će procijeniti kapacitete, povezanost i tehničke parametre koje je potrebno primijeniti, uzimajući u obzir očekivanu potražnju te gospodarske, ekološke i društvene aspekte. Glavnu cestovnu mrežu unutar grada također je potrebno reorganizirati uzimajući u obzir učinke Glavnog prometnog plana (Masterplan) koji će se izraditi, a koji će razmatrati uvođenje integriranih sustava javnog prijevoza s naglaskom na javni prijevoz, bicikljanje i pješaćenje, kojima se daje prednost u odnosu na osobne automobile. |
| Ro.9 | D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom | | D2 postojeća je državna cesta za tranzitni promet u sjevernim dijelovima Hrvatske. Proteže se od graničnog prijelaza sa Slovenijom u Dubravi Križovljanskoj na zapadu, preko Varaždina, Osijeka, Vukovara i završava na mostu Ilok – Bačka Palanka na graničnom prijelazu sa Srbijom. Najveći dio trase D2 paralelan je s rijekom Dravom (Podravska magistrala). Relevantni intenzitet vrlo visokog volumena teretnog prometa utječe na značajke postojeće trase čime se evidentno smanjuje razina sigurnosti. Planira se novi koridor za D2, no daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|---|
| Ro. 10 | Reorganizacija riječke mreže | | <p>Čvorište riječke ceste jedno je od glavnih prometnih čvorišta u Hrvatskoj i ima važnu ulogu u povezivanju hrvatske mreže autocesta: autocesta A7 povezuje autocestu A8 (Istarski ipsilon) i autocestu A6 (Rijeka – Bosiljevo). Luka Rijeka najvažnija je hrvatska luka (osnovna luka TEN-T mreže) te je razvoj luke potrebno uskladiti s cestovnim razvojem. Planirani zapadni kontejnerski terminal u Rijeci povezan je s planiranom državnom cestom D403. Riječka obilaznica dio je autoceste A7 te je jedna od cesta u Hrvatskoj s najvećim prometnim intenzitetom. U svrhu daljnjeg poboljšanja cestovne mreže, planiran je novi koridor izvan grada za A7, na dionici: Permani – Grobničko polje (A6) – Križišće. Sjeverni dio otoka Krka planiran je kao dio potencijalnog daljnjeg razvoja Luke Rijeka. Za otok Krk također se planira i izgradnja novog koridora državne ceste D102 koji uključuje i novi most.</p> <p>Sve ove mjere potrebno je koordinirati s reorganizacijom interne cestovne mreže grada Rijeke uzimajući u obzir potrebu za javnim prijevozom te bicikliranjem i pješaćenjem, razvoj luke i razvojne planove drugih relevantnih dionika u procesu kao što su željezničke tvrtke. Iz ovih su razloga potrebne daljnje analize kako bi se utvrdio konačni paket mjera kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju te gospodarske i ekološke aspekte.</p> |
| Ro. 11 | Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom | | <p>Koridor Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom u različitim je fazama izgradnje, ovisno o dionici. Izgradnjom ovog koridora povećat će se povezanost zračne luke i grada Dubrovnika. Daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed izgradnje kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju te gospodarske i ekološke aspekte.</p> |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| Ro. 12 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca | | Cestovni koridor od Zagreba do Karlovca obuhvaćen je europskom osnovnom mrežom zbog međunarodne i regionalne važnosti prometa koji dolazi iz smjera Rijeke prema unutrašnjosti. Pristupačnost Istre i Dalmacije javnim prijevozom ovisi o regionalnim autobusnim prijevoznicima i davanju prioriteta uslugama javnog prometa na cesti. Prigradski promet između Zagreba i Karlovca u stalnom je porastu, pri čemu postojeća autocesta ima dvije trake u svakom smjeru i dodatnu traku za zaustavljanje u slučaju nužde, a planira se povećanje kapaciteta namjenskom trakom za javni prijevoz. Potrebne su daljnje studije koje će analizirati nekoliko mogućnosti za povećanje kapaciteta javnog prometa i utvrditi konačno rješenje. U sklopu ovih studija također će se uzeti u obzir očekivana potražnja, gospodarski, društveni i ekološki aspekti, kao i razvoj planiran za druga prijevozna sredstva. |
| Ro. 13 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici | | Zagrebačka obilaznica najprometnija je prometna trasa u Hrvatskoj i razina prometa stalno se povećava. Neke dionice zagrebačke obilaznice potrebno je nadograditi novom trakom za javni prijevoz. Ovaj prijedlog potrebno je razmotriti u odnosu na konkurentske projekte kao projekt „zagrebačkog prstena“. Potrebe su dodatne studije kojima bi se procijenilo je li bolje rješenje nadgraditi postojeću obilaznicu ili izgraditi novu autocestu- „zagrebački prsten“: Pojatno - Horvati - Ivanić Grad - Sveti Ivan Zelina. Ovim studijama analizirat će se postojeće mogućnosti za povećanje kapaciteta, procijeniti faze i vremenski slijed izgradnje, kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju, gospodarske, društvene i ekološke aspekte, kao i razvoj planiran za druga prijevozna sredstva. |
| Ro. 14 | Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod | | Slavonski Brod, kao glavna luka na rijeci Savi, jedina je luka unutarnjih voda u Hrvatskoj na rijeci Savi koja je sastavni dio osnovne mreže TEN-T mreže. Razvoj luke i dodatne poslovne zone potrebno je koordinirati s poboljšanjima druge prometne infrastrukture, posebno cestovne. Daljnje studije utvrdit će stvarne potrebe i analizirati potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju te gospodarske i ekološke aspekte. |
| Ro. 15 | Reorganizacija splitske mreže | | Split je jedan od glavnih turističkih centara u Hrvatskoj. Turizam povezan s brodovima na kružnim putovanjima od posebne je važnosti za cestovnu mrežu jer stvara velika sezonska opterećenja na cestovnu mrežu. Potrebno je reorganizirati cestovnu mrežu u Splitu uzimajući u obzir javni |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|-----------------------|--|-------------|---|
| | | | prometni sustav i planirani razvoj grada, luke i drugih prometnih sustava kao što je željeznica. Jedna od potencijalnih mjera je splitska obilaznica: Trogir – Split – Omiš koja je planirana za regionalni i lokalni promet, a različite dionice su u različitim fazama izgradnje: dionica Trogir - Split već je dovršena, dok je pristupna cesta od Splita do autoceste A1 u izgradnji. Potrebne su daljnje studije kojima će se utvrditi konačni paket mjera kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju te gospodarske i ekološke aspekte. |
| Ro. 16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu | | Kako bi se zadržala pristupačnost Dubrovniku i okolnom području iz ostalih dijelova zemlje, uzimajući u obzir mogući scenarij ulaska Hrvatske u Schengenski prostor, potrebno je analizirati sve mogućnosti povezivanja imajući u vidu sve vidove prometa i funkcionalnosti. Jedan od načina rješavanja pristupačnosti na velike udaljenosti u srednjoročnom scenariju svakako je zračna luka, dok su u svrhu pronalaženja optimalnog rješenja za povezivanje ovog dijela hrvatskog teritorija s ostatkom zemlje u smislu cestovne povezanosti već izrađene određene studijske analize. Naime, predstudija izvodljivosti povezivanja hrvatskog juga s ostatkom hrvatskog teritorija kao najoptimalnije rješenje povezivanja ovog područja identificirala je Pelješki most. Povezivanje hrvatskog juga Pelješkim mostom strateški je interes Republike Hrvatske. |
| Cestovna mreža | | | |
| Ro. 17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | | Održavanje cesta ključno je za očuvanje originalnog stanja izgradnje cesta, za zaštitu usporednih resursa, sigurnost korisnika, smanjenja utjecaja na okoliš te kako bi se omogućilo učinkovito i udobno putovanje željenom trasom. U svrhu učinkovitog i djelotvornog/održivog održavanja potrebno je postaviti adekvatne strukture i organizaciju. Koncept je potrebno donijeti na temelju prikladnih i specifičnih analiza hrvatskog konteksta i konteksta relevantnih dionika u procesu, uzimajući u obzir tehničke i financijske zahtjeve te potrebe korisnika. |
| Ro. 18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta | | Kako bi se osigurala kohezija teritorija i omogućio prikladan pristup cestovnoj mreži visoke razine uslužnosti, analizirat će se status postojećih županijskih i lokalnih cesta i utvrditi potrebe za rekonstrukcijom istih. Glavni problemi koji pogađaju ove kategorije cesta su nedostatak održavanja i financiranja. Potrebno je postići uvjete za prikladno održavanje, posebno uzimajući u obzir postojeće i predviđene razine prometa na ovim cestama. |
| Ro. 19 | Razvoj koncepta odmorišta za cestovnu mrežu visoke razine uslužnosti | | Sukladno Direktivi 2008/96/EU, dovoljan broj odmorišta uz cestu veoma je važan za cestovnu sigurnost. Odmorišta omogućuju vozačima da se odmore i nastave putovanje potpuno koncentrirani stoga sastavni dio upravljanja sigurnošću cestovne |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|--|
| | | | infrastrukture treba osigurati dovoljan broj sigurnih parkirališta. Premda je već izgrađen određen broj uslužnih objekata uz autoceste i brze ceste, još uvijek ih nema dovoljno ako se uzme u obzir povećanje prometa, pogotovo tijekom turističke sezone. Nadalje, Direktiva 2010/40/EU navodi da je potrebno poboljšati infrastrukturu sigurnih parkirališta za kamione i autobuse. Istovremeno se planira obnova starih parkirališta novim objektima (benzinskim postajama, restoranima, toaletima, igralištima). |
| Ro. 20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | | Potrebno je uvesti nove tehnologije za poboljšanje metoda i načina prikupljanja informacija kako bi se osiguralo da informacije koje se prikupe o upravljanju prometom sadržajno i po kvaliteti zadovoljavaju međunarodnu razinu. Nove tehnologije između ostaloga omogućuju prikupljanje podataka u stvarnom vremenu i kontrolu prometnih uvjeta. Kako bi se iskoristile prednosti novih tehnologija, analizirat će se potreba za novim centrima za centralizirano upravljanje prometom koji bi bili opremljeni najnovijim rješenjima sustava ITS (<i>Intelligent Transportation Systems</i> - Inteligentni transportni sustavi). Upravljanje i nadzor prometa ima posebnu važnost pri upravljanju incidentnim situacijama i prometnim gužvama na vrhuncu turističke sezone. Navedeno će omogućiti kvalitativno poboljšanje planiranja i nadzora alternativnih trasa, informacija za putnike, kontrole prometa i prikupljanje podataka o zagušenju u stvarnom vremenu. |
| Ro. 21 | Plan razvoja čvorišta | | Kako bi se poboljšala povezanost s cestovnim mrežama visoke razine uslužnosti, potrebno je izraditi plan razvoja čvorišta. Plan će uzeti u obzir funkcionalnost svake ceste i prema tome utvrditi broj i lokacije čvorišta kako bi se izbjegao, na primjer, veliki volumen lokalnog prometa na međugradskim koridorima što bi moglo pogoršati razinu usluge. Razmatrat će se i specifični sezonski zahtjevi turističke sezone. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| Ro. 22 | Sigurnost cestovnog prometa | | <p>Jedan od glavnih ciljeva Strategije je povećati razinu sigurnosti u cestovnom prometu za sve korisnike cestovne infrastrukture (uključujući pješake i bicikliste) kako bi se učinkovito smanjio broj nesreća i ograničile negativne posljedice istih. Komisija je postavila općeniti cilj u pogledu cestovne sigurnosti prema kojem se broj smrtno stradalih treba svesti na nulu do 2050. godine. U svrhu poboljšanja cestovne sigurnosti razvit će se sljedeće mjere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Integrirati cestovnu sigurnost u sve faze provedbe projekata procjenom utjecaja na sigurnost prometa koja će na strateškoj razini pokazati implikacije različitih alternativa infrastrukturnih projekata na cestovnu sigurnost i imati važnu ulogu pri odabiru trasa i konačne alternative. U kasnijoj fazi provedbe projekta, tijekom izgradnje i upravljanja, revizije cestovne sigurnosti trebale bi detaljno utvrditi značajke projekta cestovne infrastrukture koje ne odgovaraju sigurnosnim standardima i predložiti korektivne mjere. - Kako bi se smanjile negativne posljedice nesreća, revidirat će se i poboljšati procedure koje je potrebno slijediti u slučaju nesreće te smanjiti vrijeme odaziva. Poboljšat će se i pojednostavniti informacijski kanali i nadzor stanja na crnim točkama. - Edukacija svih sudionika u domeni sigurnosti cestovnog prometa temeljena na edukaciji djece svih dobnih skupina uvođenjem prometnog odgoja u cjelokupni odgojno-obrazovni sustav. |
| Ro. 23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | | <p>Jedan od prioriteta sektora cestovnog prometa je poboljšati i razviti povezanosti cestovnog prometa s drugim vidovima prometa. Stvaranje točaka intermodalne razmjene putničkog prijevoza u gradskim područjima mora biti rezultat relevantnog Glavnog prometnog plana ili sličnih studija koje će za svaki pojedini slučaj utvrditi tehničke zahtjeve u pogledu određenih objekata koje je potrebno sagraditi.</p> |
| Ro. 24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | | <p>U svrhu održanja održivosti čitavog prometnog sektora, potrebno je povećati interoperabilnost kako bi se iskoristio potencijal svakog prijevoznog sredstva. U cestovnom sektoru potrebno je osigurati prikladan pristup čvorištima s velikim volumenom prometa (kao što su luke, zračne luke, željezničke postaje, područja rada, trgovačke zone itd.). Povećanje broja parkirališnih mjesta koja su povezana sa sustavima javnog prijevoza, lukama i zračnim lukama povećat će modalni prelazak u korist javnog prijevoza čime će se smanjiti zagušenje cesta.</p> |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--|--|-------------|--|
| Ro. 25 | Smanjenje utjecaja na okoliš | | Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja prometnog sustava na okoliš. Sektor cestovnog prometa jedan je od glavnih zagađivača u Europi, stoga se mjere za smanjenje utjecaja na okoliš (kao što su vegetacija uz ceste, ugradnja zaštite od buke te površina ceste niske razine buke, pravilno održavanje cesta, pravilnom odvodnjom izbjeći utjecaje ispuštanja i „run-off“, uspostavljanje adekvatnih prijelaza za divlje životinje, izbjegavanje prekomjerne rasvjete kako bi se smanjila ometanja ptica, poduzimanje odgovarajućih planova sadnje za zaštitu flore) trebaju primjenjivati u svih fazama razvoja (projektiranje i izgradnja) i upravljanja. Glavni utjecaji povezani sa sektorom cestovnog prometa su buka, emisija CO ₂ i drugih zagađivača izgaranjem goriva. Važno je stoga poticati korištenje javnog prijevoza, vidove prometa s nultom stopom emisije štetnih plinova, upotrebu alternativnih goriva te modernizaciju privatnih vozila kako bi se povećala energetska učinkovitost i koristila ekološki prihvatljiva vozila. S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir prilagodbu klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnju) i operativnosti. |
| Ro. 26 | Energetska učinkovitost | | Ključna stavka politike Europske unije je energetska učinkovitost čitavog prometnog sustava s obzirom da promet unutar EU-a još uvijek ovisi o nafti i naftnim derivatima, odakle se crpi 96% energije. Mjere kojima se može povećati energetska učinkovitost su na primjer poticanje korištenja energetski učinkovitih vozila i optimizacija performansi multimodalnih logističkih mreža. Poticat će se izgradnja postaja za alternativna goriva i korištenje obnovljivih izvora energije s ciljem smanjenja potrošnje konvencionalnih goriva, tj. smanjenja emisija CO ₂ i štetnih čestica. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete. S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir prilagodbu klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti za novu i postojeću infrastrukturu. |
| Upravljanje cestovnim prometom/Organizacija cestovnog prometa | | | |
| Ro. 27 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje | | Zakonski propisi i smjernice za planiranje vezani uz sektor cestovnog prometa moraju podržavati razvoj sektora te moraju biti u skladu s najboljim međunarodnim praksama i europskim uredbama, posebno u pogledu sigurnosti, interoperabilnosti, održivosti i zaštite okoliša. |
| Ro. 28 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | | Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja jedan je od ključnih problema koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom konkretnom sektoru, zapošljavanje dodatnih administrativnih kapaciteta u prvom je redu potrebno u području pripreme projekata i upravljanja provedbom projekata te |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| | | | cestovne sigurnosti. Primjena novih tehnologija povlači za sobom potrebu za osposobljavanjem postojećeg i novog osoblja za novonastale specifične potrebe. |
| Ro. 29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice | | Budući scenariji ulaska Hrvatske i susjednih zemalja u Schengenski prostor povećat će važnost međunarodnog prometa. Prilagodba cestovnog sustava znači eliminaciju infrastrukturnih i administrativnih uskih grla. Specifične studije procijenit će tehničke uvjete koje je potrebno ispuniti u svakom pojedinačnom slučaju. |
| Ro. 30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske | | Eliminacija uskih grla sa susjednim zemljama koje nisu potpisnice Schengenskog sporazuma pomoći će pri povećanju važnosti međunarodnog prometa na određenim cestama s međunarodnim vezama. Specifične studije procijenit će tehničke uvjete koje je potrebno ispuniti u svakom pojedinačnom slučaju. |
| Ro. 31 | Poboljšanje financijske održivosti cestovne mreže i sustava za naplatu cestarine | | Jedan od ciljeva Transeuropske prometne mreže je povećati financijsku održivost. U svrhu ispunjenja ovog cilja, potrebno je provesti optimizaciju organizacijske strukture cestovnog sustava i povećati učinkovitost upravljanja i održavanja. Ako se postigne financijska održivost cestovnog prometnog sustava, smanjit će se zavisnost sustava o javnim subvencijama. Ovdje je važno razmotriti naplatu cestarina jer može utjecati na korisnike cestovnog prometa te podržati financijsku održivost. Direktiva 2004/52/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici i Odluka Komisije 2009/750/EU od 6. listopada 2009. definiciji usluge europske elektronske naplate cestarine i njenim tehničkim elementima pružaju pravnu osnovu za daljnje studije koje će procijeniti konkretne radnje koje je potrebno poduzeti u svrhu optimizacije troškova i prihoda. |
| Ro. 32 | Informacijske platforme | | U sektoru cestovnog prometa vrlo je važno informirati korisnike o trenutnoj situaciji u prometu i vremenskim uvjetima u svrhu smanjenja prometnih gužvi i broja nesreća pružajući informacije o alternativnim trasama. Također je važno informirati vozače o izmjenama postojećih ili usvajanju novih zakona u ovom sektoru koji su korisnicima važni i trenutno pružiti informacije o incidentnim situacijama na autocestama koje mogu zahtijevati promjenu dopuštene brzine ili ograničenja za korištenje prometnih traka. Iz ovih je razloga vrlo važno stalno revidirati i ažurirati informacijske tehnologije i kanale kako bi se ostvarila poboljšanja u sektoru. Također je važno povećati uključenost medija kao ključnih partnera za prijenos informacija. |
| Ro. 33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže | | Potrebno je izraditi studiju kojom će se analizirati potreba za ponovnom kategorizacijom cestovne mreže kako bi se prilagodila stvarnoj potražnji i funkcionalnosti svake ceste, a s ciljem povećanja učinkovitosti i održivosti sustava. |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|--|
| Ro. 34 | Provedba | | U Bijeloj knjizi o prometnoj politici za 2010. godinu Komisija je postavila općeniti cilj u pogledu cestovne sigurnosti prema kojem se broj smrtno stradalih treba svesti na nulu do 2050. godine. Istraživanja su pokazala da je provedba važan i učinkovit način sprječavanja i smanjenja broja nesreća, smrtnih slučajeva i ozljeda, no provedbene radnje su tek onda optimalno učinkovite ako se kombiniraju s radnjama kojima se podiže svijest javnosti o provedbenim radnjama i razlozima zbog koji se provode. Daljnje studije procijenit će specifične radnje u pogledu podizanja svijesti javnosti, provedbe i prekograničnog upravljanja informacijama. |
| Ro. 35 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | | Za daljnji razvoj cestovnog sektora potrebno je imati ažurirane podatke o, između ostaloga, stanju cestovne mreže, trenutnoj potražnji u putničkom i teretnom prijevozu, prognozama potražnje i sigurnosti. Potrebno je poboljšati i pojednostavniti sustav prikupljanja podataka kako bi se olakšao pristup istima. |

