

**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 pretpriступne pomoći
ISPA	Instrument za strukturne politike u pretpriступnom 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 pretpristupne instrumente Europske unije relevantne za prometni sektor, osobito ISPA (Instrument za strukturne politike u pretpristupnom razdoblju) i IPA (Instrument pretpristupne pomoći), što je imalo veliki utjecaj na razvoj tog sektora u zemlji. Kako bi se osigurao neprekinuti proces strukturalne 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. godine<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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 konvencijama<sup>2</sup>. 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:

---

<sup>2</sup> 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**

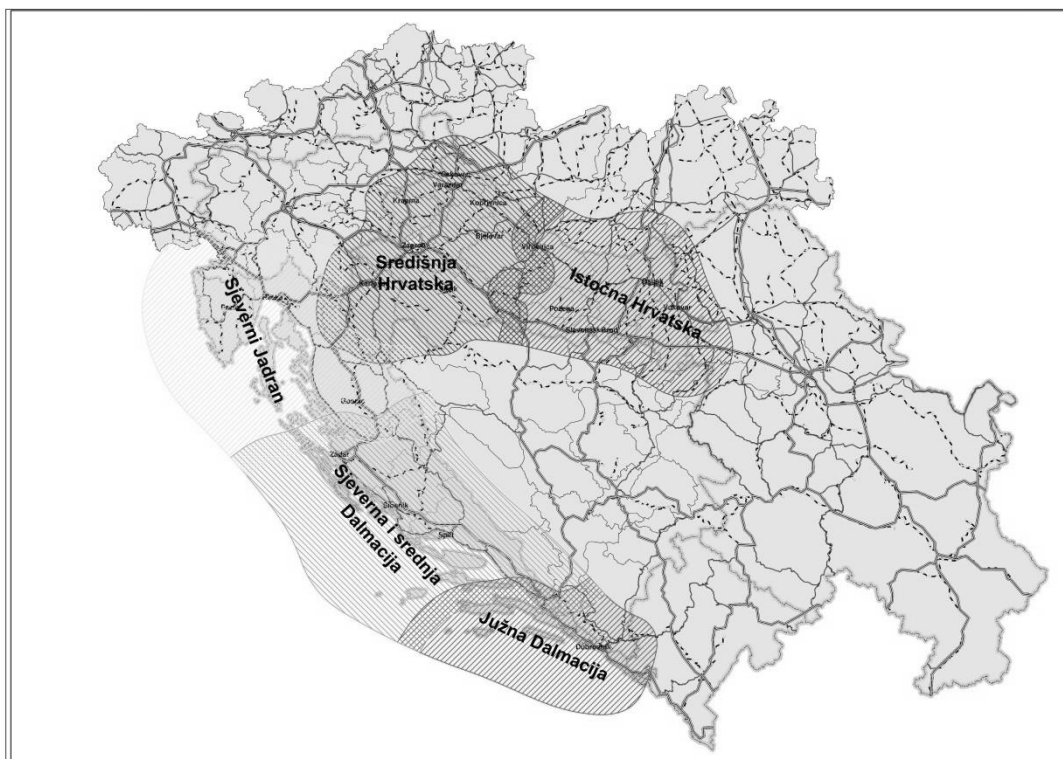
---

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 drvna 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 stanovnika<sup>3</sup>. 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.

---

<sup>3</sup> 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 1.654<sup>4</sup>, 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

---

<sup>4</sup> 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 Hrvatskoj<sup>5</sup> (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 dnevno<sup>6</sup>.

- **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 osovnom sustava. Autobusni vozni park relativno je nov (prosječna starost vozila je 8,1<sup>7</sup>, godina), a koriste se i vozila na stlačeni prirodni plin. Prosječna starost autobusnih vozila u Zagrebu na dan 30. travnja 2014. godine iznosila je 21,66<sup>8</sup> godina (motorna kola: 18,12, a prikolice 37,11 godina).

Gradovi u funkcionalnoj regiji s vlastitim prometnim mrežama su:

- Zagreb (populacija 790.017 stanovnika<sup>9</sup>);
  - tramvaj<sup>10</sup>: 19 linija (15 dnevnih i 4 noćne ) na kojima se godišnje preveze 171 milijuna putnika
  - autobus<sup>11</sup>: 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 stanovnika<sup>12</sup>), 4 autobusne linije;
- Varaždin (populacija 46.946 stanovnika<sup>13</sup>), 8 autobusnih linija;
- Karlovac (populacija 55.705 stanovnika<sup>14</sup>), gradske i prigradske linije.

---

<sup>5</sup> Izvor: DZS, Popis stanovništva 2011. godine.

<sup>6</sup> Izvor: Statistički ljetopis Grada Zagreba za 2012. godinu.

<sup>7</sup> Na dan 30. travnja 2014., Izvor: ZET

<sup>8</sup> Isto

<sup>9</sup> Izvor DZS, Popis stanovništva 2011. godine

<sup>10</sup> Izvor: ZET

<sup>11</sup> Isto

<sup>12</sup> Izvor DZS, Popis stanovništva 2011. godine

<sup>13</sup> Isto

<sup>14</sup> 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%<sup>15</sup>.

Iako je BDP za Istočnu Hrvatsku relativno nizak<sup>16</sup>, 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.

---

<sup>15</sup> Izvor: DZS, 2012. godina.

<sup>16</sup> 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 putom 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 stanovnika<sup>17</sup> 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 stanovnika<sup>18</sup>, 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 stanovnika<sup>19</sup> te posebnim povijesnim naslijeđem i razvojem. Istra je najvažnija turistička destinacija u Hrvatskoj (25,27% svih posjetitelja u Hrvatskoj<sup>20</sup>).
- Regija Kvarnerskog zaljeva s gradom Rijekom (128.624 stanovnika<sup>21</sup>) te riječkom lukom treća je najveća regija po broju stanovnika u Hrvatskoj. Riječka

<sup>17</sup> Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

<sup>18</sup> Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

<sup>19</sup> Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

<sup>20</sup> 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 Hrvatske<sup>22</sup>. 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.

---

<sup>21</sup> Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.

<sup>22</sup> 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 godišnje<sup>23</sup>. 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.

---

<sup>23</sup> 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 umjerenoj 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. godine<sup>24</sup>). 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.

---

<sup>24</sup> 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 stanovnika<sup>25</sup>, 22 autobusne linije.
- Zadar s populacijom 72.062 stanovnika<sup>26</sup>, 12 autobusnih linija i redovitim brodskim linijama;
- Šibenik s populacijom 46.332 stanovnika<sup>27</sup>, 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.

---

<sup>25</sup> Isto

<sup>26</sup> Izvor: DZS, Popis stanovništva 2011. godine.

<sup>27</sup> 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 stanovnika<sup>28</sup>.

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

Tabela 1 SWOT analiza regije Središnja Hrvatska

<sup>28</sup> Izvor: DZS, Popis stanovništva iz 2011. godine.



### 2.1.6.2. Istočna Hrvatska

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

Tabela 2 SWOT analiza regije Istočna Hrvatska

### 2.1.6.3. Sjeverni Jadran

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

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.

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

*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 Strategije<sup>29</sup> 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.

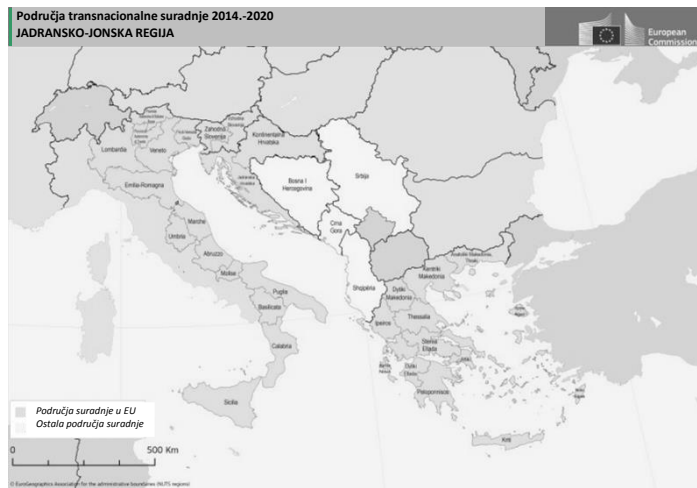
Utvrđena su 4 stupa usmjerena na:

- 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

<sup>29</sup> 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/](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) **Mediterranski 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/h<sup>30</sup>. 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.

---

<sup>30</sup> 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.

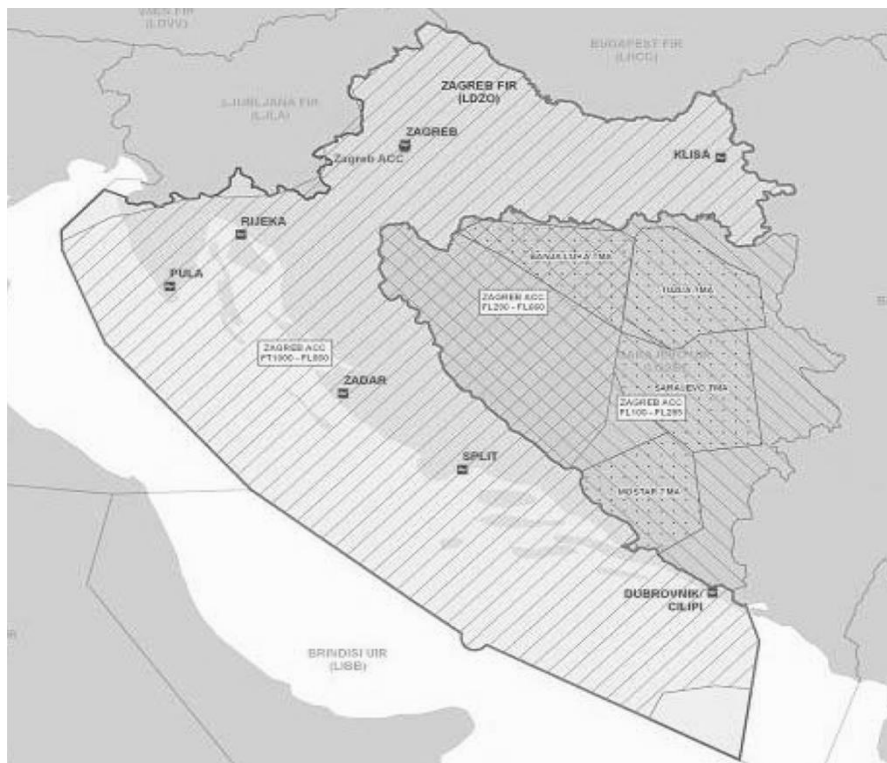
Razvoj cestovne infrastrukture dio je ukupne prometne politike koja će se također usredotočiti na razvoj drugih vidova prometa kao i kombiniranih modela prometa, gdje cestovna infrastruktura Republike Hrvatske već ima važnu ulogu i dobre temelje za daljnji razvoj.

#### **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.).

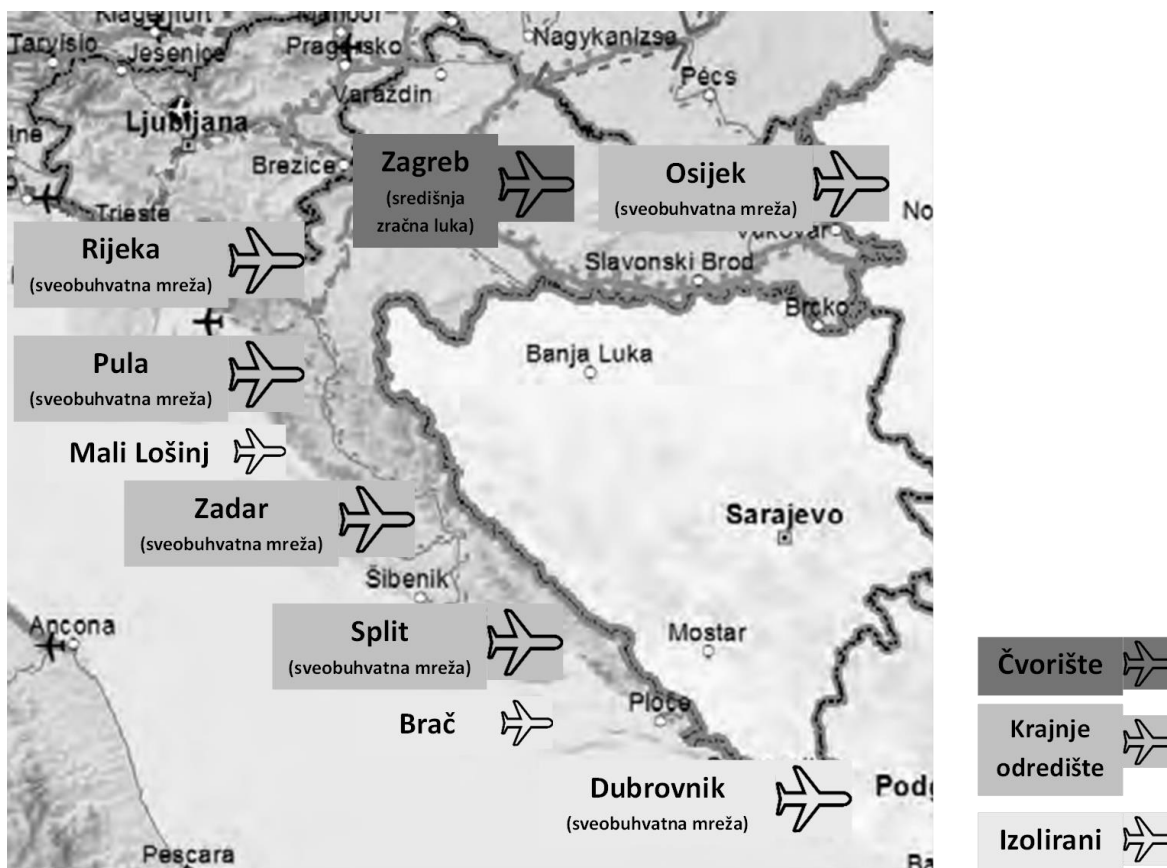


*Prikaz 9 Područje letnih informacija Zagreb i područje odgovornosti Hrvatske kontrole zračne plovidbe d.o.o., Izvor: Lokalni plan implementacije Jedinstvenog europskog neba (LSSIP) Hrvatska 2012.*

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. godini<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> 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)<sup>32</sup>. 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.

<sup>32</sup> 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 plovni 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 km<sup>2</sup>, unutrašnje morske vode i teritorijalno more proteže se na površini od 31.479 km<sup>2</sup> (unutrašnje morske vode 12.498 km<sup>2</sup> te teritorijalno more 18.981 km<sup>2</sup>). 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 brodice (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: unutarnji 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 bilježi<sup>33</sup> 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.

---

<sup>33</sup> 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:**

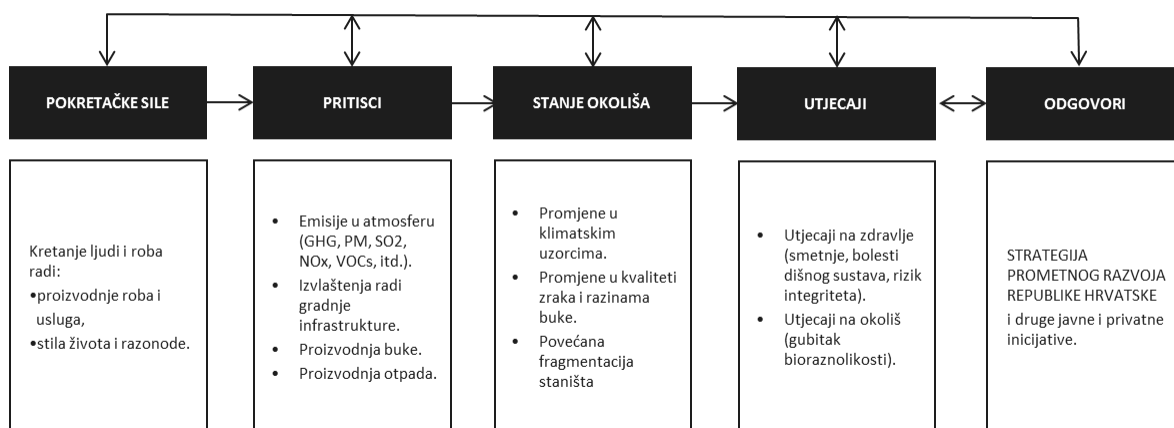
- uvođenje integriranih prometnih sustava u većim gradovima i njihovim predgrađima i/ili regionalnim područjima,
- razvoj mjera za povećanje udjela javnog prijevoza i vidova prijevoza s nultom stopom emisije štetnih plinova kao što su P&R („Park and Ride“) postrojenja, ograničenja za individualni prijevoz 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 prometu<sup>34</sup>. 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%)<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> Izvor: Izvješčaj o nacionalnom popisu 2013. - Popis djelatnosti kojima se ispuštaju staklenički plinovi za godine 1990.-2011.

<sup>35</sup> 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"> <li>• Geostrateški položaj Hrvatske u prirodnom okruženju širenja Europske unije i kao točka križanja prometnih tokova</li> <li>• Geografski položaj i geomorfološke osobine morskog obale, i unutarnjih vodnih putova</li> <li>• Postojanje kulturne i povijesne baštine</li> <li>• Postojanje razvijenog javnog prijevoza u velikim gradovima</li> <li>• Lučka infrastruktura koja odgovara potrebama međunarodnog pomorskog prometa</li> <li>• Visoki standardi sigurnosti pomorske plovidbe</li> <li>• Politička stabilnost</li> <li>• Snažna industrijska pozadina</li> <li>• Snažna politička podrška i odlučnost u izgradnji održivog prometnog sektora</li> <li>• Dobra povezanost autocestama između regija i većih gradova u Hrvatskoj</li> <li>• Solidna turistička industrija</li> <li>• Visoko očuvan morski okoliš</li> <li>• Država članica Europske unije</li> <li>• Snažna pozadina u tehničkom obrazovanju</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zemljopisna konfiguracija zemlje</li> <li>• Nedovoljno prometno planiranje, uglavnom zbog nepostojanja sustavnog prikupljanja statističkih podataka</li> <li>• Neadekvatno stanje prometne infrastrukture, uglavnom zbog manjka održavanja</li> <li>• Manjak sezonskih kapaciteta priobalnih cesta i zračnih luka</li> <li>• Nepostojanje integrirane prometne mreže</li> <li>• Nedovoljno razvijen multimodalni promet</li> <li>• Nepostojanje koordinacije između institucija</li> <li>• Zastarjela željeznička oprema i operativna struktura</li> <li>• Neregulirano tržište javnog prijevoza</li> <li>• Neuravnotežen regionalni razvoj</li> <li>• Nedovoljna klasa plovnosti unutarnjih vodnih putova sukladno standardima EU-a</li> <li>• Neodgovarajuća struktura i zastarjeli vozni park</li> <li>• Neintegriranost teritorija zbog udaljenih otoka</li> <li>• Emisije hrvatskog prometnog sektora, uključujući stakleničke plinove i dalje će rasti ako se ne poduzmu mjere za smanjenje</li> <li>• Slaba diversifikacija gospodarstva, prekomjerna ovisnost o turizmu</li> <li>• Visoka stopa nezaposlenosti</li> <li>• Infrastruktura za intermodalni promet nije razvijena</li> <li>• Javni prijevoz putnika nije integriran</li> </ul>
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razvoj turizma</li> <li>• Dostupnost EU fondova</li> <li>• Porast mobilnosti stanovništva</li> <li>• Visoka gustoća mreže željezničkih pruga</li> <li>• Mogućnost ulaska Srbije (pretprijetni postupak) i Bosne i Hercegovine u Europsku uniju</li> <li>• Nove tehnologije u prometnom sektoru, kad je riječ o učinkovitosti i razvoju novih tržišta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Globalna gospodarska kriza</li> <li>• Moguća ograničenja kretanja ljudi i roba sa susjednim zemljama zbog pristupanja Hrvatske Schengenskom prostoru</li> <li>• Nedostatak ulaganja u Sloveniji za dovršetak spoja slovenske mreže s hrvatskom mrežom autocesta</li> <li>• Novi inozemni konkurenti na lokalnom tržištu</li> <li>• Hrvatsko prirodno i urbano okruženje iznimni su, ali vrlo krhki i mogli bi biti teško pogođeni razvojem i djelovanjem nove prometne infrastrukture</li> </ul>

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

*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.

### 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.

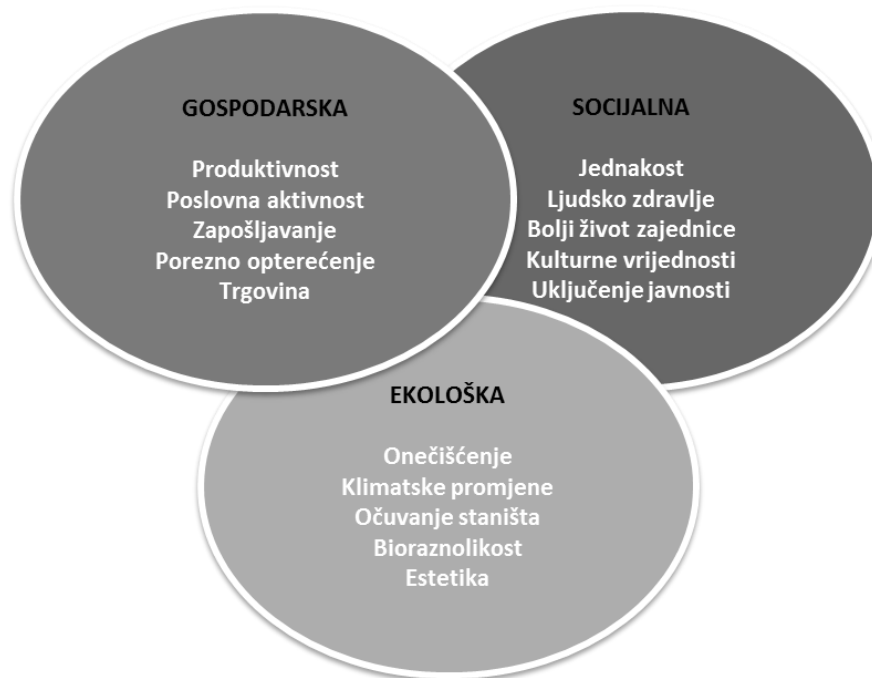
#### Osiguranje financijske, socijalne i ekološke održivosti te energetske učinkovitosti

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**,

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.

## **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.

## **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.

SWOT ANALIZA	MOGUĆNOSTI	PRIJETNJE
<p><b>SNAGE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geostrateški položaj Republike Hrvatske u prirodnom okruženju širenja Europske Unije i kao točka križanja prometnih putova.</li> <li>• Postojanje razvijenog javnog prijevoza u velikim gradovima.</li> <li>• Lučka infrastruktura koja odgovara potrebama međunarodnog pomorskog prometa.</li> <li>• Politička stabilnost i stabilnost radne snage.</li> <li>• Snažna politička potpora i odlučnost za izgradnju održivog prometnog sektora.</li> <li>• Dobra povezanost autocestama između regija i velikih gradova u Republici Hrvatskoj.</li> <li>• Solidna turistička industrija.</li> <li>• Snažni industrijski i obrazovni temelji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razvoj turizma.</li> <li>• Dostupnost fondova EU-a.</li> <li>• Porast mobilnosti stanovništva.</li> <li>• Visoka gustoće mreže željezničkih pruga.</li> <li>• Mogućnost ulaska Republike Srbije (pretristupni postupak) i Republike Bosne i Hercegovine u Europsku uniju.</li> <li>• Nova tehnologije u prometnom sektoru u smislu učinkovitosti i razvoja novih tržišta.</li> <li>• Potencijalni ulaz za teret za zemlje za zemlje koje nemaju izlaz na more, uglavnom Mađarsku i Bosnu i Hercegovinu.</li> <li>• Transitna zemlja za sjevernu i srednju Europu za protok tereta iz Azije.</li> <li>• Mogući ulazak u Schengenski prostor zbog pojednostavljenja postupaka u prekograničnom prometu s članicama Schengena.</li> <li>• Prometni sektor kao pokretač gospodarstva, smanjenje troškova i poboljšanje pristupačnosti.</li> <li>• Uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika, razvoj infrastrukture za intermodalni prijevoz tereta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Globalna ekonomska kriza.</li> <li>• Moguća ograničenja kretanja ljudi i roba sa susjednim zemljama zbog pristupanja Hrvatske Schengenskom prostoru.</li> <li>• Nedostatak ulaganja u Sloveniji za dovršetak spoja slovenske mreže s hrvatskom mrežom autocesta.</li> <li>• Novi inozemni konkurenti na lokalnom tržištu.</li> <li>• Hrvatsko prirodno i urbano okruženje iznimni su, ali vrlo krhki i mogli bi biti teško pogođeni razvojem i djelovanjem nove prometne infrastrukture.</li> </ul>
<p><b>SLABOSTI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zemljopisna konfiguracija zemlje.</li> <li>• Nedovoljno prometno planiranje, uglavnom zbog nepostojanja sustavnog prikupljanja statističkih podataka.</li> <li>• Neadekvatno stanje prometne infrastrukture, uglavnom zbog manjka održavanja.</li> <li>• Manjak sezonskih kapaciteta, prvenstveno u cestama i u zračnim lukama.</li> <li>• Nepostojanje integrirane prometne mreže.</li> <li>• Zastarijela željeznička oprema i operativna struktura.</li> <li>• Neregularno tržište javnog prijevoza</li> <li>• Neuravnotežen regionalni razvoj.</li> <li>• Neintegriranost teritorija zbog udaljenih otoka.</li> <li>• Emisije hrvatskog prometnog sektora, uključujući stakleničke plinove, nastavit će rasti ako se ne poduzmu mjere za smanjenje.</li> <li>• Slaba diversifikacija gospodarstva, prekomjerna ovisnost o turizmu.</li> <li>• Visoka stopa nezaposlenosti.</li> </ul>	<p><b>CILJEVI</b></p> <p><b>Cilj 1: Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama</b>  1a Eliminiranje uskih grla na granicama  <b>1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet)</b>  <b>1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet)</b>  <b>Cilj 2: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske</b>  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)  <b>Cilj 4: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</b>  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  <b>Cilj 5: Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske</b>  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>	<p><b>Cilj 6: Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava</b>  6b Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima  6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava  6f Unapređenje energetske učinkovitosti  6g Financijska održivost prometnog sustava</p>
<p><b>Cilj 3: Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije</b>  3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu  3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima / s otoka / među otocima  <b>Cilj 4: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</b>  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  <b>Cilj 5: Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske</b>  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>	<p><b>Cilj 1: Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama</b>  1a Eliminiranje uskih grla na granicama  <b>1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet)</b>  <b>1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu (uključujući tranzitni promet)</b>  <b>Cilj 2: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske</b>  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)  <b>Cilj 3: Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije</b>  3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu  3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima / s otoka / među otocima  <b>Cilj 4: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</b>  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  <b>Cilj 5: Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske</b>  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>	<p><b>Cilj 3: Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije</b>  3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu  3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima / s otoka / među otocima  <b>Cilj 4: Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</b>  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  <b>Cilj 5: Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava</b>  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</p>



Prema prethodnoj analizi temeljenoj na različitim hipotezama<sup>36</sup> 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"> <li>• 1a Eliminiranje uskih grla na granicama</li> <li>• 1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet)</li> <li>• 1c Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom teretnom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet)</li> </ul>
<p>2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Središnja Hrvatska (Zagreb)</li> <li>• 2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverni Jadran (Rijeka)</li> <li>• 2c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod)</li> <li>• 2d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar)</li> <li>• 2e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik)</li> </ul>
<p>3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu</li> <li>• 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/ među otocima</li> </ul>
<p>4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb</li> <li>• 4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka</li> <li>• 4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar</li> <li>• 4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split</li> <li>• 4e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Osijek</li> <li>• 4f Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik</li> </ul>
<p>5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5a Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Središnja Hrvatska (Zagreb)</li> <li>• 5b Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverni Jadran (Rijeka)</li> <li>• 5c Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod)</li> <li>• 5d Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar)</li> <li>• 5e Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Južna Dalmacija (Dubrovnik)</li> </ul>
<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"> <li>• 6a Prilagodba zakonodavstva, procedura i standarda s europskim zahtjevima i svjetskom najboljom praksom</li> <li>• 6b Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima</li> <li>• 6c Unapređenje operativnih postavki sustava</li> <li>• 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava</li> <li>• 6e Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš</li> <li>• 6f Unapređenje energetske učinkovitosti</li> <li>• 6g Financijska održivost prometnog sustava</li> </ul>

<sup>36</sup> Vidi Dodatak II. Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske

Ciljevi Strategije	Potrebe/ciljevi paralelnih strategija
1. Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razvojem prometa Republika Hrvatska mora postići dobru povezanost raznih dijelova vlastitog teritorija kao i povezanost s europskim pravcima.</li> <li>• Potrebno je uspostaviti integrirani promet.</li> </ul>
2. Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povećati atraktivnost i konkurentnost Republike Hrvatske.</li> <li>• Unaprijediti i ubrzati turistički razvoj u kontinentalnom dijelu zemlje.</li> <li>• Ekonomski rezultati uvjetovani su trima faktorima: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> pristupačnošću ključnih udaljenih destinacija,</li> <li><input type="checkbox"/> regionalnom pristupačnošću radne snage u turističkom sektoru iz kontinentalnog dijela i okolnih zemalja, i</li> <li><input type="checkbox"/> lokalnim upravljanjem prometom u turističkim odredištima.</li> </ul> </li> </ul>
3. Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije.	
4. Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama.	
5. Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske.	
6. Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, a ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Prioritetni načini prometovanja s niskim vanjskim troškovima od velike su važnosti naročito u smislu osi sjever-jug budući da napore i ulaganja zemalja duž osi nemaju smisla bez sudjelovanja Republike Hrvatske jer dodatni troškovi prekrcaja roba nisu tržišno prihvatljivi.</li> <li>• Osigurati koordinirani pristup za održivi društveni i gospodarski razvoj u svim dijelovima zemlje. Postići ujednačen razvoj i smanjiti socijalne i ekonomske razlike.</li> <li>• Ojačati konkurentnost: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Razvoj županija i statističkih regija,</li> <li><input type="checkbox"/> Razvoj potpomognutih područja,</li> <li><input type="checkbox"/> Razvoj graničnih regija.</li> </ul> </li> </ul>

### **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**

Infrastrukturna, 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.