• Zračni promet

| Oznaka | Mjera | Uskladenost | Opis mjere |
|----------------------|---|-------------|--|
| Zračni promet | | | |
| Zračne luke | | | |
| A.1 | Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | Dubrovnik je jedno od glavnih odredišta na jadranskoj obali. Glavni problem ove zračne luke su uska grla koje se stvaraju na vrhuncu sezone. S obzirom na karakteristike i geografski položaj okolnog područja koje tvori enklavu, potrebno je održavati i poboljšati prometne veze kako bi se osigurala dobra povezanost. Planirane mjere uključuju proširenje postojećih prometnih/infrastrukturnih kapaciteta u svrhu održavanja postojeće razine kvalitete usluga, smanjenje/uklanjanje uskih grla, sanaciju postojećih i izgradnju novih kolničkih konstrukcija i objekata koji su potrebni za sigurno i neometano poslovanje zračne luke, provedbu mjera za zaštitu okoliša, provedbu mjera za povećanje energetske učinkovitosti te nabavu potrebne opreme i uređaja. |
| A.2 | Razvoj Zračne luke Pula (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | Zračna luka Pula važna je za pristupačnost ove regije iz udaljenih lokacija. Promet u zračnoj luci sezonski je što može uzrokovati uska grla s obzirom na ograničenu infrastrukturu. Potrebno je razmotriti dva važna operativna aspekta koji uključuju: 1) kvalitetu usluge, u prvom redu zbog konkurentnosti sa susjednim međunarodnim zračnim lukama te 2) ravnotežu između sigurnosti i operativnih kapaciteta. Ovi aspekti, između ostaloga, ističu potrebu za povećanjem kapaciteta ove zračne luke nadogradnjom određenih elemenata: sustava pristupne svjetlosne signalizacije, uzletno-sletne staze, stajanki, terminala i pristupa. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| A.3 | Razvoj Zračne luke Brač | | Razvoj Zračne luke Brač planira se kako bi se poboljšala povezanost otoka Brača s udaljenim lokacijama i na taj način povezanost središnje Dalmacije, u skladu s raznim sigurnosnim zahtjevima i prometnom potražnjom. Analize pokazuju potrebu za postizanjem koda ICAO 3C i sukladnosti sa standardima ICAO-a, EASA-e i nacionalnim standardima. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| A.4 | Razvoj Zračne luke Mali Lošinj | | Razvoj Zračne luke Mali Lošinj planira se kako bi se poboljšala povezanost Malog Lošinja s udaljenim lokacijama i na taj način povezanost sjeverne Dalmacije, u skladu s raznim sigurnosnim zahtjevima i prometnom potražnjom. Analize pokazuju potencijalnu potrebu za proširenjem uzletno-sletne staze, stajanke i terminala. Daljnje analize utvrdit će se izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| A.5 | Razvoj Zračne luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | Regionalna povezanost i povezanost s udaljenim lokacijama uz nacionalnu koheziju glavni su razlozi za proširenje Zračne luke Osijek, uzimajući u obzir teretni promet zbog sinergije s drugim prijevoznim sredstvima. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| A.6 | Razvoj Zračne luke Rijeka (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | Zračna luka Rijeka pokazuje veliki porast putničkog prometa i ima dodatni potencijal za teretni promet zbog sinergije s lukom Rijeka. U tijeku je proširenje/zamjena/rekonstrukcija stajanke/manevarskih površina, zaštitnih površina, operativne opreme i opreme kontrolnog tornja te zgrade putničkog terminala. Navedeno je dio plana zračne luke za razvoj i usklađivanje sa standardima ICAO-a, EASA-e i nacionalnim standardima. U svrhu postizanje energetske učinkovitosti i zaštite okoliša planira se realizirati projekte vezane uz solarnu elektranu, fasadu zgrade putničkog terminala i postrojenje za obradu otpadnih voda. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| A.7 | Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | Sa sličnim razinama prometa kao i Zračna luka Dubrovnik, Split je druga najvažnija pristupna točka dalmatinskoj obali kad je u pitanju putnički promet. Glavni problem ove zračne luke su uska grla koja se stvaraju na vrhuncu sezone. Glavnim planom je obuhvaćeno proširenje kopnenih i zračnih objekata kojima bi se trebali riješiti problemi sezonalnosti i kvalitete usluge. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|--|
| A.8 | Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | Povezanost sjeverne Dalmacije s udaljenim lokacijama glavni je razlog za proširenje ove zračne luke. Analize pokazuju da je ulaganja potrebno usmjeriti na poboljšanje prometnih i infrastrukturnih kapaciteta zračne luke za zrakoplove koji odgovaraju kodu ICAO 4E. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| A.9 | Razvoj Zračne luke Zagreb (TEN-T osnovna mreža) | | Zračna luka Zagreb glavna je ulazna točka u Hrvatsku te posluje kao čvorište za domaći i međunarodni promet. Trenutno zračnom lukom upravlja koncesionar koji je osnovao novu tvrtku, Međunarodnu zračnu luku Zagreb d.d. te čiji investicijski plan periodično revidira MPPI. Društvo Zračna luka Zagreb d.o.o. i dalje je aktivno te sada ima ulogu posrednika između Vlade Republike Hrvatske i koncesionara s ciljem daljeg razvoja infrastrukture i svih prometnih segmenata koji nisu predmet ugovora o koncesiji. Ako se koncesionar povuče iz projekta i upravljanja zračnom lukom, Zračna luka Zagreb d.o.o. odmah će preuzeti zračnu luku od koncesionara kako bi se osiguralo kontinuirano i neometani poslovanje Zračne luke Zagreb. Razvojni planovi za zračnu luku uključuju izgradnju novog terminala u svrhu povećanja kapaciteta. |
| A.10 | Pristupačnost zračnih luka | | Kako bi se turističkim i poslovnim putnicima poboljšala pristupačnost Hrvatske, veoma je važno ponuditi bržu i učinkovitiju povezanost sa zračnim lukama. Važno je ponuditi redovite, česte i brze usluge javnog prijevoza u skladu s potencijalnom potražnjom kako bi se osigurala primjerena dostupnost zračnih luka putnicima različitih ekonomskih statusa. Daljnje analize utvrdit će potrebe za svaki pojedinačni slučaj u skladu s Glavnim prometnim planom za svaki grad. Također je predviđeno provođenje provjere sukladnosti zračnih luka sa Schengenskim sporazumom kako bi se utvrdilo koje je mjere potrebno poduzeti kako bi Republika Hrvatska mogla pristupiti Schengenskom prostoru. |
| A.11 | Sigurnost zračnih luka | | Jedan od glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je razvoj najviših standarda sigurnosti zračnog prometa na međunarodnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini, kako bi se učinkovito smanjile opasnosti u zračnom prometu, smanjila mogućnost nesreća i ograničile negativne posljedice takvih nesreća. Infrastruktura zračnih luka i zrakoplovi moraju zadovoljavati međunarodne sigurnosne standarde. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--|--|-------------|---|
| A.12 | Energetska učinkovitost | | Energetska učinkovitost zračnog prometa može se poboljšati na zračnim lukama i zrakoplovima. Potrošnja energije u zračnim lukama smanjit će se modernizacijom opreme i postepenom zamjenom vozila zračnih luka onim vozilima koja koriste učinkovitije vrste goriva (biodizel, ukapljeni prirodni plin, električnu energiju itd.). Potrebno je modernizirati i zrakoplovnu flotu kako bi se povećala energetska učinkovitost. Također je vrlo važno optimizirati operacije zrakoplova, tijekom taksiranja i letenja s ciljem smanjenja potrošnje goriva i optimizacije energetske učinkovitosti. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete. |
| A.13 | Zatvaranje ili izmjena uloge/vlasništva regionalnih zračnih luka | | Kako bi se poboljšala učinkovitost i održivost sustava, potrebno je razviti nove strategije upravljanja zračnim lukama, istovremeno razmatrajući mogućnost promjene uloge/vlasništva neodrživih zračnih luka. |
| Upravljanje zračnim prometom/Organizacija zračnog prometa | | | |
| A.14 | Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila | | Postojeće propise potrebno je izmijeniti/ili izraditi nove kako bi se stvorio sveobuhvatan i fleksibilan zakonski okvir za razvoj sustava zračnog prometa i olakšao razvoj novih ideja i modela s ciljem poboljšanja sustava zračnog prometa. Navedeni okvir mora biti u skladu s najboljom međunarodnom praksom i europskim uredbama. Glavna područja na koja će utjecati su, između ostaloga, sigurnost, administrativne procedure, kvaliteta usluge, ključni pokazatelji uspješnosti sektora i njihov nadzor. |
| A.15 | Unapređenje suradnje s nadležnim regionalnim tijelima | | Premda je glavna uloga zračnog prometa vezana uz putnike iz udaljenih odredišta, potrebna je dobra suradnja s nadležnim regionalnim i lokalnim tijelima kako bi se poboljšala pristupačnost zračnih luka i osigurala sukladnost razvojnih planova zračnih luka s razvojnim planovima relevantnih gradova i regija. |
| A.16 | Restrukturiranje Croatia Airlinesa | | U svrhu povećanja održivosti sustava potrebno je do kraja provesti i finalizirati restrukturiranje Croatia Airlinesa. Dodatna analiza trebala bi olakšati proces pripreme za privatizaciju tvrtke i potragu za strateškim partnerima koji bi donijeli dodatni kapital i stvorili jasne planove za budući razvoj i rast Croatia Airlinesa. |
| A.17 | Informacijska platforma | | Važno je promovirati i stvoriti pozitivan imidž zračnog prometa kao pouzdane, sigurne i ekološki prihvatljive vrste prometa kako bi se poticala potražnja, a time i investicije. U svrhu bolje promocije, potrebno je imati potpune i ažurirane informacije i znanje o hrvatskim zračnim lukama, njihovim mogućnostima i razvojnim planovima. Potrebno je nadzirati ključne pokazatelje uspješnosti (KPI), kvalitete usluge i jasno i učinkovito o njima izvještavati društvo i sudionike u procesu. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| A.18 | Reorganizacija sustava | | Kako bi se poboljšala učinkovitost i djelotvornost sustava zračnog prometa i kako bi struktura bila održiva, potrebno je zadržati određena postojeća rješenja, ali i uvesti potrebne promjene u organizaciju (osiguranje stalne povezanosti hrvatskih regija i time postizanje velikih učinaka na gospodarski i društveni razvoj hrvatskih regijama putem PSO-a, uspostava alternativnih, pouzdanih i fleksibilnih prometnih putova i povezanosti jadranske obale s otocima - dodana vrijednost bi mogla biti uspostava boljih/alternativnih veza s kopnom, premda bi fokus bio na obalnim regijama i otocima, poboljšanja u proizvodnom lancu kao što su modalnosti za operativne usluge, održavanje, usluge s dodanom vrijednošću, pristup koji je više orijentiran prema korisniku itd.). |
| A.19 | Suradnja sa zrakoplovnom industrijom | | Razvoj sektora zračnog prometa mora se postići i zajedničkim inovativnim projektima za modernizaciju zračne navigacije i zrakoplovne flote, istraživanjem, razvojem i zaštitom okoliša, u suradnji s privatnim ulagačima i Vladom Republike Hrvatske u vidu posebnih fondova osnovanih za ovu svrhu. Potrebno je posvetiti više pažnje primjeni inovacija u prometnoj tehnologiji i postizanju sukladnosti s novim tehnološkim standardima. |
| A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR | | Potrebno je izraditi nacionalni plan za razvoj koordinacije u vezi s primjenom programa SESAR i koncepta centraliziranih usluga te definirati nacionalne prioritetne politike u sklopu integracije u FAB CE kao i poboljšanje integracije i suradnje sa susjednim zemljama i unutar šire regije. Bez obzira na konkurentnost Hrvatske kontrole zračne plovidbe d.o.o. u odnosu na regionalne operatere i tvrtke slične veličine, potrebno je povećati kapacitete, primijeniti sigurnosne standarde, ostvariti suradnju po pitanju zajedničke zračne plovidbe i uspostave centra za obrazovanje kontrolora leta. |
| A.21 | Povećanje osviještenosti o zadovoljstvu kupaca | | Kako bi se podigla svijest o zadovoljstvu kupaca, potrebno je nadzirati kvalitetu usluge pomoću ključnih pokazatelja uspješnosti (KPI). Time bi se trebale moći definirati razlike između visoke i niske sezone (ako postoje), zahtjevi putnika, njihova percepcija objekata itd. Rezultati bi trebali biti stavljeni na raspolaganje na jasan i jezgrovit način te obuhvaćati mišljenja javnosti i sudionika u procesu. |
| A.22 | Povećanje financijske održivosti zračnih luka | | Jedan od glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je povećanje financijske održivosti. U svrhu ispunjenja ovog cilja potrebno je provesti optimizaciju organizacijske strukture sustava i povećati učinkovitost upravljanja i održavanja. Ako se postigne financijska održivost sustava zračnog prometa, smanjit će se zavisnost sustava o javnim subvencijama. Daljnje studije procijenit će konkretne radnje koje je potrebno poduzeti za optimizaciju troškova i prihoda. |
| A.23 | Ograničenje utjecaja na okoliš | | Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja sustava zračnog prometa na okoliš. Utjecaj na okoliš potrebno je smanjiti povećanjem energetske učinkovitosti, |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|--|
| | | | poticanjem korištenja alternativnih goriva, uvođenjem zabrana u vezi s bukom, smanjenjem količine otpada na najmanju moguću mjeru, smanjenjem razine buke, emisije CO ₂ i drugih zagađivača, ali i mjerama koje se odnose na zaštitu flore i faune, kao što su izbjegavanje poremećaja migracije ptica. Zračne luke trebaju izraditi planove upravljanja bukom, planove gospodarenja otpadom te uspostaviti program „čistog zraka“ (<i>clean air</i>) kada je potrebno. S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir adaptaciju klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti za novu i postojeću infrastrukturu. |
| A.24 | Revizija/ažuriranje Glavnih planova zračnih luka | | Planiranje infrastrukture i načina na koji se nosi s povećanim prometom ključno je za razvoj održivog sustava zračnih luka u Republici Hrvatskoj. Prvi je korak koordinacija radnji i aktivnosti koje se planiraju svakim pojedinačnim Glavnim planom zračne luke. Nakon završetka Glavnih planova, sljedeći će korak biti koordinirati akcijske planove i poredati ih prema prioritetima. |
| A.25 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama | | Premda su hrvatske zračne luke konkurentne u odnosu na zračne luke susjednih zemalja, potrebna je suradnja po pitanjima kontrole graničnih prijelaza i sigurnosnih standarda koja su u interesu svih strana. Možda će biti moguće i postići sporazume o specijalizaciji, npr. teretne zračne luke, operativne baze za zračne prijevoznike itd. |
| A.26 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | | Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja jedan je od ključnih problema koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom sektoru postoji potreba za stvaranjem kapaciteta kako bi se mogla postići poboljšanja u ovom području. Zaposlenici tvrtki koje su povezane s ovim sektorom moraju, između ostaloga, biti osposobljeni i za korištenje novih tehnologija na području održavanja, zračne plovidbe i sigurnosti. |
| A.27 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | | Za daljnji razvoj zračnog prometa potrebno je imati ažurne podatke između ostaloga o sljedećim stavkama: fizičkim značajkama, poslovanju, sigurnosti, kapacitetu, kvaliteti usluge, tarifama. Podatke objavljuje i prikuplja DZS u vidu svojih godišnjih izvješća, međutim izvješća ne obuhvaćaju sve relevantne podatke za ovaj sektor. Potrebno je poboljšati i pojednostavniti sustav prikupljanja podataka kako bi se olakšao pristup istima. |

- Unutarnji vodni putovi

| O znaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--|--|-------------|--|
| PROMET UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA | | | |
| Luke i plovnost | | | |
| I.1 | Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka | | Dunav i Drava dio su TEN-T koridora Rajna-Dunav. Ukupna duljina kojom Dunav prolazi kroz Republiku Hrvatsku iznosi 137,5 km. Kao pritok Dunava, Drava se također smatra međunarodnim vodnim putom do Osijeka. Važno je stoga osigurati plovnost ovih međunarodnih rijeka u skladu s potrebnim razinama plovnosti prema klasi VIc za Dunav i IV za Dravu do luke Osijek, prema Europskom sporazumu o glavnim unutarnjim vodnim putovima od međunarodnog značaja. U svrhu ispunjenja zahtjeva za plovnost povećat će se dimenzije vodnih putova i eliminirati uska grla (koristeći između ostaloga jaružanje i/ili izgradnju novih struktura vodnih putova). |
| I.2 | Unapređenje Save | | Rijeka Sava ne ispunjava cijelom svojom duljinom na teritoriju Republike Hrvatske međunarodne zahtjeve za plovnost vodnih putova prema sporazumu AGN. Daljnje analize utvrdit će izvedivost nadogradnje plovnosti Save na tražene standarde: (klasa Va) od granice sa Srbijom (rkm 210,8) do Gunje (rkm 234); (razred IV) od Gunje (rkm 234) do Siska (rkm 594). U svrhu ispunjenja zahtjeva za plovnost povećat će se dimenzije vodnih putova i eliminirati uska grla (koristeći između ostaloga jaružanje i/ili izgradnju novih struktura vodnih putova). |
| I.3 | Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža) | | Luka Vukovar smještena je na Dunavu i klasificirana je kao luka osnovne TEN-T mreže. Vukovar je luka unutarnjih voda koja može primiti plovila razreda 5, a dodijeljen joj je razred plovnosti VIc. Putnički i robni promet luke je u porastu. Utvrđeno je da je potrebno provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Vukovar: modernizacija i izgradnja novih objekata za povećanje kapaciteta postojeće luke, razvoj i izgradnja nove istočne luke, modernizacija veza s cestovnom i željezničkom infrastrukturom, izgradnja industrijskog gata u Iloku te razvoj objekata u luci za putnike. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |