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

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

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 CO<sub>2</sub> 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

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 pažljivo 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

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“<sup>37</sup> 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,

---

<sup>37</sup> SWD (2013) 137 final, Brussels 16.4.2013., Adapting infrastructure to climate change

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.

- **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 čistih 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.

### **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.

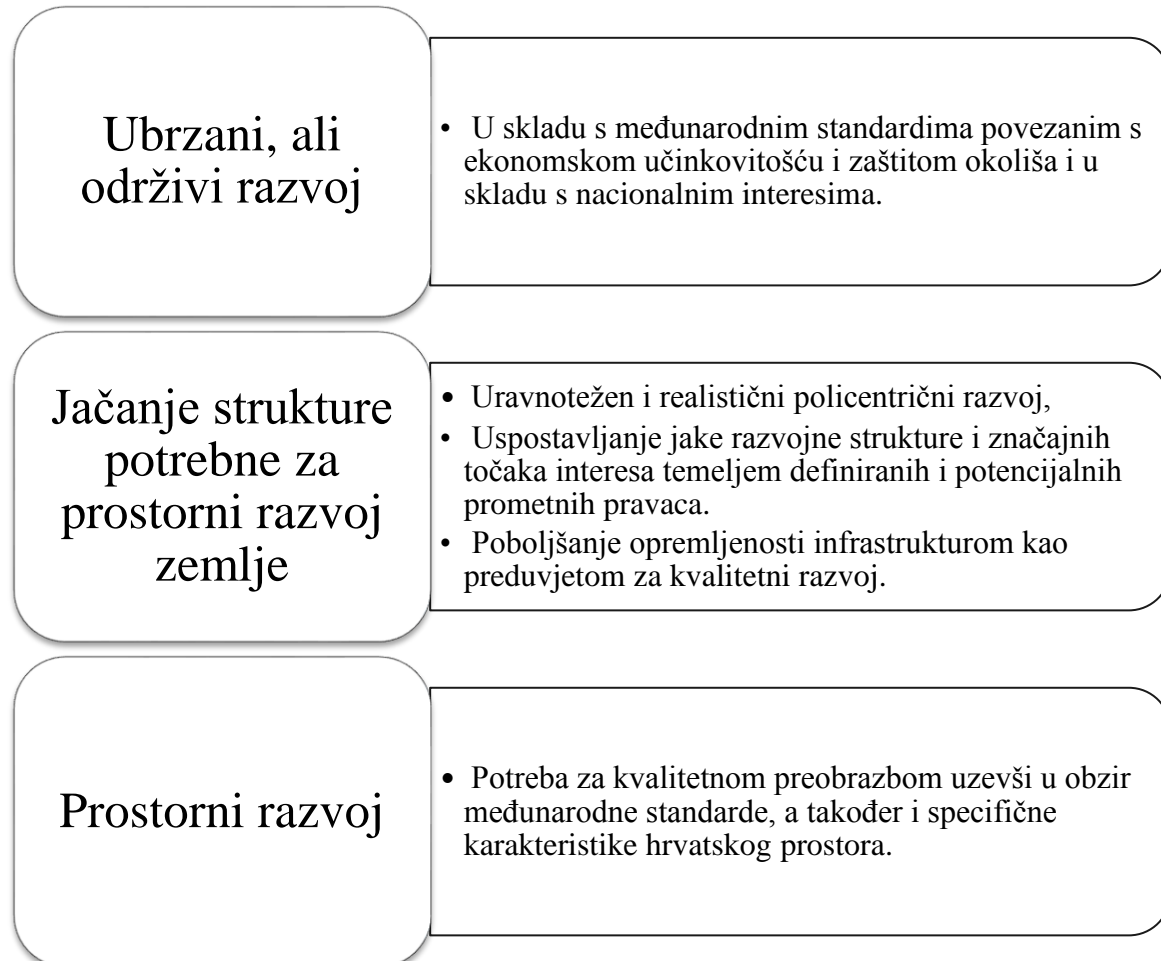
Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske<sup>38</sup> procjenjuje da hrvatski teritorij obuhvaća sve elemente potrebne za razvoj i integraciju u europske razvojne sustave, a naročito povoljan geografski položaj za razvoj prometa na pravcima koje povezuju zapadnu i srednju Europu s jugoistočnom 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

---

<sup>38</sup> 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.

## Razvoj županija i statističkih regija

- Cilja na postizanje bolje povezanosti lokalnih i regionalnih razvojnih potreba s nacionalnim razvojnim prioritetima.
- Jačanje razvojnog potencijala regija smanjenjem regionalnih razlika u razvoju.

## Razvoj potpomognutih područja

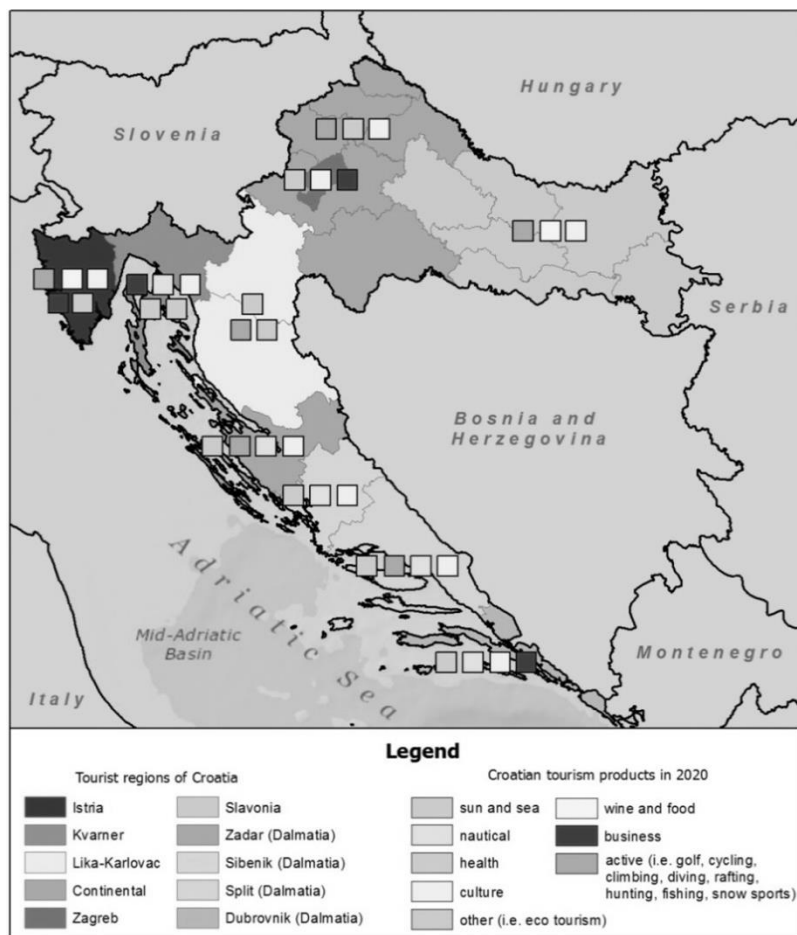
- Potpora svih područja s problemima u društveno-ekonomskom razvoju radi jačanja i optimalnog korištenja njihovog razvojnog potencijala.
- Doprinos ujednačenom regionalnom razvoju pružanjem pomoći potpomognutim područjima u postizanju bržeg društveno-ekonomskog razvoja i posljedično smanjenjem zaostajanja u razvoju u odnosu na druga područja u Republici Hrvatskoj.

## Razvoj pograničnih regija

- Razvoj koordinirane, sistematične i strateški usmjerene suradnje na lokalnoj, regionalnoj i državnoj razini i partnerska suradnja sa susjednim zemljama i ostalim regijama u Europskoj uniji.
- Jačanje prekogranične, transnacionalne i međuregionalne suradnje kroz zajedničke lokalne i regionalne inicijative uzimajući u obzir ciljeve gospodarske i socijalne kohezije.

*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.

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 unutarnjim 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 unutarnjim 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 unutarnjih voda i naročito uspostaviti integrirani promet, što će poboljšati funkcionalnost pojedinih segmenata i dovesti do boljeg korištenja razvojnih koridora. Slijedeći takav

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 kompletnom 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 osiguranju 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 CO<sub>2</sub>.
- 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 CO<sub>2</sub> 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.

<b>KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE</b>			
<b>CILJ</b>	<b>CILJNA VRIJEDNOST</b>	<b>ROK</b>	<b>POKAZATELJ</b>
<b>1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama</b>			
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
<b>2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske</b>			
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			

<b>KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE</b>			
<b>CILJ</b>	<b>CILJNA VRIJEDNOST</b>	<b>ROK</b>	<b>POKAZATELJ</b>
pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti – Južna Dalmacija (Dubrovnik)			
<b>3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije</b>			
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
<b>4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</b>			
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			



<b>KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE</b>			
<b>CILJ</b>	<b>CILJNA VRIJEDNOST</b>	<b>ROK</b>	<b>POKAZATELJ</b>
putničkom prometu – čvorište Osijek  4f Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Dubrovnik			
<b>5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar Republike Hrvatske</b>			
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)			
<b>6 Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva, s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava</b>			
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)

<b>KLJUČNI POKAZATELJI USPJEŠNOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE</b>			
<b>CILJ</b>	<b>CILJNA VRIJEDNOST</b>	<b>ROK</b>	<b>POKAZATELJ</b>
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, NOx, SOx)	2020.	% smanjenja onečišćujućih tvari (PM, NOx, SOx)

*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. <sup>39</sup>
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 mjera nije utvrđena kao crvena.

---

<sup>39</sup> 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 smanjena 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
<b>ŽELJEZNIČKI PROMET</b>			
<b>Elementi željezničke mreže</b>			
<b>R.1</b>	Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor)	1	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 ograničenje 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-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.
<b>R.2</b>	Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)	1	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-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.
<b>R.3</b>	Karlovac + do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)	1	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-otpremnih 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	2	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)	1	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)	1	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)	1	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-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS.
R.8	Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X)	1	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-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS.
R.9	Državna granica s Mađarskom - Osijek – Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža /Paneuropski koridor Vc)	2	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-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS.

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjere
<b>R.10</b>	Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža /pristup Paneuropskom koridoru X)	1	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.
<b>R.11</b>	Zagreb lokalno	1	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.
<b>R.12</b>	Zagreb regionalno	1	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.
<b>R.13</b>	Zagreb teretni promet	2	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).
<b>R.14</b>	Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb	2	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.



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	2	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.
<b>Željeznička mreža</b>			
R.16	ETCS L1, L2 na ostalim prugama, GSM-R	2	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	2	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	2	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.)	2	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	2	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	Usklađenost	Opis mjere
R.21	Unapređenje sigurnosti na prijelazima, detektori osovinskog opterećenja, detektori pregrijavanja osovina itd.	1	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	1	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	2	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	2	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	1	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

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	1	Promoviranje učinkovitog i održivog korištenja infrastrukture jedan je od prioriteta za razvoj željezničke infrastrukture prema smjericama 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.
<b>Upravljanje željezničkim prometom/Organizacija željezničkog prometa</b>			
R.27	Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničkih usluga	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	Na otvorenom tržištu teretnog prijevoza poboljšanje tržišnih

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.
<b>R.38</b>	Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka	1	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.
<b>R.39</b>	Reorganizacija poslovanja/voznih redova	1	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.
<b>R.40</b>	Informacijske platforme	1	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.
<b>R.41</b>	Smanjenje utjecaja na okoliš	1	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

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjere
			novu i postojeću infrastrukturu.
R.42	Unapređenje procesa prikupljanja podataka	1	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
<b>CESTOVNI PROMET</b>			
<b>Elementi cestovne mreže</b>			
Ro.1	Povezivanje mostom kod Gradiške	1	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)	2	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	2	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

Oznaka	Mjera	Uskladenost	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.
<b>Ro.4</b>	A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac)	2	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 ipylon), 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.
<b>Ro.5</b>	A11 Lekenik - Sisak	2	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.
<b>Ro.6</b>	DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru	2	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

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	2	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	2	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	2	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	2	<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	2	<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	2	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	2	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 konkurentne projekte kao projekt „zagrebačkog prstena“. Potrebe su dodatne studije kojima bi se procijenilo je li bolje rješenje nadograditi 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	2	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	1	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

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	1	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.
<b>Cestovna mreža</b>			
Ro. 17	Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje)	1	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	2	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	1	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

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjere
			<p>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).</p>
Ro. 20	Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav	1	<p>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.</p>
Ro. 21	Plan razvoja čvorišta	1	<p>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.</p>

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjere
Ro. 22	Sigurnost cestovnog prometa	1	<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"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- Edukacija svih sudionika u domeni sigurnosti cestovnog prometa temeljena na edukaciji djece svih dobnih skupina uvođenjem prometnog odgoja u cjelokupni odgojno-obrazovni sustav.</li> </ul>
Ro. 23	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom	2	<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.)	2	<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>

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjere
Ro. 25	Smanjenje utjecaja na okoliš	1	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 <sub>2</sub> 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	1	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 <sub>2</sub> 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.
<b>Upravljanje cestovnim prometom/Organizacija cestovnog prometa</b>			
Ro. 27	Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje	1	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	1	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.
<b>Ro. 29</b>	Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice	2	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.
<b>Ro. 30</b>	Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske	2	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.
<b>Ro. 31</b>	Poboljšanje financijske održivosti cestovne mreže i sustava za naplatu cestarine	1	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.
<b>Ro. 32</b>	Informacijske platforme	1	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.
<b>Ro. 33</b>	Ponovna kategorizacija cestovne mreže	1	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.

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjere
Ro. 34	Provedba	1	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	1	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	Usklađenost	Opis mjere
<b>Zračni promet</b>			
<b>Zračne luke</b>			
A.1	Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža)	1	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)	2	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	2	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	2	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)	2	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)	2	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)	2	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)	2	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)	1	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	2	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	1	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	1	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	1	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.
<b>Upravljanje zračnim prometom/Organizacija zračnog prometa</b>			
A.14	Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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	1	Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja sustava zračnog prometa na okoliš. Utjecaj na okoliš potrebno je smanjiti povećanjem energetske učinkovitosti,

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 <sub>2</sub> 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	1	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	1	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	1	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	1	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
<b>PROMET UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA</b>			
<b>Luke i plovnost</b>			
I.1	Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka	2	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	2	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)	1	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)	1	<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)	2	<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 plovnosti 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)	2	<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	2	<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.	1	<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	1	<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"> <li>- poboljšanje povezanosti luka unutarnjih voda s cestovnim i željezničkim mrežama,</li> <li>- razvoj vodnog puta rijeke Save,</li> <li>- nadogradnja, izgradnja i proširenje željezničkih pruga,</li> <li>- izgradnja objekata za skladištenje tereta te</li> <li>- uspostava jedinstvenog informacijskog i komunikacijskog sustava (ICT) za intermodalni promet.</li> </ul>
I.10	Energetska učinkovitost	1	<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	1	<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 prihvat 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	1	<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"> <li>- sprječavanjem zagađenja; osiguranjem sustava za prijem otpadnih voda svih plovila koji plove unutarnjim vodnim putovima,</li> <li>- povećanjem učinkovitosti inspekcija,</li> <li>- planiranjem boljeg upravljanja vodama u svrhu očuvanja biološke raznolikosti i ekološke vrijednosti,</li> <li>- upotreba geotekstila za smanjenje sedimentacije,</li> <li>- planiranje dizajna vezova i plovila na takav način da se erozija uzrokovana brodovima smanji,</li> <li>- ograničiti ili zabraniti promet brodovima u određenim područjima ili u određeno doba za zaštitu biljnog i životinjskog svijeta,</li> <li>- izrada planova upravljanja bukom, planova gospodarenja otpadom, erozije i sedimentacije planova upravljanja erozijom i sedimentacijom te uspostava programa čistog zraka za luke,</li> <li>- smanjenjem utjecaja na okoliš povećanjem energetske učinkovitosti, poticanjem korištenja alternativnih goriva i kontrolom emisija i ispuštanja.</li> </ul> <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
<b>Upravljanje plovnošću unutarnjih vodnih putova/Organizacija plovnosti unutarnjih vodnih putova</b>			
I.13	Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila	1	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	1	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	1	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	1	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	1	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.

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjere
I.18	Podrška društvima za prijevoz unutarnjim vodnim putovima	2	Potrebno je uspostaviti instrumente podrške koji će olakšati integraciju brođara 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	1	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	1	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	1	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	1	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
<b>POMORSKI PROMET</b>			
<b>Luke i plovnost</b>			
M.1	Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti	1	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“	2	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"> <li>- određivanje glavnih koridora u suradnji s EK (kombinirane „kopneno - pomorske“ rute),</li> <li>- nadogradnja hrvatskih luka na koridorima za prihvaćanje cestovnog i željezničkog (RO-RO) prometa ako za tim postoji potreba te</li> <li>- nadogradnja u slučaju potrebe cestovnih i zračnih veza od i prema luci.</li> </ul>

Oznaka	Mjere	Usklađenost	Opis mjera
M.3	Zaštita okoliša	1	<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. 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"> <li>- proglašavanje Jadranskog mora posebno osjetljivim morskim područjem u suradnji s obalnim državama Jadrana te u skladu sa smjernicama Međunarodne pomorske organizacije,</li> <li>- podići primjenu nacionalnog i regionalnog intervencijskog plana kod iznenadnog onečišćenja mora na punu razinu,</li> <li>- obučavanje i opremanje inspeksijske službe u luci, ureda lučkih kapetana i drugih nadležnih službi MPPI-a u cilju pronalaska i procesuiranja počinitelja onečišćenja,</li> <li>- formiranje zajedničkih popisa emisija i uobičajenih postupaka za ocjenjivanje utovara i njegovog utjecaja na onečišćenje zraka u zemljama na području Jadranskog i Jonskog mora,</li> <li>- osiguranje ispravno upravljanje i adekvatno odlaganje brodskog otpada i ostataka tereta, izbjegavajući ispuštanja i nepravilno odlaganja otpada i nepročišćenih otpadnih voda</li> <li>- izrada planova za upravljanje bukom, odlaganje otpada, upravljanje erozijom i sedimentacijom te uspostava programa „čistog zraka“ (<i>clean air</i>) za luke,</li> <li>- 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.</li> </ul> <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	2	<p>Hrvatska brodska flota će se modernizirati kako bi se razvilo energetski 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 sprječavanje 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>

Oznaka	Mjere	Usklađenost	Opis mjera
M.5	Plovnost	2	<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 km<sup>2</sup>, unutrašnje morske vode i teritorijalno more proteže se na površini od 31.479 km<sup>2</sup> (unutrašnje morske vode 12.498 km<sup>2</sup> te teritorijalno more 18.981 km<sup>2</sup>). 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 hidrografske 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	1	<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...)	1	<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>



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)	1	<p>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.</p> <p>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.</p>
M.9	Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti teret)	2	<p>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.</p>
M.10	Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima)	1	<p>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.</p>

Oznaka	Mjere	Usklađenost	Opis mjera
<b>M.11</b>	Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja)	1	<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 prihvat 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>
<b>M.12</b>	Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima)	1	<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>
<b>M.13</b>	Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super-jahte)	1	<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
<b>M.14</b>	Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke)	2	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.
<b>M.15</b>	Energetska učinkovitost	1	Energetska učinkovitost pomorskog prometa može se povećati: <ul style="list-style-type: none"> <li>- razvijanjem energetske učinkovitosti eko- brodogradnje (uključujući modernizaciju brodarske flote),</li> <li>- modernizacijom lučke opreme,</li> <li>- poticanjem korištenja obnovljivih izvora energije u lučkom sektoru,</li> <li>- poticanjem inovativnih odluka za sprječavanje onečišćenja u lukama,</li> <li>- postupnom zamjenom nafte alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik) te</li> <li>- izgradnjom infrastrukturnih objekata za opskrbu alternativnim gorivima</li> </ul> Daljnja istraživanja analizirat će specifične zahtjeve.
<b>M.16</b>	Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih luka	1	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.
<b>Upravljanje pomorskim prometom/Organizacija pomorskog prometa</b>			
<b>M.17</b>	Suradnja s brodarском industrijom	1	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.

Oznaka	Mjere	Usklađenost	Opis mjera
M.18	Strateška pomorska definicija	1	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	1	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.)	1	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	1	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)	1	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

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"> <li>- 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</li> <li>- promocija suradnje Pomorskog fakulteta i ustanova koje se bave brodarstvom.</li> </ul>
<b>M.23</b>	Obuka i izgradnja kapaciteta	1	<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>
<b>M.24</b>	Reorganizacija sustava pomorskog prijevoza	1	<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	1	<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"> <li>- osnovati učinkovit i javno dostupan sustav razmjene informacija iz glavnih registara brodova,</li> <li>- integrirati upravljanje svih pomorskih usluga u skladu s potrebama građana i pomorske ekonomije,</li> <li>- poboljšati usluge pomorske meteorološke postaje kroz uspostavu regionalnog Jadranskog pomorskog meteorološkog centra,</li> <li>- uspostaviti internetske usluge za sve korisnike javnih usluga s posebnim naglaskom na razvoj Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sistema (CIMIS),</li> <li>- definirati „Pomorski registar brodova“ kao nacionalnu infrastrukturu prostornih pomorskih podataka (MIPP) temeljenih na standardima Međunarodne hidrografske organizacije,</li> <li>- 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</li> <li>- kontinuirano unapređivati hidrografsku službu u organizacijskom, tehničko-tehnološkom i funkcionalnom smislu kao trajne aktivnosti od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku.</li> </ul>
M.26	Ugovori o koncesiji i reorganizacija	1	<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)	1	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-navigacijske sigurnosti.
M.28	Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša)	1	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	1	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	1	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	Uskladenost	Opis mjere
M.31	Razvoj koncepta održavanja	1	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	1	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
<b>GRADSKI, PRIGRADSKI I REGIONALNI PROMET</b>			
<b>Infrastruktura</b>			
U.1	Razvoj intermodalnih terminala	2	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	2	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	2	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 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	2	<p>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).</p>
U.5	Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.)	2	<p>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 &amp; Ride“, „Kiss &amp; Ride“, „Bike &amp; 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 &amp; 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.</p>
U.6	Stanice za punjenje alternativnim gorivom	2	<p>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<sub>2</sub> i otrovnih čestica.</p>

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjera
U.7	Zaštita okoliša	1	<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 prioritizirat 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	1	<p>Zaštita i sigurnost u gradskim naseljima poboljšat će se na najmanje dvije različite razine:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjera
<b>Upravljanje gradskim, prigradskim i regionalnim prometom/Organizacija gradskog, prigradskog i regionalnog prometa</b>			
U.9	Reorganizacija sektora	1	<p>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.</p>
U.10	Unapređenje prikupljanja podataka	1	<p>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.</p>

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjera
U.11	Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi	1	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	1	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	1	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)	1	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)	1	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	1	<p>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.</p> <p>Između ostaloga, osposobljavanje i obrazovni program će se razvijati s ciljem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- povećanja kapaciteta i konkurentnosti administrativnog osoblja,</li> <li>- podučavanja osoblja prijevoznika o isplativoj i sigurnoj vožnji i komunikaciji s putnicima,</li> <li>- obučavanja studenta i đaka o upotrebi i sigurnosti bicikala i javnog prometa te</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Program će se temeljiti na proučenim slučajevima i primjerima dobre prakse koji pružaju zanimljivu i dugoročnu edukaciju.</p>

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjera
U.17	Nabava novog voznog parka	1	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.
U.18	Reorganizacija prometa	1	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.
U.19	Informacijska platforma	1	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.
U.20	Podrška neprofitnim organizacijama u sektoru prometa	1	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.

Oznaka	Mjera	Usklađenost	Opis mjera
U.21	Upravljanje prometom i logistikom i informiranje	1	<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)	1	<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	6.g
<b>ŽELJEZNIČKI PROMET</b>																												
<b>Elementi željezničke mreže</b>																												
<b>R.1</b>	Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor)																											
<b>R.2</b>	Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)																											
<b>R.3</b>	Karlovac+ do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)																											
<b>R.4</b>	Rijeka regionalno																											
<b>R.5</b>	Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)																											
<b>R.6</b>	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	
<b>R.22</b>																							1						
<b>R.23</b>		1		1		1			1		1	1		1	1														
<b>R.24</b>			1														1	1	1	1									
<b>R.25</b>		1	1	1		1			1		1	1		1	1		1	1	1	1			1	1					
<b>R.26</b>																											1		
<b>Upravljanje željezničkim prometom / Organizacija željezničkog prometa</b>																													
<b>R.27</b>																						1	1	1					1
<b>R.28</b>									1		1	1		1	1							1	1	1					1
<b>R.29</b>																												1	
<b>R.30</b>																							1	1					1
<b>R.31</b>		1	1		1		1		1		1	1		1	1										1	1	1		
<b>R.32</b>		1		1													1	1	1	1					1	1	1		
<b>R.33</b>		1																				1	1						1
<b>R.34</b>		1	1	1																		1							
<b>R.35</b>		1	1	1																		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				
	Bjelovar - Virovitica - Državna granica s Mađarskom prema Barču																																
Ro.8	Reorganizacija glavne zagrebačke mreže				1					1	1							2															
Ro.9	D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom	1		1						1					1		1		1														
Ro.10	Reorganizacija riječke mreže				1					1	1		1					1															
Ro.11	Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom	1	1	1																		1											
Ro.12	Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca				1					1		1																					
Ro.13	Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici		1		1					1		1																					
Ro.14	Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod																	1															
Ro.15	Reorganizacija splitske mreže							1		1	1				1							1											
Ro.16	Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu	1	1	1				1	1	1						1						1	1										
<b>Cestovna mreža</b>																																	
Ro.17	Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje)		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				1
Ro.18	Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta	1								1	1	1	1	1	1	1																1	
Ro.19	Razvoj koncepta odmorišta za cestovnu mrežu visoke razine uslužnosti																														1	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	
Ro.20	Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1				
Ro.21	Plan razvoja čvorišta	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1								
Ro.22	Sigurnost cestovnog prometa																								1					
Ro.23	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom	2			2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1													
Ro.24	Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja, itd.)	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1														
Ro.25	Smanjenje utjecaja na okoliš																									1				
Ro.26	Energetska učinkovitost																											1		
<b>Upravljanje cestovnim prometom / Organizacija cestovnog prometa</b>																														
Ro.27	Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje	1																				1								
Ro.28	Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka																						1	1						
Ro.29	Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice	1	1	1				1	1											1	1	1								
Ro.30	Priprema/prilagodavanje granica koje nisu Schengenske	1	1	1				1	1											1	1	1								
Ro.31	Poboljšanje financijske održivosti cestovne mreže i sustava za naplatu cestarine																												1	
Ro.32	Informacijske platforme	1																						1						
Ro.33	Ponovna kategorizacija cestovne mreže				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			1					
Ro.34	Provedba																						1	1	1					
Ro.35	Unapređenje procesa prikupljanja podataka																						1	1	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	
<b>Zračni promet</b>																													
<b>Zračne luke</b>																													
A.1	Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža)		1	1																									
A.2	Razvoj Zračne luke Pula (TEN-T sveobuhvatna mreža)		1	1		1																							
A.3	Razvoj Zračne luke Brač		1	1									1																
A.4	Razvoj Zračne luke Mali Lošinj		1	1		2							2																
A.5	Razvoj Zračne luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža)		1	1				1																					
A.6	Razvoj Zračne luke Rijeka (TEN-T sveobuhvatna mreža)		1	1			1																						
A.7	Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža)		1	1									1																
A.8	Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža)		1	1									1																
A.9	Razvoj Zračne luke Zagreb (TEN-T osnovna mreža)		1	1		1																							
A.10	Pristupačnost zračnih luka			1	1	1	1	1	1	1	1																		
A.11	Sigurnost zračnih luka																									1			
A.12	Energetska učinkovitost																										1		
A.13	Zatvaranje ili izmjena uloge/vlasništva regionalnih zračnih luka									1	1															1			1
<b>Upravljanje zračnim prometom / Organizacija zračnog prometa</b>																													
A.14	Usklađivanje nacionalnog pravnog okvira kao i primjena pravila		1																								1		
A.15	Unapređenje suradnje s nadležnim regionalnim tijelima																										1		
A.16	Restrukturiranje																										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
M.2	Provedba projekata „Morske autoceste“			1														1		1									
M.3	Zaštita okoliša																											1	
M.4	Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove			2														2		2					1				
M.5	Plovnost		1	1						1		1	1	1		1		1		1				1					
M.6	Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka		1							1		1	1	1		1													
M.7	Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...)	1	1							1		2	2	2		2													
M.8	Specijalizacija Riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal)	1	1	1						1		1																	
M.9	Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti teret)	1		1																									
M.10	Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima)	1	1							1						1													
M.11	Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja)	1	1							1				1															
M.12	Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima)	1	1	1						1			1																
M.13	Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super-jahte)	1	1							1																			
M.14	Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke)										2							2		2									
M.15	Energetska učinkovitost																											1	
M.16	Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih luka																							1					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
U.22	Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih Glavnih planova (Masterplan)																						1	1					

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

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



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

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

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

<b>ZRAČNI PROMET</b>					
<b>Zračne luke</b>		<b>GP</b>	<b>Medug.</b>	<b>Teretni</b>	<b>IT</b>
<b>A.26</b>	Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka	x	x		
<b>A.27</b>	Unapređenje procesa prikupljanja podataka	x	x	x	x

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

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

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 complete (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, 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 (2)	Plan razvoja čvorišta
	Ro.23 (2)	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom
	Ro.24 (2)	Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja, itd.)
M.22 (2)	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)

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/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.29	Priprema/prilagodavanje za Schengenske granice
	Ro.30	Priprema/prilagodavanje 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, 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 (2)	Plan razvoja čvorišta
	M.22 (2)	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 (2)	Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža)
	I.6 (2)	Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža)
	I.11 (2)	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 (2)	DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru
	Ro.7 (2)	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“