| Oznaka | Mjera | Uskladenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| I.4 | Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | <p>Luka Osijek smještena je na Dravi i klasificirana je kao luka sveobuhvatne TEN-T mreže. Putnički i robni promet luke je u porastu. Luka Osijek ima sjajnu priliku postati intermodalni logistički centar zahvaljujući svojoj veličini i izvrsnom potencijalu zbog povezanosti cestovnim i željezničkim prometom sa zaleđem. Utvrđeno je da je potrebno provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Osijek: izgradnja lučkog bazena i razvoj poslovne zone, izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta, izgradnja i rekonstrukcija postojeće obale te modernizacija osnovne infrastrukture rijeke i sigurnosnih sustava. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> |
| I.5 | Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža) | | <p>Luka Slavonski Brod smještena je na Savi i klasificirana je kao luka osnovne TEN-T mreže. Potencijal Slavanskog Broda, koji je od posebne važnosti za Bosnu i Hercegovinu, u velikoj mjeri ovisi o razvoju plovosti rijeke Save u BIH i Srbiji i/ili o izgradnji kanala Dunav-Sava kroz Slavoniju. Pouzdanost i sigurnost plovidbe na rijeci Savi ključni su faktori koji utječu na privlačnost luke. Najveći dio teretnog prometa čini prekrcaj sirove nafte i komadni teret. Trenutne tendencije pokazuju da se smanjuje promet sirovom naftom, no istovremeno se povećava promet komadnim teretom. Luka Slavonski Brod usko je povezana s međunarodnim cestovnim i željezničkim koridorima (X i Vc) te se nalazi na granici s Bosnom i Hercegovinom, stoga ova luka postaje i međunarodno čvorište. Utvrđeno je da je potrebno provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Slavonski Brod: razvoj čitavog lučkog područja i poslovne zone, modernizacija osnovne infrastrukture luke (uključujući opskrbu vodom, plinom, otpadne vode, kanalizacijski sustav itd.) i sigurnosnih sustava, modernizacija putničkog pristaništa, izgradnja terminala za prihvata opasnog tereta s plovila i opskrbu plovila gorivom i modernizacija povezanosti sa cestovnim i željezničkim prometom. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> |

| Oznaka | Mjera | Uskladenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|--|
| I.6 | Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | <p>Luka Sisak smještena je na rijeci Savi i klasificirana je kao luka sveobuhvatne TEN-T mreže. Pouzdanost i sigurnost plovidbe na rijeci Savi ključni su faktori koji utječu na privlačnost luke. Ti faktori se nalaze na tri lokacije: u gradu Sisku na rijeci Kupi, na lokaciji pored naselja Crnac na rijeci Savi te u Galdovu na rijeci Savi. Potencijal Siska u velikoj mjeri ovisi o razvoju plovnosti rijeke Save u graničnom području s BIH i Srbiji i/ili o izgradnji kanala Dunav-Sava kroz Slavoniju. Planira se izgradnja nove luke Sisak južno od naselja Crnac. Teretni promet većinom je vezan uz sisačku rafineriju nafte, tj. prijevoz sirove nafte. Utvrđeno je da je potrebno provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Sisak: nadogradnja postojeće luke, razvoj poslovne zone, modernizacija osnovne infrastrukture luke (uključujući opskrbu vodom, plinom, otpadne vode, kanalizacijski sustav itd.) i sigurnosnih sustava, izgradnja nove luke Sisak uz osiguranje dobre povezanosti sa cestovnim i željezničkim prometom. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> |
| I.7 | Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava | | <p>Planirano je da višenamjenski kanal Dunav - Sava ima četiri jednako važne funkcije: prometna funkcija, navodnjavanje, isušivanje i izjednačavanje niskog vodostaja. Zbog svojih višestrukih funkcija, kanal će imati važan utjecaj na hrvatsko gospodarstvo. U pogledu potencijalne prometne funkcionalnosti, osim što će povezati hrvatsku mrežu unutarnjih vodnih putova, ovaj će kanal pomoći povezati hrvatske morske luke s Dunavom i time sa središnjom Europom. Daljnje studije analizirat će izvedivost kanala te će se razmatrati sve očekivane funkcionalnosti i uzeti u obzir ekološke zahtjeve, stvarne potrebe te potencijal u skladu s očekivanom potražnjom.</p> |

| Oznaka | Mjera | Uskladenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|---|
| I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. | | <p>Potrebno je postojeću razinu sigurnosti podići na višu zbog očekivanog porasta prometa, posljedično većeg rizika od nesreća i utjecaja potencijalnih plovidbenih nesreća. Kako bi se u Hrvatskoj postiglo navedeno, uz provedbu Riječnih informacijskih servisa i dostupnost pravovremenih i točnih informacija o kretanju plovila, potrebno je uspostaviti jasne procedure u pogledu radnji koje je potrebno poduzeti u slučaju incidenata, kao i nadograditi postojeći sustav obilježavanja i nadzora sigurnosti na unutarnjim vodnim putovima.</p> <p>Iz sigurnosnih razloga također je potrebno modernizirati i nadograditi sigurnosne sustave u luci.</p> |
| I.9 | Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa | | <p>Jedan od ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je povećanje udjela prometa unutarnjim vodnim putovima. Udjel prometa unutarnjim vodnim putovima može se povećati ako se ovaj sektor integrira u međunarodnu prometnu mrežu. Potrebno je uspostaviti intermodalnu prometnu mrežu, pogotovo na osi Jadran-Dunav i povezati pomorski i promet unutarnjim vodnim putovima.</p> <p>Glavi uvjeti za uspostavu intermodalne mreže su:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poboljšanje povezanosti luka unutarnjih voda s cestovnim i željezničkim mrežama, - razvoj vodnog puta rijeke Save, - nadogradnja, izgradnja i proširenje željezničkih pruga, - izgradnja objekata za skladištenje tereta te - uspostava jedinstvenog informacijskog i komunikacijskog sustava (ICT) za intermodalni promet. |
| I.10 | Energetska učinkovitost | | <p>Energetska učinkovitost prometa na unutarnjim vodnim putovima može se postići uz pomoć luka i prijevoza unutarnjim vodnim putovima. Potrošnja energije u lukama smanjit će se modernizacijom opreme i postepenom zamjenom nafte drugim vrstama goriva (biodizel, ukapljeni prirodni plin, električna energija itd.). Potrebno je također i modernizirati flotu plovila jer je prosječna starost hrvatskog broda 40 godina. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete.</p> |

| Oznaka | Mjera | Uskladenost | Opis mjere |
|--------|---|-------------|---|
| I.11 | Terminali za opasne tvari i objekti za gospodarenje otpadom | | <p>U skladu s Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodnim putovima, dužnost tijela koja upravljaju lučkim područjem je da osiguraju odvojeno skladištenje, obradu i odlaganje neopasnog i opasnog otpada u lukama, kao i prihvata otpada s brodova te opskrbu plovila gorivom. Hrvatske luke unutarnjih voda slabo su razvijene te je u svrhu povećanja sigurnosti i zaštite okoliša potrebno izgraditi i nadograditi terminale za opasne tvari i proširiti luke objektima za upravljanje otpadom, u prvom redu međunarodne luke, no također i druge luke u kojima je navedeno potrebno.</p> |
| I.12 | Zaštita okoliša | | <p>Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja prometnog sustava na okoliš. U ovom sektoru potrebno je uzeti u obzir da u skladu s Okvirnom direktivom o vodama EU-a, vodni putovi postaju dio sastavnog plana za upravljanje vodama u svrhu očuvanja biološke raznolikosti i ekološke vrijednosti. Zaštita okoliša vodnih putova može se postići na sljedeće načine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sprječavanjem zagađenja; osiguranjem sustava za prijem otpadnih voda svih plovila koji plovo unutarnjim vodnim putovima, - povećanjem učinkovitosti inspekcija, - planiranjem boljeg upravljanja vodama u svrhu očuvanja biološke raznolikosti i ekološke vrijednosti, - upotreba geotekstila za smanjenje sedimentacije, - planiranje dizajna vezova i plovila na takav način da se erozija uzrokovana brodovima smanji, - ograničiti ili zabraniti promet brodovima u određenim područjima ili u određeno doba za zaštitu biljnog i životinjskog svijeta, - izrada planova upravljanja bukom, planova gospodarenja otpadom, erozije i sedimentacije planova upravljanja erozijom i sedimentacijom te uspostava programa čistog zraka za luke, - smanjenjem utjecaja na okoliš povećanjem energetske učinkovitosti, poticanjem korištenja alternativnih goriva i kontrolom emisija i ispuštanja. <p>S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir adaptaciju klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti za novu i postojeću infrastrukturu.</p> |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|---|--|-------------|--|
| Upravljanje plovnošću unutarnjih vodnih putova/Organizacija plovnosti unutarnjih vodnih putova | | | |
| I.13 | Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila | | Zakoni propisi i smjernice za planiranje vezani uz unutarnje vodne putove moraju podržavati razvoj sektora te moraju biti u skladu s najboljim međunarodnim praksama i europskim uredbama, posebno u pogledu sigurnosti, interoperabilnosti, održivosti i zaštite okoliša. Za ovaj sektor važno je definirati na jasniji i potpuniji način pravni okvir za primjenu RIS-a i za uspostavu bliske suradnje sa susjednim zemljama. |
| I.14 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | | Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja neki su od ključnih problema koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom je sektoru zapošljavanje dodatnih administrativnih kapaciteta većinom potrebno u području prometne sigurnosti i kontrole te u području sigurnosne inspekcije plovidbe u uredima Lučke kapetanije. Zaposlenici moraju između ostaloga biti osposobljeni i za korištenje novih tehnologija na području održavanja vodnih putova i sigurnosti navigacije. |
| I.15 | Povećanje financijske održivosti | | Jedan od glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je povećanje financijske održivosti. U svrhu ispunjenja ovog cilja potrebno je provesti optimizaciju organizacijske strukture sustava i povećati učinkovitost upravljanja i održavanja. Ako se postigne financijska održivost prometnog sustava unutarnjih vodnih putova, smanjit će se zavisnost sustava o javnim subvencijama. Daljnje studije procijenit će konkretne radnje koje je potrebno poduzeti za optimizaciju troškova i prihoda. |
| I.16 | Suradnja s hrvatskim brodarima | | Potporu hrvatskim brodarima potrebno je postići i zajedničkim inovativnim projektima u području brodarstva i brodogradnje, istraživanjem, razvojem i zaštitom okoliša, u suradnji s privatnim ulagačima i Vladom Republike Hrvatske u vidu fondova posebno stvorenih za tu svrhu. Potrebno je posvetiti više pažnje modernizaciji plovila, provedbi inovacijama u prometnoj tehnologiji i postizanju sukladnosti s novim tehnološkim standardima. |
| I.17 | Informacijska platforma | | Važno je promovirati i stvoriti pozitivan imidž plovidbe unutarnjim vodnim putovima kao pouzdane, sigurne i ekološki prihvatljive vrste prometa kako bi se poticala potražnja, a time i investicije. U svrhu bolje promocije, potrebno je imati potpune i ažurirane informacije i znanje o hrvatskim unutarnjim vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, njihovim mogućnostima i razvojnim planovima. |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|--|-------------|---|
| I.18 | Podrška društvima za prijevoz unutarnjim vodnim putovima | | Potrebno je uspostaviti instrumente podrške koji će olakšati integraciju brodarara u europsko prijevozno tržište. U svrhu stimulacije prijevoza unutarnjim vodnim putovima potrebno je primijeniti drugačije mjere fiskalne politike na ovaj sektor, posebno u pogledu formiranja cijena goriva. |
| I.19 | Reorganizacija sektora | | Institucionalni okvir za sektor unutarnje plovidbe u Hrvatskoj obuhvaća Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture kao glavno tijelo, lučke kapetanije, Agenciju za vodne putove te lučke uprave kao javne ustanove za područje mjesne nadležnosti u Sisku, Slavonskom Brodu, Osijeku i Vukovaru. U cilju poboljšanja učinkovitosti i djelotvornosti sustava unutarnje plovidbe i postizanja održive organizacije, potrebne su promjene iste (poboljšanja u produkcijskom lancu kao što su modaliteti za operativne usluge, radovi održavanja, ponuda usluga koje donose dodanu vrijednost uz pristup koji je više orijentiran prema korisnik itd). Potrebno je uspostaviti nacionalnu RIS središnjicu i definirati organizacijsku i hijerarhijsku strukturu RIS-a. |
| I.20 | Povećanje flote plovila za nadzor sigurnosti plovidbe i plovila za zaštitu okoliša | | U svrhu postizanja učinkovitijeg nadzora sigurnosti plovidbe i inspeksijskog nadzora te ugradnje i održavanja signalizacijskih sustava na vodnim putovima, potrebno je povećati broj plovila za nadzor sigurnosti plovidbe i plovila za zaštitu okoliša. |
| I.21 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama | | Rijeke Sava, Drava, Dunav i Una na nekim su dijelovima granične rijeke stoga je nužna bliska suradnja sa susjednim zemljama, posebno na području sigurnosti i primjene Riječnih informacijskih servisa. Bliska suradnja hrvatskih luka unutarnjih voda s drugim međunarodnim lukama također je nužna kako bi se postigla veća konkurentnost na međunarodnom tržištu i usklađenost s novim lučkim tehnologijama. |
| I.22 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | | Za daljnji razvoj sektora unutarnjih vodnih putova potrebno je imati ažurne podatke o, između ostaloga, vodnim putovima, plovnosti, lukama i infrastrukturi, sigurnosti, plovilima, prijevozu robe i putnika na vodnim putovima i u lukama. DZS zadužen je za objavu i prikupljanje podataka u svojim mjesečnim i godišnjim izvještajima o prijevozu unutarnjim vodnim putovima, međutim izvještaji ne obuhvaćaju sve relevantne podatke za ovaj sektor. Potrebno je poboljšati i pojednostavniti sustav prikupljanja podataka kako bi se olakšao pristup istima. |

• Pomorski promet

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|------------------------|--|-------------|---|
| POMORSKI PROMET | | | |
| Luke i plovnost | | | |
| M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti | | Modalni udio pomorskog prometa još je uvijek vrlo nizak u odnosu na cestovni promet. Taj udio se može povećati povećanjem intermodalnosti te poboljšanjem pristupa. Razvoj luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku mora se povezati s razvojem intermodalne infrastrukture (cestovna i željeznička povezanost i logistička zone). Potrebno je razmotriti planirano proširenje i sve mogućnosti koje nudi određena lokacija za daljnji razvoj. |
| M.2 | Provedba projekata „Morske autoceste“ | | Iako već postoje RO-RO linije koji povezuju hrvatske i talijanske luke, projekti „Morske autoceste“ se tek trebaju razviti u Hrvatskoj. Faze provedbe projekata „Morske autoceste., u Hrvatskoj su sljedeće: <ul style="list-style-type: none"> - određivanje glavnih koridora u suradnji s EK (kombinirane „kopneno - pomorske“ rute), - nadogradnja hrvatskih luka na koridorima za prihvaćanje cestovnog i željezničkog (RO-RO) prometa ako za tim postoji potreba te - nadogradnja u slučaju potrebe cestovnih i zračnih veza od i prema luci. |

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|---|
| M.3 | Zaštita okoliša | | <p>Odgovarajuća zaštita pomorskog okoliša kombinira elemente zaštite pomorskog eko-sustava i obalnih područja kao jedinstvene cjeline te podrazumijeva poduzimanje aktivnosti za sprječavanje onečišćenja mora i zraka brodovima i drugim izvorima onečišćenja okoliša u pomorskom prometu.</p> <p>Glavni cilj je sprječavanje onečišćenja okoliša i štetnih učinaka plutajućih objekata na Jadranskom moru. Stoga je neophodno poduzeti sljedeće mjere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proglašavanje Jadranskog mora posebno osjetljivim morskim područjem u suradnji s obalnim državama Jadrana te u skladu sa smjernicama Međunarodne pomorske organizacije, - podići primjenu nacionalnog i regionalnog intervencijskog plana kod iznenadnog onečišćenja mora na punu razinu, - obučavanje i opremanje inspeksijske službe u luci, ureda lučkih kapetana i drugih nadležnih službi MPPI-a u cilju pronalaska i procesuiranja počinitelja onečišćenja, - formiranje zajedničkih popisa emisija i uobičajenih postupaka za ocjenjivanje utovara i njegovog utjecaja na onečišćenje zraka u zemljama na području Jadranskog i Jonskog mora, - osiguranje ispravno upravljanje i adekvatno odlaganje broskog otpada i ostataka tereta, izbjegavajući ispuštanja i nepravilno odlaganje otpada i nepročišćenih otpadnih voda - izrada planova za upravljanje bukom, odlaganje otpada, upravljanje erozijom i sedimentacijom te uspostava programa „čistog zraka“ (<i>clean air</i>) za luke, - poboljšanje sustava reagiranja u izvanrednim situacijama te - ublažavanje nepovoljnog utjecaja na okoliš tijekom rada povećanjem energetske učinkovitosti (između ostalog koristeći alternativna goriva kao što su ukapljeni prirodni plin (LNG), stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin i vodik) te kontrolom negativnih emisija i ispuštanja. <p>S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir adaptaciju klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti za novu i postojeću infrastrukturu.</p> |
| M.4 | Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove | | <p>Hrvatska brodska flota će se modernizirati kako bi se razvilo energetske učinkovito eko-brodarstvo stimuliranjem nabave/izgradnje novih eko-brodova i prilagođavanjem postojećih brodova u skladu s najvišim ekološkim standardima i MARPOL 73/78 Prilog VI – Propisi za sprečavanje onečišćenja zraka s brodova. Usporedno s razvojem eko-brodarstva potrebno je razviti objekte za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko-brodove kao što su punionice i postrojenja za ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin i vodik.</p> |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|---|
| M.5 | Plovnost | | <p>Ukupna duljina hrvatske obale iznosi 6.278 km uključujući i obalu koja se proteže oko 1244 otoka, otočića, grebena i hridi. Od ukupnog broja otoka 49 ih je naseljeno. Od ukupne površine Republike Hrvatske koja iznosi 87.661 km², unutrašnje morske vode i teritorijalno more proteže se na površini od 31.479 km² (unutrašnje morske vode 12.498 km² te teritorijalno more 18.981 km²). To je jedna od najrazvedenijih obala u Europi s uređenim i označenim pomorskim plovnim putovima. Plovidba na istočnoj obali Jadrana je u navigacijskom smislu složena zbog konfiguracije obale i otoka te brojnih otočića, hridi i grebena, ali su dubine na prilaznim plovnim putovima i područjima većine glavnih i ostalih luka uglavnom takve da ne predstavljaju ograničenje plovidbi brodovima. Prednost većine hrvatskih luka je njihova dubina stoga se glavno ograničenje za prihvat velikih oceanskih brodova odnosi na lučku infrastrukturu. Zbog toga je iznimno važno osigurati uvjete plovnosti s najvišom razinom sigurnosti te kvalitetnim obavljanjem i sustavnim unapređenjem hidrografske službe osigurati dostupnost visoko kvalitetnih hidrografsko-navigacijskih informacija u službenim izdanjima navigacijskih karata i priručnika korisnicima na brodovima što će doprinijeti povećanju sigurnosti pomorskog prometa.</p> |
| M.6 | Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka | | <p>Usluga javnog prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu smatra se jednim od ključnih faktora u segmentu pomorskog prometa, s obzirom da isti osigurava stalnu i redovitu povezanost otoka i kopna i između samih otoka, stoga bi bez istog održivi razvoj naseljenih otoka bio bi ugrožen. Za pravilno obavljanje pomorskog javnog prometa nužno je osigurati sigurnost, redovitost, pouzdanost i udobnost. Kako bi se postigli navedeni ciljevi potrebno je koordinirati pojedine usluge međusobno s posebnim naglaskom na integraciju ovog sustava u prometni sustav na kopnu. Luke se moraju prilagoditi i ako je potrebno i nadograditi za potrebe obalnog linijskog putničkog prometa (u vidu potrebne infrastrukture za alternativna goriva – ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin ukapljeni naftni plin, vodik), a dostupnost i povezanost s lukama potrebno je poboljšati.</p> |
| M.7 | Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) | | <p>Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet od kojih 95 ima barem jednu brodsku liniju. Osim 6 glavnih luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku postoje brojne županijske i lokalne luke. Njihov razvoj je važan za održivost otoka kao i turizma. U područjima gdje je to od važnosti, postojeće javne luke u zemlji trebaju se prilagoditi za primanje obalnih linijskih putničkih brodova, a luke značajne za turizam moraju se osposobiti za primanje manjih brodova na kružnim putovanjima. Daljnjim istraživanjima utvrdit će se potreba za nadogradnjom i</p> |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|--|
| | | | rekonstrukcijom postojećih županijskih i lokalnih luka za potrebe lokalnog stanovništva te za turiste. |
| M.8 | Specijalizacija riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal) | | Luka Rijeka je klasificirana kao jedina morska luka TEN-T osnovne mreže u Hrvatskoj. To je luka otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Ovo je najveća luka u Hrvatskoj čija je prednost postojanje najdubljeg prirodnog kanala na Jadranu. Najveći dio prometa je tranzitni teretni promet do šireg zaleđa središnje Europe, a što se tiče volumena dominiraju tekući i rasuti teret nakon čega slijedi kontejnerski i komadni teret. Daljnji razvoj luke bit će usmjeren na specijalizaciju luke za promet kontejnerskog i tekućeg tereta odnosno razvoj ogranka Mediteranskog koridora transeuropske prometne mreže. Za uspjeh luke potrebno je osigurati interoperabilnost i pristupačnost luke te nadopunu razvoja luke neophodnim razvojem cestovne i željezničke infrastrukture i logističkim područjima. Daljnje analize utvrdit će potrebni projekt s ciljem realizacije ove specijalnosti i utvrđivanja prioriteta, uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| M.9 | Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti teret) | | Luka Ploče je klasificirana kao luka sveobuhvatne TEN-T mreže koja je od posebne važnosti za BiH. Daljnji razvoj luke bit će usredotočen na specijalizaciju prometa kontejnerskih i rasutih tereta. Prema planovima razvoja usmjerenje luke ide ka izgradnji novog terminala za suhe i rasute terete, kontejnerskog terminala te modernizaciju postojeće infrastrukture i novog logističkog prostora. Iako je izvan okvira ove strategije, potrebno je napomenuti da je uspjeh ove luke izravno povezan sa razvojem cestovne i željezničke infrastrukture u Republici Bosni i Hercegovini. Daljnje analize utvrdit će isplativost ovih mjera i odrediti njihov prioritet uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša, stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| M.10 | Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima) | | Luka u Dubrovniku je klasificirana kao luka sveobuhvatne TEN-T mreže. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Dubrovačka luka je posljednjih godina postala jedna od najpopularnijih destinacija za kružna putovanja u Europi stoga je njezin razvoj usmjeren na prihvata brodova na kružnim putovanjima. Planirani razvoj uključuje modernizaciju i rekonstrukciju putničkog terminala i proširenje objekata za trajektni promet. Daljnje analize utvrdit će isplativost ovih mjera te će odrediti njihov prioritet uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša, stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|-------------|--|-------------|---|
| M.11 | Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja) | | <p>Splitska luka je klasificirana kao luka sveobuhvatne TEN-T mreže. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Luka u Splitu također se naziva i vratima prema otocima. Ovo je najveća putnička luka u Hrvatskoj i stoga je njen razvoj usmjeren na prihvrat brodova na kružnim putovanjima. Planirani razvoj bit će usmjeren na izgradnju novih prostora za sidrište trajekata, cestovni i željeznički promet i plovni brodova na kružnim putovanjima uključujući proširenje putničkih pristaništa. Daljnje analize utvrdit će isplativost ovih mjera te će odrediti njihov prioritet uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša, stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> |
| M.12 | Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima) | | <p>Luka Zadar je klasificirana kao luka sveobuhvatne TEN-T mreže. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog međunarodnog, gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Luka u Zadru je druga najveća putnička hrvatska luka. Teretni promet je ograničen zbog fizičkih ograničenja i blizine luke Rijeka. Razvoj luke je usmjeren na cestovni i željeznički promet te putnički promet i promet brodovima na kružnim putovanjima. Izgradnja nove putničke luke izvan jezgre starog grada u Gaženici je u tijeku. Nova luka će omogućiti proširenje kapaciteta za vezivanje većih međunarodnih trajekata i modernih brodova za kružna putovanja („home port“) te međunarodni standard pristanišnih objekata za putnike i vozila. Daljnje analize utvrdit će neophodne projekte kako bi se ostvarila ova specijalizacija i kako bi se odredili prioriteti uzimajući u obzir stvarne potrebe i potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> |
| M.13 | Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super-jahte) | | <p>Luka u Šibeniku je klasificirana kao luka sveobuhvatne TEN-T mreže. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku. Daljnji razvoj luke usmjerit će se na specijalizaciju putničkog prometa kao luke za ekskluzivnu plovidbu plovila manjeg kapaciteta (butik brodovi) i super-jahte. Daljnje analize utvrdit će neophodne projekte za realizaciju specijalizacije i odrediti prioritete uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> |

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--|---|-------------|--|
| M.14 | Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke) | | Ovisno o naravi svojih aktivnosti, luke posebne namjene su klasificirane kao luke za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke i sportske luke. S obzirom da se hrvatska obala razvija kao turistička destinacija i luke posebne namjene se trebaju razvijati u tom smjeru: nova nautička pristaništa, suhi dokovi i pristaništa za jahte itd. Luke za brodogradnju moraju se specijalizirati za specifične potrebe u brodograđevnom sektoru (među ostalim i za izgradnju brodova pogonjenih alternativnim gorivima – ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik). Ribarske luke na otocima potrebne su za održivi razvoj otoka. Industrijske luke su uglavnom pristaništa za industrijska postrojenja kao što su termalne električne centrale i rafinerije nafte. Postoji potencijal za razvoj LNG terminala u industrijskoj luci na otoku Krku. Daljnja analiza utvrdit će moguće mjere vezane za razvoj luka posebne namjene te odrediti njihovo prvenstvo uzimajući u obzir stvarne potrebe i potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| M.15 | Energetska učinkovitost | | Energetska učinkovitost pomorskog prometa može se povećati: <ul style="list-style-type: none"> - razvijanjem energetske učinkovitosti eko- brodogradnje (uključujući modernizaciju brodarske flote), - modernizacijom lučke opreme, - poticanjem korištenja obnovljivih izvora energije u lučkom sektoru, - poticanjem inovativnih odluka za sprječavanje onečišćenja u lukama, - postupnom zamjenom nafte alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik) te - izgradnjom infrastrukturnih objekata za opskrbu alternativnim gorivima Daljnja istraživanja analizirat će specifične zahtjeve. |
| M.16 | Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih luka | | Neke vojne, industrijske i brodogradilišne luke nisu u upotrebi. Potrebno je odlučiti kako te neupotrebljavane ili napuštene luke staviti u svrhu ekonomskog razvoja (turizma, ribarstva i manjih industrija). Daljnje analize utvrdit će moguće mjere u tom pogledu i odrediti prioritete uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. |
| Upravljanje pomorskim prometom/Organizacija pomorskog prometa | | | |
| M.17 | Suradnja s brodarском industrijom | | Potporu brodarstvu potrebno je postići pomoću zajedničkih inovativnih projekata u brodarstvu i brodogradnji, istraživanju i razvoju, te zaštititi okoliša uz zajedničko sudjelovanje privatnih investitora i Vlade Republike Hrvatske u obliku posebnih sredstava za ovu namjenu. Više pažnje potrebno je posvetiti modernizaciji flote, provedbi inovacija u tehnologiji prijevoza u skladu s novim tehnološkim standardima. |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|---|-------------|---|
| M.18 | Strateška pomorska definicija | | Hrvatska pomorska strategija i Strategija intermodalnog prijevoza mora se razvijati s ciljem povećanja intermodalnosti i pristupačnosti pomorskog prijevoza. Razvojni planovi luka od međunarodne gospodarske važnosti (Rijeka, Šibenik, Zadar, Split, Ploče, Dubrovnik) moraju se uskladiti s nacionalnim razvojnim planovima i planovima razvoja prometne infrastrukture. Također je potrebno pokrenuti i provesti Nacionalni plan stvaranja infrastrukture i poticanja korištenja LNG-a u pomorskom prometu Republike Hrvatske. |
| M.19 | Prilagodba nacionalnog pravnog okvira i provedba propisa | | Pomorski regulatorni okvir u Hrvatskoj uređen je kroz razne oblike zakonodavstva koje je podijeljeno u pet glavnih kategorija: pomorstvo, pomorska sigurnost i zaštita, sprječavanje onečišćenja mora, javni prijevoz u obalnom linijskom putničkom prometu, pomorsko dobro, morske luke i pomorska uprava. U cilju poboljšanja sektora pomorstva, odgovarajuće zakonodavstvo i planiranje smjernica mora podržavati razvoj sektora te biti u skladu s najboljom međunarodnom praksom i europskim propisima, posebice u pogledu sigurnosti, zaštite, interoperabilnosti, održivosti i zaštite okoliša. |
| M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | | Ključni dio hrvatskog brodarstva predstavlja obalni linijski pomorski promet te je stoga potrebno unaprijediti i razviti odgovarajući operativni plan za optimiziranje usmjeravanja brodova i planiranja usluga u suradnji s javnim prometnim sustavima u svim relevantnim kopnenim gradovima. U slučaju potrebe usmjeravanja brodova treba razmotriti otvaranje i zatvaranje linija između otoka. Bez obzira na javni promet operativni plan je potrebno poboljšati uzimajući u obzir potrebu za putničkim brodovima na kružnim putovanjima u lukama s važnim linijama plovidbe istih zbog zagušenosti luke i grada. |
| M.21 | Upravljanje prometom IT sustavom, VTMISS | | Upravljanje prometom IT sustavom (Inteligentni transportni sustavi) za javni pomorski prijevoz potrebno je unaprijediti. Poboljšanja pomorske sigurnosti i ekološke zaštite mogu se ostvariti povećanjem suradnje sa susjednim državama, modernizacijom hrvatskih obalnih radio postaja i nadogradnjom nadzora prometa, plovila i informacijskog sistema (VTMISS). |
| M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) | | Hrvatska je pomorska nacija koja snabdijeva i domaće i strane brodove kvalificiranim pomorcima. Hrvatska se mora razvijati i promovirati kao međunarodni centar izvrsnosti u školovanju pomoraca. Sustav pomorskog obrazovanja i obuke (MET) potrebno je poboljšati uključujući i: - razvoj akcijskog plana o potrebama i budućnosti izobrazbe pomoraca uzimajući u obzir ciljane tržišta, obrazovne programe, ciljani broj upisanih učenika/studenata itd., - razvoj akcijskog plana o potrebama i budućnosti izobrazbe |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|---|
| | | | <p>inženjera i stručnjaka za implementaciju novih tehnologija te za njihovo korištenje u brodograđevnom i pomorskom sektoru</p> <ul style="list-style-type: none"> - poticanje planiranja i provođenja nastavnog plana kao i edukacijskih programa i ispita za stjecanje svjedodžbe o osposobljenosti na engleskom jeziku kako bi se osigurao pristup stranim studentima i kandidatima te - promocija suradnje Pomorskog fakulteta i ustanova koje se bave brodarstvom. |
| M.23 | Obuka i izgradnja kapaciteta | | <p>Neophodno je pojačati kapacitet zaposlenika u pomorskom sektoru (administrativni službenici, pomorci...) obukom i obrazovanjem. Administrativni se kapaciteti moraju ojačati kako bi se mogli provesti pomorski projekti financirani iz predstojećih strukturnih i kohezijskih fondova EU-a. Manjak administrativnih kapaciteta i pravilno osposobljenog osoblja jedan je od ključnih problema identificiranih u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom sektoru zapošljavanje dodatnih administrativnih kadrova uglavnom je potrebno u području sigurnosti prometa i kontrole, inspekcije sigurnosti plovidbe te u području pripreme, upravljanja i provedbe projekta. Zaposlenici se moraju osposobiti, između ostaloga za primjenu novih tehnologija u području održavanja i sigurnosti plovidbe.</p> |
| M.24 | Reorganizacija sustava pomorskog prijevoza | | <p>Vlada Republike Hrvatske osnovala je 6 državnih lučkih uprava za upravljanje i izgradnju luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. S druge strane zemljama je dan izbor osnivanja jedne lučke uprave (ili više ovisno o njihovim potrebama) u svrhu upravljanja i izgradnje luka za javni promet značajnih na lokalnoj i državnoj razini. Situacija je rezultirala uspostavom 22 lučke uprave na državnoj razini u 7 zemalja. U cilju poboljšanja učinkovitosti pomorskog prometnog sustava u smjeru održivog razvoja zahtijevaju se promjene u organizaciji (poboljšanje proizvodnog lanca kao i modaliteta za operativne usluge, usluge održavanja te pružanje dodatnih vrijednosti usluga na način koji je više orijentiran prema potrošaču itd.).</p> |

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|---|
| M.25 | Informacijska platforma, baza podataka | | <p>Informacijska platforma i pomorska baza podataka mora se stalno ažurirati i obnavljati kako bi se osigurali točni, pouzdani i najnoviji pomorski podaci i informacije. Potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - osnovati učinkovit i javno dostupan sustav razmjene informacija iz glavnih registara brodova, - integrirati upravljanje svih pomorskih usluga u skladu s potrebama građana i pomorske ekonomije, - poboljšati usluge pomorske meteorološke postaje kroz uspostavu regionalnog Jadranskog pomorskog meteorološkog centra, - uspostaviti internetske usluge za sve korisnike javnih usluga s posebnim naglaskom na razvoj Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sistema (CIMIS), - definirati „Pomorski registar brodova“ kao nacionalnu infrastrukturu prostornih pomorskih podataka (MIPP) temeljenih na standardima Međunarodne hidrografske organizacije, - uspostaviti Hidrografski informacijski sustav (HIS) kao integrirani prostorni informacijski sustav, koji temeljem sustavnog prikupljanja podataka obavljanjem hidrografske djelatnosti, proizvodi i razmjenjuje informacije od značaja za sigurnost plovidbe, zaštite okoliša i iskorištavanja morskih resursa te - kontinuirano unapređivati hidrografsku službu u organizacijskom, tehničko-tehnološkom i funkcionalnom smislu kao trajne aktivnosti od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku. |
| M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | | <p>Ugovori o pružanju javnih usluga u skladu s Uredbom EU 1370/2007 predstavljaju osnovno sredstvo osiguranja transparentnosti i učinkovitosti pružanja usluga javnog prometa. Široko rasprostranjena provedba ovih ugovora potrebna je ne samo u svrhu poštivanja odredaba nego i kao prvi korak prema povećanju održivosti hrvatskog prometnog sustava. Tipologiju i trajanje ugovora potrebno je odrediti analizom pojedinačnog slučaja kao i primjenjivosti internog modela (bilo na temelju izravnog poštivanja zakona ili nakon provođenja cjelokupne procjene tehničkih i financijskih zahtjeva).</p> |

| Oznaka | Mjere | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|---|-------------|--|
| M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje) | | Jedan od glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je razvoj najviše razine standarda pomorske sigurnosti i sigurnosne zaštite na međunarodnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini kako bi se učinkovito smanjile opasnosti pomorske plovidbe za pomorske objekte hrvatske i drugih država pripadnosti te smanjila mogućnost stvaranja prometnih nesreća i ograničile negativne posljedice takvih nesreća. Pomorska sigurnost, dostupnost pružanja i kvaliteta usluga traganja i spašavanja i sadržaja mora se povećati pojačanom suradnjom sa susjednim zemljama i provođenjem strogog režima inspekcije i drugim mjerama unapređenja sigurnosti ljudskih života i imovine na moru uključujući optimiziranje usluga i sustava sigurnosti plovidbe na osnovama klasifikacije plovnih područja, povećanje dostupnosti i kvalitete javnih usluga sigurnosti plovidbe, i osiguranje hidrografske i navigacijske sigurnosti. |
| M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) | | Brodarska industrija se treba razvijati na siguran i održiv način. Cilj je kontinuirano povećanje učinkovitosti sustava sigurnosnog nadzora i sigurnosnih mjera zaštite hrvatskih brodova i plutajućih objekata te povećati udio energetske učinkovitosti brodova i smanjiti utjecaj brodova na okoliš kroz implementaciju modernih tehnologija koje, između ostaloga, podrazumijevaju korištenje alternativnih goriva (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik). Potrebno je razviti sustav ciljanog i tehničkog nadzora za provedbu najviših svjetskih, europskih i nacionalnih sigurnosnih standarda hrvatskih plovnih i plutajućih objekata prema utvrđenim prioritetima. Također je potrebno uspostaviti i učinkovit sustav za praćenje plovila za razonodu i marina. |
| M.29 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama | | U cilju povećanja prometa u hrvatskim lukama i postizanja njihove veće konkurentnosti na međunarodnom tržištu te njihovog usklađivanja s najnovijim lučkim tehnologijama neophodno je povećati suradnju s drugim međunarodnim lukama na Jadranu. |
| M.30 | Povećanje financijske održivosti | | Povećanje financijske održivosti je jedan od glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Kako bi se ostvario ovaj cilj neophodno je optimizirati organizacijske postavke sustava i povećati učinkovitost rada i održavanja. Financijska održivost sustava pomorskog prometa usmjerena je na smanjenje ovisnosti sustava o javnim subvencijama. Daljnja istraživanja izvršit će procjenu konkretnih mjera koje je potrebno poduzeti kako bi se optimizirali troškovi i prihodi. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjere |
|--------|-----------------------------------|-------------|--|
| M.31 | Razvoj koncepta održavanja | | Koncept održavanja sektora pomorstva može se podijeliti na: održavanje luka i lučke infrastrukture i održavanje brodarske flote. Odgovarajuća struktura i organizacija za održavanje je neophodna kako bi se pružio učinkovit/održiv sustav usluga pomorskog prometa. Ovaj koncept mora proizlaziti iz odgovarajuće i specifične analize hrvatskog pomorskog operacijskog konteksta uzimajući u obzir tehničke, financijske i korisničke zahtjeve. |
| M.32 | Unapređenje prikupljanja podataka | | Za daljnji razvoj sektora pomorstva neophodno je poboljšati i pojednostaviti prikupljanje podataka kako bi se povećala dostupnost istima. Potrebno je utvrditi nove ili revidirati postojeće metodologije i dinamike prikupljanja podataka i to posebno onih vezanih za plovnost, luke i infrastrukturu, brodarsku flotu, promet robe i putnika te sigurnost plovidbe. |