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 (2)	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

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 (2)	Reorganizacija glavne zagrebačke mreže
		Ro.23 (2)	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom
		Ro.24 (2)	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	CESTE	Ro.12
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)	
OPĆE		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 (2)	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom
		Ro.24 (2)	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 (2)	Razvoj Zračne luke Mali Lošinj
CESTE		Ro.4	A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko-jonski pravac)
		Ro.33	Ponovna kategorizacija cestovne mreže

Tabela 10 Alternativne grupe mjera za cilj 2b

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 (2)	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom	
	Ro.24 (2)	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 (2)	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom	
	Ro.24 (2)	Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.)	
ZRAČNI PROMET		A.3	Razvoj Zračne luke Brač

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.7	Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža)
	A.8	Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža)
	A.10	Pristupačnost zračnih luka
	A.4 (2)	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 (2)	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom
	Ro.24 (2)	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)

ALTERNATIVNE	CILJ		
	3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije		
	3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu		
	<b>Ro.20</b>	Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav	
	<b>Ro.21</b>	Plan razvoja čvorišta	
	<b>Ro.23</b>	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom	
	<b>Ro.24</b>	Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.)	
	<b>I.8</b>	Sigurnost, RIS, sustav signalizacije, itd.	
	<b>U.1</b>	Razvoj intermodalnih terminala	
	<b>U.4</b>	Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla	
	<b>U.5</b>	Povećanje intermodalnosti (Park & Rid itd.)	
	<b>U.11</b>	Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi	
	<b>U.13</b>	Naplata vozarina i zajednički sustavi karata	
	<b>U.15</b>	Usklađenje voznih redova (koordinacija)	
	<b>U.18</b>	Reorganizacija prometa	
	<b>U.21</b>	Upravljanje prometom i logistikom i informiranje	
	<b>I.9 (2)</b>	Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa	
ZRAČNI PROMET	<b>A.13</b>	Energetska učinkovitost	
UNUTARNJI VODNI PUTOVI	<b>I.1</b>	Unapređenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka	
	<b>I.2</b>	Unapređenje Save	
	<b>I.3 (2)</b>	Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža)	
	<b>I.4 (2)</b>	Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža)	
	<b>I.5 (2)</b>	Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža)	
	<b>I.6 (2)</b>	Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža)	
	<b>I.7 (2)</b>	Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava	
JAVNI PRIJEVOZ	ŽELJEZNICA	<b>R.1</b>	Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor)
		<b>R.2</b>	Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)
		<b>R.4</b>	Rijeka regionalno
		<b>R.5</b>	Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)
		<b>R.7</b>	Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X)
		<b>R.10</b>	Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X)
		<b>R.12</b>	Zagreb regionalno
		<b>R.14</b>	Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb
		<b>R.15</b>	Zagreb Glavni kolodvor
		<b>R.16</b>	ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R
		<b>R.17</b>	Elektrifikacija ostalih pruga
		<b>R.18</b>	Rekonstrukcija ostalih pruga
		<b>R.19</b>	Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.)
		<b>R.23</b>	Intermodalna putnička čvorišta
	<b>R.31</b>	Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika	
	CESTE	<b>Ro.12</b>	Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca
		<b>Ro.13</b>	Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici
GRADSKI	<b>U.2</b>	Razvoj infrastrukture	

ALTERNATIVNE	CILJ	
	3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije	
	3a Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu	
	U.3	Razvoj stanica i stajališta
	U.14	Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand)
	U.17	Nabava novog voznog parka
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 izmještanje županijskih i lokalnih cesta
	Ro.33	Ponovna kategorizacija cestovne mreže
	Ro.6 (2)	DC 10 Vrbovec - Križevci - Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru
Ro.7 (2)	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
	M.22 (2)	Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET)
	U.5 (2)	Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.)
ZRAČNI PROMET	A.13	Energetska učinkovitost

ALTERNATIVNE		CILJ	
		3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije	
		3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima	
JAVNI PRIJEVOZ	GRADSKI	U.14	Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand)
		U.17	Nabava novog voznog parka
		U.2 (2)	Razvoj infrastrukture
	U.3 (2)	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 (2)	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



ALTERNATIVNE		CILJ	
		4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama	
		4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb	
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 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 (2)		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	

ALTERNATIVNE		CILJ	
		4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama	
		4b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Rijeka	
		<b>M.27</b>	Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganje i spašavanje)
		<b>M.31</b>	Razvoj koncepta održavanja
		<b>U.1</b>	Razvoj intermodalnih terminala
		<b>U.4</b>	Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla
		<b>U.5</b>	Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.)
		<b>U.11</b>	Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi
		<b>U.13</b>	Naplata vozarina i zajednički sustavi karata
		<b>U.15</b>	Usklađenje voznih redova (koordinacija)
		<b>U.18</b>	Reorganizacija prometa
		<b>U.21</b>	Upravljanje prometom i logistikom i informiranje
			<b>M.22 (2)</b>
JAVNI PRIJEVOZ	ŽELJEZNICA	<b>R.4</b>	Rijeka regionalno
		<b>R.16</b>	ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R
		<b>R.17</b>	Elektrifikacija ostalih pruga
		<b>R.18</b>	Rekonstrukcija ostalih pruga
		<b>R.23</b>	Intermodalna putnička čvorišta
		<b>R.31</b>	Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika
	GRADSKI	<b>U.2</b>	Razvoj infrastrukture
		<b>U.3</b>	Razvoj stanica i stajališta
		<b>U.17</b>	Nabava novog voznog parka
		<b>U.14 (2)</b>	Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand)
POMORSKI PROMET	<b>M.6</b>	Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka	
CESTE		<b>Ro.18</b>	Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta
		<b>Ro.33</b>	Ponovna kategorizacija cestovne mreže
POMORSKI PROMET		<b>M.1</b>	Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti
		<b>M.8</b>	Specijalizacija Riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal)
		<b>M.28</b>	Modernizacija plovniha objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša)
		<b>M.7 (2)</b>	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		<b>Ro.17</b>	Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje)
		<b>Ro.20</b>	Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav
		<b>Ro.21</b>	Plan razvoja čvorišta
		<b>Ro.23</b>	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom
		<b>Ro.24</b>	Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.)
		<b>M.5</b>	Plovnost

ALTERNATIVNE		CILJ	
		4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama	
		4c Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zadar	
		<b>M.20</b>	Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.)
		<b>M.21</b>	Upravljanje prometom s IT sistemom, VTMS
		<b>M.26</b>	Ugovori o koncesiji i reorganizacija
		<b>M.27</b>	Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje)
		<b>M.31</b>	Razvoj koncepta održavanja
		<b>U.1</b>	Razvoj intermodalnih terminala
		<b>U.4</b>	Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla
		<b>U.5</b>	Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.)
		<b>U.11</b>	Prilagodavanje pravnog okvira i provođenje odredbi
		<b>U.13</b>	Naplata vozarina i zajednički sustavi karata
		<b>U.15</b>	Uskladenje voznih redova (koordinacija)
		<b>U.18</b>	Reorganizacija prometa
		<b>U.21</b>	Upravljanje prometom i logistikom i informiranje
		<b>M.22 (2)</b>	Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET)
JAVNI PRIJEVOZ	GRADSKI	<b>U.2</b>	Razvoj infrastrukture
		<b>U.3</b>	Razvoj stanica i stajališta
		<b>U.17</b>	Nabava novog voznog parka
		<b>U.14 (2)</b>	Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand)
	POMORSKI PROMET	<b>M.6</b>	Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka
CESTE		<b>Ro.18</b>	Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta
		<b>Ro.33</b>	Ponovna kategorizacija cestovne mreže
POMORSKI PROMET		<b>M.1</b>	Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti
		<b>M.12</b>	Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodovima kružnim putovanjima)
		<b>M.28</b>	Modernizacija plovniha objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša)
		<b>M.7 (2)</b>	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		<b>R.25</b>	Razvoj koncepta za održavanje postojeće infrastrukture
		<b>R.28</b>	Višegodišnji ugovori o javnim uslugama
		<b>R.36</b>	Liberalizacija putničkog prometa
		<b>R.39</b>	Reorganizacija poslovanja/voznih redova
		<b>Ro.15</b>	Reorganizacija splitske mreže
		<b>Ro.17</b>	Razvoj koncepta za održavanje cestovne mreže (uključujući stanice za održavanje)
		<b>Ro.20</b>	Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav
		<b>Ro.21</b>	Plan razvoja čvorišta

ALTERNATIVNE		CILJ	
		4 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama	
		4d Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Split	
		<b>Ro.23</b>	Razvoj mreža do intermodalnih čvorišta, aglomeracije u skladu s potražnjom
		<b>Ro.24</b>	Poboljšanje interoperabilnosti (intermodalna čvorišta, P&R postrojenja itd.)
		<b>M.5</b>	Plovnost
		<b>M.20</b>	Unapređenje operativnog plana (usmjeravanje brodova itd.)
		<b>M.21</b>	Upravljanje prometom s IT sistemom, VT MIS
		<b>M.26</b>	Ugovori o koncesiji i reorganizacija
		<b>M.27</b>	Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje)
		<b>M.31</b>	Razvoj koncepta održavanja
		<b>U.1</b>	Razvoj intermodalnih terminala
		<b>U.4</b>	Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla
		<b>U.5</b>	Povećanje intermodalnosti (Park & Ride itd.)
		<b>U.11</b>	Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi
		<b>U.13</b>	Naplata vozarina i zajednički sustavi karata
		<b>U.15</b>	Uskladenje voznih redova (koordinacija)
		<b>U.18</b>	Reorganizacija prometa
		<b>U.21</b>	Upravljanje prometom i logistikom i informiranje
		<b>M.22 (2)</b>	Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET)
JAVNI PRIJEVOZ	ŽELJEZNICA	<b>R.16</b>	ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R
		<b>R.17</b>	Elektrifikacija ostalih pruga
		<b>R.18</b>	Rekonstrukcija ostalih pruga
		<b>R.19</b>	Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.)
		<b>R.23</b>	Intermodalna putnička čvorišta
		<b>R.31</b>	Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika
	GRADSKI	<b>U.2</b>	Razvoj infrastrukture
		<b>U.3</b>	Razvoj stanica i stajališta
		<b>U.17</b>	Nabava novog voznog parka
		<b>U.14 (2)</b>	Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (On-demand)
	POMORSKI PROMET	<b>M.6</b>	Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka
CESTE		<b>Ro.18</b>	Rekonstrukcija i izmještanje županijskih i lokalnih cesta
		<b>Ro.33</b>	Ponovna kategorizacija cestovne mreže
POMORSKI PROMET		<b>M.1</b>	Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti
		<b>M.11</b>	Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i kružna putovanja)
		<b>M.28</b>	Modernizacija plovniha objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša)
		<b>M.7</b>	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	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
UNUTARNJI VODNI PUTOVI		I.9	Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa
		I.1 (2)	Unaprjeđenje vodnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka
		I.4 (2)	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 (2)	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 (2)	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 (2)	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 (2)	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 (2)	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 (2)	Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)
	R.6 (2)	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, VT MIS
	M.27	Pomorska sigurnost, inspekcije, suradnja sa SAR-om (Traganjem i spašavanje)
	M.31	Razvoj koncepta održavanja
M.22 (2)	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 (2)	Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove
	M.14 (2)	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 (2)	Terminali za opasne tvari i objekti za gospodarenje otpadom
	CESTE	Ro.9
Ro.14		Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod
Ro.33		Ponovna kategorizacija cestovne mreže
Ro.2 (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 (2)	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 plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša)
	M.4 (2)	Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove
M.14 (2)	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 (2)	Elektrifikacija ostalih pruga
	R.18 (2)	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	ETCS L1, L2 na drugim prugama, GSM-R

Tabela 27 Alternativne grupe mjera za cilj 6a

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 broderskom 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	Prilagodavanje 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

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, Jedinstveno 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, VT MIS	
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	

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	Prilagodavanje 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 (2)	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, Jedinstveno 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, VTMIS
	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 (2)	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	Naplata 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



**DODATAK I.**  
**ANALIZA PODATAKA**

## POPIS KRATICA

---

AADT	Prosječni godišnji dnevni promet
ASDT	Prosječni ljetni dnevni promet
ATM	Upravljanje zračnim prometom
BDP	Bruto domaći proizvod
CBS	Državni zavod za statistiku
CTN	CROATIA AIRLINES
DWT	Nosivost broda
EASA	Europska agencija za sigurnost zračnoga prometa
EK	Europska komisija
EU	Europska unija
GT	Bruto tonaža
HC	Hrvatske Ceste d.o.o.
HŽI	HŽ Infrastruktura d.o.o.
JP	Javni prijevoz
MARPOL	Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova
MPPI	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
MRCC	Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje na moru
N/A	Nedostupno
NN	Narodne novine
NPM	Nacionalni prometni model
Pax	Putnici
pkm	Putnički kilometar
POUM	Plan održive mobilnosti
RIS	Riječni informacijski servisi
RH	Republika Hrvatska
rtkm	Vlak/kilometar
RWY	Uzletno-sletna staza
SAR	Traganje i spašavanje
SOR	Strateški okvir razvoja
SWOT	Snage, slabosti, prilike, prijetnje
TAC	Pristojba za pristup infrastrukturi
TEN-T	Transeuropske prometne mreže
TEU	Standardna kontejnerska jedinica za teret
TOP	Operativni program Promet
TWY	Staza za vožnju
UIC	Međunarodna željeznička unija
VTMIS	Sustav nadzora i upravljanje pomorskim prometom
DG	Državna granica

## 1 ANALIZA PODATAKA

---

Izrada Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Strategija) pokazala je da se sustavno i kontinuirano prikupljanje podataka potrebnih za planiranje prometa i analize mobilnosti građana mora unaprijediti. Pojedini podaci u različitim sektorima prometa nedostaju ili postoji jasan problem u vezi s pouzdanošću, kvalitetom i izvorom podataka. S obzirom da je jedan od glavnih ciljeva Strategije transparentno donošenje odluka, isto naravno podrazumijeva raspolaganje odgovarajućim informacijama. U tu svrhu, jedna od aktivnosti nakon izrade Strategije u ovoj fazi razvoja je dubinska analiza podataka temeljena na dostupnosti i kvaliteti podataka, s ciljem utvrđivanja svih podataka koji nedostaju, a koja će u konačnici rezultirati izradom „plana generiranja podataka“. Usporedno s razvojem NPM-a, „plan generiranja podataka“ bit će temelj za sljedeću fazu razvoja Strategije u 2016. godini.

Analiza provedena po sektorima, a predstavljena u ovom Dodatku i Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, temelji se na trenutno raspoloživim prometnim podacima.

## 2 SEKTOR ŽELJEZNIČKOG PROMETA

---

### 2.1 ANALIZA PODATAKA

---

Prilikom analize sektora željezničkog prometa korištena je sljedeća dokumentacija:

- rezultati samostalne analize sektora željezničkog prometa,
- dokument Svjetske banke „Studija o željezničkoj strategiji” od 20. ožujka 2013. godine,
- Nacionalni program željezničke infrastrukture usvojen od strane Hrvatskoga sabora, rujan 2007. godine,
- statistički podaci društva HŽI d.o.o. (2012.),
- statistički podaci društva HŽ Cargo d.o.o. (2011.),
- statistike i financijski podaci društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (2013.),
- Izvješće o mreži društva HŽI d.o.o. (2014.).

Analiza sektora željeznica temelji se između ostalih i na sljedećim važećim strateškim dokumentima:

- Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN br. 139/99),
- 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),
- Strategija održivog razvoja Republike Hrvatske (NN br. 30/09),
- Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske, 2011.-2013. godine, lipanj 2010. godine,
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 50/99, 84/13),
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013.-2015.,
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014.-2016.

Zakonodavni okvir sektora željeznica je sljedeći:

- Zakon o željeznici (NN br. 94/13, 148/13),
- Odluka o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14),
- Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN br. 82/13),
- Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga (NN br. 71/2014),
- Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (NN br. 87/96),
- Zakon o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu (NN br. 97/00, 101/00).

## PREGLED PODATAKA

Dokument Svjetske banke „Studija o željezničkoj strategiji” izrađena je u lipnju 2013. godine. Ovaj dokument, utemeljen na podacima dobivenima od nekadašnjeg HŽ holding d.o.o. te postojećih društava HŽI Infrastruktura d.o.o., HŽ Cargo d.o.o. i HŽ putnički prijevoz d.o.o. prikupljenima između 2005. i 2012. godine te sektorskoj analizi koju je provela Svjetska banka, daje opći pregled trenutnog stanja u sektoru željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Dokument također daje preporuke za potporu raznim dionicima u njihovim budućim naporima za unapređenje hrvatskog željezničkog sustava.

Nacionalni program željezničke infrastrukture koji je usvojio Hrvatski sabor u rujnu 2007. godine definira prioritete razvoja, izgradnje, modernizacije i održavanja funkcionalnosti željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj. Osnovni elementi dokumenta su:

- strateški ciljevi razvoja željezničke infrastrukture,
- organizacija podsustava željezničke infrastrukture,
- procjena trenutnog stanja i smjernice za ulaganje u željezničku infrastrukturu te
- ulaganje u željezničku infrastrukturu.

Statistički podaci društva HŽI d.o.o. za 2012. godinu pružaju detaljan opis postojeće željezničke mreže uključujući duljinu željezničkih pruga, kao i drugu trajnu imovinu. Podaci su dostupni po vrstama pruga (međunarodne, regionalne i lokalne) i po županijama. Izvještaj također sadrži i određene podatke o voznom parku vučnih vozila te podatke o zaposlenima.

Dokument također prikazuje:

- pregled po vrsti pruga (M, R, L) između ostaloga po županijama (kapacitet različitih željezničkih pruga),
- pregled volumena prometa po prugama (teretni i putnički),
- pregled omjera ostvarenog prometa nasuprot kapacitetu,
- financijski pregled HŽI-a u posljednje dvije godine (2011.-2012.),
- pregled potrošnje električne energije i goriva,
- pregled remetilačkih elemenata, što omogućuje procjenu broja sigurnosnih pokazatelja te
- međunarodne statistike u vezi s obilježjem željezničke mreže.

Statistički podaci društva HŽ Cargo d.o.o. za 2011. godinu pružaju detaljan opis voznog parka uključujući lokomotive te postojeće podatke o prometu. Također su dostupni opći podaci klasificirani po vrsti robe. U pogledu međunarodnog prometa izneseni su podaci o prometu s drugim zemljama, a u smislu povezanosti s lukama prikazuju broj vagona i tona tereta prevezenog u i iz glavnih hrvatskih luka. Teretni promet prikazan je i po prugama i glavnim koridorima. Isti podaci izneseni su i po regijama.

Statistički podaci društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. za 2013. godinu daju niz podataka koji se odnose na različite aspekte sektora uključujući „Izvešće o stanju društva za razdoblje I-VI 2013. godine”. Ovaj dokument sadrži podatke koji se odnose na ostvareni promet i financijske podatke o društvu koji su upotrijebljeni u ovom izvješću.

„Izvešće o mreži (2014.)“ je dokument u izdanju društva HŽ Infrastruktura d.o.o. Usvojena struktura ovog dokumenta omogućava da izvješća o mreži raznih upravitelja infrastrukture iz različitih zemalja budu usklađena i da sadrže približno iste informacije.

Dokument uključuje:

- pristupne uvjete za željezničku infrastrukturu,
- opis željezničke infrastrukture kojom upravlja HŽ Infrastruktura d.o.o.,
- uvjete za alokaciju infrastrukturnih kapaciteta,
- usluge koje pruža HŽ Infrastruktura d.o.o. te
- metodu kalkulacije za naknadnu za korištenje infrastrukture i usluga koje pruža HŽ Infrastruktura d.o.o.

## 2.2 OPIS SEKTORA

### *Opći podaci o željezničkim mrežama u Europi*

S ciljem dobivanja osnovnog pregleda željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, tabela 1 prikazuje odnos ukupne duljine pruga u odnosu na stanovništvo i ukupno područje Republike Hrvatske kao i neke susjedne zemlje.

*Tabela 1 Omjer željezničkih pruga po km<sup>2</sup> i populacije u Europi*

ZEMLJA	km <sup>2</sup>	Stanovništvo	km željezničkih pruga	km željeznica/km <sup>2</sup>	stanovništvo /km željeznice
Austrija	83.870	8.451.860	5.450	0,06	1.551
Belgija	30.528	11.161.642	3.582	0,12	3.116
Bugarska	110.910	7.284.552	4.072	0,04	1.789
Hrvatska	56.542	4.262.140	2.604	0,05	1.637
Češka	78.866	10.516.125	9.572	0,12	1.099
Danska	43.094	5.602.628	2.132	0,05	2.628
Estonija	45.226	1.324.814	918	0,02	1.443
Finska	338.145	5.426.674	5.944	0,02	913
Njemačka	357.021	80.523.746	41.846	0,12	1.924
Grčka	131.940	11.062.508	2.552	0,02	4.335
Mađarska	93.030	9.908.798	7.163	0,08	1.383
Irska	70.280	4.591.087	1.894	0,03	2.424
Italija	301.230	59.685.227	28.567	0,09	2.089
Latvija	64.589	2.023.825	1.865	0,03	1.085
Litva	65.200	2.971.905	1.768	0,03	1.681
Nizozemska	41.526	16.779.575	3.013	0,07	5.569
Norveška	385.156	5.051.275	4.154	0,01	1.216
Poljska	312.685	38.533.299	20.113	0,06	1.916
Portugal	92.391	10.487.289	2.794	0,03	3.754
Rumunjska	237.500	20.057.458	10.777	0,05	1.861
Slovačka	48.845	5.410.836	3.624	0,07	1.493
Slovenija	20.273	2.058.821	1.209	0,06	1.703
Španjolska	504.782	46.704.308	15.932	0,03	2.931
Švedska	449.964	9.555.893	11.206	0,02	853
Švicarska	41.290	8.039.060	5.124	0,12	1.569
Turska	783.562	75.627.384	9.642	0,01	7.844
Ujedinjeno Kraljevstvo	244.820	63.887.988	31.619	0,13	2.021

## Željeznička mreža Republike Hrvatske

Na temelju Odluke o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14) i s ciljem utvrđivanja načina upravljanja željezničkom infrastrukturom te planiranja njena razvoja, željezničke pruge u Republici Hrvatskoj razvrstane su kako slijedi:

- pruge za međunarodni promet (M),
- pruge za regionalni promet (R) te
- pruge za lokalni promet (L).

Sukladno Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14), podaci o sastavu (podjeli) željezničke mreže u Republici Hrvatskoj su sljedeći:

Tabela 2 Duljina željezničke mreže

Oznaka pruge	Duljina mreže (km)				
	Jednokolosječna	Dvokolosječna	Ukupno	Ukupna duljina pruga između stanica	Ukupna duljina pruga u upotrebi
<b>Međunarodne (M)</b>	1.205,630	253,874	1.459,504	1.713,378	1.713,378
<b>Regionalne (R)</b>	626,373	0,000	626,373	626,373	563,149
<b>Lokalne (L)</b>	518,474	0,000	518,474	518,474	351,215
<b>Ukupno</b>	2.350,477	253.874	2.604,351	2.858,225	2.627,742

Izvor: Statistički podaci HŽI-a za 2014. godinu

Razvoj ukupne duljine željezničke mreže sukladno Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 3/2014) prikazan je u nastavku:

Tabela 3 Razvoj ukupne duljine željezničke mreže sukladno Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 3/2014)

Oznaka pruge	Duljina željezničke mreže (km) u 2013.					Duljina željezničke mreže (km) u 2014.				
	Jednokolo sječna	Dvokol osječna	Ukupno	Ukupna duljina pruga	Ukupna duljina pruga u upotrebi	Jednokolo sječna	Dvokol osječna	Ukupno	Ukupna duljina pruga	Ukupna duljina pruga u upotrebi
<b>Pruge značajne za međunarodni promet (M)</b>	1.209,260	251.275	1.460,535	1.711,810	1.711,810	1.205,630	253.874	1.459,504	1.713,378	1.713,378
<b>Pruge značajne za regionalni promet (R)</b>	600.296	0,000	600.296	600,296	541,329	626,373	0,000	626.373	626.373	563.149
<b>Pruge značajne za lokalni promet (L)</b>	658.854	2.599	661.453	664,052	391,053	518,474	0,000	518.474	518.474	351.215
<b>Ukupno HŽ Infrastruktura d.o.o.</b>	2.468,410	253,874	2.722,284	2.976,158	2.644,192	2.350,477	253,874	2.604,351	2.858,225	2.627,742

Izvor: HŽ Infrastruktura d.o.o., 2014. godine



S obzirom na regionalni pristup, raspodjela pruga po županijama je sljedeća:

Tabela 4 Duljina željezničke mreže po županijama

Županija	Ukupna duljina izgrađenih pruga (km)							
	Pruge za međunarodni promet (M)			Pruge za regionalni promet (R)	Pruge za lokalni promet (L)	M + R + L		
	Jednokolo sječna	Dvokolosj ečna	Ukupno	Jednokolos ječna	Jednokolo sječna	Jednokolo sječna	Dvokolosj ečna	Ukupno
I ZAGREBAČKA	100,949	16,401	117,350	16,773	16,696	134,418	16,401	150,819
II KRAPINSKO-ZAGORSKA	0,000	0,000	0,000	72,385	31,832	104,217	0,000	104,217
III SISAČKO-MOSLAVAČKA	141,327	14,779	156,106	21,575	17,422	180,324	14,779	195,103
IV KARLOVAČKA	133,371	0,000	133,371	0,000	28,799	162,170	0,000	162,170
V VARAŽDINSKA	0,000	0,000	0,000	59,638	32,147	91,785	0,000	91,785
VI KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	48,411	0,000	48,411	50,131	34,638	133,180	0,000	133,180
VII BJELOVARSKO-BILOGORSKA	0,000	0,000	0,000	0,000	72,385	72,385	0,000	72,385
VIII PRIMORSKO-GORANSKA	158,296	0,000	158,296	0,000	2,037	160,333	0,000	160,333
IX LIČKO-SENJSKA	106,856	0,000	106,856	0,000	0,000	106,856	0,000	106,856
X VIROVITIČKO-PODRAVSKA	0,000	0,000	0,000	82,603	10,393	92,996	0,000	92,996
XI POŽEŠKO-SLAVONSKA	0,000	0,000	0,000	0,000	93,308	93,308	0,000	93,308
XII BRODSKO-POSAVSKA	22,045	104,344	126,389	0,000	7,718	29,763	104,344	134,107
XIII ZADARSKA	94,275	0,000	94,275	16,440	0,000	110,715	0,000	110,715
XIV OSJEČKO-BARANJSKA	82,135	9,000	91,135	104,363	48,972	235,470	9,000	244,470
XV ŠIBENSKO-KNINSKA	145,580	0,000	145,580	26,190	3,714	175,484	0,000	175,484
XVI VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	18,712	57,282	75,994	59,605	43,482	121,799	57,282	179,081
XVII SPLITSKO-DALMATINSKA	42,016	3,613	45,629	0,000	0,000	42,016	3,613	45,629
XVIII ISTARSKA	0,000	0,000	0,000	91,140	52,996	144,136	0,000	144,136
XIX DUBROVAČKO-NERETVANSKA	22,740	0,000	22,740	0,000	0,000	22,740	0,000	22,740
XX MEĐIMURSKA	42,355	0,000	42,355	9,092	17,942	69,389	0,000	69,389
XXI GRAD ZAGREB	46,562	48,455	95,017	0,000	0,000	46,562	48,455	95,017
Pruge izvan RH kojima upravlja HŽI	0,000	0,000	0,000	16,438	3,993	20,431	0,000	20,431
Pruge HŽI-a unutar RH kojima upravljaju drugi operateri	0,000	0,000	0,000	16,470	0,000	16,470	0,000	16,470

Izvor: Statistički podaci HŽI-a za 2014. godinu

## Trenutno stanje željezničke infrastrukture

U smislu elektrifikacije željezničkih pruga, prema statističkim podacima HŽI-a sastav elektrificiranih pruga je sljedeći:

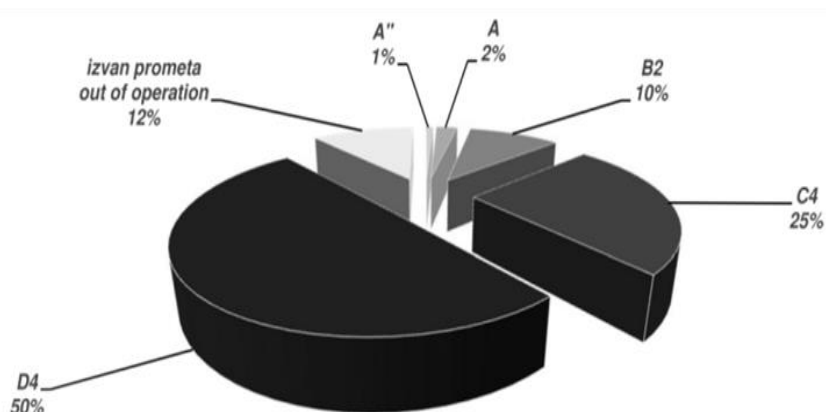
Tabela 5 Elektrificirane željezničke pruge

Vrsta pruge	Elektrificirana duljina
Međunarodna (M)	877,568
Regionalna (R)	84,600
Lokalna (L)	22,573
<b>Ukupno</b>	<b>984,741</b>

Izvor: Statistički podaci HŽI-a za 2012. godinu

**Kapacitet opterećenja** svih pruga prikazan je na sljedećem grafikonu s raspodjelom u postocima.

Prikaz: 1 Osovinsko opterećenje (masa po osovini)



Izvor: Statistički podaci HŽI-a za 2012. godinu

Ažurirani podaci za period 2013.-2014. prikazani su u nastavku:

Tabela 6 Željezničke pruge u odnosu na osovinsko opterećenje

Oznaka pruge	Ukupna duljina pruga u upotrebi	Ukupna duljina prema osovinskom opterećenju										
		Vrste osovinskog opterećenja prema UIC 700										
		A' 12,0 t/o 3,5 t/m'	A'' 14,0 t/o 4,0 t/m'	A 16,0 t/o 5,0 t/m'	B2 18,0 t/o 6,4 t/m'	C2 20,0 t/o 6,4 t/m'	C3 20,0 t/o 7,2 t/m'	C4 20,0 t/o 8,0 t/m'	D2 22,5 t/o 6,4 t/m'	D3 22,5 t/o 7,2 t/m'	D4 22,5 t/o 8,0 t/m'	Izvan upotrebe
M	1.711,810	0,000	0,000	0,000	128,920	0,000	0,000	386,312	0,000	0,000	1.196,578	0,000
R	600,296	0,000	0,000	0,000	89,459	0,000	0,000	191,996	0,000	0,000	259,874	58,967
L	664,052	0,000	23,194	63,788	59,787	0,000	0,000	206,754	0,000	0,000	37,530	272,999
Ukupno	2.976,158	0,000	23,194	63,788	278,166	0,000	0,000	785,062	0,000	0,000	1.493,982	331,966

Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2013.-2014. godine

Najveća dopuštena brzina različitih oznaka željezničkih pruga, a na temelju podataka HŽI-a za 2013./2014.:

Tabela 7 Željezničke pruge u odnosu na najveću dopuštenu brzinu

Oznaka pruge	Ukupna duljina pruga u upotrebi	Duljina pruga sukladno najvećoj dopuštenoj brzini (km)								
		Najveća dopuštena brzina po grupama (željeznička infrastruktura) (km/h)								
		do 20	od 21 do 40	od 41 do 60	od 61 do 80	od 81 do 100	od 101 do 120	od 121 do 140	od 141 do 160	Izvan upotrebe
M	1.711,810	30,072	94,968	384,538	255,415	483,601	151,674	164,232	147,310	0,000
R	600,296	16,346	55,328	123,970	301,195	44,490	0,000	0,000	0,000	58,967
L	664,052	32,530	71,321	214,068	69,592	3,542	0,000	0,000	0,000	272,999
Ukupno	2.976,158	78,948	221,617	722,576	626,202	531,633	151,674	164,232	147,310	331,966

Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2013.-2014. godine

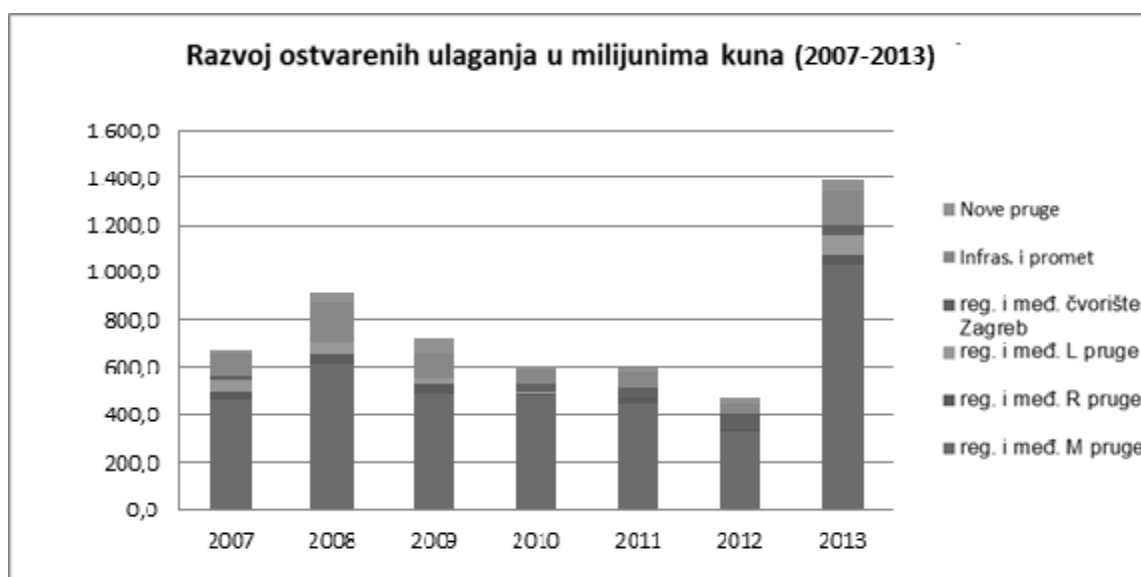
## Ulaganja u željezničku infrastrukturu u posljednjim godinama:

Tabela 8 Realizacija investicija

Broj	Opis	Planirano 2013. (u tisućama HRK)	Ostvareno 2013. (u tisućama HRK)
1.	Program rekonstrukcije i modernizacije pruga za međunarodni promet	1.253.934	1.034.091
1.1.	Rekonstrukcija i modernizacija pruga na koridoru Vb	410.100	351.275
1.2.	Rekonstrukcija i modernizacija pruga na koridoru Vb1	154.879	88.268
1.3.	Rekonstrukcija i modernizacija pruga na koridoru Vc	51.100	32.203
1.4.	Rekonstrukcija i modernizacija pruga na koridoru X	637.855	562.345
2.	Program rekonstrukcije i modernizacije pruga za regionalni promet	44.780	39.427
3.	Program rekonstrukcije i modernizacije pruga za lokalni promet	110.280	81.640
4.	Program rekonstrukcije i modernizacije zagrebačkog željezničkog čvora	55.653	44.073
5.	Program aktivnosti usmjerenih na razvoj infrastrukture i prometa na mreži kao cjelini	271.161	149.730
6.	Izgradnja novih pruga i kolosijeka	115.468	38.776
	Ukupno željeznička infrastruktura	1.851.276	1.387.737

Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2014. godinu

Prikaz: 2 Razvoj ostvarenih ulaganja 2007.-2013. godine



Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2007. – 2013. godine

Tablica u nastavku prikazuje kapacitete po prugama.

Tabela 9 Kapacitet željezničkih pruga

R.b	PRUGA	Dnevni broj vlakova (redov. +fak.) iz voznog reda	PROPUSN A MOĆ PRUGE (vlak/dan)	Iskorištenost pruge u odnosu na vozni red (%)	Dnevni broj putničkih i službenih vlakova	Prosječna masa teretnog vlaka (t)	PRIJEVOZNA MOĆ PRUGE (brttona/god)
<b>PRUGE ZA MEĐUNARODNI PROMET</b>							
	M101: DG.-Savski Marof-Zagreb GK.						
1	ZAGREB ZAP. KOL.-PODSUSED TV.	98	115	85,22	67	1580	27681600
2	PODSUSED TV. - ZAGREB ZAP. KOL.	104	133	78,20	74	1560	33594600
	M102: Zagreb GK. - Dugo Selo						
3	SESVETE - DUGO SELO	129	163	79,14	85	1500	42705000
4	DUGO SELO - SESVETE	125	175	71,43	84	1510	50154650
	M103: Dugo Selo - Novska						
5	NOVSKA - LIPOVLJANI	93	100	93,00	46	1430	28185300
	M104: Novska-Vinkovci-Tovarnik-DG						
	Novska - Strizivojna Vrpolje						
6	NOVSKA - OKUČANI	44	96	45,83	19	1680	47216400
7	OKUČANI - NOVSKA	40	97	41,24	20	1660	46654300
	Strizivojna Vrpolje - Vinkovci						
8	STRIZIVOJNA VRPOLJE - STARI MIKANOVCI	49	161	30,43	21	1720	87892000
9	STARI MIKANOVCI - STRIZIVOJNA VRPOLJE	46	163	28,22	22	1620	83373300
	Vinkovci - Tovarnik - DG.						
10	JANKOVCI - VINKOVCI	30	137	21,90	11	1570	72204300
11	VINKOVCI - JANKOVCI	31	105	29,52	10	1530	53052750
	M201: DG. - Botovo - Koprivnica - Dugo Selo						
	Botovo - Koprivnica						
12	KOPRIVNICA - DRNJE	52	89	58,43	13	1740	48267600
	Koprivnica - Dugo Selo						
13	KRIŽEVCI - LEPAVINA	60	68	88,24	30	1760	24411200
	M202: Zagreb GK. - Karlovac - Rijeka						
	Zagreb GK. - Karlovac						
14	JASTREBARSKO - DRAGANIĆI	68	79	86,08	41	1600	22192000
	Karlovac - Oštarije						
15	GENERALSKI STOL - GORNJE DUBRAVE	72	72	100,00	37	1530	19545750
	Oštarije - Moravice						
16	VRBOVSKO - MORAVICE	51	88	57,95	24	1470	34339200
	Moravice - Lokve						
17	BROD MORAVICE - SKRAD	45	57	78,95	18	1340	19074900
	Lokve - Škrljevo						
18	LOKVE - FUŽINE	66	68	97,06	30	1100	15257000
	Škrljevo - Rijeka						
19	ŠKRLJEVO - SUŠAK PEĆINE	77	72	106,94	35	980	13234900
	M203: Rijeka - Šapjane - DG.						
20	ŠAPJANE - JURDANI	21	37	56,76	9	1230	12570600
	M301: DG. - Beli Manastir - Osijek						
21	B. MANASTIR - DARDA	29	38	76,32	22	1790	10453600
	M302: Osijek - Đakovo -						

	Strizivojna Vrpolje						
22	VLADISLAVCI - ĐAKOVO	19	26	73,08	15	1380	5540700
	M303: Strizivojna Vrpolje - Slav. Šamac - DG.						
23	KOPANICA BERAUVCI - SLAVONSKI ŠAMAC	14	63	22,22	6	1760	36616800
	M304: DG. - Metković - Ploče						
24	METKOVIĆ - OPUZEN	29	85	34,12	15	2540	64897000
	M501: DG. - Čakovec - Kotoriba - DG.						
25	DONJI KRALJEVEC - KOTORIBA	45	49	91,84	33	1750	10220000
	M502: Zagreb GK. - Sisak - Novska						
	Zagreb GK. - Sisak						
26	TUROPOLJE - VELIKA GORICA	61	71	85,92	39	1650	19272000
	Sisak - Sunja						
27	SUNJA - SISAK CAPRAG	36	29	124,14	21	1650	4818000
	Sunja - Novska						
28	HRV. DUBICA - SUNJA	13	18	72,22	9	1780	5847300
	M601: Vinkovci - Vukovar - Borovo naselje - Vukovar						
29	VUKOVAR BOROVO NASELJE - VINKOVCI	20	23	86,96	12	1800	7227000
	M604: Oštarije - Knin - Split						
	Oštarije - Vrhovine						
30	LIČKA JESENICA - RUDOPOLJE	30	25	120,00	12	1270	6026150
	Vrhovine - Gračac						
31	VRHOVINE - LIČKO LEŠĆE	26	32	81,25	8	1320	11563200
	Gračac - Knin						
32	ZRMANJA - PLAVNO	26	24	108,33	8	1280	7475200
	Knin - Perković						
33	UNEŠIĆ - PERKOVIĆ	36	43	83,72	20	1250	10493750
	Perković - Split						
34	PRIMORSKI DOLAC - LABIN DALMATINSKI	34	42	80,95	20	1010	8110300
	M606: Knin - Zadar						
35	KISTANJE - BENKOVAC	13	17	76,47	7	1500	5475000
	M607: Perković - Šibenik						
36	PERKOVIĆ - RAŽINE	27	26	103,85	19	1280	3270400
<b>PRUGE ZA REGIONALNI PROMET</b>							
	R101: DG. - Buzet - Pula						
	Buzet - Lupoglav						
37	BUZET - LUPOGLAV	11	33	33,33	9	680	5956800
	Lupoglav - Pula						
38	KANFANAR - VODNJAN	20	31	64,52	16	780	4270500
	R102: Sunja - Volinja - DG.						
39	VOLINJA - MAJUR	30	32	93,75	15	1500	9307500
	R104: Vukovar Borovo naselje - Erdut (DG.)						
40	DALJ - VUKOVAR BOROVO NASELJE						
	R105: Vinkovci - Drenovci (DG.)						
41	VINKOVCI - PRIVLAKA	22	36	61,11	13	1750	14691250
	R106: Karlovac - Kamanje - DG.						
42	MAHIČNO - OZALJ	19	35	54,29	19	550	3212000
	R201: Zaprešić - Varaždin - Čakovec						
	Zaprešić - Zabok						
43	NOVI DVORI - LUKA	38	54	70,37	35	1980	13731300

	Zabok - Varaždin						
44	BUDINŠČINA - NOVI MAROF	34	34	100,00	32	810	591300
	Varaždin - Čakovec						
45	VARAŽDIN - ČAKOVEC	61	63	96,83	56	1950	4982250
	R202: Varaždin - Koprivnica - Osijek - Dalj						
	Varaždin - Koprivnica						
46	JALŽABET - VARAŽDIN	34	54	62,96	27	1450	14289750
	Koprivnica - Virovitica						
47	ŠPIŠIĆ BUKOVICA - PITOMAČA	36	49	73,47	25	1510	13227600
	Virovitica - Našice						
48	ČAČINCI - SLATINA	26	39	66,67	16	1610	13515950
	Našice - Osijek						
49	KOŠKA - NAŠICE	31	42	73,81	23	1490	10333150
	Osijek - Dalj						
50	DALJ - OSIJEK DONJI GRAD	14	15	93,33	10	1980	3613500
PRUGE ZA LOKALNI PROMET							
	L102: Savski Marof - Kumrovec - DG.						
51	---	-	-	-	-	-	-
	L103: Zabok - Đurmanec - DG.						
52	SVETI KRIŽ ZAČRETJE - KRAPINA	36	53	67,92	34	500	3467500
	L201: Varaždin - Golubovec						
53	LEPOGLAVA - GOLUBOVEC	24	31	77,42	18	1220	5788900
	L202: Hum-Lug odv. - Gornja Stubica						
54	ZABOK - GORNJA STUBICA	27	30	90,00	25	500	912500
	L203: Križevci - Bjelovar - Kloštar						
55	KRIŽEVCI - BJELOVAR	24	25	96,00	20	480	876000
	L204: Banova Jaruga - Pčelić odv.						
56	LIPIK - SIRAČ	10	19	52,63	8	780	3131700
	L205: Nova Kapela Batrina - Našice						
	Nova Kapela Batrina - Pleternica						
57	NOVA KAPELA BATRINA - PLETERNICA	21	34	61,76	17	1220	7570100
	Pleternica - Našice						
58	ČAGLIN - NAŠICE	-	-	-	-	-	-
	L206: Pleternica - Velika						
59	POŽEGA - VELIKA	16	17	94,12	12	1210	2208250
	L208: Vinkovci - Osijek						
60	VINKOVCI - OSIJEK	24	20	120,00	17	2000	2190000
	L209: Vinkovci - Županja						
61	VINKOVCI - ŽUPANJA	18	20	90,00	14	2000	4380000

Izvor: HŽI, 2014. godina

Tablica u nastavku prikazuje **promet putnika** po pojedinoj pruzi na dionicama za koje postoje podaci:

Tabela 10 Promet putnika po prugama

PRUGA	Duljina dionice (m)	Promet putnika po dionicama					
		vlak km	bruto tona km	neto tona km	br. vlakova	bruto tona vlak	neto tona vlak
Sesvete-Dugo selo	10.154	596.324	107.348.770	16.623.820	58.728	10.572.067	1.637.170
Zaprešić-Zagreb ZK	13.008	589.661	104.830.068	17.838.064	45.331	8.058.892	1.371.315
Banova Jaruga-Novska	17.279	289.216	56.918.720	6.372.943	16.738	3.294.098	368.826
Strizivojna Vrpolje-Jamina	27.059	411.866	79.040.592	8.758.682	15.221	2.921.046	323.688
Velika Gorica-Sisak	35.419	383.555	63.406.754	11.182.805	10.828	1.789.938	315.684
Novska-Nova Kapela Batrina	56.617	816.126	161.946.397	17.777.337	14.415	2.860.385	313.993
Koprivnica-Križevci	29.776	342.887	68.974.560	7.175.550	11.516	2.316.448	240.984
Zaprešić-Zabok	23.860	252.921	40.261.222	5.478.216	10.600	1.687.394	229.598
Delta-Karlovac	46.985	618.080	92.583.493	10.415.894	13.155	1.970.490	221.686
Sisak Caprag-Sunja	18.219	126.003	20.556.450	3.637.656	6.916	1.128.297	199.663
Budinščina-Varaždin	31.990	332.915	51.743.365	6.318.022	10.410	1.617.941	197.555
Karlovac-Oštarije	49.903	574.552	85.296.499	9.418.881	11.513	1.709.246	188.744
Čakovec-Kotoriba	30.036	274.875	39.332.115	6.168.266	9.151	1.309.412	172.058
Kloštar-Virovitica	29.656	242.916	36.776.556	5.078.144	8.195	1.240.773	171.332
Zabok-Đurmanec	21.057	204.985	17.690.254	3.572.989	9.735	840.113	169.682
Našice-Bizovac	28.962	232.217	35.908.293	4.890.792	8.018	1.239.842	168.869
Ogulin-Moravice	29.746	243.063	36.879.192	4.203.810	8.171	1.239.803	141.324
Beli Manastir-Osijek	27.260	222.534	18.596.339	3.485.754	8.163	682.184	127.871
Hum Lug-Gornja Stubica	10.625	78.859	6.938.459	1.354.705	7.422	653.031	127.502
Varaždin-Koprivnica	41.989	310.353	36.203.996	5.298.078	7.391	862.226	126.178
Križevci-Bjelovar	21.380	213.611	19.561.664	3.999.936	6.597	604.128	123.531
Vinkovci-Tovarnik	32.368	237.050	37.966.624	3.990.432	7.322	1.172.714	123.257
Pčelić-Našice	60.138	351.978	59.975.760	7.205.720	5.870	1.000.296	120.179
Nova Kapela-Pleternica	18.195	109.134	9.773.568	1.982.448	5.998	537.157	108.956
Pleternica-Velika	25.238	146.832	12.612.276	2.558.145	5.818	499.734	101.361
Osijek-Strizivojna-Vrpolje	48.171	277.556	28.538.102	4.684.320	5.762	592.433	97.244
Gaj-Volinja	18.063	67.032	10.390.194	1.600.614	3.711	575.220	88.613
Moravice-Lokve	37.653	222.841	28.334.038	2.899.542	5.918	752.504	77.007
Krivaja-Novska	43.180	119.897	21.365.969	3.298.100	2.777	494.869	76.389
Perković-Solin	41.704	286.252	31.219.037	3.174.091	6.854	747.511	76.001
Škrljevo-Susak Pećice	9.015	49.150	6.355.539	662.508	5.452	704.996	73.490
Lokve-Škrljevo	40.389	220.175	27.954.768	2.906.640	5.451	692.138	71.966
Knin-Perković	53.710	294.400	28.969.195	3.055.191	5.475	539.363	56.883
Botovo-Koprivnica	11.868	41.932	5.489.784	633.804	3.534	462.570	53.404
Varaždin-Golubovec	33.815	188.260	12.624.878	1.765.212	5.568	373.418	52.211
Vinkovci-Osijek	33.782	149.914	11.729.762	1.743.826	4.416	345.521	51.368
Osijek-Dalj	23.423	71.673	5.962.193	1.193.278	3.060	254.544	50.945
Krpelj-Vrhovine	62.442	256.932	29.155.317	2.834.033	4.115	466.918	45.387
Perković-Razine	17.848	103.626	4.913.334	731.574	5.806	275.288	40.989
Lupoglav-Pula	72.853	358.995	20.397.106	2.925.497	4.928	279.976	40.156
S. Vrpolje-Slavonski Šamac	19.945	52.455	5.030.680	780.640	2.630	252.228	39.140
Karlovac-Bubnjarci	28.712	141.537	7.075.955	1.050.875	4.930	246.446	36.601
Vrhovine-Gračac	90.998	227.226	35.451.302	3.211.069	2.497	389.583	35.287
Gračac-Knin	64.062	159.950	24.919.872	2.257.536	2.497	388.996	35.240
Rijeka-Šapjane	27.570	59.606	8.756.244	897.764	2.162	317.600	32.563
Vinkovci-Županja	27.705	124.977	5.936.476	884.156	4.511	214.275	31.913
Metković-Ploče	21.854	85.690	6.459.882	668.822	3.921	295.593	30.640
Vinkovci-Vukovar Borovo Naselje	15.463	74.571	4.711.077	471.304	4.823	304.668	30.479
Vinkovci-Gunja	49.336	161.191	7.504.073	1.100.113	3.267	152.101	22.298
Buzet-Lupoglav	13.358	29.788	1.810.588	226.720	2.230	135.543	16.973
Knin-Bibinje	90.634	210.594	9.842.461	1.461.131	2.324	108.596	16.121

Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2013. godina



Razvoj prometa vlakovima po koridorima u km/vlaka u tisućama (2007.-2012.):

Tabela 11 Razvoj prometa vlakovima po koridorima u km/vlaka u tisućama

Koridori	2007.	2008.	2011.	2012.
<b>Koridor X, ukupno</b>	<b>6.425</b>	<b>6.828</b>	<b>7.136</b>	<b>6.908</b>
M101 DG - Savski Marof - Zagreb GK	982	1.154	903	829
M102 Zagreb GK - Dugo Selo	1.164	1.372	1.392	1.315
M103 Dugo Selo - Novska	1.325	1.387	1.437	1.407
M104 Zagreb GK - Sisak - Novska	557	606	850	852
M105 Novska - Tovarnik - DG	2.396	2.307	2.553	2.502
<b>Koridor Vb, ukupno</b>	<b>2.963</b>	<b>3.391</b>	<b>3.038</b>	<b>3.077</b>
M201 DG - Botovo - Dugo Selo	877	1.022	949	950
M202 Zagreb GK - Rijeka	1.998	2.249	2.027	2.068
M203 Rijeka - Šapjane - DG	89	120	62	59
<b>Koridor Vc, ukupno</b>	<b>582</b>	<b>748</b>	<b>702</b>	<b>653</b>
M301 DG - Beli Manastir - Osijek	170	250	228	232
M302 DG - Osijek - Strizivojna Vrpolje	269	313	283	278
M303 DG - Strizivojna Vrpolje - S. Šamac - DG	81	91	97	56
M304 DG - DG - Metković - Ploče	63	93	94	87

Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2007.-2012. godine

Usporedba ukupnog prometa putnika u **drugim europskim zemljama:**

Tabela 12 Željeznički prijevoz - Ukupni godišnji promet putnika (u tisućama putnika)

ZEMLJA	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Bugarska	33.242	33.724	31.348	30.079	29.287	26.508
Češka	184.184	177.257	164.813	164.642	167.789	172.580
Danska	174.940	179.750	184.225	185.947	194.428	201.899
Estonija	5.442	5.285	4.894	4.799	4.758	4.411
Irska	45.511	44.647	38.812	38.226	37.375	36.918
Hrvatska	62.973	70.800	73.402	69.421	49.852	27.576
Latvija	27.380	26.702	21.504	20.804	20.447	19.707
Litva	4.478	4.447	3.819	3.795	4.127	4.251
Mađarska	149.551	144.900	142.690	140.398	145.561	147.688
Poljska	265.995	272.859	264.177	241.976	239.054	266.011
Portugal	156.712	158.455	153.794	152.997	149.189	132.212
Rumunjska	88.263	78.252	70.332	64.272	60.971	57.530
Slovenija	15.716	16.257	15.971	15.782	15.317	15.086
Slovačka	46.984	48.655	46.597	46.509	47.453	44.609

Izvor: Eurostat

Ukupni godišnji broj putnika u unutarnjem prometu:

Tabela 13 Željeznički prijevoz - Ukupni godišnji broj putnika u unutarnjem prometu (u tisućama putnika)

ZEMLJA	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Bugarska	33.905	33.905	32.978	33.302	30.929	29.671	28.920	26.174
Češka	178.543	181.016	182.194	174.902	162.933	162.414	165.384	169.771
Danska	153.135	155.124	154.221	157.617	161.322	163.186	170.783	177.707
Estonija	5.019	5.158	5.292	5.124	4.798	4.701	4.674	4.314
Irska	36.880	42.468	44.661	43.834	38.165	37.507	36.644	36.112
Hrvatska	39.104	45.432	62.367	70.170	72.846	68.898	49.330	27.068
Latvija	25.569	27.024	27.042	26.401	21.256	20.518	20.160	19.409
Litva	5.758	5.134	4.095	4.081	3.525	3.482	3.748	3.781
Austrija	184.460	187.902	191.552	199.308	197.483	201.343	200.900	217.960
Poljska	249.250	252.530	263.544	271.071	262.811	240.330	237.068	247.343
Portugal	151.175	150.164	156.511	158.300	153.665	152.870	149.060	132.082
Rumunjska	91.025	92.702	85.284	74.851	65.105	57.228	59.945	56.218
Slovenija	14.917	15.275	15.232	15.753	15.434	15.294	14.838	14.622
Slovačka	47.911	45.566	43.990	45.591	43.761	43.725	44.591	41.454
Finska	63.226	63.466	66.286	69.505	67.205	68.604	67.933	68.836
Švedska	142.354	150.378	158.621	167.525	167.397	168.390	175.781	181.395
Norveška	51.712	53.783	54.621	56.788	55.674	56.726	58.943	60.434
Turska	76.163	77.232	81.052	78.931	79.852	83.914	85.571	70.160

Izvor: Eurostat

Ukupni godišnji broj putnika u međunarodnom prometu:

Tabela 14 Željeznički prijevoz - Ukupni godišnji broj putnika u međunarodnom prometu (u tisućama putnika)

ZEMLJA	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Bugarska	264	422	419	408	367	335
Češka	1.990	2.355	1.880	2.228	2.405	2.809
Estonija	150	161	96	98	84	97
Irska	850	813	647	719	731	806
Španjolska	698	771	676	712	500	449
Hrvatska	606	630	555	523	522	508
Latvija	338	301	248	287	287	298
Litva	383	366	294	313	379	470
Mađarska	1.867	2.162	2.084	2.077	2.544	2.815
Austrija	6.179	6.253	6.193	6.315	6.421	7.170
Poljska	2.451	1.788	1.367	1.646	1.986	2.002
Portugal	201	155	129	127	129	130
Rumunjska	469	492	433	442	210	201
Slovenija	484	504	537	488	478	464
Slovačka	2.994	3.064	2.837	2.784	2.862	3.154
Finska	399	432	350	346	443	495

Izvor: Eurostat

Tablica br. 15 prikazuje **kretanje teretnih vlakova** na dionicama pruga gdje postoje podaci o kapacitetu.

Tabela 15 Kretanje teretnih vlakova po prugama

LINE	Duljina (m)	Promet robe po dionicama					
		vlak km	bruto tona km	neto tona km	br. vlakova	bruto tona vlakova	neto tona vlakova
Zaprešić-Zagreb ZK	13.008	54.754	47.672.347	22.825.219	4.209	3.664.848	1.754.706
Sesvete-Dugo selo	10.154	96.351	104.678.380	51.583.230	9.489	10.309.078	508.090
Banova Jaruga-Novska	17.279	65.708	63.134.124	29.159.691	3.803	3.653.807	1.687.580
Velika Gorica-Sisak	35.419	103.327	107.555.751	58.378.830	2.917	3.036.240	1.648.002
Sisak Caprag-Sunja	18.219	33.049	34.494.804	20.611.422	1.814	1.893.342	1.131.315
Novska-Nova Kapela Batrina	56.617	213.257	211.622.874	96.991.337	3.767	3.737.797	1.713.113
Strizivojna Vrpolje-Jamina	27.059	129.136	126.742.864	63.194.332	4.772	4.683.945	2.335.427
Vinkovci-Tovarnik	32.368	98.647	88.300.256	39.307.360	3.047	2.727.421	1.214.127
Botovo-Koprivnica	11.868	66.161	75.536.276	37.753.792	5.575	6.364.701	3.181.142
Koprivnica-Križevci	29.776	160.287	182.759.128	91.460.013	5.383	6.137.800	3.071.602
Delta-Karlovac	46.985	228.895	243.764.664	125.691.367	4.872	5.188.138	2.675.138
Karlovac-Oštarije	46.903	239.544	258.707.817	134.378.257	4.800	5.184.214	2.692.789
Ogulin-Moravice	29.746	98.860	101.187.948	52.010.550	3.323	4.198.562	1.748.489
Moravice-Lokve	37.653	165.562	132.286.102	65.191.568	4.397	3.401.733	1.731.378
Lokve-Škrljevo	40.389	223.028	143.297.008	71.149.936	5.522	3.513.295	1.761.617
Škrljevo-Susak Pećine	9.015	36.421	20.855.295	9.394.344	4.040	3.547.922	1.042.079
Beli Manastir-Osijek	27.260	39.733	29.976.855	15.756.292	1.458	1.099.665	578.000
Osijek-Strizivojna-Vrpolje	48.171	4.052	1.336.853	560.280	84	27.752	11.631
S. Vrpolje-Slavonski Šamac	19.945	19.895	23.329.410	14.144.690	998	1.169.687	709.185
Metković-Ploče	21.854	53.542	61.980.776	32.056.948	2.450	2.836.130	1.466.869
Čakovec-Kotoriba	30.036	31.059	27.267.030	14.646.660	1.034	907.751	487.604
Rijeka-Šapjane	27.570	37.625	25.714.148	11.353.784	1.365	932.686	411.817
Vinkovci-Vukovar Borovo Naselje	15.463	15.324	10.347.750	5.187.810	991	669.194	335.498
Krpelj-Vrhovine	62.442	127.010	114.506.883	55.966.791	2.034	1.833.812	896.300
Vrhovine-Gračac	90.998	177.930	161.062.249	78.832.236	1.955	1.769.954	866.307
Gračac-Knin	64.062	114.383	110.240.816	54.594.432	1.786	1.720.846	852.212
Knin-Perković	53.710	118.433	92.219.702	46.711.620	2.205	1.716.993	869.701
Perković-Solin	41.764	62.918	43.213.441	20.695.134	1.507	1.034.706	495.526
Knin-Bibinje	90.634	60.794	46.555.399	25.150.073	671	513.664	277.490
Perković-Ražine	17.848	18.259	14.127.714	7.830.036	1.023	791.557	438.707
Buzet-Lupoglav	13.358	3.406	874.666	357.032	255	65.479	26.728
Lupoglav-Pula	72.853	18.723	3.648.613	1.603.810	257	50.082	22.014
Gaj-Volinja	18.063	31.357	34.330.860	20.548.116	1.736	1.900.618	1.137.580
Vinkovci-Gunja	49.336	39.358	21.585.108	10.832.310	798	437.512	219.562
Zaprešić-Zabok	23.860	13.817	6.008.809	2.217.498	579	251.836	92.938
Budinščina-Varaždin	31.990	19.412	3.029.489	1.133.925	607	94.728	35.456
Varaždin-Čakovec	10.896	7.694	2.870.186	1.109.053	708	264.119	102.057
Varaždin-Koprivnica	41.989	29.140	20.545.434	9.905.112	694	489.305	235.898
Kloštar-Virovitica	29.656	39.541	41.336.370	21.219.600	1.334	1.394.567	715.887
Pčelić-Našice	60.138	71.131	56.369.754	25.404.230	1.186	940.154	423.700
Našice-Bizovac	28.962	34.957	23.302.834	10.847.769	1.207	804.600	374.552
Osijek-Dalj	23.423	4.495	3.298.931	1.770.057	192	140.842	75.569
Zabok-Đurmanec	21.057	2.746	727.748	270.053	130	34.561	12.825
Karlovac-Bubnjarci	28.712	1.911	328.569	124.458	67	11.444	4.335
Varaždin-Golubovec	33.815	10.998	2.116.848	238.623	325	62.612	7.058
Križevci-Bjelovar	32.380	11.430	2.484.512	621.920	353	76.730	19.207
Nova Kapela-Pleternica	12.195	3.948	1.902.150	648.504	217	104.542	35.642
Pleternica-Velika	25.238	4.911	1.717.928	472.095	195	68.069	18.706
Vinkovci-Osijek	33.782	39.108	39.678.850	21.110.260	1.152	1.168.813	621.841
Vinkovci-Županja	27.705	9.946	4.551.008	1.918.672	359	164.267	69.254

Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2013.