- **Gradski, prigradski i regionalni promet**

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjera |
|--|--------------------------------|-------------|---|
| GRADSKI, PRIGRADSKI I REGIONALNI PROMET | | | |
| Infrastruktura | | | |
| U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | | Potrebno je uspostaviti mrežu intermodalnih terminala kako bi se putnicima, uključujući i osobe s teškoćama u kretanju, omogućila jednostavna promjena načina prijevoza. Dobro zamišljena, uravnotežena intermodalna mreža je ključ za maksimiziranje učinkovitosti cjelokupnog sustava i minimiziranje problema korisnicima. Mjesto i način korištenja svakog terminala odredit će se prema određenom studijskom području (na primjer Glavni plan). |
| U.2 | Razvoj infrastrukture | | Odgovarajuća analiza postojeće situacije i očekivanog razvoja prometnog sustava i socijalno-ekonomskog konteksta u gradskim i regionalnim područjima u perspektivi Održivih planova gradske mobilnosti /Integriranih prometnih planova identificirat će potrebe rekonstrukcije postojeće infrastrukture ili izgradnje nove tamo gdje razina mobilnosti to dozvoljava. S druge strane to može također značiti ukidanje ili funkcionalno smanjivanje nekih dijelova mreže gdje očekivana razina mobilnosti postaje irelevantna. Ulaganja u infrastrukturu će se prvenstveno fokusirati na javni prijevoz i nisku/nultu razinu emisije štetnih plinova i bit će popraćena komplementarnim politikama upravljanja mobilnosti i intervencijama zajedno s odgovarajućim ITS instalacijama. Također, ulaganja u infrastrukturu uzet će u obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju. |
| U.3 | Razvoj stanica i stajališta | | Odgovarajuća analiza postojećeg stanja i očekivanog kretanja u prometnom sustavu u socijalno-ekonomskom kontekstu u gradskim i regionalnim područjima te u perspektivi Održivih planova gradske mobilnosti /Integriranih prometnih planova identificirat će potrebe za rekonstrukcijom postojećih stanica i stajališta ili izgradnjom novih tamo gdje to opravdava razina mobilnosti. S druge strane to može značiti ukidanje ili funkcionalno smanjivanje nekih postojećih stanica i stajališta gdje se očekuje da će razina mobilnosti postati irelevantna. Razvoj kolodvora će se prvenstveno usredotočiti na poboljšanje pristupa putnicima, osobito osobama sa smanjenom sposobnošću kretanja osiguravajući sigurnost kretanja putnika i uvođenje informacija i sustava razglasa. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|---|
| U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla | | Javni prijevoz (uglavnom autobusi i tramvaji) trebaju istodobno prometovati s osobnim automobilima s obzirom da je raspoloživi prostor u gradovima ograničen. U cilju povećanja učinkovitosti javnog prijevoza te korištenja vidova prometa s nultom stopom emisije štetnih plinova, razina odvojenosti individualnog prijevoza automobilima i javnog prijevoza te vidova prometa s nultom stopom emisije štetnih plinova povećat će se gradnjom namjenskih traka za javni prijevoz, bicikliste i pješake i/ili koridorima namijenjenim za javni promet (za tramvaje i autobuse), te provođenjem mjera s ciljem povećanja prvenstva javnog prijevoza te vidova prometa s nultom stopom emisije štetnih plinova putem prometnog sustava upravljanja kao što su semafori. Nadalje, prepreke i uska grla koja ometaju efikasan rad javnog prijevoza bit će uklonjene. Ovakve prepreke i uska grla obično uzrokuju zastoje sredstava javnog prijevoza pa čak mogu dovesti u pitanje i cestovnu sigurnost (npr. željezničko-cestovni prijelazi). |
| U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) | | Jedan od ključnih aspekata stvaranja dobrog sustava javnog prijevoza i uspješnog integriranog prijevoznog sustava je osnaživanje modalnog razdiobe s individualnog na javni prijevoz i vrste prometa smanjene emisije povećanjem i olakšavanjem intermodalnosti. Na ovaj način zajedno s razvojem odgovarajućih intermodalnih terminala razvoj objekata kao što su „Park & Ride“, „Kiss & Ride“, „Bike & Ride“ itd., omogućit će putnicima dodatne opcije prilaza gradu izbjegavanjem zagušenosti prometa u glavnim gradskim dijelovima i poticanjem korištenja sredstava javnog prijevoza. Lokacija ovih objekata detaljno će se analizirati za svaki pojedini slučaj, uzimajući u obzir njihovu funkcionalnost. Na primjer „Park & Ride“ bi se trebao nalaziti na periferiji grada odmah do terminala javnog prometa. Razvoj svih navedenih objekata uzet će u obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju. |
| U.6 | Stanice za punjenje alternativnim gorivom | | Alternativna goriva su se znatno unaprijedila u posljednjih nekoliko godina osobito po pitanju javnog prometa u gradskim i prigradskim naseljima. Poticat će se gradnja stanica za alternativna goriva s ciljem smanjenja potrošnje konvencionalnih goriva, emisije CO ₂ i otrovnih čestica. |

| Oznaka | Mjera | Uskladenost | Opis mjera |
|--------|----------------------------------|-------------|--|
| U.7 | Zaštita okoliša | | <p>Prometni sektor odgovoran je za proizvodnju oko četvrtine ukupnog ugljičnog dioksida (emisije stakleničkih plinova) u svijetu. Kako bi se smanjila emisija stakleničkih plinova kao i drugih otrovnih čestica u gradskoj okolini prioritzirat će se korištenje javnog prijevoza i vidova prometa s nultom stopom emisije štetnih plinova, upotreba modernog željezničkog voznog parka i vozila s niskom emisijom štetnih plinova, alternativna goriva i tehnologija obnovljive energije javnog prijevoza. Drugi faktori koji utječu na kvalitetu života gradskih stanovnika i kvalitetu gradskog okoliša su buka i vibracije uzrokovane gradskim prometom. Kako bi se smanjili negativni utjecaji fokus neće biti na nabavi novih sredstava prijevoza nego na modernizaciji infrastrukture sustava javnog prijevoza uzimajući u obzir mjere za smanjenje buke i vibracija te zaštitne mjere kao i pravilnom odvodnjom izbjeći utjecaje ispuštanja i „run-off“. S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir adaptaciju klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti za novu i postojeću infrastrukturu.</p> |
| U.8 | Unapređenje zaštite i sigurnosti | | <p>Zaštita i sigurnost u gradskim naseljima poboljšat će se na najmanje dvije različite razine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Identificiranje i eliminiranje crnih točaka kao što su željezničko-cestovni prijelazi, signaliziranje pješačkih prijelaza, pružanje dodatne zaštite pješacima i biciklistima izgradnjom novih pješačkih i biciklističkih staza gdje za to postoji potreba, izgradnja pješačkih otoka kako bi se smanjila udaljenost na prijelazima i proširenje rubova gdje je potrebno te izgradnja novih pješačkih nogostupa kako bi se poboljšao pristup glavnim prometnim stanicama i terminalima te pružanje dodatne zaštite za pješake i bicikliste korištenjem modernih sigurnosnih tehnologija i tehnologija za upravljanje prometom u tračničkim sustavima i cestovnim prijelazima. 2) Vozni park za potrebe javnog prijevoza putnika će se modernizirati. Nabava novih vozila za javni prijevoz koja odgovaraju standardima najveće sigurnosti i kvalitete bit će prioritet. Ova vozila sadržavaju najnaprednije uređaje za sigurnost, kontrolu i nadzor (npr. video kamere itd.). Infrastruktura i stanice će također biti modernizirane nužnom adaptacijom kako bi se povećala sigurnost i olakšala dostupnost javnom prijevozu te instalirali uređaji za nadzor i kontrolu u cilju povećanja sigurnosti. Sve navedene aktivnosti uzeti će obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjera |
|--|-----------------------------------|-------------|---|
| Upravljanje gradskim, prigradskim i regionalnim prometom/Organizacija gradskog, prigradskog i regionalnog prometa | | | |
| U.9 | Reorganizacija sektora | | Ovaj prometni sektor u Hrvatskoj reorganizirat će se kroz uspostavu jedinstvenog administrativnog prometnog tijela na nacionalnoj razini i jedinstvenih prometnih uprava zaduženih za promet u različitim funkcionalnim regijama, uzimajući u obzir koncept integriranih prometnih sustava na funkcionalno regionalnom nivou. Također u većim gradovima i/ili aglomeracijama možda će biti potrebno uspostaviti posebne odjele za promet i mobilnost. Postojanje jedinstvenog prometnog tijela na nacionalnoj razini, zaduženog za gradski, prigradski i regionalni promet je ključno za donošenje usklađenog zakonodavnog okvira za sve funkcionalne regije i dobru koordinaciju odluka o prometnom sustavu. S druge strane, regionalne prometne uprave zadužene za gradski, prigradski i regionalni promet na funkcionalno regionalnoj razini ključni su faktor koordinacije i definiranja specifičnih uloga i odgovornosti različitih interesnih skupina te osiguranja efikasnog rada i upravljanja javnog prijevoznog sustava u svakoj funkcionalnoj regiji. Npr., jedinstveno tijelo na nacionalnoj razini bit će odgovorno za pripremu zajedničkog zakonodavstva i akata, strateških odluka koordinacije različitih tijela zaduženih za javni promet u različitim funkcionalnim regijama, dok će tijela zadužena na funkcionalno regionalnoj razini biti odgovorna za dobro funkcioniranje javnog prijevoza unutar svog područja djelovanja, osiguravajući koordinaciju različitih interesnih skupina te financijsku održivost i održivost okoliša. |
| U.10 | Unapređenje prikupljanja podataka | | Kako bi se bolje shvatili postojeći gradski/regionalni prometni sustavi te da bi predvidjele buduće potrebe, potrebno je kontinuirano prikupljati i analizirati podatke na jednostavan, jasan i lako dostupan način. Podaci vezani uz promet te pokazatelji učinka moraju se redovno prikupljati kako bi se omogućila statistička analiza i procjena prometnog sektora. Potrebni podaci i informacije dobivaju se kroz sekundarno i primarno prikupljanje podataka (periodičan pregled) ili kroz upotrebu prikupljenih podataka obrađenih putem inteligentnih transportnih sustava. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|--|
| U.11 | Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | | Planirano uvođenje integriranih prometnih sustava u funkcionalne regije Hrvatske bit će potpomognuto odgovarajućim promjenama zakonodavstva uvođenjem pravila i planiranjem smjernica. U ovu svrhu provest će se prilagodba postojećeg zakonodavnog okvira. Po pitanju obaveza prometnog planiranja, funkcionalne regije/ili gradovi morat će razviti odgovarajuće Planove održive gradske mobilnosti. Planovi mobilnosti (POUM) mogu pokrivati područja jednog grada ili više gradova koji pripadaju zajedničkom aglomeracijskom/funkcionalnom području. Rad sustava javnog prometa vršit će se unutar okvira Ugovora o javnim uslugama u skladu s EU Uredbom 1370/2007 kako bi se osigurala transparentnost i efikasnost pružanja usluga javnog prijevoza. Široko rasprostranjena provedba ugovora o javnim uslugama (PSC) je stoga potrebna ne samo u svrhu pridržavanja odredaba nego i kao prvi korak prema poboljšanju održivosti hrvatskog prometnog sustava. Tipologija i trajanje ugovora određivat će se analizom pojedinačnih slučajeva zajedno s internom primjenom (temeljenog na pridržavanju obaveza ili nakon cjelokupne analize tehničkih financijskih zahtjeva). |
| U.12 | Povećanje financijske održivosti | | Povećanje financijske održivosti prometnog sustava predstavlja jedan od ciljeva ugovora u javnim uslugama. Kako bi se ostvario taj cilj neophodno je optimizirati organizacijsku strukturu sustava i povećati efikasnost rada i održavanja. Potrebno je ponuditi konkurentne cijene za korisnike javnog prijevoza, ali istovremeno je također važno povećati prihod, uzimajući u obzir također i mogućnost unakrsnog financiranja sustava javnog prijevoza prihodima, između ostalog od parkirališnih karata i cestarina. Financijska održivost prometnog sustava usmjerena je na smanjenje ovisnosti sustava o javnim subvencijama. Daljnja istraživanja procijenit će konkretne radnje koje je potrebno poduzeti kako bi se optimizirali troškovi i prihodi. |
| U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | | Jedan od najvećih prednosti za korisnike integriranih prijevoznih sustava je uvođenje integriranih sustava tarifa. Razina integracije tarifa i vrsta karata i tehnologije za upotrebu (jedinственe karte i/ili elektronske karte, „pametne“ karte (smart cards) ili metode plaćanja bez kontakta itd.) analizirat će se od slučaja do slučaja temeljem stručnosti odgovornih prometnih vlasti, uzimajući u obzir sve mogućnosti kao i mogućnost korištenja „pametnih karata“ za plaćanje usluge „Park & Ride“, parkiranja na ulici, carinske zone itd. |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|---|-------------|---|
| U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) | | Jedan od glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je povećanje održivosti prometnog sustava i istovremeno pružanje prometnih usluga dostupnih većini stanovništva. Uzimajući u obzir da u nekim dijelovima hrvatskog teritorija ne postoji dovoljna potražnja za uvođenjem redovitih prometnih linija (npr. seoska ili slabo naseljena područja) uvođenje prometnih usluga „na zahtjev“ (<i>On-demand</i>) omogućit će ponudu prometnih usluga i u tim područjima. Uvođenje usluge „na zahtjev“ uzeti će obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju. |
| U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | | Kako bi se povećao udio javnog prijevoza u gradskom, prigradskom i regionalnom prometu potrebna je reorganizacija voznog reda (npr. TAKT) s ciljem poboljšanja povezanosti, efikasnosti i koordinacije različitih modaliteta. Daljnja istraživanja bavit će se analizom ove mogućnosti uzimajući u obzir uzorke polazišta i destinacije (<i>origin-destination</i>) te operacijske i infrastrukturne zahtjeve. |
| U.16 | Administrativni kapaciteti i osposobljavanje | | Uvođenje integriranih prometnih sustava i novih tehnologija zajedno s neophodnim povećanjem financijske održivosti i efikasnosti prometnog sustava dovodi do određivanja manjka administrativnog kapaciteta i odgovarajuće obučenog osoblja kao jednog od ključnih elemenata ovog sektora koji je istovremeno jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom specifičnom sektoru zapošljavanje dodatnog administrativnog kadra je prvenstveno potrebno za uspostavu novih tijela zaduženih za integrirane prometne sustave te za pripremu i provedbu projekata. Uvođenje novih tehnologija neizostavno uključuje osposobljavanje postojećeg i novog osoblja kako bi se osigurao ispravan rad i održavanje ovih sustava. Zbog bliskog odnosa gradskog, prigradskog i regionalnog prijevoza vozilima s niskim razinama emisije štetnih plinova i korisnika osobnih vozila osposobljavanje će se kombinirati s programom obrazovanja korisnika o sigurnom korištenju prometnih sredstava. Između ostaloga, osposobljavanje i obrazovni program će se razvijati s ciljem: <ul style="list-style-type: none"> - povećanja kapaciteta i konkurentnosti administrativnog osoblja, - podučavanja osoblja prijevoznika o isplativoj i sigurnoj vožnji i komunikaciji s putnicima, - obučavanja studenta i đaka o upotrebi i sigurnosti bicikala i javnog prometa te - cjelokupnog javnog obrazovanja i informacija vezanih za sigurnu vožnju, javni promet s naglaskom na osjetljive skupine (npr. invalidi ili starije osobe), učinkovito i sigurno korištenje sredstava javnog prijevoza i njihove prednosti. Program će se temeljiti na proučenim slučajevima i primjerima dobre prakse koji pružaju zanimljivu i dugoročnu edukaciju. |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|---|
| U.17 | Nabava novog voznog parka | | <p>Osim ponekih izuzetaka, postojeći vozni park javnog prijevoza je star i temelji se na zastarjeloj i neučinkovitoj tehnologiji. U cilju povećanja konkurentnosti sredstava javnog prijevoza u odnosu na osobne automobile neophodno je modernizirati vozni park i osigurati najviše standarde kvalitete, sigurnosti i ekološke zaštite te dostupnost osobama sa smanjenom mobilnošću. Nabava novog voznog parka odvijat će se u koordinaciji s predviđenim poboljšanjima infrastrukture. Prvi korak razvoja ovih mjera je izrada sveobuhvatne analize trenutnog organizacijskog, operativnog okvira te okvira održavanja relevantnih operatera analizirajući buduće zahtjeve i plan operacija i održavanja. Kad se jednom odrede stvarne potrebe, daljnjim istraživanjima odredit će se tehnički zahtjevi voznog parka.</p> |
| U.18 | Reorganizacija prometa | | <p>Pružanje opcija konkurentnih upotrebi osobnih automobila (uzimajući u obzir i potencijal „car sharing“ usluge) važno je za ostvarivanje ciljeva Strategije i osiguranje održivosti prometnog sustava. Različiti modeli prometne hijerarhije ponovo će se razmotriti, a promet će se reorganizirati i integrirati u cilju davanja prednosti javnom prijevozu i vidovima s niskom emisijom štetnih plinova u odnosu na onaj osobnim automobilima. Istovremeno će se izgraditi više pješačkih zona te zona s ograničenim pristupom privatnim vozilima u gradskim i stambenim područjima, biciklističke staze za svakodnevnu vožnju, uvest će se javni biciklistički sustavi, a prometni planovi će se izraditi s ciljem prilagodbe posebnim zahtjevima i zahtjevima godišnjih doba.</p> |
| U.19 | Informacijska platforma | | <p>Opća svijest o administrativnim naporima i prednostima korištenja javnog prijevoza značajna je za uspješno provođenje ostalih mjera. U cilju podizanja opće svijesti o poduzetim mjerama organizirat će se promotivne kampanje. One će uključivati javne medije, oglašavanja, javne radionice i organiziranje platformi sa specifičnim informacijama koje će služiti kao forum za javnu raspravu.</p> |
| U.20 | Podrška neprofitnim organizacijama u sektoru prometa | | <p>Uloga neprofitnih organizacija koje promoviraju korištenje alternativnih sredstva prijevoza u odnosu na osobna vozila pokazala se vrlo značajnom u brojnim europskim gradovima. Između ostalog, postoje organizacije koje promoviraju svakodnevno korištenje bicikla, organizacije koje se bave pravima putnika, održavanjem pješačkih staza ili prometnim nadzorom. Ove organizacije (susjedne udruge ili grupe od zajedničkog interesa, nevladine organizacije itd.) mogu pomoći lokalnoj administraciji i prometnim vlastima u obavljanju njihovih dužnosti te promociji korištenja javnih prometnih sredstava. Uključivanje ovakvih udruga, lokalnih skupina i nevladinih organizacija u planiranje odluka vezanih za promet dodatno će se razmotriti i promovirati.</p> |

| Oznaka | Mjera | Usklađenost | Opis mjera |
|--------|--|-------------|--|
| U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | | <p>Nove tehnologije omogućuju, između ostaloga i prikupljanja podataka u realnom vremenu i kontrolu prometnih uvjeta i korištenja javnog prijevoza. U cilju iskorištavanja prednosti novih tehnologija izgradit će se i modernizirati centri za centralizirano upravljanje javnim prijevozom opskrbljeni posljednjim ITS uređajima. Nova sredstva javnog prijevoza će također biti adekvatno opremljena, ITS platforme za planiranje putovanja će se koristiti te modernizirati signalizacija prometa koja će se potom integrirati u središnji sustav upravljanja (npr. „Pametni semafori“ ili određivanje mjera prioritizacije javnog prometa). Ove mjere će dovesti do kvalitativnog poboljšanja planiranja i nadzora javnog prijevoza, korištenja informacija, prometne kontrole i prikupljanja podataka u vezi sa zagušenjem prometa i vremenom dolaska javnih sredstava prijevoza.</p> |
| U.22 | Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih Glavnih planova (Masterplan) | | <p>U vezi obaveza planiranja prometa, od funkcionalnih regija i/ili gradova zahtijevat će se da razviju vlastite Planove održive gradske mobilnosti (planovi mobilnosti koji mogu pokriti područje jednog ili više gradova koji pripadaju zajedničkoj aglomeraciji/funkcionalnoj regiji). Ti planovi analizirat će postojeća stanja prometnog sustava uzimajući u obzir ne samo infrastrukturu već i operativne i organizacijske aspekte i temeljem rezultata tih analiza identificirat će se buduće potrebe. Postojanje tih planova preduvjet je za ulaganja u sustav javnog prijevoza. Planovi održive gradske mobilnosti (<i>Sustainable Urban Mobility plan-SUMP</i>) će se periodično pregledavati i ažurirati i moraju biti usklađeni s instrumentima planiranja visoke razine kao što je Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske. Pri izradi ovih planova, važno je uzeti u obzir da utjecaj prometne infrastrukture može izazvati promjene uporabe zemljišta koje je potrebno rješavati kroz održivo planiranje zajednice.</p> |

4.2. MJERE/CILJEVI

Kako bi se olakšalo razumijevanje veze između ciljeva i mjera Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, izrađena je sljedeća matrica.