Razvoj teretnih vlakova po koridorima u neto tona/km u milijunima (2007.-2012.):

Tabela 16 Razvoj teretnih vlakova po koridorima u neto ton/km u milijunima

Koridori	2007.	2008.	2010.	2011.	2012.
<b>Koridor X, ukupno</b>	<b>946</b>	<b>946</b>	<b>721</b>	<b>761</b>	<b>688</b>
M101 DG - Savski Marof - Zagreb GK	63	64	59	51	41
M102 Zagreb GK - Dugo Selo	76	75	84	84	61
M103 Dugo Selo - Novska	261	271	181	196	165
M104 Zagreb GK - Sisak - Novska	74	80	81	83	99
M105 Novska - Tovarnik - DG	472	456	318	347	322
<b>Koridor Vb, ukupno</b>	<b>1.103</b>	<b>1.047</b>	<b>756</b>	<b>717</b>	<b>731</b>
M201 DG - Botovo - Dugo Selo	308	283	203	194	245
M202 Zagreb GK - Rijeka	778	748	538	509	475
M203 Rijeka - Šapjane - DG	18	17	15	14	11
<b>Koridor Vc, ukupno</b>	<b>111</b>	<b>115</b>	<b>71</b>	<b>74</b>	<b>69</b>
M301 DG - Beli Manastir - Osijek	14	11	13	12	18
M302 DG - Osijek - Strizivojna Vrpolje	39	25	5	1	1
M303 DG - Strizivojna Vrpolje - S. Šamac - DG	23	16	8	11	16
M304 DG - DG - Metković - Ploče	35	63	45	50	34

Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2007.-2012. godine

Usporedba ukupnog prometa roba s drugim europskim zemljama:

Tabela 17 Željeznički prijevoz - Ukupni godišnji promet robe (1.000 T.)

ZEMLJA	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Bugarska	21.905	19.716	13.284	12.939	14.152	12.470
Češka	99.777	95.073	76.715	82.900	87.096	82.968
Estonija	68.538	52.752	45.954	46.705	48.378	44.725
Grčka	4.943	4.253	3.377	3.982	2.702	2.272
Španjolska	29.918	26.906	21.292	21.986	25.014	26.160
Hrvatska	15.764	14.851	11.651	12.203	11.794	11.088
Italija	105.314	95.810	76.336	84.435	91.811	88.505
Latvija	52.164	56.061	53.679	49.164	59.385	60.601
Litva	53.503	54.970	42.669	48.061	52.330	49.377
Nizozemska	40.700	40.569	33.594	35.536	39.174	37.925
Austrija	115.526	121.579	98.887	107.670	107.587	103.920
Rumunjska	68.772	66.711	50.595	52.932	60.723	55.755
Slovenija	17.575	17.271	13.774	16.234	17.024	15.828
Slovačka	51.813	47.910	37.603	44.327	43.711	42.599

Izvor: Eurostat

Ukupni godišnji promet robe u unutarnjem prometu:

Tabela 18 Željeznički prijevoz - Ukupni godišnji promet robe u unutarnjem prometu (1.000 T)

ZEMLJA	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Bugarska	16.263	15.887	14.159	9.663	9.252	10.016	8.953
Češka	45.861	46.959	44.148	36.859	37.078	40.203	37.054
Estonija	19.323	36.239	30.337	23.156	20.993	22.854	22.147
Grčka	564	572	578	601	254	92	207
Španjolska	25.391	25.505	23.208	18.290	18.662	21.128	22.369
Hrvatska	2.959	2.586	2.617	2.406	1.996	2.167	2.049
Latvija	2.404	2.000	1.687	1.299	1.263	1.193	1.429
Austrija	30.505	33.220	39.012	34.988	37.442	34.834	31.084
Slovenija	3.620	3.619	3.998	3.301	3.520	3.320	3.347
Slovačka	7.489	7.509	7.069	5.577	6.409	7.009	6.356

Izvor: Eurostat

Ukupni godišnji promet robe u međunarodnom prometu:

Tabela 19 Željeznički prijevoz - Ukupni godišnji promet robe u međunarodnom prometu (1.000 T)

ZEMLJA	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Bugarska	4.389	4.751	4.244	2.575	2.445	2.693	2.386
Češka	43.981	44.899	43.104	33.857	38.538	38.792	37.797
Estonija	41.961	32.299	22.416	22.798	25.712	25.524	22.578
Grčka	2.347	4.344	3.671	2.774	3.722	2.373	2.055
Hrvatska	8.313	8.940	8.443	6.457	6.803	6.730	6.292
Latvija	41.486	45.132	49.768	49.314	44.179	53.370	54.614
Litva	16.681	21.344	21.490	17.230	19.600	24.090	22.323
Austrija	56.042	55.133	54.988	43.932	49.692	52.658	52.206
Poljska	59.140	59.966	56.697	41.606	50.525	55.027	49.850
Rumunjska	14.463	14.495	11.188	4.790	6.582	8.257	7.723
Slovenija	10.122	10.206	9.940	8.084	9.797	10.947	10.296
Slovačka	31.355	31.442	28.608	23.967	28.308	26.232	24.987

Izvor: Eurostat



Razdioba (“modal split”) putničkog prometa u % u odnosu na ukupni unutarnji putnički promet-km:

Tabela 21 Modalna podjela putničkog prometa u % u odnosu na ukupni unutarnji putnički promet-km

ZEMLJA	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
EU (28)	6,8	7	7	7,2	7,1	7,2	7,1
Belgija	6,3	6,6	6,7	7,3	7,3	7,4	7,3
Bugarska	4,8	4,7	4,4	4	3,7	3,6	3,5
Češka	7,3	7,5	7,3	7,1	6,8	7,5	7,6
Danska	8,3	8,1	8,3	8,4	8,3	8,7	9
Njemačka	7,5	7,8	7,8	8,1	7,9	8	8,1
Estonija	1,7	2	2,2	2,1	2	2	2
Irska	3,4	3,5	3,5	3,4	2,9	3,1	3
Grčka	1,7	1,6	1,6	1,3	1,2	1,1	0,8
Španjolska	5,1	5,2	5	5,5	5,4	5,4	5,5
Francuska	9,1	9,4	9,6	10,1	10,3	10,2	10,3
Hrvatska	4,3	4,4	5	5,4	5,6	5,6	4,9
Italija	6	5,6	5,4	5,6	5,6	5,6	5,1
Latvija	5,4	5,4	4,9	5,2	4,8	4,8	5,1
Litva	1,1	1	0,9	1	0,9	0,7	0,8
Luksemburg	3,6	3,9	4,1	4,3	4,3	4,5	4,4
Mađarska	13,1	12,9	13,1	11,8	12,3	11,8	11,7
Nizozemska	8,3	9,5	9,2	9,2	9,1	9,1	8,7
Austrija	9,8	10	10,1	11,1	11,1	11	11
Poljska	7,3	6,9	6,8	6,2	5,5	5,2	5
Portugal	3,8	3,9	3,9	4,1	4,2	4,2	4,3
Rumunjska	9,9	9,6	8,6	7,6	6,5	5,9	5,5
Slovenija	2,7	2,7	2,6	2,7	2,6	2,5	2,3
Slovačka	5,9	5,9	6	6,4	6,6	6,7	7
Finska	4,8	4,8	5	5,4	5,1	5,2	5
Švedska	7,7	8,3	8,7	9,4	9,5	9,4	9,5
Ujedinjeno Kraljevstvo	5,8	6,2	6,5	6,9	6,8	7,5	7,5
Norveška	4,5	4,6	4,6	4,8	4,7	4,8	4,5
Švicarska	16,3	16,5	17	17,3	17,4	17,6	17,6
Makedonija	1,7	1,8	1,9	2,3	2,3	2,2	1,9
Turska	2,6	2,6	2,7	2,4	2,5	2,4	2,5

Izvor: Eurostat

Tabela 22 Razvoj komercijalnih brzina u km/h

Vrsta prometa	2010.	2011.	2012.	2013 (do 20.10)
Putnički	47,17	46,54	45,83	44,37
Teretni	24,46	21,44	21,30	21,42

Izvor: HŽI

## Razvoj sigurnosnih pokazatelja (2006.-2012.)

Tabela 23 Sigurnosni pokazatelji

Pokazatelj	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Ukupno realizirano u milijunima vlak/kilometara na mreži HŽ Infrastruktura d.o.o.	4.964,9	5.481,9	5.390,8	4.705,9	4.474,2	4.007,0	3.525,0
Ukupan broj smrtnih slučajeva na milijardu vlak/kilometara	7,3	4,9	2,4	10,6	6,0	6,5	4,0
Ukupan broj stradalih na milijardu vlak/kilometara	9,1	4,6	8,3	13,8	6,3	5,0	10,2
Broj mrtvih putnika na milijardu putničkih kilometara	0,0	1,9	0,0	6,0	0,6	0,0	0,0
Broj ozlijeđenih putnika na milijardu putničkih kilometara	2,9	1,9	2,8	8,7	2,9	2,0	4,5

Izvor: HŽI



### 3 SEKTOR CESTOVNOG PROMETA

---

#### 3.1 ANALIZA PODATAKA

---

Prikupljanje podataka s ciljem izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske započelo je u siječnju 2013. godine. Osim podataka koje je prikupilo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture te sektorske analize od strane relevantnih dionika, za izradu analize sektora cestovnog prometa koristili su se svi dostupni relevantni podaci, kao i podaci iz prethodnih studija i raznih projekata vezanih uz cestovni promet.

Analiza sektora cestovnog prometa temelji se na sljedećim važećim strateškim dokumentima:

- Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN br. 139/99),
- 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),
- Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske, 2011.-2013. godine, lipanj 2010. godine,
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 50/99, 84/13),
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013.-2015.,
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014.-2016.,
- Nacionalni program sigurnosti prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. (NN br. 59/11),
- Program održavanja i građenja javnih cesta za razdoblje 2009. – 2012. (NN br. 147/09),
- Program održavanja i građenja javnih cesta za razdoblje 2013. – 2016. (NN br. 1/2014).

Pravni okvir koji obuhvaća primjenjive zakonske propise sektora cestovnog prometa je sljedeći:

- Zakon o cestama (NN br. 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14),
- Uredba o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN br. 34/12),
- Odluka o razvrstavanju javnih cesta (NN br. 44/12, 130/12, 66/13 i 13/14).

Strategija prometnog razvoja mora biti u skladu s prometnom politikom Europske unije definiranom sljedećim dokumentima:

- Bijela knjiga o prometu, Europska komisija, 2011., (*White Paper on Transport*),
- Održiva budućnost prometa, Europska komisija, 2009., (*Sustainable future for transport*),
- Zelena knjiga - Ususret novoj kulturi urbane mobilnosti, Europska komisija, 2007., (*Green paper - Towards a new culture of urban mobility*).

Nadalje, Strategija uzima u obzir sljedeće direktive, uredbe i odluke Europskog parlamenta:

- Uredba (EK) br. 1370/2007 o uslugama javnog prijevoza putnika željeznicom i cestom,
- Uredba (EK) br. 1371/2007 o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu,
- Direktiva 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sustava u cestovnom prometu vezama s ostalim vidovima prijevoza,
- Direktiva 2011/92/EU o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš,
- Direktiva 2009/28/EK o poticanju uporabe energije iz obnovljivih izvora,
- Direktiva 2009/33/EK o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prometu,
- Direktiva 2003/30/EK o akcijskom planu za urbanu mobilnost (2009.),
- COM (2013) 913, 2013. – Zajedno prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa, Bruxelles, 17. prosinca 2013.,
- COM (2013) 913, 2013. – Koncept planova održive gradske mobilnosti (POUM), Bruxelles, 17. prosinca 2013.

S ciljem izrade ove Strategije, statistički podaci dobiveni su iz sljedećih izvora:

- Državni zavod za statistiku (2013.),
- Hrvatske autoceste d.o.o.,
- Hrvatske ceste d.o.o. te
- Autocesta Rijeka-Zagreb d.o.o.

Korišteni su i relevantni podaci koje su ustupila sljedeća ministarstva:

- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture,
- Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja,
- Ministarstvo unutarnjih poslova,
- Ministarstvo turizma te
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode.

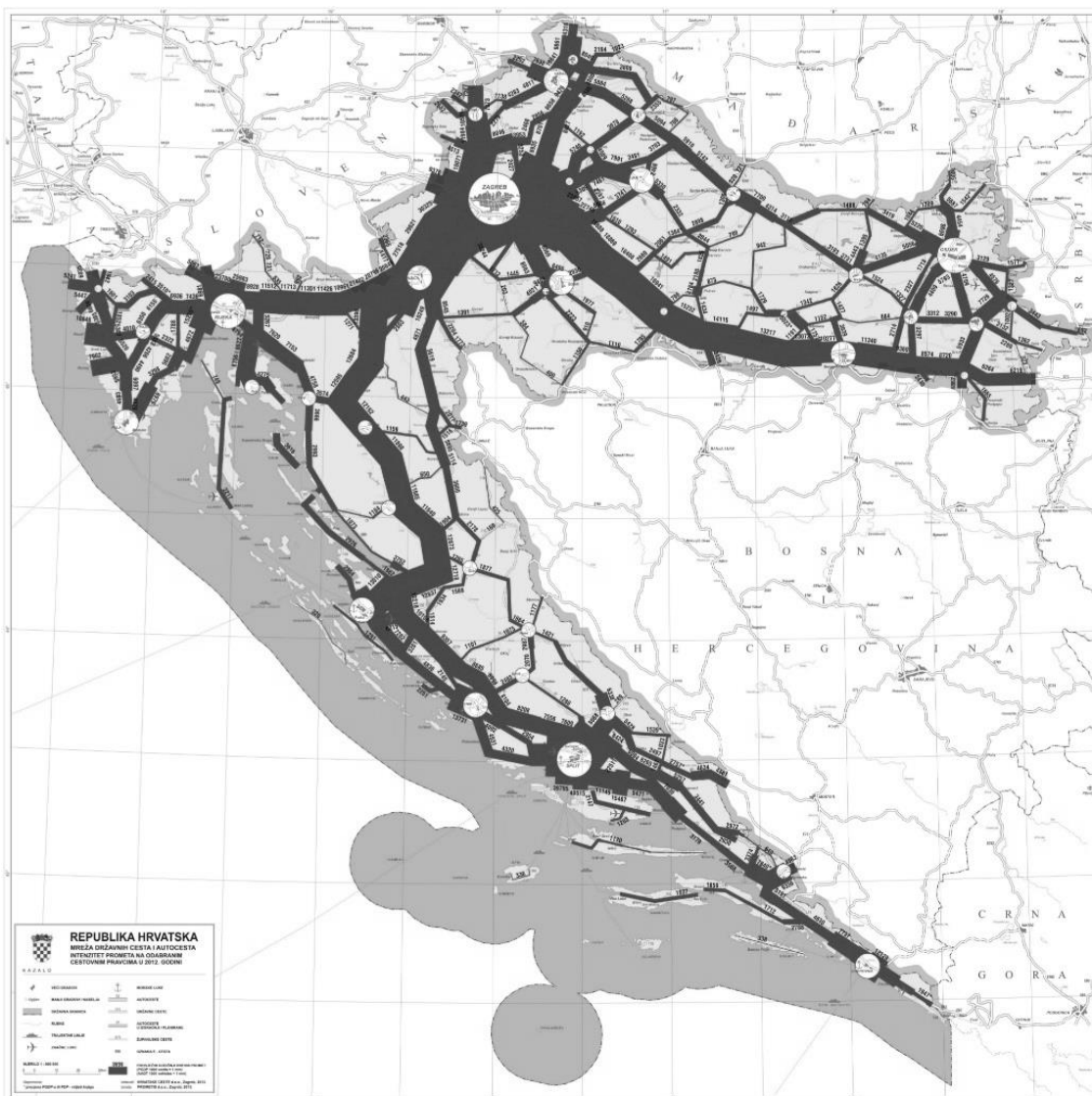
Osim na ovim službenim podacima, analiza se temelji i na podacima koji su dobiveni iz dokumenata prostornog uređenja, a koji su važeći na nacionalnoj razini, županijskim i gradskim razinama, kao i na podacima iz postojećih studija i projekata.

## 3.2 OPIS SEKTORA

### *Podaci o prometnom volumenu*

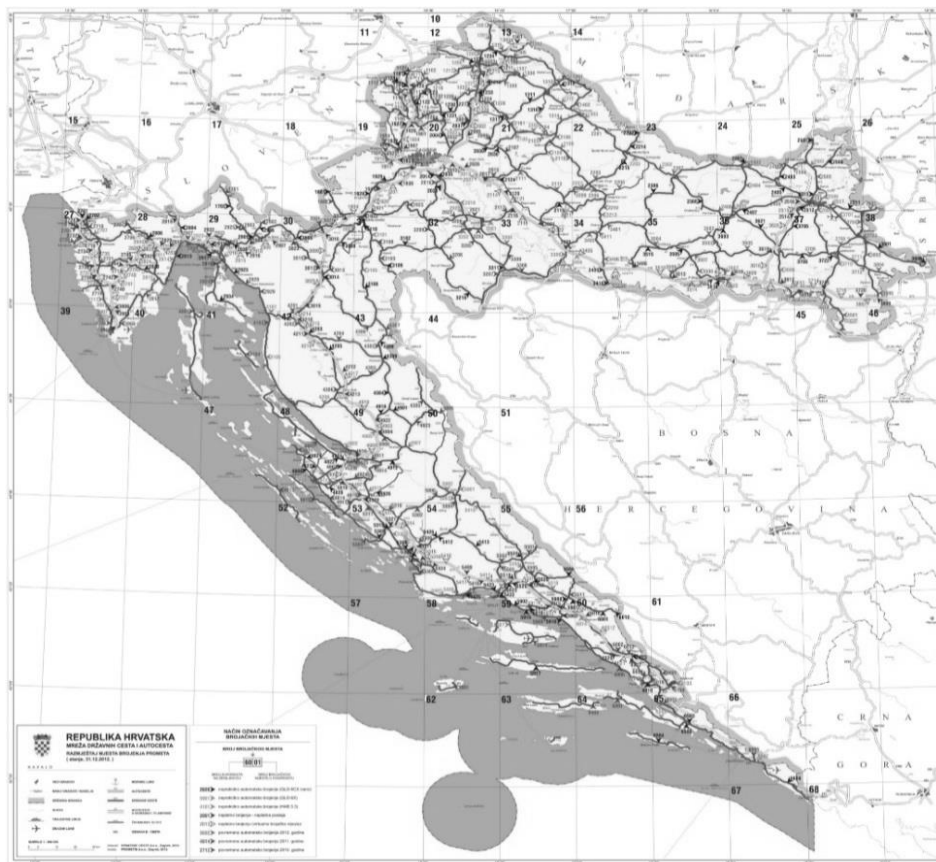
Brojanje prometa u cestovnoj mreži Republike Hrvatske vrši se periodično, a relevantni podaci objavljeni su u publikaciji „*Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske u 2012. godini, Hrvatske autoceste d.o.o.*“.

*Prikaz: 3 Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske za 2012. godinu*



*Izvor: Intenzitet prometa na odabranim cestovnim pravcima u 2012., Hrvatske ceste d.o.o.*

Prikaz: 4 Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske za 2012. godinu



Izvor: Intenzitet prometa na odabranim cestovnim pravcima u 2012., Hrvatske ceste d.o.o.

Tabela 24 Promet na autocestama u 2011. i 2012.

AUTOCESTA	AADT			ASDT		
	2011.	2012.	GODIŠNJA PROMJENA (%)	2011.	2012.	GODIŠNJA PROMJENA (%)
A1:Zagreb-Vrgorac	12.652	12.016	-5,0	29.269	27.941	-4,5
A2:Macelj-Zagreb	11.039	11.696	6,0	20.574	21.514	4,6
A3:Bregana – Zagreb (Ivanja Reka)	14.413	13.985	-3,0	20.306	20.279	-0,1
A4:Goričan – Zagreb	7.294	6.657	-8,7	13.263	12.285	-7,4
A5:Osijek – Sredanci	2.534	2.379	-6,1	2.926	2.751	-6,0
A6:Bosiljevo 2 – Rijeka	11.767	11.055	-6,1	20.032	19.107	-4,6
A7:Rupa - Sv. Kuzam	14.212	13.626	-4,1	23.813	22.548	-5,3
A8:Kanfanar – Matulji	7.795	7.436	-4,6	9.595	9.147	-4,7
A9:Umag – Pula	5.462	5.395	-1,2	12.060	12.287	1,9
Ukupno	11.654	11.182	-4,1	21.490	20.832	-3,1

*Ukupno: usporediv uzorak od 1,064 km autocesta za AADT i 1,146 km za ASDT*

Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 2012., Hrvatske ceste d.o.o.

Tabela 25 Promet na državnim cestama u 2011. i 2012. godini

DRŽAVNA CESTA	AADT			ASDT		
	2011.	2012.	GODIŠNJA PROMJENA (%)	2011.	2012.	GODIŠNJA PROMJENA (%)
1	4.404	4.337	-1,5	6.583	6.768	2,8
2	6.144	5.987	-2,6	6.279	6.286	0,1
3	6.014	5.805	-3,5	6.461	6.440	-0,3
5	1.684	1.567	-6,9	1.936	1.814	-6,3
7	5.526	4.960	-10,2	5.912	5.370	-9,2
8	5.623	5.489	-2,4	10.016	9.921	-0,9
Ukupno	3.558	3.433	-3,5	5.130	5.052	-1,5

Za svaku od odabranih cesta usporedive dionice za 2011. i 2012. uzete su u obzir. Izračuni su rađeni za vozilo/kilometar (vkm) Ukupno: usporediv uzorak od 1,356 km državnih cesta za AADT, a 1,364 km za ASDT

Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 2012., Hrvatske ceste d.o.o.

## *Međunarodni cestovni koridori*

*Prikaz: 5 Paneuropski prometni koridori*



*Izvor: Europska komisija*

Međunarodni paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa koji prolaze kroz Republiku Hrvatsku otvaraju je dvosmjerno prema dva velika pravca europskih mreža. S obzirom da Republika Hrvatska od 1. srpnja 2013. godine ima status države članice Europske unije ti koridori sada su sastavni dio TEN-T mreže kako slijedi: Vb (TEN-T Mediteranski koridor), Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža), X (TEN-T osnovna mreža) i Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža).

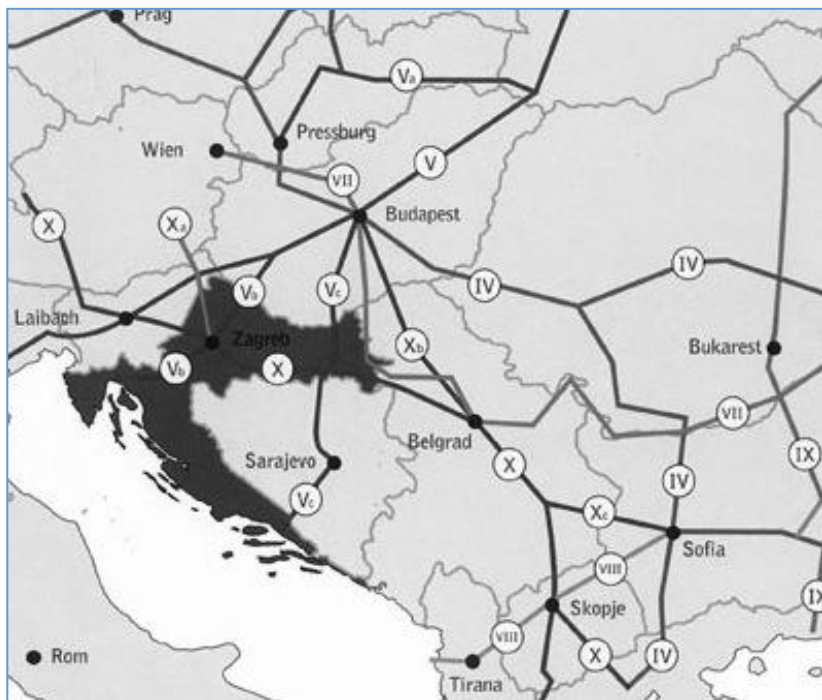
Zagreb se, kao što je ranije spomenuto, nalazi na sjecištu Paneuropskih koridora X (TEN-T osnovna mreža), Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža) i Vb (TEN-T Mediteranski koridor). Koridor Vc spaja Ploče s Budimpeštom i dalje s istočnom Europom, a uz to i TEN-T koridor Rajna-Dunav (Paneuropski koridor VII) također prolazi kroz Hrvatsku, omogućujući ulaz tereta u luku Vukovar.

Sljedeći hrvatski infrastrukturni elementi dio su gore navedene mreže:

- Autocesta A2 dio je TEN-T sveobuhvatne mreže (Paneuropski koridor Xa),
- Autoceste A4, A1 (Zagreb-čvor Bosiljevo 2) i A6 (čvor Bosiljevo 2-Rijeka) dio su TEN-T Mediteranskog koridora (Paneuropski koridor Vb),
- Autoceste A5 i A10 dio su TEN-T sveobuhvatne mreže (Paneuropski koridor Vc),
- Autocesta A3 dio je TEN-T osnovne mreže (Paneuropski koridor X).

Također valja istaknuti i projekt od posebne važnosti za Republiku Hrvatsku koji je sastavni dio TEN-T osnovne mreže, a to je Jadransko-jonski cestovni prometni pravac. Pravac spaja 7 zemalja (Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju i Grčku) od Trsta do Kalamate. Duž jadranske obale spaja najvažnije morske luke (Trst, Koper, Rijeku, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik, Bar, Drač, Igumenicu, Patras, Kalamatu) i niz paneuropskih koridora (V, Vb, Vc i VIII).