Zeleno označena polja označavaju da postoji **jasna i potvrđena veza između cilja i mjere**, **žuto** označena označavaju da **može postojati veza, ali da je potrebna dodatna analiza kako bi se potvrdila povezanost**, i na kraju **neoznačena** polja pokazuju da **ne postoji veza**.

Kao što je vidljivo u matrici, predložene mjere pokrivaju sve ciljeve, tj. svaki cilj podrazumijeva više mjera za njegovu realizaciju.

Legenda:

| | | | |
|---------|--|-----|---|
| Cilj 1: | Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama | 1.a | Eliminiranje uskih grla na granicama |
| | | 1.b | Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet) |
| | | 1.c | Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet) |
| Cilj 2 | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | 2.a | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb) |
| | | 2.b | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka) |
| | | 2.c | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) |
| | | 2.d | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) |
| | | 2.e | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik) |
| Cilj 3: | Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | 3.a | Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu |
| | | 3.b | Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima / s otoka / među otocima |
| Cilj 4: | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | 4.a | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb |
| | | 4.b | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka |
| | | 4.c | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar |
| | | 4.d | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split |
| | | 4.e | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Osijek |
| | | 4.f | Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik |
| Cilj 5: | Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske | 5.a | Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Središnja Hrvatska (Zagreb) |
| | | 5.b | Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverni Jadran (Rijeka) |
| | | 5.c | Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) |
| | | 5.d | Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) |
| | | 5.e | Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Južna Dalmacija (Dubrovnik) |

| | | | |
|---------|--|-----|--|
| Cilj 6: | Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | 6.a | Prilagodba zakonodavstva, procedura i standarda s europskim zahtjevima i svjetskom najboljom praksom |
| | | 6.b | Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima |
| | | 6.c | Unapređenje operativnih postavki sustava |
| | | 6.d | Unapređenje sigurnosti prometnog sustava |
| | | 6.e | Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš |
| | | 6.f | Unapređenje energetske učinkovitosti |
| | | 6.g | Financijska održivost prometnog sustava |

| MJERE\CILJEVI | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|-----|-----|--------|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f |
| ŽELJEZNIČKI PROMET | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elementi željezničke mreže | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.3 | Karlovac+ do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.4 | Rijeka regionalno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.6 | Križevci – Državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|--------------------------|---|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g |
| R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.9 | Državna granica s Mađarskom - Osijek – Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža /Paneuropski koridor Vc) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.10 | Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.11 | Zagreb lokalno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.12 | Zagreb regionalno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.13 | Zagreb teretni promet | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.14 | Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.15 | Zagreb Glavni kolodvor | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Željeznička mreža | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.16 | ETCS L1, L2 na ostalim prugama, GSM-R | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.19 | Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek, itd.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.21 | Unapređenje | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|---|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Upravljanje željezničkim prometom / Organizacija željezničkog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | | |
|--------------------------------|---|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| | | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g | |
| R.36 | Liberalizacija putničkog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.37 | Liberalizacija teretnog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.38 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.40 | Informacijske platforme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.41 | Smanjenje utjecaja na okoliš | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R.42 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cestovni promet | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elementi cestovne mreže | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.1 | Povezivanje mostom kod Gradiške | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.3 | A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.4 | A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.5 | A11 Lekenik - Sisak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.6 | DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.7 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| MJERE\CILJEVI | | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|-----------------------|--|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g |
| | Bjelovar - Virovitica - Državna granica s Mađarskom prema Barču | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.8 | Reorganizacija glavne zagrebačke mreže | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.9 | D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.10 | Reorganizacija riječke mreže | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.11 | Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.12 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.13 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.14 | Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.15 | Reorganizacija splitske mreže | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cestovna mreža | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.19 | Razvoj koncepta odmorišta za cestovnu mrežu visoke razine uslužnosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|--|--|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g |
| Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.22 | Sigurnost cestovnog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja, itd.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.25 | Smanjenje utjecaja na okoliš | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.26 | Energetska učinkovitost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Upravljanje cestovnim prometom / Organizacija cestovnog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.27 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.28 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.31 | Poboljšanje financijske održivosti cestovne mreže i sustava za naplatu cestarine | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.32 | Informacijske platforme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.34 | Provedba | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ro.35 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | | |
|--|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g | |
| Zračni promet | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zračne luke | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Upravljanje zračnim prometom / Organizacija zračnog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | 1 | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|---|--|--------|----|----|--------|----|----|----|----|--------|----|--------|----|----|----|----|----|--------|----|----|----|----|--------|----|----|----|----|----|---|
| | | 1. | 1. | 2. | 2. | 2. | 2. | 2. | 3. | 3. | 4. | 4. | 4. | 4. | 4. | 4. | 5. | 5. | 5. | 5. | 5. | 6. | 6. | 6. | 6. | 6. | 6. | 6. | |
| | | a | b | c | a | b | c | d | e | a | b | a | b | c | d | e | f | a | b | c | d | e | a | b | c | d | e | f | g |
| A.16 | Restrukturiranje Croatia Airlinesa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.17 | Informacijska platforma | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.18 | Reorganizacija sustava | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.19 | Suradnja sa zrakoplovnom industrijom | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.21 | Povećanje osviještenosti o zadovoljstvu kupaca | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.22 | Povećanje financijske održivosti zračnih luka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | |
| A.23 | Ograničenje utjecaja na okoliš | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.24 | Revizija/ažuriranje Glavnih planova zračnih luka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.25 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.26 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.27 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PROMET UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Luke i plovnost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.1 | Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.2 | Unapređenje Save | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.3 | Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.4 | Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.5 | Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.6 | Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|---|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Upravljanje plovnošću unutarnjih plovni putova / Organizacija plovnosti unutarnjih plovni putova | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I.22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| POMORSKI PROMET | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Luke i plovnost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|---------------|---|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | intermodalnosti i pristupačnosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.2 | Provedba projekata „Morske autoceste“ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.3 | Zaštita okoliša | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.4 | Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.5 | Plovnost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.6 | Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.7 | Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.8 | Specijalizacija Riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.9 | Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti teret) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.10 | Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.11 | Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.12 | Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.13 | Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super-jahte) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.14 | Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.15 | Energetska učinkovitost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.16 | Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| MJERE\CILJEVI | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|--|---|------|------|--------|------|------|------|------|--------|------|--------|------|------|------|------|------|--------|------|------|------|------|--------|------|------|------|------|------|------|
| | 1. a | 1. b | 1. c | 2. a | 2. b | 2. c | 2. d | 2. e | 3. a | 3. b | 4. a | 4. b | 4. c | 4. d | 4. e | 4. f | 5. a | 5. b | 5. c | 5. d | 5. e | 6. a | 6. b | 6. c | 6. d | 6. e | 6. f | 6. g |
| | luka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Upravljanje pomorskim prometom / organizacija pomorskog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.17 | Suradnja s brodarskom industrijom | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.18 | Strateška pomorska definicija | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.19 | Prilagodba nacionalnog pravnog okvira i provedba propisa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.21 | Upravljanje prometom IT sustavom, VTMS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.23 | Obuka i izgradnja kapaciteta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.24 | Reorganizacija sustava pomorskog prijevoza | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.25 | Informacijska platforma, baza podataka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.29 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.30 | Povećanje financijske održivosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.31 | Razvoj koncepta održavanja | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M.32 | Unapređenje prikupljanja podataka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|--|--|-----|-----|--------|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f |
| GRADSKI, PRIGRADSKI I REGIONALNI PROMET | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Infrastruktura | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.2 | Razvoj infrastrukture | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.3 | Razvoj stanica i stajališta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.6 | Stanice za punjenje alternativnim gorivom | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.7 | Zaštita okoliša | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.8 | Unapređenje zaštite i sigurnosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Upravljanje gradskim, prigradskim i regionalnim prometom / Organizacija gradskog, prigradskog i regionalnog prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.9 | Reorganizacija sektora | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.10 | Unapređenje prikupljanja podataka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.12 | Povećanje financijske održivosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.16 | Administrativni kapaciteti i osposobljavanje | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.17 | Nabava novog voznog parka | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.18 | Reorganizacija prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.19 | Informacijska platforma | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MJERE\CILJEVI | | Cilj 1 | | | Cilj 2 | | | | | Cilj 3 | | Cilj 4 | | | | | | Cilj 5 | | | | | Cilj 6 | | | | | | |
|---------------|--|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 1.a | 1.b | 1.c | 2.a | 2.b | 2.c | 2.d | 2.e | 3.a | 3.b | 4.a | 4.b | 4.c | 4.d | 4.e | 4.f | 5.a | 5.b | 5.c | 5.d | 5.e | 6.a | 6.b | 6.c | 6.d | 6.e | 6.f | 6.g |
| U.20 | Podrška neprofitnim organizacijama u sektoru prometa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.22 | Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih Glavnih planova (Masterplan) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

4.3. FUNKCIONALNOST MJERA

Projekti koje je potrebno definirati s ciljem provedbe mjera mogu se u potpunosti razlikovati ovisno o funkcionalnosti pojedine mjere.

Na primjer, mjera koja zahtijeva modernizaciju željezničke pruge rezultirat će potpuno različitim projektima ako je uloga pruge povezana s teretom (relevantni kriteriji prvenstveno su kapacitet osovinskog opterećenja, duljina sporednog kolosijeka, upravljanje prometom i sigurnost prometa), prometom putnika na velike udaljenosti (relevantni kriteriji prvenstveno su brzina, udobnost, pouzdanost) ili dnevnim migracijama (relevantni kriteriji prvenstveno su učestalost, stalnost, integracija s drugim vidovima javnog prijevoza, visoka gustoća stajališta).

S obzirom na navedeno te s ciljem nadopune opisa mjera prikazane u prethodnom poglavlju, u nastavku su prikazane glavne funkcionalnosti pojedinih mjera razlikujući:

- promet u vezi s dnevnim migracijama (gradski i prigradski promet - GP),
- međugradski promet (putnički promet na velike udaljenosti),
- promet tereta te
- informatičke sustave (IT).

| ŽELJEZNIČKI PROMET | | | | | |
|----------------------------|--|----|--------|---------|----|
| Elementi željezničke mreže | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) | x | x | x | x |
| R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | x | | x | x |
| R.3 | Karlovac + do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | | x | x |
| R.4 | Rijeka regionalno | x | | | x |
| R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | x | x | x | x |
| R.6 | Križevci – Državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | | x | x | x |
| R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) | x | x | x | x |
| R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) | | x | x | x |
| R.9 | Državna granica s Mađarskom - Osijek – Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/osnovna mreža/Paneuropski koridor Vc) | | | x | x |
| R.10 | Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X) | x | x | x | x |
| R.11 | Zagreb lokalno | x | | | x |
| R.12 | Zagreb regionalno | x | | | x |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ŽELJEZNIČKI PROMET | | | | | |
|---|---|----|--------|---------|----|
| Elementi željezničke mreže | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| R.13 | Zagreb teretni promet | | | x | x |
| R.14 | Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb | x | x | | x |
| R.15 | Zagreb Glavni kolodvor | x | x | | x |
| Željeznička mreža | | | | | |
| R.16 | ETCS L1, L2 na ostalim prugama, GSM-R | | | | x |
| R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga | x | | x | |
| R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga | x | | x | x |
| R.19 | Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.) | x | | | x |
| R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori | | | x | x |
| R.21 | Unapređenje sigurnosti na prijelazima, detektori osovinskog opterećenja, detektori pregrijavanja osovina itd. | x | x | x | x |
| R.22 | Usluge koje donose dodanu vrijednost i poboljšanje imidža željeznice | x | x | | x |
| R.23 | Intermodalna putnička čvorišta | x | x | | x |
| R.24 | Intermodalna teretna čvorišta | | | x | x |
| R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture | x | x | x | x |
| R.26 | Energetska učinkovitost | x | x | x | x |
| Upravljanje željezničkim prometom/Organizacija željezničkog prometa | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| R.27 | Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničkih usluga | x | x | x | x |
| R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama | x | x | | x |
| R.29 | Unapređenje financijske održivosti | x | x | x | |
| R.30 | Reorganizacija željezničkog prometnog sustava | x | x | x | |
| R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika | x | x | | x |
| R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta | | | x | x |
| R.33 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje | x | x | x | x |
| R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica | x | x | x | x |
| R.35 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske | x | x | x | x |
| R.36 | Liberalizacija putničkog prometa | x | x | | x |
| R.37 | Liberalizacija teretnog prometa | | | x | x |
| R.38 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | x | x | x | |
| R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova | x | x | x | x |
| R.40 | Informacijske platforme | x | x | x | x |
| R.41 | Smanjenje utjecaja na okoliš | x | x | x | x |
| R.42 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | x | x | x | x |

| CESTOVNI PROMET | | | | | |
|---|--|----|--------|---------|----|
| Elementi cestovne mreže | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| Ro.1 | Povezivanje mostom kod Gradiške | x | x | x | x |
| Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) | x | x | x | x |
| Ro.3 | A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) | x | x | x | x |
| Ro.4 | A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac) | | x | x | x |
| Ro.5 | A11 Lekenik – Sisak | x | | | x |
| Ro.6 | DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru | | x | x | x |
| Ro.7 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica - Državna granica s Mađarskom prema Barču | | x | x | x |
| Ro.8 | Reorganizacija glavne zagrebačke mreže | x | x | x | x |
| Ro.9 | D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom | x | | x | x |
| Ro.10 | Reorganizacija riječke mreže | x | x | x | |
| Ro.11 | Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom | | x | x | |
| Ro.12 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca | x | x | | x |
| Ro.13 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici | x | x | | x |
| Ro.14 | Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod | | | x | x |
| Ro.15 | Reorganizacija splitske mreže | x | x | x | x |
| Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu | x | x | x | x |
| Cestovna mreža | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | x | x | x | x |
| Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta | x | | | x |
| Ro.19 | Razvoj koncepta odmorišta za cestovnu mrežu visoke razine uslužnosti | | x | x | |
| Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | x | x | x | x |
| Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | x | x | x | x |
| Ro.22 | Sigurnost cestovnog prometa | x | x | x | x |
| Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | x | x | x | |
| Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | x | x | | x |
| Ro.25 | Smanjenje utjecaja na okoliš | x | x | x | x |
| Ro.26 | Energetska učinkovitost | x | x | x | x |
| Upravljanje cestovnim prometom/Organizacija cestovnog prometa | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| Ro.27 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje | x | x | x | x |
| Ro.28 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | x | x | x | |
| Ro.29 | Priprema/prilagođavanje za Schengenske granice | x | x | x | x |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| CESTOVNI PROMET | | | | | |
|-------------------------|--|----|--------|---------|----|
| Elementi cestovne mreže | | GP | Medug. | Teretni | IT |
| Ro.30 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske | x | x | x | x |
| Ro.31 | Unapređenje financijske održivosti cestovne mreže i sustava za naplatu cestarine | x | x | x | x |
| Ro.32 | Informacijske platforme | x | x | x | x |
| Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže | x | x | x | x |
| Ro.34 | Provedba | x | x | x | x |
| Ro.35 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | x | x | x | x |

| ZRAČNI PROMET | | | | | |
|---|--|----|--------|---------|----|
| Zračne luke | | GP | Medug. | Teretni | IT |
| A.1 | Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | x | | x |
| A.2 | Razvoj Zračne luke Pula (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | x | | x |
| A.3 | Razvoj Zračne luke Brač | | x | | x |
| A.4 | Razvoj Zračne luke Mali Lošinj | | x | | x |
| A.5 | Razvoj Zračne luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | x | | x |
| A.6 | Razvoj Zračne luke Rijeka (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | x | | x |
| A.7 | Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | x | | x |
| A.8 | Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | x | | x |
| A.9 | Razvoj Zračne luke Zagreb (TEN-T osnovna mreža) | | x | | x |
| A.10 | Pristupačnost zračnih luka | | x | x | |
| A.11 | Sigurnost zračnih luka | | x | | x |
| A.12 | Energetska učinkovitost | | x | | x |
| A.13 | Zatvaranje ili izmjena uloge/vlasništva regionalnih zračnih luka | | x | | |
| Upravljanje zračnim prometom/Organizacija zračnog prometa | | GP | Medug. | Teretni | IT |
| A.14 | Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila | x | x | x | x |
| A.15 | Unapređenje suradnje s nadležnim regionalnim tijelima | x | x | | |
| A.16 | Restrukturiranje Croatia Airlinesa | x | x | | |
| A.17 | Informacijska platforma | x | x | | x |
| A.18 | Reorganizacija sustava | x | x | | x |
| A.19 | Suradnja sa zrakoplovnom industrijom | | | | x |
| A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR | x | x | x | x |
| A.21 | Unapređenje osviještenosti o zadovoljstvu kupaca | x | x | | |
| A.22 | Unapređenje financijske održivosti zračnih luka | x | x | | |
| A.23 | Ograničenje utjecaja na okoliš | x | x | | x |
| A.24 | Revizija/ažuriranje Glavnih planova zračnih luka | x | x | | x |
| A.25 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama | | x | | x |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ZRAČNI PROMET | | | | | |
|---------------|---|----|--------|---------|----|
| Zračne luke | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| A.26 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | x | x | | |
| A.27 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | x | x | x | x |

| PROMET UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA | | | | | |
|--|--|----|--------|---------|----|
| Luke i plovnost | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| I.1 | Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka | x | | x | x |
| I.2 | Unapređenje Save | x | | x | x |
| I.3 | Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža) | | | x | |
| I.4 | Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | | x | |
| I.5 | Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža) | | | x | |
| I.6 | Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | | x | |
| I.7 | Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava | x | | x | x |
| I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. | x | | x | x |
| I.9 | Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa | x | | x | x |
| I.10 | Energetska učinkovitost | x | | x | x |
| I.11 | Terminali za opasne tvari i objekti za gospodarenje otpadom | | | x | x |
| I.12 | Zaštita okoliša | x | | x | x |
| Upravljanje plovnošću unutarnjih vodnih putova/Organizacija plovnosti unutarnjih vodnih putova | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| I.13 | Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila | x | | x | x |
| I.14 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | x | | x | |
| I.15 | Unapređenje financijske održivosti | x | | x | |
| I.16 | Suradnja s hrvatskim brodarima | | | x | x |
| I.17 | Informacijska platforma | x | | x | x |
| I.18 | Podrška društvima za prijevoz unutarnjim vodnim putovima | x | | x | |
| I.19 | Reorganizacija sektora | x | | x | x |
| I.20 | Povećanje flote plovila za nadzor sigurnosti plovidbe i plovila za zaštitu okoliša | x | | x | x |
| I.21 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama | | | x | x |
| I.22 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | x | | x | x |