Prikaz: 6 Karta međunarodnih cestovnih koridora



Koridor V.b: Rijeka – Zagreb  
- Budimpešta

Koridor V.c: Ploče – Sarajevo  
– Osijek - Budimpešta

Koridor X: Salzburg –  
Ljubljana – Zagreb – Beograd  
– Niš – Skopje – Veles -  
Solun

Koridor X.a: Graz – Maribor  
– Zagreb



## ***Klasifikacija cesta prema komunikacijskoj zadaći i važnosti***

*Tabela 26 Podjela cesta prema zadaći povezivanja*

CESTOVNA KATEGORIJA	DRUŠTVENO I GOSPODARSKO ZNAČENJE (1.1.1)	VRSTA PROMETA (1.1.2)	VOLUMEN PROMETA (1.1.3)	ZADAĆA POVEZIVANJA (1.1.4)	SREDNJA DULJINA PUTOVANJA (KM)
Autocesta	Državna cesta	Promet motornim vozilima	> 14.000	Međunarodna i državna	> 100
1. kategorija	Državna cesta	Promet motornim vozilima	> 12.000	Međunarodna i državno-regionalna	50-100
2. kategorija	Državna cesta	Promet motornim vozilima u odnosu na mješoviti promet	7.000-12.000	Državna i županijska	20-50
3. kategorija	Državna cesta; županijska cesta	Mješoviti promet	3.000-7.000	Međužupanijska	5-50
4. kategorija	Županijska cesta; lokalna cesta	Mješoviti promet	1.000-3.000	Županijska	5-20
5. kategorija	Lokalna cesta	Mješoviti promet	<1000	Općinsko-lokalna	< 5

*Izvor: Pravilnik o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa (NN br. 110/01)*

Prema dostupnim informacijama, duljina razvrstanih javnih cesta na teritoriju Republike Hrvatske iznosi:

*Tabela 27 Duljina mreže razvrstanih javnih cesta u Republici Hrvatskoj*

Godina	Ukupna duljina razvrstanih cesta (km)	Autoceste (km)	Državne ceste (km)	Županijske ceste (km)	Lokalne ceste (km)
2013.	26.964	1.416,5	6.868	9.703	8.980

Duljina javnih cesta po županiji kojoj pripadaju:

Tabela 28 Duljina razvrstanih javnih cesta po županijama u 2013. godini

Županija	Autoceste (km)	Državne ceste (km)	Županijske ceste (km)	Lokalne ceste (km)
Republika Hrvatska	1.413	6.868	9.703	8.980
Zagrebačka županija	134	263	674	550
Krapinsko-zagorska županija	38	275	405	246
Sisačko-moslavačka županija	87	385	714	626
Karlovačka županija	83	383	489	538
Varaždinska županija	45	198	446	475
Koprivničko-križevačka županija	0	273	361	508
Bjelovarsko-bilogorska županija	0	298	544	505
Primorsko-goranska županija	137	518	561	320
Ličko-senjska županija	118	527	496	650
Virovitičko-podravska županija	0	196	365	319
Požeško-slavonska županija	0	219	199	263
Brodsko-posavska županija	128	135	448	195
Zadarska županija	74	507	563	636
Osječko-baranjska županija	72	466	652	485
Šibensko-kninska županija	43	328	427	327
Vukovarsko-srijemska županija	50	256	434	204
Splitsko-dalmatinska županija	131	763	827	905
Istarska županija	125	354	619	661
Dubrovačko-neretvanska županija	81	386	276	339
Međimurska županija	22	109	202	227
Grad Zagreb	44	28	0	0

Izvor: MPPI

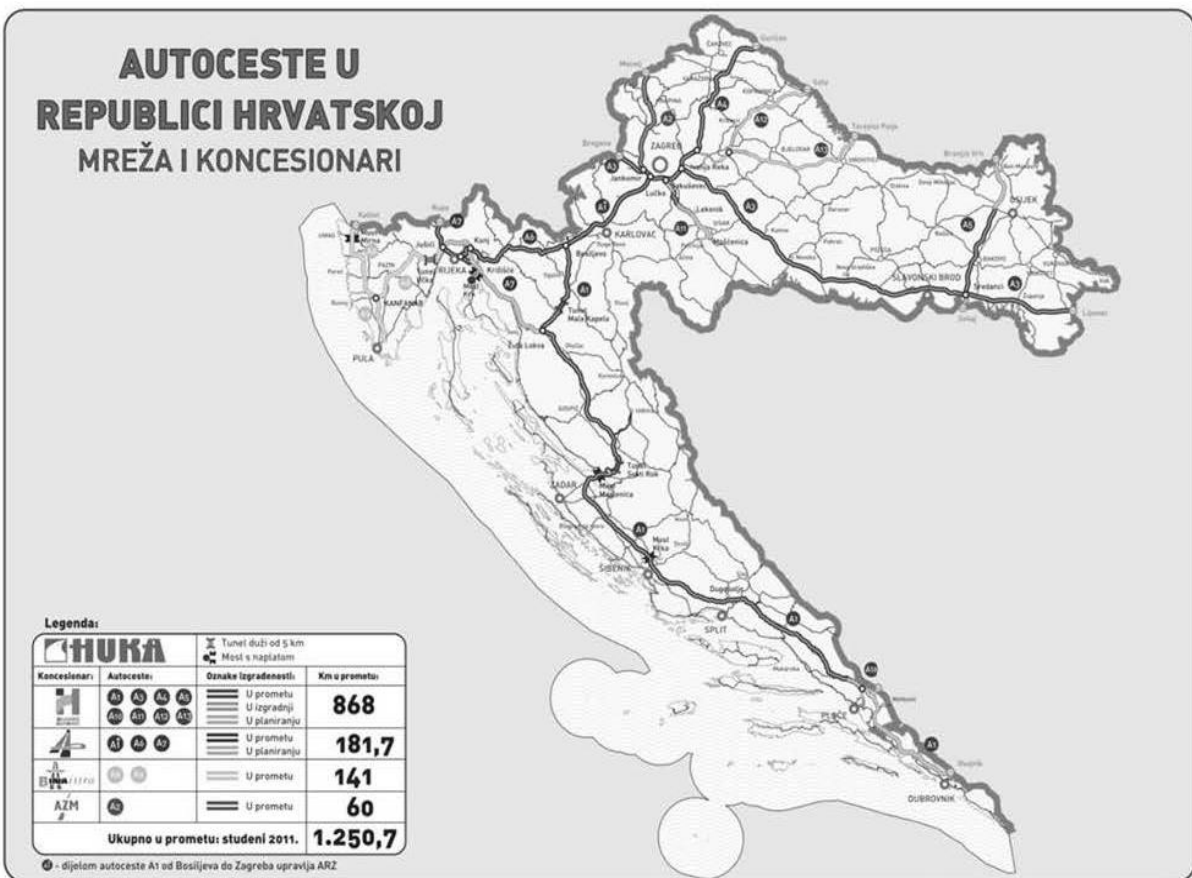
## ***Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj***

Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj prekriva ukupno 1.416,5 km autocesta koje su definirane kao sljedeće dionice autocesta:

*Tabela 29 Autoceste*

Oznaka autoceste	OPIS CESTE	DULJINA (km)
A1	Zagreb (čvorište Lučko, A3) – Karlovac – Bosiljevo – Split – Ploče (A 10) – Karamatići – Opuzen – granica Bosne i Hercegovine) te granica Republike Bosne i Hercegovine – Dubrovnik	550,0
A2	G.P. Macelj (granica Republike Slovenije) – Trakošćan – Krapina – Zagreb (čvorište Jankomir, A3)	61,0
A3	G.P. Bregana (granica Republike Slovenije) – Zagreb – Sl. Brod – G.P. Bajakovo (granica Republike Srbije)	306,0
A4	G.P. Goričan (granica Republike Mađarske) – Varaždin – Zagreb (čvorište Ivanja Reka, A3)	97,0
A5	G.P. Branjin Vrh (granica Republike Mađarske) – Beli Manastir – Osijek – Đakovo – čvorište Sredanci (A3) – G.P. Svilaj (granica Republike Bosne i Hercegovine)	88,1
A6	Čvorište Bosiljevo 2 (A1) – Delnice – Rijeka (čvorište Orehovica, A7)	81,0
A7	G.P. Rupa (granica Republike Slovenije) – Matulji – Orehovica – Sv. Kuzam – Križišće (D523) uključujući pristupnu cestu čvorište Draga – grad Rijeka (luka Brajdica) i pristupnu cestu čvorište Križišće – most Krk	42,4
A8	Čvorište Kanfanar (A9) – Pazin – Lupoglav – čvorište Matulji (A7)	64,0
A9	Čvorište Umag (D510) – Kanfanar – čvorište Pula (D66)	77,0
A10	Granica Bosne i Hercegovine – čvorište Ploče (A1)	8,9
A11	Zagreb (čvorište Jakuševac, A3) – Velika Gorica – Sisak	42,0
	Ukupno kilometara autocesta:	1.416,5

Prikaz: 7 Autoceste u Republici Hrvatskoj - mreža i koncesionari



Izvor: MPPI

## Crne točke na hrvatskim cestama

Po županijama i ukupno:

Tabela 30 Crne točke na hrvatskim cestama

ŽUPANIJA	DJELOMIČNO REKONSTRUIRANO	PLANIRA SE POTPUNA REKONSTRUKCIJA	UKUPNO MJESTA ZA REKONSTRUKCIJU
Zagrebačka županija	3	6	9
Splitsko-dalmatinska županija	12	13	25
Primorsko-goranska županija	8	4	12
Osječko-baranjska županija	4	1	5
Istarska županija	3	12	15
Dubrovačko-neretvanska županija	1	1	2
Karlovačka županija	-	1	1
Sisačko-moslavačka županija	1	1	2
Šibensko-kninska županija	2	1	3
Vukovarsko-srijemska županija	-	1	1
Zadarska županija	4	5	9
Bjelovarsko-bilogorska županija	2	2	4
Brodsko-posavska županija	-	3	3
Koprivničko-križevačka županija	3	-	3
Krapinsko-zagorska županija	-	6	6
Ličko-senjska županija	-	1	1
Medimurska županija	-	4	4
Požeško-slavonska županija	1	3	4
Varaždinska županija	-	1	1
Virovitičko-podravska županija	2	1	3
Republika Hrvatska	46	67	113

Izvor: Hrvatske ceste d.o.o.; Sektor za održavanje; Odjel za nadzor i sigurnost prometa i infrastrukture, Zagreb, lipanj 2013. godine

## Financijski pokazatelji ulaganja i održavanja

Tabela 31 Financijski pokazatelji ulaganja i održavanja prema cestovnim kategorijama (u milijunima kn)

GODINA	U MILIJUNIMA KUNA							
	ULAGANJE				ODRŽAVANJE			
	AUTOCESTE	DRŽAVNE CESTE	ŽUPANIJSKE CESTE	LOKALNE CESTE	AUTOCESTE	DRŽAVNE CESTE	ŽUPANIJSKE CESTE	LOKALNE CESTE
2011.	2045	1027	242	150	220	490	534	334

Izvor: MPPI

## Podaci o registriranim vozilima u Republici Hrvatskoj

Tabela 32 Registrirana motorna vozila u Republici Hrvatskoj u 2011. godini

GODINA	UKUPNO	MOTOCIKLI	AUTOMOBILI (UKUPNO)	AUTOMOBILI (FIZIČKE OSOBE)	KOMBIJI	AUTOBUSI	TERETNA VOZILA
<b>2011.</b>	<b>1969405</b>	<b>62876</b>	<b>1518278</b>	<b>1353252</b>	-	<b>4841</b>	<b>154884</b>

Izvor: MUP

Tabela 33 Broj motornih vozila po stanovniku u Republici Hrvatskoj u 2011. godini

GODINA	UKUPNO	MOTOCIKLI	AUTOMOBILI (UKUPNO)	AUTOMOBILI (FIZIČKE OSOBE)	KOMBIJI	AUTOBUSI	TERETNA VOZILA
<b>2011.</b>	<b>0,460</b>	<b>0,015</b>	<b>0,354</b>	<b>0,316</b>	-	<b>0,00113</b>	<b>0,0361</b>

Izvor: MUP

### Podaci po županijama:

Tabela 34 Broj stanovnika, vozača i motornih vozila po stanovniku i županijama u 2011. godini

ŽUPANIJA	BROJ STANOVNIKA	BROJ VOZAČA	REGISTRIRANA MOTORNA VOZILA	BROJ VOZILA PO STANOVNIKU
Zagreb	1.110.517	580.710	534.639	0,481
Splitsko-dalmatinska	455.242	232.940	211.987	0,466
Primorsko-goranska	296.123	178.532	159.819	0,540
Osječko-baranjska	304.899	149.454	118.058	0,387
Istarska	208.440	132.663	127.657	0,612
Dubrovačko-neretvanska	122.783	66.225	59.674	0,486
Karlovačka	128.749	66.989	58.071	0,451
Sisačko-moslavačka	172.977	85.638	69.453	0,402
Šibensko-kninska	109.320	52.854	47.262	0,432
Vukovarsko-srijemska	180.117	91.181	61.175	0,340
Zadarska	170.398	83.154	70.444	0,413
Bjelovarsko-bilogorska	119.743	60.993	55.889	0,467
Brodsko-posavska	158.559	77.392	55.308	0,349
Koprivničko-križevačka	115.582	59.530	56.629	0,490
Krapinsko-zagorska	133.064	65.640	58.044	0,436
Ličko-senjska	51.022	22.679	21.297	0,417
Međimurska	114.414	61.623	52.845	0,462
Požeško-slavonska	78.031	52.163	33.862	0,434
Varaždinska	176.046	89.401	81.636	0,464
Virovitičko-podravsko	84.586	41.116	35.656	0,422
Republika Hrvatska	4.290,612	2.250,877	1.969,405	0,459

Izvor: MUP

## *Gustoća razvrstanih javnih cesta*

*Tabela 35 Gustoća razvrstanih javnih cesta po županijama u 2011. godini*

ŽUPANIJA	AUTOCESTE (KM/KM)	DRŽAVNE CESTE (KM/KM2)	ŽUPANIJSKE CESTE (KM/KM2)	LOKALNE CESTE (KM/KM2)
Republika Hrvatska	0,022	0,121	0,194	0,183
Zagrebačka županija	0,042	0,080	0,280	0,233
Krapinsko-zagorska županija	0,031	0,194	0,362	0,194
Sisačko-moslavačka županija	0,014	0,086	0,183	0,146
Karlovačka županija	0,023	0,097	0,161	0,189
Varaždinska županija	0,036	0,166	0,375	0,380
Koprivničko-križevačka županija	0,000	0,121	0,229	0,294
Bjelovarsko-bilogorska županija	0,000	0,109	0,214	0,230
Primorsko-goranska županija	0,036	0,145	0,167	0,100
Ličko-senjska županija	0,022	0,104	0,107	0,146
Virovitičko-podravska županija	0,000	0,094	0,183	0,143
Požeško-slavonska županija	0,000	0,120	0,128	0,161
Brodsko-posavska županija	0,061	0,066	0,235	0,096
Zadarska županija	0,020	0,164	0,145	0,187
Osječko-baranjska županija	0,010	0,116	0,160	0,133
Šibensko-kninska županija	0,014	0,122	0,158	0,139
Vukovarsko-srijemska županija	0,020	0,105	0,195	0,094
Splitsko-dalmatinska županija	0,027	0,164	0,188	0,207
Istarska županija	0,045	0,118	0,247	0,258
Dubrovačko-neretvanska županija	0,000	0,223	0,164	0,197
Međimurska županija	0,030	0,122	0,366	0,360
Grad Zagreb	0,068	0,044	0,494	0,605

*Izvor: MPPI*

## Sigurnost cestovnog prometa

Godišnji podaci o sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj, broj smrtno stradalih i ozlijeđenih osoba, vrsta vozila:

Tabela 36 Sigurnost u cestovnom prometu 2002.-2011.

GODINA	VOZAČI	PROMETNE NESREĆE SA ŽRTVAMA	SMRTRNO STRADALE I OZLIJEĐENE OSOBE							PROMETNE NESREĆE PREMA VRSTI VOZILA			
			UKUPNO	SMRTRNO STRADALI			OZLIJEĐENI			AUTOMOBILI	TERETNA VOZILA	KOMBIJI	MOTOCIKLI
				UKUPNO	ODRASLI	DJECA	UKUPNO	ODRASLI	DJECA				
2002.	1.920.321	17.071	24.550	627	620	7	23.923	23.388	535	1.244.252	131.673	9.788	28.188
2003.	1.964.406	18.592	26.854	701	687	14	26.153	25.577	576	1.293.421	141.182	9.985	33.925
2004.	2.011.950	17.140	24.879	608	598	10	24.271	23.747	524	1.337.523	147.651	10.155	39.315
2005.	2.052.056	15.679	22.370	597	589	8	21.773	21.306	467	1.384.699	152.663	10.244	44.196
2006.	2.085.336	16.706	23.750	614	609	5	23.136	22.653	483	1.435.781	159.147	10.551	49.788
2007.	2.131.678	18.029	25.711	619	612	7	25.092	24.590	502	1.491.127	165.742	10.961	56.401
2008.	2.179.514	16.283	23.059	664	654	10	22.395	21.945	450	1.535.280	170.704	9.597	63.357
2009.	2.208.621	15.730	22.471	548	538	10	21.923	21.499	424	1.526.507	164.761	6.042	63.691
2010.	2.233.963	13.272	18.759	426	420	6	18.333	18.044	289	1.511.045	157.731	4.402	62.210
2011.	2.250.877	13.228	18.483	418	412	6	18.065	17.779	286	1.514.847	154.884	3.431	62.876

Izvor: MUP



Tabela 37 Sigurnost u cestovnom prometu 2013. godini

Sažetak osnovnih prometnih pokazatelja na autocestama u 2013. g.

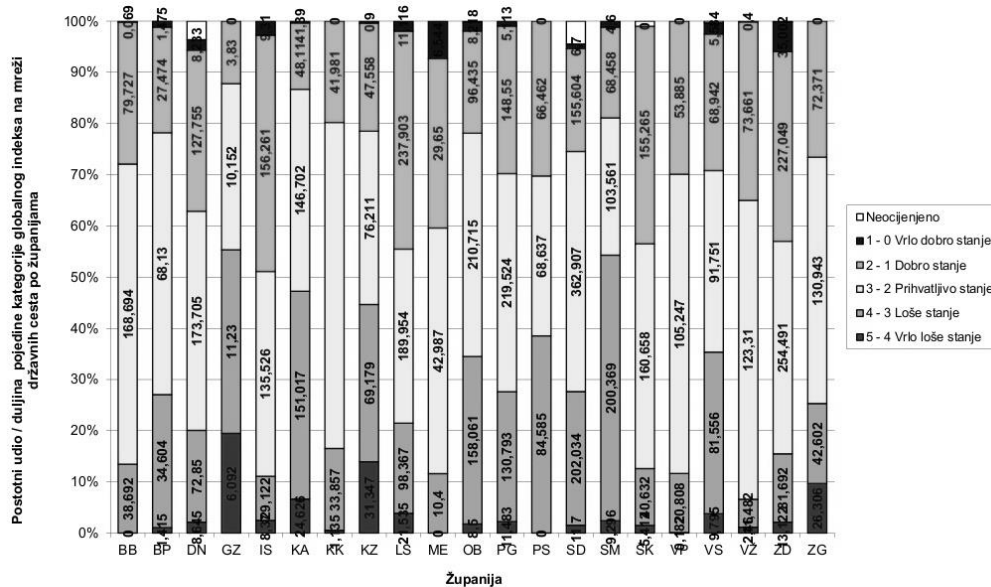
2013.	A1				A3				A4				A5				A11				HAC			
	PMDP	Uk.br. nesreća	Smrtno stradali	Ozlijeđeni	PMDP	Uk.br. nesreća	Smrtno stradali	Ozlijeđeni	PMDP	Uk.br. nesreća	Smrtno stradali	Ozlijeđeni	PMDP	Uk.br. nesreća	Smrtno stradali	Ozlijeđeni	PMDP	Uk.br. nesreća	Smrtno stradali	Ozlijeđeni	PMDP	Uk.br. nesreća	Smrtno stradali	Ozlijeđeni
Siječanj	3.926	45		5	13.127	59	2	4	6.782	14		2	1.893	2		0	1.114	0		11	7.347	120	2	22
Veljača	4.010	46		1	12.175	64	1	9	7.397	23		8	1.975	1		0	1.209	0		18	7.124	134	1	36
Ožujak	4.983	31	1	6	14.416	73		15	8.006	22		3	2.204	3		0	1.358	2		0	8.450	131	1	24
Travanj	6.619	36		3	16.281	53	1	11	8.930	15		0	2.463	2		0	1.691	0		0	9.989	106	1	14
Svibanj	8.233	46	1	11	17.125	79		6	9.506	11		2	2.520	3		1	1.849	0		0	11.103	139	1	20
Lipanj	13.005	44		6	16.742	57	4	20	11.050	16		5	2.521	2		0	1.810	0		0	13.345	119	4	31
Srpanj	23.128	77	1	36	22.174	78	1	30	15.463	12		2	2.887	4		4	1.749	0		0	20.460	171	2	72
Kolovoz	28.846	109	1	24	26.819	87	3	40	17.206	9		1	3.009	6		0	1.572	0		0	24.947	211	4	65
Rujan																								
Listopad																								
Studeni																								
Prosinac																								
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>11.702</b>	<b>434</b>	<b>4</b>	<b>92</b>	<b>17.428</b>	<b>550</b>	<b>12</b>	<b>135</b>	<b>10.586</b>	<b>122</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>2.439</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1.546</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>12.926</b>	<b>1.131</b>	<b>16</b>	<b>284</b>

Izvor: MPPI

Legenda: PMDP – Prosječni mjesečni dnevni promet

Ukupni broj nesreća  
Smrtno stradali  
Ozlijeđeni

Prikaz: 8 Globalni indeks stanja kolnika državnih cesta 31.12.2011. godine



Izvor: MPPI

Legenda: Postotni udio/duljina pojedine kategorije globalnog indeksa na mreži državnih cesta po županijama

- 0 – nije ocijenjeno
- 1-0 – vrlo dobro stanje
- 2-1 – dobro stanje
- 3-2 – prihvatljivo stanje
- 4-3 – loše stanje
- 5-4 – vrlo loše stanje

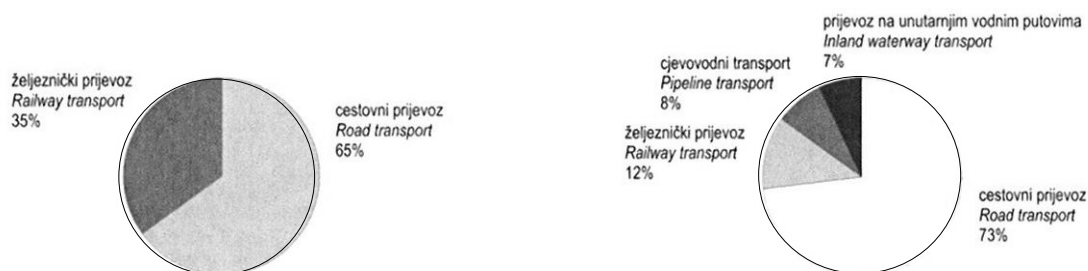
Prikaz: 9 Cestovni promet prema vrsti vozila

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	
Ukupno	21 861	21 308	20 971	20 609	20 317	Total
Osobnim vozilima	19 456	18 965	18 590	18 250	17 995	Passenger cars
Autobusima	306	299	310	300	300	Buses and motor coaches
Motociklima i mopedima	153	150	154	189	189	Motorcycles and mopeds
Teretnim vozilima	1 946	1 894	1 917	1 870	1 833	Goods vehicles

vozilo-kilometri, mil.  
Vehicle-kilometres, mln

Izvor: Statistička izvješća, ISSN 1846-2421; Transport i komunikacije, 2012; Zagreb 2013. godine

Prikaz: 10 Struktura kopnenog putničkog prijevoza prema vrstama prijevoza u 2012. godini i struktura kopnenog prijevoza robe prema vrstama prijevoza u 2012. godini



Izvor: Statistička izvješća, ISSN 1846-2421; „Transport i komunikacije”, 2012; Zagreb 2013. godine

Prikaz: 11 Vozači cestovnih motornih vozila po spolu i dobi

Godine starosti Age	Ukupno Total			Spol Sex					
				muškarci Men			žene Women		
	2010.	2011.	2012.	2010.	2011.	2012.	2010.	2011.	2012.
Ukupno Total	2 233 963	2 250 877	2 267 892	1 361 328	1 365 253	1 369 665	872 635	885 624	898 227
Do 18 Up to 18	13 511	12 256	11 024	9 431	8 465	7 544	4 080	3 791	3 480
19 – 24	207 349	197 065	186 225	121 073	115 863	110 130	86 276	81 402	76 095
25 – 34	505 589	501 424	495 360	276 682	273 749	269 756	228 907	227 675	225 604
35 – 44	492 633	493 007	496 480	277 092	275 221	275 153	215 541	217 786	221 327
45 – 54	474 727	477 335	480 263	288 438	287 062	286 246	186 289	190 273	194 017
55 – 64	363 139	380 134	393 634	240 301	248 719	254 965	122 838	131 415	138 669
65 godina i više 65 and over	177 015	189 656	204 906	148 311	156 374	165 871	28 704	33 282	39 035

Izvor: Ministarstvo unutarnjih poslova  
Source: Ministry of the Interior

Prikaz: 12 Registrirana cestovna motorna i priključna vozila prema vrsti vozila

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	
Mopedi	120 457	120 792	114 563	112 166	98 975	Mopeds
Motorcikli	63 357	63 691	62 210	62 876	58 006	Motorcycles
Četverocikli	1 600	1 916	1 835	1 906	1 796	Quadricycles
Osobna vozila	1 535 280	1 532 549	1 515 449	1 518 278	1 445 220	Passenger cars
Kombinirana vozila	9 597 <sup>1)</sup>	...	...	...	...	Light vans
Autobusi	5 099	5 071	4 877	4 841	4 655	Buses
Teretna vozila <sup>2)</sup>	170 704	164 761	157 731	154 884	141 567	Goods vehicles <sup>2)</sup>
Traktori	108 369	108 825	105 573	107 074	106 436	Tractors
Radni strojevi	7 473	7 605	7 349	7 380	7 086	Work engines
Priključna vozila	36 227	35 257	33 574	33 434	31 221	Trailers

1) Vidi izvore i metode prikupljanja podataka, obuhvat i definicije.

2) U teretna vozila uključena su i radna vozila.

1) See Sources and methods of data collection, coverage and definitions

2) Work vehicles are included in the category Goods vehicles.

Izvor: Ministarstvo unutarnjih poslova  
Source: Ministry of the Interior

## 4 SEKTOR ZRAČNOG PROMETA

---

### 4.1 ANALIZA PODATAKA

---

Glavni dostupni podaci su:

- obrasci za prijavu projekata/studije/planovi ulaganja: Zračna luka Split, Zračna luka Osijek, Zračna luka Mali Lošinj, Zračna luka Pula, Zračna luka Zadar, Zračna luka Brač, Zračna luka Rijeka, Zračna luka Zagreb, Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o. (Projekt nadogradnje SUR sustava za TMA Dubrovnik i TMA Pula),
- podaci svih zračnih luka o prometu, kašnjenjima, kapacitetima itd.,
- Glavni planovi (Master planovi) za zračne luke Dubrovnik, Mali Lošinj, Zadar, Zagreb, Pulu i Split,
- Izvještaji sigurnosti i vezani akcijski planovi za zračne luke Brač, Dubrovnik, Osijek, Pulu, Rijeku, Split, Zadar, Zagreb i Mali Lošinj,
- TEN-T zahtjevi,
- podaci Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo (CCAA),
- dokumenti EASA-e o standardizaciji Hrvatske,
- OPERATIVNI PROGRAM PROMET 2007.-2013.,
- Beyond Vision 2020. Towards 2050, ACARE,
- Flightpath 2050. – Europska vizija za zrakoplovstvo, EK.

Relevantne smjernice, planska dokumentacija te dokumenti koji postavljaju ciljeve za razvoj sektora zračnog prometa u Republici Hrvatskoj navedeni su u nastavku.

Europska razina:

- Bijela knjiga: Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima (EK 2011.) (*Roadmap for Single European Transport Area-Towards a competitive and sustainable transport system*),
- Komunikacija Europske komisije Vijeću Europe, Europskom parlamentu, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija COM (2006.) 819 konačna verzija, 24.01.2007., Akcijski plan za kapacitete, učinkovitost i sigurnost zračnih luka u Europi (*An action plan for airport capacity , efficiency and safety in Europe*),

- Izjava odbora Europske komisije o smjernicama za financiranje zračnih luka i zračnih prijevoznika kao početne pomoći u korištenju regionalnih zračnih luka (Smjernice zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka, Službeni list C 312, 9.12.2005.),
- Komunikacija Europske komisije Vijeću Europe, Europskom parlamentu, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, COM (2006.) 814 konačna verzija, 22.06.2006., Održimo Europu pokretnom – Održiva mobilnost za naš kontinent, srednjoročna revizija Bijele knjige o prometu Europske komisije iz 2001. godine (*Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent , Mid -term Rewiev of the European Comission's 2001 Transport White Paper*),
- Komunikacija Europske komisije Vijeću Europe, Europskom parlamentu, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija COM (2006.) 819 konačna verzija, 24.01.2007., Akcijski plan za kapacitete, učinkovitost i sigurnost zračnih luka u Europi (*An action plan for airport capacity, efficiency and safety in Europe*),
- Odluka Vijeća Europe od 06.10.2006., kohezijski strateški okvir (Službeni list L 291, 21.10.2006.),
- Uredba Vijeća Europe br. 1083/2006, od 11.07.2006., o utvrđivanju općih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća Europe, br. 1260/1999,
- Uredba Vijeća Europe, br. 1084/2006, od 11.07.2006. o osnivanju Kohezijskog fonda i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća Europe br. 1164/94,
- Helsinška inicijativa s Konferencije ministara prometa iz 1997. godine,
- TEN-T (uključujući reviziju politike Zelene knjige - TEN-T, integraciju TEN-T-a u opću prometnu politiku),
- Izvještaj o stanju na području Republike Hrvatske 2008.-2012.,
- Kohezijska politika 2014.-2020.: Ulaganje u rast i zapošljavanje.

#### Nacionalna razina:

- Nacionalni strateški referentni okvir (EK od 26. kolovoza 2013.),
- Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske, 2011.-2013. godine, lipanj 2010. godine,
- Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN br. 139/99),

- Strateški okvir za razvoj 2006.-2013. (Republika Hrvatska, Središnji ured, Zagreb, 2006.),
- 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),
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 50/99, 84/13),
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013.-2015.,
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014.-2016.,
- Strategija za Hrvatsku 2010.-2013. (EBRD),
- Zakon o zračnom prometu (NN br. 69/09, 84/11, 54/13 i 127/13, 92/14),
- Zakon o zračnim lukama (NN br. 19/98 i 14/11),
- Pravilnik o održavanju i pregledanju aerodroma te mjerama potrebnim za njegovu sigurnu uporabu (NN br. 65/05),
- Pravilnik o aerodromima (NN br. 58/14),
- Strateški okvir za razvoj 2006.-2013. (SOR),
- Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2010.,
- Zakon o prostornom uređenju (NN br. 153/13)
- Zakon o gradnji (NN. br. 153/13)

#### Regionalna razina:

- Glavni plan (Masterplan) turizma Splitsko-dalmatinske županije (2007.),
- Regionalni operativni program Splitsko-dalmatinske županije 2007.-2013. (2006.),
- Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije (Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije br. 1/03 , 8/04, 5 /05, 5/ 06, 13/07),
- Regionalni operativni program Primorsko-goranske županije 2008.-2013.,
- Razvojna strategija Primorsko-goranske županije 2011.-2013.,
- Razvojni plan za Zračnu luku Split do 2015. godine.

Lokalna razina:

- Prostorni plan Grada Kaštela (Službeni Glasnik Grada Kaštela br. 02/06, 02/09, 02/12),
- Glavni plan Grada Kaštela (Službeni Glasnik Grada Kaštela br. 02/06, 02/09, 02/12).

Također, sljedeći dokumenti uzeti su u obzir kao ulazni podaci za analizu razvoja sektora zračnog prometa u Hrvatskoj. Svi su vezani uz potencijalne projekte predviđene za sektor zračnog prometa općenito i posebno uz infrastrukturu zračnih luka i sustave zračne plovidbe. Među njima svi obrasci za pripremu i prijavu projekata vezani uz strukturne fondove odnose se na neke od gore spomenutih direktiva, uredbi i odluka koje za cilj imaju ispunjenje navedenih ciljeva.

Obrasci za pripremu i prijavu projekata (naziv subjekta/naziv projekta):

- Zračna luka Dubrovnik/Razvoj Zračne luke Dubrovnik,
- Zračna luka Mali Lošinj/Proširenje uzletno-sletne staze, proširenje stajanke i izgradnja zgrade terminala i pristupnih cesta zračne luke Mali Lošinj,
- Zračna luka Split/Rekonstrukcija i proširenje putničkog terminala,
- Zračna luka Zadar/Rekonstrukcija i proširenje operativnih dijelova Zračne luke Zadar,
- Zračna luka Osijek/Modernizacija postojećih i izgradnja novih kapaciteta i nabava opreme,
- Zračna luka Pula/Projekt rekonstrukcije i instalacije sustava svjetlosne signalizacije i sustava preciznog pristupa,
- Zračna luka Pula/Proširenje terminala i povezanih objekata,
- Zračna luka Rijeka/Izgradnja razvojne i multimodalne prometne infrastrukture u Zračnoj luci Rijeka,
- Zračna luka Rijeka/Obnova, modernizacija i razvoj Zračne luke Rijeka,
- Zračna luka Brač/Modernizacija i dogradnja Zračne luke Brač između 2014. i 2020. godine.
- Hrvatska kontrola zračne plovidbe/ Projekt nadogradnje SUR sustava za TMA Dubrovnik i TMA Pula.

## 4.2 OPIS SEKTORA

Glavni podaci o prometu zračnih luka:

Tabela 38 Glavni podaci o prometu

Zračna luka	Zagreb	Dubrovnik	Split	Pula	Zadar	Rijeka	Brač	Osiijek	Mali Lošinj	
2008.	Pax	2.192.453	1.191.474	1.203.778	397.226	157.978	n/a	n/a	n/a	n/a
	Teret (tona)	10.849	997	1.070	11	3.963	n/a	n/a	n/a	n/a
	Operacije zrakoplova	44.542	14.822	17.186	9.406	3.100	n/a	n/a	n/a	n/a
2009.	Pax	2.062,242	1.122,355	1.115,099	315.168	215.868	n/a	n/a	n/a	n/a
	Teret (tona)	10.065	516	813	13	337.919	n/a	n/a	n/a	n/a
	Operacije zrakoplova	40.684	14.342	15.568	9.126	3.249	n/a	n/a	n/a	n/a
2010.	Pax	2.071,561	1.270.062	1.219.741	330.582	275.272	n/a	n/a	n/a	n/a
	Teret (tona)	8.156	406	710	9	15.975	n/a	n/a	n/a	n/a
	Operacije zrakoplova	39.812	15.539	16.970	6.834	3.328	n/a	n/a	n/a	n/a
2011.	Pax	2.319,098	1.349.501	1.300,381	356.073	284.980	79.316	11.367	21.903	1.597
	Teret (tona)	8.111	420	700	9	19.457	n/a	n/a	n/a	n/a
	Operacije zrakoplova	42.360	16.050	17.480	6.984	3.399	n/a	n/a	n/a	n/a
2012.	Pax	2.342.309	1.480.470	1.425.749	375.080	371.256	71.558	11.402	2.164	794
	Teret (tona)	8.133	357	650	11	10.516	n/a	n/a	n/a	n/a
	Operacije zrakoplova	39.054	16.216	17.444	7.192	3.968	n/a	n/a	n/a	n/a

Izvor: Podaci zračnih luka Zagreb, Dubrovnik, Split, Pula i Zadar



Glavni kapaciteti i uska grla prikazana su niže:

Tabela 39 Kapaciteti i uska grla u zračnim lukama

Zračna luka	Sustav					Uska grla
	Uzletno-sletna staza	Staza za vožnju	Stajanka (br. pozicija)	Terminal	Pristup površini	
Zagreb	30 operacija /sat	n/a	Glavna stajanka: 22 Stajanka za generalnu avijaciju: 21	1.500.000/g	1400 vozila /sat	područje sortiranja prtljage područje zajedničke čekaonice za putnike na međunarodnim i domaćim odlascima broj izlaza broj šaltera za registraciju površina predviđena za komercijalne objekte
Dubrovnik	15 operacija /sat	n/a	19	2.000 putnika /sat	n/a	terminal (registracija, sigurnosne točke, čekaonica za odlaske, područje za preuzimanje prtljage), staze za vožnju (poveznica na THR 30), stajanka
Split	12 operacija /sat	n/a	16	2.000 putnika /sat	n/a	staza za vožnju stajanka terminal
Pula	400 operacija /dan	n/a	10	20.000 putnika/dan	n/a	terminal (izlazi)
Zadarska	20 operacija /sat	n/a	Stajanka 1: 8 C Stajanka 2: 26 (A,B)	1000 putnika /sat	n/a	Stajanka pristup površini
Rijeka	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Brač	Ovisi o vrsti zrakoplova	n/a	22 3 C (A,B) 3 B (A) 16 A	400 putnika /sat	n/a	duljina uzletno-sletne staze staza za vožnju stajanka terminal
Osijek	4 operacije /sat	n/a	4	200 putnika /sat	n/a	nema uskih grla
Mali Lošinj	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Izvor: Podaci zračnih luka

Broj komercijalnih operacija zrakoplova na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb u 2012. godini:

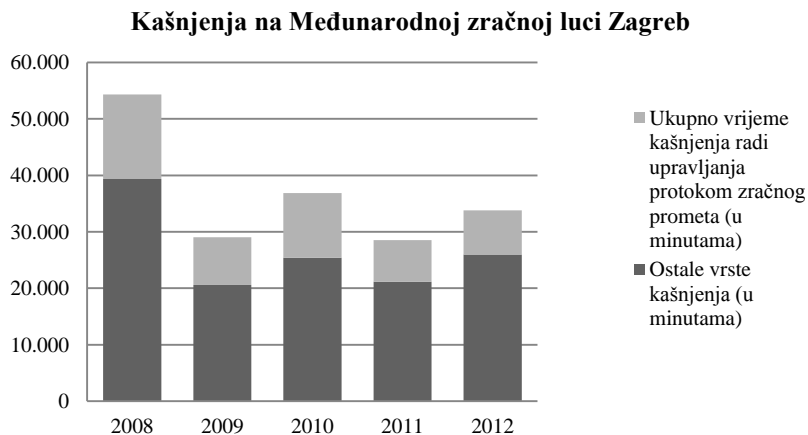
Tabela 40 Poslovanje zračnih linija u međunarodnoj Zračnoj luci Zagreb u 2012. godini

OZNAKA	ZRAČNI PRIJEVOZNIK	Operacije zrakoplova
CTN	CROATIA AIRLINES	20.352
DLH	LUFTHANSA	2.315
AUA	AUSTRIAN AIRLINES	1.917
AFR	AIRFRANCE	1.432
GWY	GERMANWINGS	1.035
THY	TURKISH AIRLINES	700
EZY	EASY JET	635
AFL	AEROFLOT	604
QTR	QATAR AIRWAYS	469
TAP	TAP PORTUGAL	332
CSA	CSA CZECH AIRLINES	182
NAX	NORVEGIAN AIR SHUTTLE	104
ELY	EL AL ISRAEL AIRLINES	83
VLG	VUELING	76
MAH	MALEV HUNGARIAN AIRLINES	60
IBE	IBERIA	56
BAW	BRITISH AIRWAYS	44
SRK	SKY WORK AIRLINES	38
-	OSTALI	26
UKUPNO		30.460

Izvor: Međunarodna zračna luka Zagreb

Podaci o kašnjenjima na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb:

Prikaz: 13 Kašnjenja u međunarodnoj Zračnoj luci Zagreb



Izvor: Podaci međunarodne Zračne luke Zagreb

## 5 SEKTOR UNUTARNJE PLOVIDBE

---

### 5.1 ANALIZA PODATAKA

---

Tijekom analize sektora unutarnje plovidbe korištena je znatna količina materijala i podataka. Većina podataka preuzeta je iz strateških dokumenata relevantnih za sektor unutarnje plovidbe, tj.:

- Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj 2008. – 2018.,
- Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj 2009. – 2016.

Ostali strateški dokumenti također važni za sektor unutarnje plovidbe su:

- Strategija održivog razvoja Republike Hrvatske (NN br. 30/09),
- Strateški okvir za razvoj 2006. – 2013.,
- Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN br. 139/99),
- 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),
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 50/99, 84/13),
- Strateški plan Ministarstva gospodarstva 2013. – 2015.,
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013.-2015.,
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014.-2016.,
- Strategija upravljanja vodama, 2009. (NN br. 91/08),
- Strategija gospodarenja otpadom Republike Hrvatske (NN, br. 130/2005).

Državni zavod za statistiku obavlja poslove vezane uz službenu statistiku u Republici Hrvatskoj, uključujući prikupljanje i analizu podataka o prometu unutarnjim vodnim putovima u suradnji s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture.

Statistički podaci prikupljeni su iz sljedećih izvora:

- Prijevoz na unutarnjim vodnim putovima, mjesečno izdanje, Državni zavod za statistiku,

- Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“, Državni zavod za statistiku, 2013.

*Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“* sadrži podatke o razvoju i stanju prometne opreme, o radu poslovnih subjekata koji se bave prijevozom te podatke o prometu, poštanskim i kurirskim uslugama te telekomunikacijama.

Svaka prometna aktivnost prikazana je u posebnom poglavlju. Poglavlje „Prijevoz na unutarnjim vodnim putovima” obuhvaća podatke o floti i zaposlenima te podatke o prijevozu robe unutarnjim vodnim putovima.

Usporedno s tim službenim podacima, analiza se također temelji na podacima dobivenim od lučkih uprava, raznih prometnih i razvojnih studija specifičnih luka te lučkih Glavnih planova (Master planova).

## 5.2 OPIS SEKTORA

---

### *Unutarnji vodni putovi*

Unutarnji vodni putovi općenito se dijele na plovne i neplovne. U posljednje dvije godine duljina unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj povećala se s 805 na 1.016 km. Budući su strateški dokumenti koji se odnose na unutarnje plovne putove izrađeni ranije, ova je informacija u tim dokumentima starija i neki podaci preuzeti iz tih dokumenata donekle se razlikuju od stvarnog stanja.

*Tabela 41 Duljina unutarnjih vodnih putova*

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Duljina unutarnjih vodnih putova, km	804,1	804,1	805,2	1.016,8	1.016,8

*Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“*

Klasifikacija sadašnjeg stanja unutarnjih vodnih putova utvrđena je Pravilnikom o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama (NN br. 77/11).

Od ukupno 534,7 km postojećih unutarnjih vodnih putova koji su uključeni u mrežu europskih vodnih putova, samo 287,4 km udovoljava zahtjevima međunarodnih plovniha standarda, tj. međunarodnoj IV klasi plovnosti.

Tabela 42 Klasifikacija unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj, 2009.

Rijeka	Dionica rijeke	Duljina vodnog puta (km)	Klasa vodnog puta
<b>MEĐUNARODNI UNUTARNJI VODNI PUTOVI</b>			
DUNAV	1.295 + 500 (Ilok) – 1.433 + 000 (Batina)	137,50	Klasa VIc
SAVA	210 + 800 (Račinovci) – 313 + 700 (Sl. Šamac)	102,90	Klasa IV
	313 + 700 (Sl. Šamac) – 338 + 200 (Oprisavci)	24,50	Klasa III
	338 + 200 (Oprisavci) – 371 + 200 (Sl. Brod – grad)	33,00	Klasa IV
	371 + 200 (Sl. Brod – grad) – 594 + 000 (Sisak – Galdovo)	222,80	Klasa III
DRAVA	0 + 000 (ušće Dunava) – 14 + 000 (osječka luka Nemetin)	14,00	Klasa IV
	14 + 000 (osječka luka Nemetin) – 55 + 450 (Belišće)	41,45	Klasa III
	<i>Tablica 1 55 + 450 (Belišće) – 70 + 000 (mađarska granica)</i>	14,55	Klasa II
KUPA	0 + 000 (utok u Savu) – 5 + 900 (ušće Odre)	5,90	Klasa I
UNA	0 + 000 (utok u Savu) – 4 + 000 (Tanac)	4,00	Klasa II
	4 + 000 (Tanac) – 15 + 000 (Hrvatska Dubica)	11,00	Klasa I
Ukupna duljina međunarodnih unutarnjih vodnih putova		611,60	
<b>MEĐUDRŽAVNI UNUTARNJI VODNI PUTOVI</b>			
DRAVA	70 + 000 – 198 + 600	128,60	Klasa II
Ukupna duljina međudržavnih unutarnjih vodnih putova		128,60	
<b>NACIONALNI UNUTARNJI VODNI PUTOVI</b>			
Klasificirani nacionalni unutarnji vodni putovi			
SAVA	594 + 000 (Sisak) – 662 + 000 (Rugvica)	68,00	Klasa II
	662 + 000 (Rugvica) – 715 + 000 (Bregana – slovenska granica na desnoj obali)	53,00	Klasa I
KUPA	5 + 900 (ušće Odre) – 161 + 500 (Ozalj – brana HE Ozalj)	155,60	Klasa I
Ukupna duljina nacionalnih klasificiranih unutarnjih vodnih putova		276,60	
<b>UKUPNA DULJINA KLASIFICIRANIH UNUTARNJIH VODNIH PUTOVA</b>		<b>1.016,80</b>	

Izvor: Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama (NN br. 77/2011)

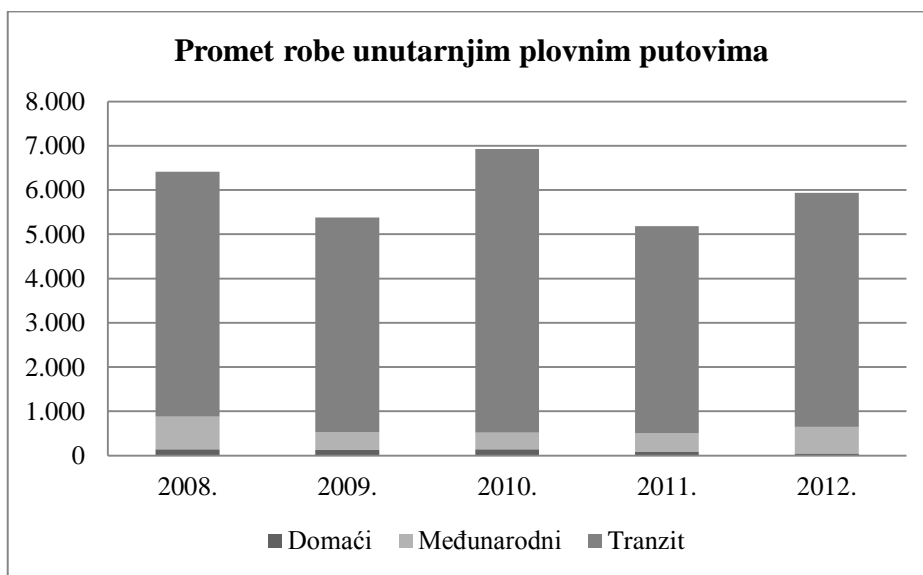
Unutarnji vodni putovi koriste se za prijevoz putnika i tereta, no putnički je promet zanemariv u usporedbi s teretnim, iako je u znatnom porastu. Većinu teretnog prometa čini tranzit, uz mali udio međunarodnog prometa i minimalni udio nacionalnog prometa.

Tabela 43 Prijevoz robe na unutarnjim vodnim putovima

	UKUPNO		NACIONALNI		MEĐUNARODNI		TRANZIT	
	'000 TONA	TONA-KILOMETRI, MIL.	'000 TONA	TONA-KILOMETRI, MIL.	'000 TONA	TONA-KILOMETRI, MIL.	'000 TONA	TONA-KILOMETRI, MIL.
2008.	6.415	843	141	31	739	48	5.535	764
2009.	5.381	727	127	28	406	30	4.848	669
2010.	6.928	941	145	29	370	27	6.413	885
2011.	5.184	692	91	19	411	27	4.682	646
2012.	5.934	772	50	11	596	31	5.288	730

Izvor DZS: Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“

Prikaz: 14 Promet robe unutarnjim vodnim putovima



Izvor DZS: Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“

## *Promet u lukama*

Luke unutarnjih voda su Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak. Sve navedene luke karakterizira teretni promet, dok luka u Slavonskom Brodu nema putničkog prometa. Putnički je promet najvažniji u luci Vukovar te je u porastu (krstarenja Dunavom), a luka Sisak također bilježi porast u lokalnom putničkom prometu.

Teretni promet u lukama uglavnom se odnosi na industriju ili poljoprivredu smještene u širem okruženju luke.

Luka Vukovar – Analiza pretovara tereta pokazuje da se uglavnom radi o rasutom teretu, kao i komadnom i tekućem teretu.

- Luka Osijek – Analiza pretovara tereta pokazuje da rasuti teret čini gotovo 60% istovara, poljoprivredni proizvodi (pšenica, suncokretova sačma, sjemenke uljane repice) 10%, dok preostali udio čini komadni teret i opći teret.
- Luka Slavonski Brod – Pretovar sirove nafte čini većinu teretnog prijevoza, zajedno s pijeskom, šljunkom i komadnim teretom.
- Luka Sisak – Pretovar sirove nafte čini ukupan teretni prijevoz.

*Tabela 44 Pregled pretovara u tonama*

GODINA	LUKA VUKOVAR	LUKA OSIJEK	LUKA SLAVONSKI BROD	LUKA SISAK
2001.	75.000	184.000	210.000	204.432
2002.	110.000	197.000	205.000	218.775
2003.	153.245	256.414	201.000	160.000
2004.	301.304	355.856	198.000	190.528
2005.	803.000	478.000	174.000	174.003
2006.	925.534	464.105	162.000	156.935
2007.	877.746	466.420	180.000	139.899
2008.	461.348	310.371	137.000	137.210
2009.	156.461	243.099	125.000	120.931
2010.	218.505	160.259	124.072	118.466
2011.	314.017	121.709	85.033	83.121
2012.	450.926	257.937	42.355	42.355
2013.	427.026	165.717	42.345	42.345

*Izvor: MPPI*

Tabela 45 Pregled putničkog prometa (broj putnika godišnje)

GODINA	LUKA VUKOVAR	LUKA OSIJEK	LUKA SLAVONSKI BROD	LUKA SISAK
2001.	-	-	-	-
2002.	400	-	-	-
2003.	947	-	-	-
2004.	8.642	-	-	-
2005.	14.281	-	-	-
2006.	17.877	-	-	-
2007.	18,692	-	-	-
2008.	19,770	0	-	2.751
2009.	16,795	475	-	-
2010.	18,864	280	-	2.607
2011.	24,503	145	-	1.877
2012.	28,639	1.726	-	1.663
2013.	29.215	1.136	-	2.607

Izvor: MPPI

### Lučka infrastruktura

Tabela 46 Lučka infrastruktura luke Vukovar

LUKA VUKOVAR - LUČKO PODRUČJE					
Luka Vukovar- infrastruktura		Građevina	Tip građevine	Veličina ukupna (približno)	Oprema
	Broj vezova	7	Kosa i vertikalna obala	850[m']	-
	Namjena i značajke vezova	2 veza za tekući teret	Kosa obala	180 [m']	2 Crpne stanice (2 Operatera)
		1 vez za generalni teret i kontejnere	Vertikalna obala	55 [m']	Mobilna dizalica 63 t nosivosti (Gottwald HMK 170)
		3 veza za rasuti teret	Kosa obala	375 [m']	2 x lučko portalne dizalice 5/6 t nosivosti (Ganz)
					1 x lučka portalna dizalica 16/25 t nosivosti (Ganz)
		1 vez za rasuti teret - žitarice	Vertikalna obala	205 [m']	Lančani transporter
	Broj zatvorenih skladišta	10	Zatvoreno podno skladište, silos, tankovi, barža	Zatvoreno skladište 3000 m <sup>2</sup>	Skladišna i dvorišna mehanizacija
				Silos -55 000 t,	
				Tankovi- 8000 m <sup>3</sup>	
				Barža- cca 2000 t	
	Namjena i značajke	4 rezervoara za tekuće terete	Čelični	8000 [m <sup>3</sup> ]	Cjevovodi, pumpe, zasuni



LUKA VUKOVAR - LUČKO PODRUČJE					
	zatvorenih skladišta	4 silosa	Armirano betonski	55000 [t <sup>3</sup> ]	Transporteri
		1 zatvoreno skladište za generalni teret	AB	3000 m <sup>2</sup>	Viličari
		1 barža	Čelični plutajući objekt	2000 [t]	Cjevovodi, pumpe
	Broj otvorenih skladišta	1	Asfaltni zastor, betonski	10,000 [m <sup>2</sup> ]	Skladišna i dvorišna mehanizacija
	Namjena i značajke otvorenih skladišta	skladišta za generalni teret, skladište za rasuti teret	Asfalt		
TOVARIŠTA					
Tovarište Ilok	Broj vezova	1	Vertikalna obala		Dizalica kran
Tovarište Dalj	Broj vezova	1			
PRISTANIŠTA					
Putničko pristanište Vukovar		Građevina	Tip građevine	Veličina uk. (približno)	Oprema
	Broj vezova	1	Teglenica fiksna po duljini kose obale	Duljina 75 m Širina 10 m	-
	Namjena i značajke vezova	Privezivanje putničkih plovila (riječni brodovi na kružnim putovanjima). Broj plovila na vezu - plutajući vez + 3 plovila	-	120'	Pristupni mostovi (2) Opskrba strujom, vodom i odlaganje otpada
Putničko pristanište Ilok					
	Broj vezova	1	Teglenica - fiksna po duljini kose obale	Duljina 57,22 m Širina 7,93 m	-
	Namjena i značajke vezova	Privezivanje putničkih plovila (riječni brodovi na kružnim putovanjima). Broj plovila na vezu - plutajući vez + 2 plovila	-	120'	Pristupni most Opskrba strujom, vodom i odlaganje otpada
Putničko pristanište Aljmaš					
	Broj vezova	1	Kosa obala sa plutajućim objektom	Duljina 14,53 m Širina 8,02 m	-

LUKA VUKOVAR - LUČKO PODRUČJE					
	Namjena i značajke vezova	Privezivanje putničkih plovila (riječni brodovi na kružnim putovanjima). Broj plovila na vezu - plutajući vez + 1 plovilo	-	120'	Pristupni most Opskrba strujom, vodom i odlaganje otpada
Putničko pristanište Aljmaš					
	Broj vezova	1	Kosa obala sa plutajućim objektom	Duljina 14,53 m Širina 8,02 m	-
	Namjena i značajke vezova	Privezivanje putničkih plovila (riječni brodovi na kružnim putovanjima). Broj plovila na vezu - plutajući vez + 1 plovilo	-	120'	Pontoni +pristupni most

Izvor: MPPI

Tabela 47 Lučka infrastruktura luke Osijek

LUKA OSIJEK - LUČKO PODRUČJE					
Luka Osijek- infrastruktura	-	Građevina	Tip građevine	Veličina ukupna (približno)	Oprema
	Broj vezova	6	Kosa i okomita obala	350 [m']	Dizalice i dvorišna meh. i plovna meh.
	Namjena i značajke vezova	1 vez za generalni teret	Okomita obala	100 [m']	1 dizalica
		4 veza za rasuti teret	Kosa obala	100 [m']	4 dizalica 1 utovarni sustav
		1 vez za generalni i rasuti teret	Kosa obala	50 [m']	1 dizalica
	Broj zatvorenih skladišta	1	AB skladište	10000 [m <sup>2</sup> ]	Skladišna i dvorišna mehanizacija
	Namjena i značajke zatvorenih skladišta	1 zatvoreno skladište za generalni teret	Armirano-betonski (AB)	10000 [m <sup>2</sup> ]	Skladišna i dvorišna mehanizacija
	Broj otvorenih skladišta	2	Asfaltni zastor, AB plato	100,000 [m <sup>2</sup> ]	Skladišna i dvorišna mehanizacija
	Namjena i značajke otvorenih skladišta	1 otvoreno skladište za generalni teret	Asfalt	50,000 [m <sup>2</sup> ]	Skladišna i dvorišna mehanizacija
		1 otvoreno skladište za rasuti teret	AB plato, asfalt	50,000 [m <sup>2</sup> ]	Skladišna i dvorišna mehanizacija

LUKA OSIJEK - LUČKO PODRUČJE					
PRISTANIŠTA					
Sportsko pristanište „Zimska luka“	Broj vezova	400	Pontonska marina	500 m'	Pontoni, sustav sidrenja, pristupni most, obalno stubište
	Namjena i značajke vezova	Pontoni+sustav sidrenja	Pontoni+sustav sidrenja	-	-
		Vezovi za manja plovila (čamci)	-	-	-
Sportsko pristanište „Retfala“	Broj vezova	50	Pontonska marina	300 m'	-
	Namjena i značajke vezova	Vezovi za manja plovila (čamci)	Pontoni+sustav sidrenja	-	Pontoni, sustav sidrenja, pristupni most, obalno stubište
	Broj vezova	1	teglenica	100 m'	-
Putničko pristanište „Galija“	Namjena i značajke vezova	Vez za putničke brodove (riječne brodovi na kružnim putovanjima)	Namjena i značajke vezova	-	Plutajući objekt, pristupni mostovi (2), čelična užad

Izvor: MPPI

Tabela 48 Lučka infrastruktura luke Sisak

LUKA SISAK – lučka postrojenja					
Sisak Luka – Crnac - Infrastruktura		Struktura	Vrsta strukture	Ukupno veličina (cca.)	Oprema
	Broj vezova	2	Kosa popločena obala	1000 [m']	Sustav pumpi za pretovar nafte i naftnih derivata
	Namjena i karakteristike vezova	2 veza za tekući teret	Kosa popločena obala	1000 [m']	2 paralelna sustava za istovar nafte i utovar naftnih derivata
	Broj zatvorenih skladišta	5	-	-	-
	Namjena i karakteristike zatvorenih skladišta	3 za sirovu naftu	-	-	-
		2 za naftne derivate	-	-	-
	Broj otvorenih skladišta	Nema	-	-	-
	Namjena i karakteristike otvorenih skladišta	Nema	-	-	-
Pristanište i skladišta d.o.o – Privatna luka	Broj vezova	5	Okomita popločena obala	800 [m']	-
	Namjena i karakteristike vezova	3 veza za tekući teret	Okomita popločena obala	800 [m']	2 dizalice
	Broj zatvorenih	1 vez za opći	-	-	-

LUKA SISAK – lučka postrojenja					
	skladišta	teret i kontejnere			
	Namjena i karakteristike zatvorenih skladišta	5	Razina zemlje, natkriveno, hangar i gume	10000 [m <sup>2</sup> ]	Skladište i strojevi
	Broj otvorenih skladišta	3 tanka za tekući teret	-	-	-
		2 tanka za naftne derivate	-	-	-
		5 zatvorenih skladišta za opći i rasuti teret			100000 [m <sup>3</sup> ]
	Broj vezova	1	Betonirana ploha	5000 [m <sup>2</sup> ]	Skladište i strojevi
	Namjena i karakteristike vezova	1 otvoreno skladište za opći i rasuti teret	Betonirana ploha	-	-
		1 otvoreno skladište za kontejnere	-	-	-
GATOVI					
Teretno pristanište - Galdovo	Broj gatova	Pristanišni ponton Barbara 80 m	Kosa popločena obala i navoz	200 m'	-
	Namjena i karakteristike gatova	1 navoz	Armirano betonska kosina	90 m'	Dizalica i navoz
		1 pristanišni gat	Okomiti mol	110 m'	1 dizalica
Putničko pristanište Sisak	Broj gatova	1	Pontonski most	10 m'	-
	Namjena i karakteristike gatova	Gat za turističke borove	Namjena i karakteristike gatova	100 m'	Čelični pontonski most + mali pristupni most

Izvor: MPPI

Tabela 49 Lučka infrastruktura luke Slavonski Brod

LUKA SLAVONSKI BROD - LUČKO PODRUČJE					
Luka Slavonski Brod – Infrastruktura		Gradevina	Tip građevine	Veličina ukupna (približno)	Oprema
	Broj vezova	3	Kosa i vertikalna obala	970 [m']	-
	Namjena i značajke vezova	2 veza za tekući teret	Kosa obala	200 [m']	2 crpke
		1 vez za generalni teret i kontejnere	Vertikalna obala	120 [m']	1 dizalica
	Namjena i značajke otvorenih skladišta	Generalni teret			
	Broj otvorenih skladišta	4	Razni zastori površine	22.500 [m <sup>2</sup> ]	
	Namjena i značajke otvorenih skladišta	2 otvorena skladišta za generalni teret	Beton, makadam	4.500 [m <sup>2</sup> ]	
1 otvoreno skladište za rasuti teret		Šljunak	15.000 [m <sup>2</sup> ]		
1 otvoreno skladište za kontejnere		Beton	3.000 [m <sup>2</sup> ]		
LUKA SLAVONSKI BROD - LUČKO PODRUČJE					
TOVARIŠTA					
		Gradevina	Tip građevine	Veličina uk. (približno)	Oprema
Tovarište Kruševica	Br. vezova	2	kosi kej	150 m'	Željeznica
	Namjena i značajke vezova	Prekrcaj šljunka i pijeska	Uređena riječna obala	150 m'	Kontinuirani prekrcavač
Tovarište Gunja	Br. vezova	2	Kosi kej	150 m'	
	Namjena i značajke vezova	Prekrcaj šljunka i pijeska	Uređena riječna obala	150	Kontinuirani prekrcavač
Tovarište Gunja	Br. vezova	2	Kosi kej	150 m'	
	Namjena i značajke vezova	Prekrcaj šljunka i pijeska	Uređena riječna obala	150	Kontinuirani prekrcavač
Tovarište Županja	Br. vezova	2	Kosi kej	150 m'	
	Namjena i značajke vezova	Prekrcaj šljunka i pijeska	Uređena riječna obala	150	Kontinuirani prekrcavač
Tovarište Slavonski Šamac	Br. vezova	2	Kosi kej	150 m'	željeznica
	Namjena i značajke vezova	Prekrcaj šljunka i pijeska	Uređena riječna obala	150	Kontinuirani prekrcavač
Tovarište Pričac	Br. vezova	željeznica	željeznica	željeznica	
	Namjena i značajke vezova	Prekrcaj šljunka i pijeska	Uređena riječna obala	150	Kontinuirani prekrcavač
Terminal za opasne terete	Br. vezova	1	Vertikalni zid	95	Postrojenje za prikupljanje otpada

Izvor: MPPI

## ***Brodovi***

*Tabela 50 Flota domaćih brodara u unutarnjoj plovidbi*

	TEGLJAČI I POTISKIVAČI		MOTORNE TEGLENICE, MOTORNE TEGLENICE ZA NAFTU	
	BROJ	KW	BROJ	KW
2008.	24	-10.323	74	62.621
2009.	24	10.661	72	60.993
2010.	z <sup>1</sup>	z	45	50.732
2011.	z	z	50	52.992
2012.	z	z	47	53.160

*Izvor DZS: Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“*

*Tabela 51 Zaposleni u unutarnjoj plovidbi*

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Ukupno	759	695	134	133	128
Zaposleni u unutarnjoj plovidbi	312	277	134	133	128
Brodarski radnici	274	253	115	114	109
Ostali zaposleni u unutarnjoj plovidbi	38	24	19	19	19
Zaposleni u drugim djelatnostima	401	447	-	-	-

*Izvor DZS: Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“*

---

<sup>1</sup> Z: povjerljiv podatak sukladno označavaju Državnog zavoda za statistiku

## 6 SEKTOR POMORSTVA

---

### 6.1 ANALIZA PODATAKA

---

Tijekom analize sektora pomorstva korištena je znatna količina materijala i podataka. Postojeći strateški dokumenti koji su korišteni za analizu sektora pomorstva su:

- Strategija održivog razvoja Republike Hrvatske (NN 30/2009.),
- Strateški okvir za razvoj 2006.-2013.,
- Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN br. 139/99),
- Pretpristupna pomorska strategija RH (2006.),
- Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN br. 93/14),
- Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske (2009.-2019.),
- 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),
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 50/99, 84/13),
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013.-2015.,
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014.-2016.,
- Strateški plan Ministarstva gospodarstva 2013.-2015.