| POMORSKI PROMET | | | | | |
|--|---|-----------|---------------|----------------|-----------|
| Luke i plovnost | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| M.1 | Unapređenje intermodalnosti i pristupačnosti | x | | x | x |
| M.2 | Provedba projekata „Morske autoceste“ | | | x | x |
| M.3 | Zaštita okoliša | x | | x | x |
| M.4 | Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove | | | x | |
| M.5 | Plovnost | x | | x | x |
| M.6 | Unapređenje dostupnosti otoka, razvoj luka | x | | | x |
| M.7 | Razvoj ostalih luka (npr. Korčula, Pula...) | x | | | x |
| M.8 | Specijalizacija riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal) | x | | x | x |
| M.9 | Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti teret) | | | x | x |
| M.10 | Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima) | x | | | x |
| M.11 | Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja)) | x | | x | x |
| M.12 | Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima) | x | | x | x |
| M.13 | Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super - jahte) | x | | | x |
| M.14 | Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke) | x | | x | x |
| M.15 | Energetska učinkovitost | x | | x | x |
| M.16 | Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih luka | | x | x | |
| Upravljanje pomorskim prometom/Organizacija pomorskog prometa | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| M.17 | Suradnja s brodarskom industrijom | | | x | x |
| M.18 | Strateška pomorska definicija | x | | x | x |
| M.19 | Prilagodba nacionalnog pravnog okvira i provedba propisa | x | | x | x |
| M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | x | | x | x |
| M.21 | Upravljanje prometom IT sustavom, VTMISS | x | | x | x |
| M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) | x | | x | x |
| M.23 | Obuka i izgradnja kapaciteta | x | | x | * |
| M.24 | Reorganizacija sustava pomorskog prijevoza | x | | x | x |
| M.25 | Informacijska platforma, baza podataka | x | | x | x |
| M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | x | | | x |
| M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje) | x | | x | x |
| M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) | x | | x | x |
| M.29 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama | | | x | x |
| M.30 | Unapređenje financijske održivosti | x | | x | |
| M.31 | Razvoj koncepta održavanja | x | | x | x |
| M.32 | Unapređenje prikupljanja podataka | x | | x | x |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| GRADSKI, PRIGRADSKI I REGIONALNI PROMET | | | | | |
|---|--|----|--------|---------|----|
| Infrastruktura | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | x | | | x |
| U.2 | Razvoj infrastrukture | x | | | x |
| U.3 | Razvoj stanica i stajališta | x | | | x |
| U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla | x | | | x |
| U.5 | Unapređenje intermodalnosti (Park & Ride itd.) | x | | | x |
| U.6 | Stanice za punjenje alternativnim gorivom | x | | | ✖ |
| U.7 | Zaštita okoliša | x | | | x |
| U.8 | Unapređenje zaštite i sigurnosti | x | | | x |
| Upravljanje gradskim, prigradskim i regionalnim prometom/Organizacija gradskog, prigradskog i regionalnog prometa | | GP | Međug. | Teretni | IT |
| U.9 | Reorganizacija sektora | x | | | |
| U.10 | Unapređenje prikupljanja podataka | x | | | x |
| U.11 | Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | x | | | x |
| U.12 | Unapređenje financijske održivosti | x | | | x |
| U.13 | Naplata vozarina i jedinstveni sustavi karata | x | | | x |
| U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) | x | | | x |
| U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | x | | | x |
| U.16 | Administrativni kapaciteti i osposobljavanje | x | | | |
| U.17 | Nabava novog voznog parka | x | | | x |
| U.18 | Reorganizacija prometa | x | | | x |
| U.19 | Informacijska platforma | x | | | x |
| U.20 | Podrška neprofitnim organizacijama u sektoru prometa | x | | | |
| U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | x | | | x |
| U.22 | Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih Glavnih planova (Masterplan) | x | | | x |

4.4. ALTERNATIVNE GRUPE MJERA PO CILJEVIMA

Metodologija primijenjena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske dovela je do definicije mjera koje mogu doprinijeti ispunjavanju svakog cilja Strategije.

Za svaki cilj identificirano je nekoliko mjera u različitim sektorima koje, ako se implementiraju, pridonose ostvarenju relevantnog cilja. Međutim, zbog ograničenja proračuna, kapaciteta i razine spremnosti različitih mjera, ne mogu se sve mjere provesti simultano i u nekim slučajevima provedba dvije mjere može ugroziti izvodljivost neke druge. Stoga je sljedeći korak procesa postavljen uzimajući u obzir kombinaciju tehničkih, ekonomskih, socijalnih i ekoloških kriterija.

Radi olakšanja postavljanja prioriteta mjera za svaki cilj utvrđene su različite grupe mjera, a svaka grupa mjera je alternativna. Međutim, zbog ograničene količine i kvalitete postojećih raspoloživih prometnih podataka, mjere su grupirane po vidovima prometa jer detaljnija analiza trenutno nije moguća. Iz istih razloga, tehnički nije bilo moguće identificirati koje od alternativa najbolje ispunjavanju ciljeve. U Strateškoj studiji utjecaja na okoliš (popratni dokument koji je sastavni dio Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske) prikazana je preliminarna analiza ekološkog i socijalnog utjecaja različitih alternativnih grupa mjera.

Nakon što budu dostupni svi podaci u narednim fazama razrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016. godine), moguća je pojava (npr. radi visoke potražnje bit će potrebno razviti ceste i željeznice u određenoj zoni) novih alternativa (kombinacije raznih grupa mjera, djelomično ili u cijelosti), što znači da će se moći implementirati neke ili čak sve identificirane mjere. U toj fazi će se izvršiti potpuna analiza alternativnih mjera temeljena na punom rasponu tehničkih, ekonomskih, ekoloških i socijalnih razmatranja.

U nastavku su prikazane trenutno identificirane alternative za svaki cilj (grupe mjera). Radi lakšeg razumijevanja prikaza, u nastavku se daju određena pojašnjenja.

- Za svaki cilj mjere koje jasno pokazuju visoki stupanj unutarnje kompatibilnosti, komplementarne su jedna s drugom i dokazane kao potrebne, nezavisno o konačnoj odluci o preferiranom/im vidu/vidovima koji će se primijeniti jer ne konkuriraju nijednoj drugoj grupi mjera. Te mjere su grupirane pod nazivom „OPĆE“.

- Za svaki je cilj ostatak mjera grupiran u komplete (alternative), trenutno podijeljene po vidovima prometa kao što su ceste, željeznice, zračni promet, željeznica za javni prijevoz, javni prijevoz.
- Neke od mjera označene su žutom bojom (2). Isto je elaborirano u poglavlju 4.2 koje prikazuje vezu ciljeva i mjera. Kao što je navedeno, veza između mjere i cilja nije uvijek u potpunosti dokazana. Posljedično, žuto označenim mjerama veza s ciljem nije u potpunosti utvrđena.
- Za cilj **1a Eliminiranje uskih grla** nisu definirane grupe mjera jer je potrebno riješiti problem svih uskih grla na granicama, naročito zbog potencijalnog pristupa Hrvatske Schengenskom sporazumu.

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|---------------|--|--|
| | 1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama | |
| | 1 b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | A.25 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama |
| | M.5 | Plovnost |
| | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) |
| | M.21 | Upravljanje prometom IT sustavom, VT MIS |
| | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje) |
| | M.29 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | M.31 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |
| Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja, itd.) | |
| M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) | |
| ZRAČNI PROMET | A.1 | Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | A.2 | Razvoj Zračne luke Pula (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | A.3 | Razvoj Zračne luke Brač |
| | A.4 | Razvoj Zračne luke Mali Lošinj |
| | A.5 | Razvoj Zračne luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | A.6 | Razvoj Zračne luke Rijeka (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | A.7 | Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža) |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|----------------|--|---|
| | | 1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama | |
| | | 1 b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet) | |
| | | A.8 | Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | | A.9 | Razvoj Zračne luke Zagreb (TEN-T osnovna mreža) |
| | | A.10 | Pristupačnost zračnih luka |
| JAVNI PRIJEVOZ | ŽELJEZ NICA | R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) |
| | | R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | | R.6 | Križevci – Državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.16 | ETCS L1, L2 na ostalim prugama, GSM-R |
| | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta |
| | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| | | CESTE | Ro.13 |
| CESTE | | Ro.1 | Povezivanje mostom kod Gradiške |
| | | Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | | Ro.3 | A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | | Ro.6 | DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru |
| | | Ro.7 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica - mađarska granica prema Barču |
| | | Ro.11 | Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom |
| | | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu |
| POMORSKI PROMET | | M.1 | Unapređenje intermodalnosti i pristupačnosti |
| | | M.6 | Unapređenje dostupnosti otoka, razvoj luka |
| | | M.7 | Razvoj ostalih luka (npr. Korčula, Pula...) |
| | | M.8 | Specijalizacija riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal) |
| | | M.10 | Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima) |
| | | M.11 | Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja) |
| | | M.12 | Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima) |
| | | M.13 | Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super - jahte) |
| | | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |

Tabela 7 Alternativne grupe mjera za cilj 1b

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|------------------------|--|--|
| | 1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama | |
| | 1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.29 | Priprema/prilagođavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske |
| | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR |
| | A.25 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama |
| | I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. |
| | I.21 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | M.5 | Plovnost |
| | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) |
| | M.21 | Upravljanje prometom IT sustavom, VTMISS |
| | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje) |
| | M.29 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | M.31 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | | Ro.21 |
| | M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) |
| ZRAČNI PROMET | A.10 | Pristupačnost zračnih luka |
| UNUTARNJI VODNI PUTOVI | I.1 | Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka |
| | I.2 | Unapređenje Save |
| | I.3 | Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža) |
| | I.4 | Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | I.7 | Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava |
| | I.5 | Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža) |
| | I.6 | Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | I.11 | Terminali za opasne tvari i objekti za gospodarenje otpadom |
| CESTE | Ro.1 | Povezivanje mostom kod Gradiške |
| | Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | Ro.3 | A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | Ro.9 | D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom |
| | Ro.11 | Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom |
| | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu |
| | Ro.6 | DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru |
| | Ro.7 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica - Državna granica s Mađarskom prema Barču |
| POMORSKI PROMET | M.1 | Unapređenje intermodalnosti i pristupačnosti |
| | M.2 | Provedba projekata „Morske autoceste“ |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|--------------|--|--|
| | 1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama | |
| | 1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet) | |
| | M.8 | Specijalizacija riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal) |
| | M.9 | Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti teret) |
| | M.12 | Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima) |
| | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| | M.4 | Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove |
| ŽELJEZNICA | R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) |
| | R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.3 | Karlovac + do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.6 | Križevci – Državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | R.9 | Državna granica s Mađarskom - Osijek – Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/osnovna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | R.10 | Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X) |
| | R.16 | ETCS L1, L2 na ostalim prugama, GSM-R |
| | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori |
| | R.24 | Intermodalna teretna čvorišta |
| R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta | |

Tabela 8 Alternativne grupe mjera za cilj 1c

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|--------------|---|--|
| | 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | |
| | 2a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.29 | Priprema/prilagođavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|----------------|------------|---|--|
| | | 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | |
| | | 2a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb) | |
| | | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR |
| | | Ro.8 | Reorganizacija glavne zagrebačke mreže |
| | | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |
| | | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) |
| ZRAČNI PROMET | | A.9 | Razvoj Zračne luke Zagreb (TEN-T osnovna mreža) |
| | | A.10 | Pristupačnost zračnih luka |
| JAVNI PRIJEVOZ | ŽELJEZNICA | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.14 | Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb |
| | | R.15 | Zagreb Glavni kolodvor |
| | | R.16 | ETCS L1, L2 na ostalim prugama, GSM-R |
| | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta |
| | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika | |
| | CESTE | Ro.12 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca |
| | | Ro.13 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici |
| CESTE | | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |

Tabela 9 Alternativne grupe mjera za cilj 2a

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|---------------|--|--|--|
| | | 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | |
| | | 2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka) | |
| | | Ro.10 | Reorganizacija riječke mreže |
| | | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za |
| | | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | | Ro.29 | Priprema/prilagođavanje za Schengenske granice |
| | | Ro.30 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske |
| | | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR |
| | | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |
| | | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) |
| ZRAČNI PROMET | | A.2 | Razvoj Zračne luke Pula (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | | A.6 | Razvoj Zračne luke Rijeka (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | | A.10 | Pristupačnost zračnih luka |
| | | A.4 | Razvoj Zračne luke Mali Lošinj |
| | | Ro.4 | A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac) |
| CESTE | | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |

Tabela 10 Alternativne grupe mjera za cilj 2b

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|----------------|------------|--|---|
| | | 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | |
| | | 2c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture | |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica | |
| | R.35 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske | |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa | |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova | |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | |
| | Ro.29 | Priprema/prilagođavanje za Schengenske granice | |
| | Ro.30 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske | |
| | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR | |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | |
| ZRAČNI PROMET | | A.5 | Razvoj Zračne luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | | A.10 | Pristupačnost zračnih luka |
| JAVNI PRIJEVOZ | ŽELJEZNICA | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.10 | Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X) |
| | | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta |
| | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| CESTE | | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |

Tabela 11 Alternativne grupe mjera za cilj 2c

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|---------------|-------|--|---|
| | | 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | |
| | | 2d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) | |
| OPĆE | Ro.15 | Reorganizacija splitske mreže | |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | |
| | Ro.29 | Priprema /prilagođavanje za Schengenske granice | |
| | Ro.30 | Priprema /prilagođavanje granica koje nisu Schengenske | |
| | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR | |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | |
| ZRAČNI PROMET | | A.3 | Razvoj Zračne luke Brač |
| | | A.7 | Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | | A.8 | Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža) |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|--------------|--|---|
| | 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | |
| | 2d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) | |
| | A.10 | Pristupačnost zračnih luka |
| | A.4 | Razvoj Zračne luke Mali Lošinj |
| CESTE | Ro.4 | A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac) |
| | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |

Tabela 12 Alternativne grupe mjera za cilj 2d

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|---------------|---|--|
| | 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske | |
| | 2e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik) | |
| OPĆE | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.29 | Priprema/prilagođavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagođavanje granica koje nisu Schengenske |
| | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) |
| ZRAČNI PROMET | A.1 | Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | A.10 | Pristupačnost zračnih luka |
| CESTE | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |

Tabela 13 Alternativne grupe mjera za cilj 2e

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|--------------|--|--|
| | 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | |
| | 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.8 | Reorganizacija glavne zagrebačke mreže |
| | Ro.10 | Reorganizacija riječke mreže |
| | Ro.15 | Reorganizacija splitske mreže |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | CILJ | | |
|------------------------|--|--|--|
| | 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | | |
| | 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu | | |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | |
| | I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije, itd. | |
| | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | |
| | U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla | |
| | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Rid itd.) | |
| | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | |
| | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | |
| | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | |
| | U.18 | Reorganizacija prometa | |
| | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | |
| | I.9 | Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa | |
| ZRAČNI PROMET | A.13 | Energetska učinkovitost | |
| UNUTARNJI VODNI PUTOVI | I.1 | Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka | |
| | I.2 | Unapređenje Save | |
| | I.3 | Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža) | |
| | I.4 | Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) | |
| | I.5 | Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža) | |
| | I.6 | Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža) | |
| | I.7 | Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava | |
| JAVNI PRIJEVOZ | ŽELJEZNICA | R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) |
| | | R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | | R.4 | Rijeka regionalno |
| | | R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.10 | Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X) |
| | | R.12 | Zagreb regionalno |
| | | R.14 | Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb |
| | | R.15 | Zagreb Glavni kolodvor |
| | | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | | R.19 | Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.) |
| | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta |
| | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika | |
| | CESTE | Ro.12 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca |
| | | Ro.13 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici |
| | GRADSKI | U.2 | Razvoj infrastrukture |
| | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta |
| | | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) |
| U.17 | | Nabava novog voznog parka | |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|--------------|--|--|
| | 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | |
| | 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu | |
| CESTE | Ro.1 | Povezivanje mostom kod Gradiške |
| | Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | Ro.3 | A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | Ro.5 | A11 Lekenik - Sisak |
| | Ro.9 | D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom |
| | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu |
| | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmiještanje županijskih i lokalnih cesta |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| | Ro.6 | DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru |
| | Ro.7 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica - Državna granica s Mađarskom prema Barču |

Tabela 14 Alternativne grupe mjera za cilj 3a

| ALTERNATIVNE | CILJ | | |
|----------------|--|--|---|
| | 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | | |
| | 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima | | |
| OPĆE | Ro.10 | Reorganizacija riječke mreže | |
| | Ro.15 | Reorganizacija splitske mreže | |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | |
| | M.5 | Plovnost | |
| | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | |
| | M.21 | Upravljanje prometom IT sustavom, VTMS | |
| | M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | |
| | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje) | |
| | M.31 | Razvoj koncepta održavanja | |
| | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | |
| | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | |
| | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | |
| | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | |
| | U.18 | Reorganizacija prometa | |
| | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | |
| | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) | |
| | ZRAČNI PROMET | | A.13 |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) |
| | | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| | | U.2 | Razvoj infrastrukture |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|-----------------|--|---|
| | | 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije | |
| | | 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima | |
| | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta |
| | POMORSKI PROMET | M.6 | Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka |
| CESTE | | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta |
| | | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| POMORSKI PROMET | | M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti |
| | | M.7 | Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) |
| | | M.8 | Specijalizacija riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal) |
| | | M.10 | Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima) |
| | | M.11 | Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja) |
| | | M.12 | Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima) |
| | | M.13 | Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super - jahte) |
| | | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| | | M.14 | Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke) |

Tabela 15 Alternativne grupe mjera za cilj 3b

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|----------------|------------|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb | |
| OPĆE | | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama |
| | | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa |
| | | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | | Ro.9 | Reorganizacija glavne zagrebačke mreže |
| | | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |
| | | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) |
| | | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala |
| | | U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla |
| | | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) |
| | | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi |
| | | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata |
| | | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) |
| | | U.18 | Reorganizacija prometa |
| | | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje |
| JAVNI PRIJEVOZ | ŽELJEZNICA | R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) |
| | | R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | | R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|--------------|---------|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb | |
| | | | koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | | R.11 | Zagreb lokalno |
| | | R.14 | Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb |
| | | R.15 | Zagreb Glavni kolodvor |
| | | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta |
| | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| | CESTE | Ro.12 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca |
| | | Ro.13 | Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici |
| | GRADSKI | U.2 | Razvoj infrastrukture |
| | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta |
| U.17 | | Nabava novog voznog parka | |
| U.14 | | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) | |
| CESTE | Ro.5 | A11 Lekenik – Sisak | |
| | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmiještanje županijskih i lokalnih cesta | |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže | |

Tabela 16 Alternativne grupe mjera za cilj 4a

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|--------------|-------|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture | |
| | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama | |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa | |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova | |
| | Ro.10 | Reorganizacija riječke mreže | |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | |
| | M.5 | Plovnost | |
| | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | |
| | M.21 | Upravljanje prometom IT sustavom, VT MIS | |
| | M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | |
| | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje) | |
| | M.31 | Razvoj koncepta održavanja | |
| | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | |

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|------------|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka | |
| | | U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla |
| | | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) |
| | | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi |
| | | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata |
| | | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) |
| | | U.18 | Reorganizacija prometa |
| | | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje |
| | | M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) |
| JAVNI PRIJEVOZ | ŽELJEZNICA | R.4 | Rijeka regionalno |
| | | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta |
| | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| | GRADSKI | U.2 | Razvoj infrastrukture |
| | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta |
| | | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| | | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) |
| POMORSKI PROMET | M.6 | Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka | |
| CESTE | | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta |
| | | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| POMORSKI PROMET | | M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti |
| | | M.8 | Specijalizacija Riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal) |
| | | M.28 | Modernizacija plovniha objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| | | M.7 | Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) |

Tabela 17 Alternativne grupe mjera za cilj 4b

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|--------------|--|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar | |
| OPĆE | | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |
| | | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) |
| | | M.5 | Plovnost |
| | | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) |
| | | M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VT MIS |

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|---------|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar | |
| | | M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija |
| | | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje) |
| | | M.31 | Razvoj koncepta održavanja |
| | | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala |
| | | U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla |
| | | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) |
| | | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi |
| | | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata |
| | | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) |
| | | U.18 | Reorganizacija prometa |
| | | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje |
| | | M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.2 | Razvoj infrastrukture |
| | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta |
| | | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| | | POMORSKI PROMET | U.14 |
| CESTE | | M.6 | Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka |
| | | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta |
| | | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| POMORSKI PROMET | | M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti |
| | | M.12 | Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodovima kružnim putovanjima) |
| | | M.28 | Modernizacija plovniha objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| | | M.7 | Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) |

Tabela 18 Alternativne grupe mjera za cilj 4c

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|--------------|--|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split | |
| OPĆE | | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama |
| | | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa |
| | | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | | Ro.15 | Reorganizacija splitske mreže |
| | | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom |
| | | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) |

| ALTERNATIVNE | | CILJ | | | |
|-----------------|--|--|--|-------------|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | | | |
| | | 4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split | | | |
| | | M.5 | Plovnost | | |
| | | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | | |
| | | M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VT MIS | | |
| | | M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | | |
| | | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje) | | |
| | | M.31 | Razvoj koncepta održavanja | | |
| | | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | | |
| | | U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla | | |
| | | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) | | |
| | | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | | |
| | | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | | |
| | | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | | |
| | | U.18 | Reorganizacija prometa | | |
| | | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | | |
| | | JAVNI PRIJEVOZ | | M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) |
| ŽELJEZNICA | | | | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | | | | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | | | | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | | | | R.19 | Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.) |
| | | | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta |
| | | | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| GRADSKI | | | | U.2 | Razvoj infrastrukture |
| | | | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta |
| | | | | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| | | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) | | |
| POMORSKI PROMET | | M.6 | Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka | | |
| CESTE | | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta | | |
| | | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže | | |
| POMORSKI PROMET | | M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti | | |
| | | M.11 | Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja) | | |
| | | M.28 | Modernizacija plovniha objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) | | |
| | | M.7 | Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) | | |

Tabela 19 Alternativne grupe mjera za cilj 4d

| ALTERNATIVNE | | CILJ | | |
|------------------------|---|---|--|--|
| | | 4 Unaprjeđenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | | |
| | | 4e Unaprjeđenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Osijek | | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture | | |
| | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama | | |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa | | |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova | | |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | | |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | | |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | | |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | | |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | | |
| | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | | |
| | U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla | | |
| | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) | | |
| | U.11 | Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | | |
| | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | | |
| | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | | |
| | U.18 | Reorganizacija prometa | | |
| | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | | |
| I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. | | | |
| UNUTARNJI VODNI PUTOVI | I.9 | Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa | | |
| | I.1 | Unaprjeđenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka | | |
| | I.4 | Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) | | |
| JAVNI PRIJEVOZ | ŽELJEZNICA | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R | |
| | | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga | |
| | | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga | |
| | | R.19 | Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.) | |
| | | R.23 | Intermodalna putnička čvorišta | |
| | | R.31 | Unaprjeđenje voznog parka za prijevoz putnika | |
| | GRADSKI | U.2 | Razvoj infrastrukture | |
| | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta | |
| | | U.17 | Nabava novog voznog parka | |
| U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) | | | |
| CESTE | Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) | | |
| | Ro.9 | D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom | | |
| | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta | | |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže | | |

Tabela 20 Alternativne grupe mjera za cilj 4e

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|-----------------|--|--|
| | | 4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama | |
| | | 4f Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik | |
| OPĆE | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav | |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta | |
| | Ro.23 | Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom | |
| | Ro.24 | Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.) | |
| | M.5 | Plovnost | |
| | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | |
| | M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VT MIS | |
| | M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | |
| | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje) | |
| | M.31 | Razvoj koncepta održavanja | |
| | U.1 | Razvoj intermodalnih terminala | |
| | U.4 | Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla | |
| | U.5 | Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.) | |
| | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | |
| | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | |
| | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) | |
| | U.18 | Reorganizacija prometa | |
| | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | |
| | M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) | |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.2 | Razvoj infrastrukture |
| | | U.3 | Razvoj stanica i stajališta |
| | | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) | |
| | POMORSKI PROMET | M.6 | Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka |
| CESTE | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu | |
| | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta | |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže | |
| POMORSKI PROMET | M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti | |
| | M.10 | Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima) | |
| | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) | |
| | M.7 | Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) | |

Tabela 21 Alternativne grupe mjera za cilj 4f

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|------------------------|---|--|
| | 5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske | |
| | 5a Unapređenje pristupačnosti teretnom prometu – Središnja Hrvatska (Zagreb) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. |
| UNUTARNJI VODNI PUTOVI | I.2 | Unapređenje Save |
| | I.6 | Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | I.7 | Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava |
| | I.9 | Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa |
| CESTE | Ro.6 | DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru |
| | Ro.7 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica - mađarska granica prema Barču |
| | Ro.9 | DC 12 čvorište Vrbovec 2 - Ivanja Reka - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica - Državna granica s Mađarskom prema Barču |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| | Ro.8 | Reorganizacija glavne zagrebačke mreže |
| ŽELJEZNICA | R.1 | Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) |
| | R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.3 | Karlovac + do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | R.13 | Zagreb teretni promet |
| | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori |
| | R.24 | Intermodalna teretna čvorišta |
| | R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta |
| | R.5 | Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| R.6 | Križevci – Državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) | |

Tabela 22 Alternativne grupe mjera za cilj 5a

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|-----------------|---|---|
| | 5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske | |
| | 5b Unapređenje pristupačnosti teretnom prometu – Sjeverni Jadran (Rijeka) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | M.5 | Plovnost |
| | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) |
| | M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VTMISS |
| | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje) |
| | M.31 | Razvoj koncepta održavanja |
| M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) | |
| CESTE | Ro.4 | A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac) |
| | Ro.10 | Reorganizacija riječke mreže |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| POMORSKI PROMET | M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti |
| | M.2 | Provedba projekata „Morske autoceste” |
| | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| | M.4 | Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove |
| | M.14 | Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke) |
| ŽELJEZNICA | R.2 | Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.3 | Karlovac + do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb) |
| | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori |
| | R.24 | Intermodalna teretna čvorišta |
| | R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta |

Tabela 23 Alternativne grupe mjera za cilj 5b

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|------------------------|---|--|
| | 5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske | |
| | 5c Unapređenje pristupačnosti teretnom prometu – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. |
| UNUTARNJI VODNI PUTOVI | I.1 | Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka |
| | I.2 | Unapređenje Save |
| | I.3 | Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža) |
| | I.4 | Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža) |
| | I.5 | Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža) |
| | I.7 | Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava |
| | I.9 | Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa |
| | I.21 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | I.11 | Terminali za opasne tvari i objekti za gospodarenje otpadom |
| CESTE | Ro.9 | D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom |
| | Ro.14 | Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| | Ro.2 | A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| ŽELJEZNICA | R.7 | Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | R.8 | Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X) |
| | R.9 | Državna granica s Mađarskom - Osijek – Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/osnovna mreža/Paneuropski koridor Vc) |
| | R.10 | Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X) |
| | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |
| | R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori |
| | R.24 | Intermodalna teretna čvorišta |
| | R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta |

Tabela 24 Alternativne grupe mjera za cilj 5c

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|-----------------|---|---|
| | 5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske | |
| | 5d Unapređenje pristupačnosti teretnom prometu – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar) | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | M.5 | Plovnost |
| | M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) |
| | M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VTMISS |
| | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje) |
| | M.31 | Razvoj koncepta održavanja |
| M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) | |
| CESTE | Ro.4 | A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac) |
| | Ro.15 | Reorganizacija splitske mreže |
| | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| POMORSKI PROMET | M.1 | Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti |
| | M.2 | Provedba projekata „Morske autoceste” |
| | M.28 | Modernizacija plovni objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| | M.4 | Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove |
| | M.14 | Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke) |
| ŽELJEZNICA | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | R.20 | Unapređenja i novi ranžirni kolodvori |
| | R.24 | Intermodalna teretna čvorišta |
| | R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta |
| | R.17 | Elektrifikacija ostalih pruga |
| | R.18 | Rekonstrukcija ostalih pruga |

Tabela 25 Alternativne grupe mjera za cilj 5d

| ALTERNATIVNE | CILJEVI | |
|--------------|--|--|
| | 5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske | |
| | 5e Unapređenje pristupačnosti teretnom prometu – Južna Dalmacija (Dubrovnik) | |
| OPĆE | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.21 | Plan razvoja čvorišta |
| | Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| CESTE | Ro.11 | Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom |
| | Ro.16 | Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |

Tabela 26 Alternativne grupe mjera za cilj 5e

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|--------------|--|---|
| | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | 6a Prilagodba zakonodavstva, procedura i standarda s europskim zahtjevima i svjetskom najboljom praksom | |
| OPĆE | R.27 | Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničkih usluga |
| | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama |
| | R.33 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje |
| | R.34 | Priprema za promjene Schengenskih granica |
| | R.35 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.27 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje |
| | Ro.29 | Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice |
| | Ro.30 | Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske |
| | A.14 | Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila |
| | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR |
| | I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. |
| | I.13 | Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila |
| | M.19 | Prilagodba nacionalnog pravnog okvira i provedba propisa |
| | M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VT MIS |
| | M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija |
| | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi |
| | ŽELJEZNICA | R.16 |

Tabela 27 Alternativne grupe mjera za cilj 6a

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|----------------|--|--|---|
| | | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | | 6b Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture | |
| | R.27 | Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničkih usluga | |
| | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama | |
| | R.30 | Reorganizacija željezničkog prometnog sustava | |
| | R.33 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje | |
| | R.38 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | |
| | R.40 | Informacijske platforme | |
| | R.42 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | |
| | Ro.28 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | |
| | Ro.34 | Provedba | |
| | Ro.35 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | |
| | A.15 | Unapređenje suradnje s nadležnim regionalnim tijelima | |
| | A.16 | Restrukturiranje Croatia Airlinesa | |
| | A.18 | Reorganizacija sustava | |
| | A.19 | Suradnja sa zrakoplovnom industrijom | |
| | A.24 | Revizija/ažuriranje Glavnih planova zračnih luka | |
| | A.25 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama | |
| | A.26 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | |
| | A.27 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | |
| | I.14 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka | |
| | I.16 | Suradnja s hrvatskim brodarima | |
| | I.18 | Podrška društvima za prijevoz unutarnjim vodnim putovima | |
| | I.19 | Reorganizacija sektora | |
| | I.21 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama | |
| | I.22 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka | |
| | M.17 | Suradnja s brodarskom industrijom | |
| | M.18 | Strateška pomorska definicija | |
| | M.23 | Obuka i izgradnja kapaciteta | |
| | M.24 | Reorganizacija sustava pomorskog prometa | |
| | M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | |
| | M.29 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama | |
| | M.32 | Unapređenje prikupljanja podataka | |
| | U.9 | Reorganizacija sektora | |
| | U.10 | Unapređenje prikupljanja podataka | |
| | U.11 | Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | |
| | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata | |
| | U.16 | Administrativni kapaciteti i osposobljavanje | |
| | U.19 | Informacijska platforma | |
| | U.20 | Podrška neprofitnim organizacijama u sektoru prometa | |
| | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | |
| U.22 | Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih Glavnih planova (Masterplan) | | |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) |

Tabela 28 Alternativne grupe mjera za cilj 6b

| ALTERNATIVNE | CILJ | |
|--------------|--|--|
| | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | 6c Unapređenje operativnih postavki sustava | |
| OPĆE | R.25 | Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture |
| | R.27 | Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničkih usluga |
| | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama |
| | R.30 | Reorganizacija željezničkog prometnog |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa |
| | R.38 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka |
| | R.39 | Reorganizacija poslovanja/voznih redova |
| | R.40 | Informacijske platforme |
| | R.42 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | Ro.28 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka |
| | Ro.32 | Informacijske platforme |
| | Ro.33 | Ponovna kategorizacija cestovne mreže |
| | Ro.34 | Provedba |
| | Ro.35 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | A.17 | Informacijska platforma |
| | A.18 | Reorganizacija sustava |
| | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinствeno europsko nebo, SESAR |
| | A.21 | Povećanje osviještenosti o zadovoljstvu kupaca |
| | A.24 | Revizija/ažuriranje Glavnih planova zračnih luka |
| | A.25 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama |
| | A.26 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka |
| | A.27 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. |
| | I.14 | Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka |
| | I.17 | Informacijske platforme |
| | I.19 | Reorganizacija sektora |
| | I.21 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | I.22 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | M.5 | Plovnost |
| | M.18 | Strateška pomorska definicija |
| M.20 | Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.) | |
| M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VTMIS | |
| M.23 | Obuka i izgradnja kapaciteta | |
| M.24 | Reorganizacija sustava pomorskog prijevoza | |
| M.25 | Informacijska platforma, baza podataka | |
| M.26 | Ugovori o koncesiji i reorganizacija | |

Kartografski prikazi u Strategiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|---------|--|--|
| | | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | | 6c Unapređenje operativnih postavki sustava | |
| | | M.29 | Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim lukama |
| | | M.31 | Razvoj koncepta održavanja |
| | | M.32 | Unapređenje prikupljanja podataka |
| | | U.9 | Reorganizacija sektora |
| | | U.10 | Unapređenje prikupljanja podataka |
| | | U.11 | Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi |
| | | U.13 | Naplata vozarina i zajednički sustavi karata |
| | | U.15 | Usklađenje voznih redova (koordinacija) |
| | | U.16 | Administrativni kapaciteti i osposobljavanje |
| | | U.18 | Reorganizacija prometa |
| | | U.19 | Informacijska platforma |
| | | U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje |
| | | U.22 | Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih Glavnih planova (Masterplan) |
| | | M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) |
| ZRAČNI PROMET | | A.13 | Energetska učinkovitost |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) |
| CESTE | | Ro.19 | Razvoj koncepta odmorišta za cestovnu mrežu visoke razine uslužnosti |
| POMORSKI PROMET | | M.16 | Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih luka |
| ŽELJEZNICA | | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | | R.22 | Usluge koje donose dodanu vrijednost i poboljšanje imidža željeznice |

Tabela 29 Alternativne grupe mjera za cilj 6c

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|--------------|--|--|---|
| | | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | | 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava | |
| OPĆE | | R.21 | Unapređenje sigurnosti na prijelazima, detektori osovinskog opterećenja, detektori pregrijavanja osovina itd. |
| | | R.40 | Informacijske platforme |
| | | R.42 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) |
| | | Ro.20 | Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav |
| | | Ro.22 | Sigurnost cestovnog prometa |
| | | Ro.34 | Provedba |
| | | Ro.35 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | | A.11 | Sigurnost zračnih luka |
| | | A.20 | Upravljanje zračnim prometom, Jedinствeno europsko nebo, SESAR |
| | | A.27 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | | I.8 | Sigurnost, RIS, sustav signalizacije itd. |
| | | I.22 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | | M.21 | Upravljanje prometom s IT sistemom, VTMIŠ |
| | | M.27 | Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje) |

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|------------------------|---------|--|---|
| | | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | | 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava | |
| | | M.31 | Razvoj koncepta održavanja |
| | | M.32 | Unapređenje procesa prikupljanja podataka |
| | | U.8 | Unapređenje zaštite i sigurnosti |
| | | U.10 | Unapređenje prikupljanja podataka |
| | | U.18 | Reorganizacija prijevoza |
| | | U.19 | Informacijska platforma |
| | | M.22 | Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) |
| UNUTARNJI VODNI PUTOVI | | I.20 | Povećanje flote plovila za nadzor sigurnosti plovidbe i plovila za zaštitu okoliša |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| CESTE | | Ro.18 | Rekonstrukcija i izmiještanje županijskih i lokalnih cesta |
| | | Ro.19 | Razvoj koncepta odmorišta za cestovnu mrežu visoke razine uslužnosti |
| POMORSKI PROMET | | M.4 | Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove |
| | | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| ŽELJEZNICA | | R.16 | ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R |
| | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| | | R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta |

Tabela 30 Alternativne grupe mjera za cilj 6d

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|------------------------|--|--|---|
| | | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | | 6e Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš | |
| OPĆE | | R.41 | Smanjenje utjecaja na okoliš |
| | | Ro.25 | Smanjenje utjecaja na okoliš |
| | | A.23 | Ograničenje utjecaja na okoliš |
| | | I.12 | Zaštita okoliša |
| | | M.3 | Zaštita okoliša |
| | | U.7 | Zaštita okoliša |
| | | U.18 | Reorganizacija prometa |
| ZRAČNI PROMET | | A.13 | Zatvaranje ili izmjena uloge/vlasništva regionalnih zračnih luka |
| UNUTARNJI VODNI PUTOVI | | I.11 | Terminali za opasne tvari i objekti za gospodarenje otpadom |
| JAVNI PRIJEVOZ GRADSKI | | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| POMORSKI PROMET | | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| ŽELJEZNICA | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| | | R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta |

Tabela 31 Alternativne grupe mjera za cilj 6e

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|---------|--|---|
| | | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | | 6f Unapređenje energetske učinkovitosti | |
| OPĆE | R.26 | Energetska učinkovitost | |
| | Ro.26 | Energetska učinkovitost | |
| | A.12 | Energetska učinkovitost | |
| | I.10 | Energetska učinkovitost | |
| | M.15 | Energetska učinkovitost | |
| | U.6 | Stanice za punjenje alternativnim gorivom | |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.17 | Nabava novog voznog parka |
| POMORSKI PROMET | | M.28 | Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša) |
| ŽELJEZNICA | | R.31 | Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika |
| | | R.32 | Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta |

Tabela 32 Alternativne grupe mjera za cilj 6f

| ALTERNATIVNE | | CILJ | |
|-----------------|--|--|--|
| | | 6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava | |
| | | 6g Financijska održivost prometnog sustava | |
| OPĆE | R.27 | Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničkih usluga | |
| | R.28 | Višegodišnji ugovori o javnim uslugama | |
| | R.29 | Povećanje financijske održivosti | |
| | R.30 | Reorganizacija željezničkog prometnog sustava | |
| | R.33 | Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje | |
| | R.36 | Liberalizacija putničkog prometa | |
| | R.37 | Liberalizacija teretnog prometa | |
| | Ro.17 | Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje) | |
| | Ro.31 | Poboljšanje financijske održivosti cestovne mreže i sustava za naplatu cestarine | |
| | A.22 | Povećanje financijske održivosti zračnih luka | |
| | I.15 | Povećanje financijske održivosti | |
| | M.30 | Povećanje financijske održivosti | |
| | M.31 | Razvoj koncepta održavanja | |
| | U.9 | Reorganizacija sektora | |
| | U.11 | Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi | |
| | U.12 | Povećanje financijske održivosti | |
| | U.13 | Napлата vozarina i zajednički sustavi karata | |
| U.21 | Upravljanje prometom i logistikom i informiranje | | |
| JAVNI PRIJEVOZ | GRADSKI | U.14 | Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand) |
| POMORSKI PROMET | | M.16 | Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih luka |

Tabela 33 Alternativne grupe mjera za cilj 6g