Državni zavod za statistiku obavlja poslove službene statistike u Republici Hrvatskoj uključujući prikupljanje i analizu podataka o prometu na unutarnjim morskim vodama u suradnji s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture. Od 2006. godine kvartalni i godišnji podaci o prometu u morskim lukama redovito se dostavljaju u Statistički ured Europske unije, Eurostat. Statističko istraživanje obuhvaća sve brodove pod domaćim i stranim zastavama koji su došli u ili otišli iz morskih luka u Republici Hrvatskoj, bez obzira na aktivnost koju obavljaju.

Statistički podaci prikupljeni su iz sljedećih izvora:

- Promet u morskim lukama, 2006. – 2010., Državni zavod za statistiku, Zagreb 2011.,
- Promet u morskim lukama, mjesečno izdanje, Državni zavod za statistiku,
- Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“, Državni zavod za statistiku, 2013.

Pomorski podaci o operacijama spašavanja također se sustavno prikupljaju na godišnjoj razini, a dobiveni su iz Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (MRCC Rijeka) i objavljuje ih Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture na svojim internet stranicama. Paralelno s navedenim službenim podacima, analiza se temelji i na podacima dobivenim od lučkih uprava te raznim razvojnim i prometnim studijama pojedinih luka i lučkih Glavnih planova (Master planova).

## **6.2 OPIS SEKTORA**

---

### ***Brodarstvo***

Prema podacima dobivenim iz izvještaja Državnog zavoda za statistiku, u 2012. godini hrvatski brodari upravljali su sa 155 komercijalnih brodova, a u 2011. sa 147 brodova. Broj putničkih brodova postupno raste, a broj teretnih brodova je u padu.

Hrvatske brodarske kompanije sudjeluju u međunarodnoj plovidbi i organizirane su u Udrugu hrvatskih poslodavaca - brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi „Mare Nostrum“. Podaci o brodovima dobivenih od udruge „Mare Nostrum“ djelomično se razlikuju od podataka iz izvještaja DZS-a, ali su uključeni u ovu analizu jer sadrže strukturu flote.

Osim podataka o brodovima, prikupljeni su podaci o broju zaposlenih u pomorskom prometu. Broj zaposlenih raste.



Tabela 52 Struktura flote pomorskog prometa

	PUTNIČKI BRODOVI			TERETNI BRODOVI			
	BROJ	PUTNIČKA SJEDALA	KW	BROJ	GT, '000	DWT, '000	KW, '000
2008.	88	34.025	225.324	68	1.586	2.740	466
2009.	88	34.261	218.437	64	1.561	2.707	449
2010.	85	33.568	211.065	68	1.631	2.845	458
2011.	80	32.498	201.297	67	1.656	2.862	491
2012.	91	32.685	200.539	64	1.612	2.791	482
Uključujući trajekte							

Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“

Tabela 53 Prijevozna sredstva (putnički brodovi) u pomorskom i obalnom prijevozu:

BROJ	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Putnički brodovi	46	46	45	41	49
Trajekti	42	42	40	39	42

Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije 2012.“

Tabela 54 Struktura hrvatske pomorske flote u 2013. godini

NAMJENA BRODA	BROJ BRODOVA	GT	DWT
Rasuti teret, cement	35	1.024.880	1.784.253
Komadni teret	2	5.188	8.619
Teški tereti	2	11.598	14.760
Sirova nafta	5	370.745	728.217
Product tanker	7	211.375	361.311
Prijevoz putnika	3	873	-
Brzi prijevoz putnika	9	3.312	-
Ro-Pax	41	101.735	-
Remorkeri	21	5.128	-
Tegljač za sidrenje	7	12.488	11.636
Drugi brodovi	10	5.047	9.410
Ukupno (31.12.2013.)	142	1.752,369	2.918,206

Izvor: Udruga Mare Nostrum, [www.mppi.hr](http://www.mppi.hr)

Tabela 55 Kapacitet brodara članova udruga Mare Nostrum

KOMPANIJE	BRODOVI	GT	DWT	TEU	VOLUMEN ZRNA U m <sup>3</sup>	VOZILA	PUTNIKA
Tankerska plovidba	14	579.283	1.060.869		307.202	-	-
Atlantska plovidba	15	488.503	872.985	914	1.039.233	-	-
Uljanik plovidba	11	332.229	575.163		397.923	-	-
Jadroplov	8	217.468	378.101		467.436	-	-
Lošinjska plovidba–brodarstvo*	0	-	-	-	-	-	-
Jadrolinija	49	103.802	-	-	-	3.404	26.420
Brodospas	22	17.746	17.868	-	-	-	110
Splitska plovidba d.d.	3	6.303	10.042	-	11.175	-	-
Jadranski pomorski servis	15	4.907	3.178	-	-	-	-
Rapska plovidba	5	2.128	0	-	-	166	1.092
Brodogradilište Cres *	0	-	-	-	-	-	-
Meditranska plovidba *	0	-	-	-	-	-	304
Ukupno 31.12.2013.	142	1.752.369	2.918.206	914	2.222.969	3.570	27.622
Ukupno 31.12.2012.	154	1.907.944	3.197.993	914	2.429.840	3.554	27.912
Ukupno 31.12.2011.	162	1.942.812	3.252.757	1.575	2.127.090	3.585	28.176
Ukupno 31.12.2010.	167	1.954.924	3.268.900	2.282	2.205.221	3.628	28.676

\*Brodarske kompanije u vlasništvu brodova do 2013. godine

Izvor: Udruga Mare Nostrum, [www.mppi.hr](http://www.mppi.hr)

Tabela 56 Zaposleni u pomorskom i obalnom prometu

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Zaposleni-ukupno	4.154	3.862	3.870	3.830	4.018
U pomorskom i obalnom prometu	4.032	3.742	3.752	3.768	3.914
Pomorci	3.208	2.953	2.982	2.994	3.110
Od kojih na ugovoru	1.395	1.768	1.792	1.815	1.835
Ostali zaposleni u pomorskom i obalnom prometu	824	789	770	774	804
Zaposleni u drugim djelatnostima	122	120	118	62	104

Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije 2012.“

### **Pomorski promet**

Pomorski promet se dijeli na putnički i teretni. Podaci su prikupljeni iz izvještaja Državnog zavoda za statistiku. Analizirajući podatke može se uočiti da je putnički promet konstantan, a teretni promet u opadanju, međutim udjeli u međunarodnom prometu su različiti. U

teretnom prometu prevladava međunarodni promet dok u putničkom prometu samo mali dio podrazumijeva međunarodni promet, a veći dio obalni linijski putnički promet. Ukupno 14 domaćih brodarskih tvrtki sudjeluje u domaćem prijevozu putnika i vozila, s Jadrolinijom (85% putnika i 87% vozila) i Rapskom plovidbom (6% putnika i 12% vozila) koje obavljaju najveći dio prijevoza putnika i vozila.

Tabela 57 Promet putnika i vozila u obalnom linijskom pomorskom prometu

	PUTNICI			VOZILA		
	2011.	2012.	2013.	2011.	2012.	2013.
Trajekti	9.141.536	9.149.478	9.338.359	2.796.999	2.764.073	2.785.395
Brzi brodovi	1.121.831	1.070.024	1.050.712	Nije dostupno		
Putnički brodovi	865.778	937.507	961.040			
Ukupno	11.129,145	11.157,009	11.350,111	2.796,999	2.764,073	2.785,395

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, [www.agencija-zolpp.hr](http://www.agencija-zolpp.hr)

Brodarske kompanije koje posluju između hrvatskih i talijanskih luka, a čiji su vozni redovi odobreni od strane Agencije za obalni linijski pomorski promet, prevezle su u 2013. godini 507.078 putnika i 68.364 vozila. Nacionalna brodarska kompanija *Jadrolinija* na linijama Split-Ancona, Zadar-Ancona i Dubrovnik-Bari te *Panama Company Blue Line International* na liniji Split-Ancona čine najveći udio prometa. Kompanije koje posluju na linijama od Venecije i Trsta do luka u Istri i na sjevernom Jadranu uključujući *Atlas*, *Kompas*, *Venezia Lines*, *Commodore Travel* i *Trieste Lines* prevezle su ukupno 116.943 putnika u 2013. godini.

Tabela 58 Promet putnika i vozila između Hrvatske i Italije

Linijske brodarske kompanije	Putnici	Vozila
Atlas	15.023	-
Blue Line International Panama	138.437	22.675
Commodore Travel d.o.o., Pula	13.476	-
Jadrolinija Rijeka	189.910	32.638
Kompas	6.181	-
SNAV SPA, Napoli	61.788	13.051
Trieste Lines	4.767	-
Venezia Lines Ltd., Valletta	77.496	-
Ukupno	507.078	68.364

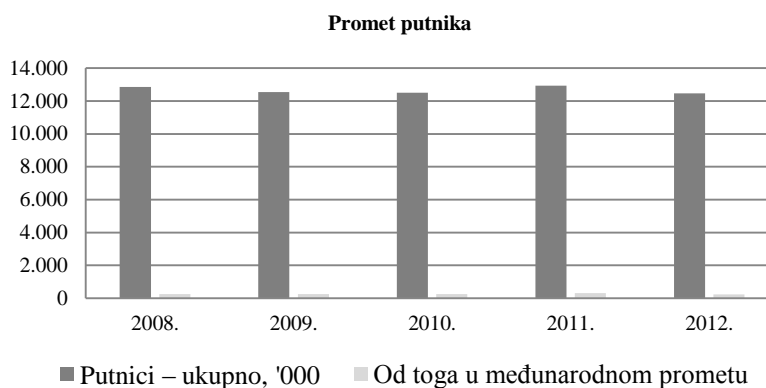
Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, [www.agencija-zolpp.hr](http://www.agencija-zolpp.hr)

Tabela 59 Pomorski i obalni linijski promet putnika i robe

	PREVEZENI PUTNICI, '000	MILIJUNA PUTNIČKIH MILJA, MLN	PREVEZENO , '000 T		MILIJUNA TONA-MILJA	
			UKUPNO	U MEĐUNARODNOM PROMETU	UKUPNO	U MEĐUNARODNOM PROMETU
2008.	12.861	265	30.768	29.592	77.199	77.065
2009.	12.550	263	31.371	30.578	74.160	74.044
2010.	12.506	266	31.948	31.151	87.878	87.765
2011.	12.926	315	30.348	29.571	83.929	83.812
2012.	12.474	325	25.636	24.860	67.861	67.741

Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“

Prikaz: 15 Pomorski i obalni linijski promet putnika i robe



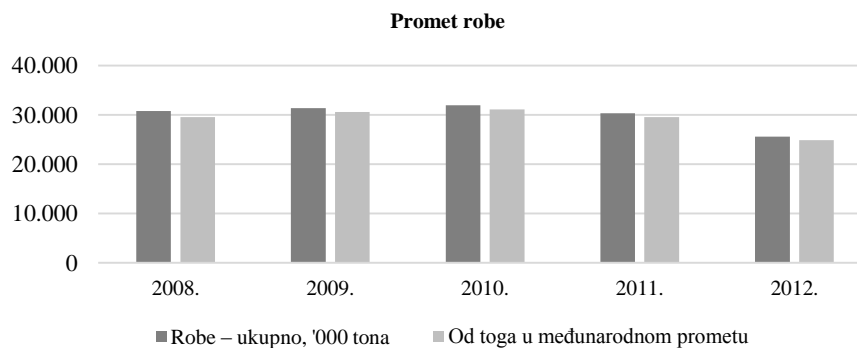
Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“

Tabela 60 Pomorski i obalni linijski promet putnika i robe prema vrstama prijevoza

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Putnici – ukupno, '000	12.861	12.550	12.506	12.926	12.474
Od toga ukupno u međunarodnom prometu	242	249	246	302	239
Roba – ukupno, '000 tona	30.768	31.371	31.948	30.348	25.636
Od toga ukupno u međunarodnom prometu	29.592	30.578	31.151	29.571	24.860

Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“

Prikaz: 16 Pomorski i obalni linijski promet putnika i robe prema vrstama prijevoza



Izvor: DZS, Statistička izvješća, „Transport i komunikacije, 2012.“

Tablica br. 61 pruža usporedbu tereta i putnika prevezenih u specifičnom prometnom sektoru, prikazujući značenje pomorskog prometa naročito u pogledu teretnog prometa.

Tabela 61 Statistike prometa 2006.-2010. u tisućama putnika i tisućama tona

VID GODIN A	ŽELJEZNIČKI PROMET		CESTOVNI PROMET		CJEVOV OD	POMORSKI PROMET		UNUTAR NJI VODNI PUTOVI	ZRAČNI PROMET	
	PUT	TERET	PUT	TERET		TERET	TERET		PUT	TERET
2000.	34.937	10.059	66.556	4.873	6.775	32.483	8.009	1.045	1.072	6
2001.	36.964	10.807	67.533	40.801	7.969	32.051	9.009	1.123	1.245	6
2002.	36.239	10.654	65.582	45.957	8.839	30.674	9.721	739	1.356	6
2003.	35.980	11.723	65.413	52.147	9.070	34.223	10.429	1.115	1.582	6
2004.	36.747	12.234	64.768	55.323	9.879	31.226	10.908	1.532	1.743	5
2005.	39.842	14.333	64.859	58.886	9.396	29.975	11.440	1.446	2.099	6
2006.	46.212	15.395	63.576	63.840	8.644	31.423	12.079	1.509	2.148	6
2007.	63.131	15.764	63.144	66.814	9.688	32.420	12.723	1.468	2.288	6
2008.	70.961	14.851	62.064	110.812	8.765	30.768	12.861	880	2.329	5
2009.	73.545	11.651	58.493	92.847	9.201	31.371	12.550	533	2.053	4
2010.	69.564	12.203	56.419	74.967	8.936	31.948	12.506	515	1.861	3

Izvor: MPPI

### **Promet i lučka postrojenja**

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. Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009 i 123/11), radi upravljanja i izgradnje luka u Republici Hrvatskoj osnivaju se lučke uprave. Luke su kategorizirane ovisno o vrstama prometa (putnički, robni ili oboje), a kapaciteti ovise o tehničkim karakteristikama same luke. Sve hrvatske luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa mogu primiti velike preookeanske brodove.

Tabela 62 Promet robe u hrvatskim lukama

LUČKA UPRAVA	UKUPNO						OD ČEGA TRANZIT	
	OPĆI TERET	RASUTI TERET	KONTEJNERI	TEKUĆI TERET	UKUPAN TERET	KONTEJNERI (TEU)	UKUPAN TRANZIT (T)	UKUPAN TRANZIT (TEU)
2010								
Rijeka	1.210.229.00	2.000.384.00	1.349.264.00	5.623.427.00	10.183.304.00	137.048.00	7.332.770.00	4.114.00
Zadar	18.126.00	224.596.00	0.00	364.432.00	607.154.00	0.00	0.00	0.00
Šibenik	21.359.00	614.537.00	0.00	0.00	635.896.00	0.00	0.00	0.00
Split	913.268.00	1.734.597.00	48.028.00	383.808.00	3.079.701.00	5.940.00	0.00	0.00
Ploče	205.745.00	3.724.423.00	197.429.00	402.229.00	4.529.826.00	21.457.00	4.038.579.00	20.384.00
Dubrovnik	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ukupno	2.368.727.00	8.298.537.00	1.594.721.00	6.773.896.00	19.035.881.00	164.445.00	11.371.349.00	24.498.00
2011								
Rijeka	1.054.004.00	2.023.996.00	1.424.631.00	4.887.749.00	9.390.380.00	150.677.00	5.000.181.00	64.148.00
Zadar	22.049	78.739	-	229.448	330.236	-	-	-
Šibenik	25.635.00	566.335.00	0.00	0.00	591.970.00	0.00	0.00	0.00
Split	951.429.00	1.189.890.00	49.205.00	358.437.00	2.548.961.00	7.551.00	-	-
Ploče	198.204	3.566.996	230.154	435.439	4.430.973	22.359	4.244.199	22.359
Dubrovnik	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ukupno	2.251.321.00	7.425.956.00	1.703.990.00	5.911.073.00	17.292.520.00	180.587.00	9.244.380.00	86.507.00
2012								
Rijeka	1.244.538.00	1.902.506.00	1.364.186.00	4.042.771.00	8.554.001.00	171.945.00	5.250.199.00	76.564.00
Zadar	19.600.60	44.032.80	0	188.950.00	252.583.40	0	0	0
Šibenik	2.000.00	408.000.00	0	0	410.000.00	0	0	0
Split	883.152.00	1.492.254.00	57.144.00	392.642.00	2.825.192.00	6.045.00	0	0
Ploče	264.101.00	1.624.600.00	224.154.00	469.254.00	2.582.109.00	21.745.00	0	0
Dubrovnik	0	0	0	0	0	0	0	0
Ukupno	2.413.391.60	5.471.392.80	1.645.484.00	5.093.617.00	14.623.885.40	199.735.00	5.250.199.00	76.564.00

Izvor: MPPI, [www.mppi.hr](http://www.mppi.hr)

Tabela 63 Promet putnika u hrvatskim lukama

LUČKA UPRAVA	UKRCAJ		ISKRCAJ		KRUŽNO PUTOVANJE	UKUPNO
	DOMAĆI	STRANI	DOMAĆI	STRANI		
2010.						
Rijeka	94.059.00		92.200.00		502.00	186.761.00
Zadar	1.181.027.00	28.362.00	1.181.027.00	28.362.00	17.157.00	2.435.934.00
Šibenik	146.801.00	0.00	146.700.00	0.00	11.624.00	315.125.00
Split	1.637.488.00	134.388.00	2.001.375.00	164.252.00	172.376.00	4.109.879.00
Ploče	88.400.00	0.00	75.700.00	0.00	3.522.00	167.622.00
Dubrovnik	190.030.00	48.571.00	195.763.00	48.945.00	637.521.00	1.120.830.00
Ukupno	3.337.805.00	211.321.00	3.692.765.00	241.559.00	842.702.00	8.336.151.00
2011.						
Rijeka	81.583.00	0.00	89.813.00	0.00	0.00	171.396.00
Zadar	1.177.099	30.592	1.172.476	30.520	28.677	2.439.364
Šibenik	143.288		143.264		12.860.00	312.272
Split	1.725.624.00	153.699.00	1.869.425.00	154.894.00	181.963.00	4.085.531.00
Ploče	14.720	71.120	16.736	83.202	2.907	188.685
Dubrovnik	200.000.00	58.000.00	214.970.00	65.029.00	705.292.00	1.243.291.00
Ukupno	3.342.314.00	313.411.00	3.506.684.00	333.645.00	931.699.00	8.440.539.00
2012.						
Rijeka	85.067.00	0	82.365.00	0	1.758.00	169.190.00
Zadar	1.163.365	23740*	1.158.471	23694*	20.958	2.390.228
Šibenik	140.910.00	0	140.943.00	0	15.355.00	297.208.00
Split	1.677.993.00	140.372.00	2.050.879.00	138.440.00	245.451.00	4.253.135.00
Ploče	467	0	0	0	0	0
Dubrovnik	180.000.00	54.143.00	203.637.00	53.272.00	743.087.00	1.234.139.00
Ukupno	3.247.802.00	194.515.00	3.636.295.00	191.712.00	1.026.609.00	8.343.900.00

Izvor: MPPI, [www.mppi.hr](http://www.mppi.hr)

Tabela 64 Postojeća postrojenja u glavnim lukama, ne računajući razvojne projekte

LUKA	TERMINAL	KAPACITET (GODINA)	POVRŠINA (H)	VEZ	DUBINA (m)	DULJINA (m)	PROTOK (2011.)
Rijeka	Kontejner*/Ro Ro	170.000 TEU	14	2	11,7	164-300	137.000 TEU
	Opći teret	3 milijuna tona	10	10	6-9	150-300	2,23 milijuna tona
	Žitarice	1 milijun tona	1	1	10	300	0,25 milijuna tona
	Rasuti teret	4 milijuna tona	5	1	18	400	2,02 milijuna tona
	Nafta	24 milijuna tona	2	2	29	400	4,9 milijuna tona
	Putnici	10.000 osoba/dan	-	11	5-7	56-400	178.956 osoba; 5.112 vozila
Zadar	Manipulativne obale	Nedostupno	Nedostupno	6 molo-va	4,8-12	850-900	Rasuti teret: 78.739 tona; opći teret: 22.049 tona
	Trajekt	Nedostupno	Nedostupno	1	10	980	2,4 mil. osoba; 0,3 mil. vozila
	Nafta	Nedostupno		1	10,3-12	60-90	229.448 tona
Split	Višenamjenski/kontejner	1 milijun tona	16,5	5	7-11	800	389.472 tona (od čega 49.205 tona/7.551 TEU kontejnera)
	Nafta	800.000 tona	10,5	3	7-14	243	344.153 tona
	Trajekt	-	-	28	4-7,8	63-175	4,08 mil. osoba; 0,6 mil. vozila
	Žitarice	800.000 tona	6,06	1	8-10,5	210	336.766 tona
	Cement	1.500.000 tona	2,93	4	5-9,5	655	615.964 tona
Ploče	Kontejner	60.000 TEU	4	1	13,8	280	22.300 TE
	Nafta	113.000 m <sup>3</sup>	24	1	11,1	50 m (lukobran)	435.000 tona
	Trajekt	-	1	1	-	140	185.778 osoba; 68.239 vozila
	Višenamjenski	5	45	11	14,5	1.243	4 milijuna tona
Šibenik	Uvoz tereta	1,8 milijuna tona	1	1	10	228	236.300 tona
	Izvoz tereta	600.000 tona		1	10	250	355.700 tona
	Opći teret	300.000 tona	4	1	10	200	35.700 tona
	Timber	120.000 m <sup>3</sup>	6	2	7	330	20.000 m <sup>3</sup>
Dubrovnik	Ferry	-	2,4	3	2-6,5	425	538.062 osoba; 20.054 vozila
	Cruise	N/A	6,7	4	8-11	1.037	705.292 osoba

\*U međuvremenu, druga faza kontejnerskog terminala izgrađena je u luci Rijeka te je njen trenutni kapacitet 250.000 TEU.

Izvor: Lučke uprave



## *Nautika i luke nautičkog turizma*

Prema podacima DZS-a, 14.431 plovila su na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma u Hrvatskoj od čega 12.661 (87,7%) plovila na morskom vezu i 1.770 (12,3%) na suhom vezu. Motorne jahte (46,7%) i jedrilice (47,9%) glavna su plovila koja koriste morske vezove.

*Tabela 65 Broj i veličina stalno usidrenih nautičkih brodova 2008. - 2012. godine*

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Do 6 m duljine	574	569	614	563	178
6 - 8 m	1.453	1.323	1.323	1.120	933
8 - 10 m	2.937	2.791	2.642	2.395	2.459
10 - 12 m	3.738	3.776	3.544	3.582	3.754
12 - 15 m	2.998	3.158	3.228	3.169	3.478
15 - 20 m	908	980	1.011	1.071	1.135
Preko 20 m duljine	200	281	299	308	365
UKUPNO	12.808	12.878	12.661	12.208	12.302

*Izvor: DZS, Nautički turizam-kapaciteti i promet po lukama*

*Tabela 66 Broj i veličina tranzitnih nautičkih brodova 2008. - 2012. godine*

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Do 6 m duljine	5.663	5.154	5.189	4.831	3.696
6 - 8 m	18.553	16.049	15.731	15.404	12.874
8 - 10 m	36.986	34.884	32.506	30.429	28.358
10 - 12 m	68.393	66.760	68.029	58.889	56.066
12 - 15 m	64.001	58.050	59.744	57.535	58.449
15 - 20 m	13.753	13.389	14.367	11.759	12.957
Preko 20 m duljine	3.530	3.529	3.422	3.590	3.630
UKUPNO	210.879	197.815	198.988	182.437	176.030

*Izvor: DZS, Nautički turizam-kapaciteti i promet po lukama*

Tabela 67 Broj i veličina nautičkih luka 2008. – 2012. godine

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Nautičke luke	97	98	98	98	98
od čega, marine	58	58	60	61	62
Vezovi	16.403	16.848	16.913	17.059	29.954
od čega za plovila duljine < 6 m	1.054	1.184	1.239	1.074	913
od čega za plovila duljine 6 - 8 m	2.128	2.136	2.097	1.470	1.3885
od čega za plovila duljine 8 - 10 m	3.602	3.578	3.542	2.905	2.932
od čega za plovila duljine 10 - 15 m	7.591	7.827	7.842	8.714	9.239
od čega za plovila duljine > 15 m	2.028	2.122	2.193	2.896	2.985

Izvor: DZS, Nautički turizam-kapaciteti i promet po lukama

### **Kružna putovanja stranih brodova**

Sukladno podacima Državnog zavoda za statistiku broj brodova na kružnim putovanjima u 2013. godini povećao se za 3,0%, a broj putnika koji su ušli u Republiku Hrvatsku povećao se za 7,0 %. Ukupan broj posjeta povećao se za 10,5%.

Struktura stranih brodova na kružnim putovanjima pokazuje da većina bilježi svoj prvi ulazak u unutarnje morske vode Republike Hrvatske u Dubrovačko-neretvanskoj (71,2%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (17,9%) što ukupno čini 89,1%. Ostatak od 10,9% stranih brodova na kružnim putovanjima bilježi svoje prve ulaske u unutarnje morske vode Republike Hrvatske u ostatku županija: Šibensko-kninskoj (3,7%), Istarskoj (3,2%), Zadarskoj (2,8%) i Primorsko-goranskoj (1,2 %).

Tabela 68 Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj

	I – XI 2009.	I – XI 2010.	I – XI 2011.	I – XI 2012.	I – XI 2013.
Kružna putovanja	761	846	821	793	817
Posjeti	1.640	1.1573	1.634	1.439	1.590
Putnici na brodu	1.017.336	1.088.576	1.133.237	1.154.323	1.234.910

Izvor: DZS, Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj, Izdanje 2009.-2013. godine

## ***Sigurnost***

Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (MRCC Rijeka) zajedno s 8 pomorskih spasilačkih koordinacijskih centara Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik provodi akcije traganja i spašavanja sukladno Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru (SAR). Prema dostupnim podacima broj ozlijeđenih i smrtno stradalih na moru je u opadanju.

*Tabela 69 Statistički podaci o traganju i spašavanju na moru*

	2010.	2011.	2012.
Nasukani brodovi	43	59	51
Nemogućnost plovidbe (kvar motora, kvar kormila, pomanjkanje goriva itd.)	105	85	78
Medicinski prijevoz, intervencije, savjeti	45	50	59
Ronioci (podvodni)	7	11	5
Ronioci (slobodni)	9	7	13
Potonuće	20	15	10
Čovjek u moru	14	15	12
Sudar	9	15	12
Udar	x	4	2
Aluvijalni	8	13	14
Kašnjenje na odredište	24	15	27
Drugo (Signalne rakete, pomoći...)	66	19	44
Požar	8	9	7
Plivači	15	15	20
Surferi	x	15	11
Spašene osobe	944	876	825
Smrti	24	20	17
Nestale osobe	3	3	4
Povrijeđene osobe	59	52	42
Spašena plovila, brod/čamac/drugo	179	21 /183/ 22	12/143/12

*Izvor: MPPI*

## **7 SEKTOR JAVNE GRADSKJE, PRIGRADSKJE I REGIONALNE MOBILNOSTI**

---

### **7.1 ANALIZA PODATAKA**

---

Zakonska regulativa u nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture:

- Zakon o cestama (NN br. 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14),
- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN br. 82/13),
- Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (NN br. 118/05, 120/10, 112/11),
- Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN br. 119/07),
- Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN br. 51/10, 84/10, 145/11, 140/13, 158/13, 85/14),
- Pravilnik o tehničkom pregledu građevine (NN br. 108/04),
- Opći tehnički uvjeti za radove na cestama I-VI (Hrvatske ceste - Hrvatske autoceste),
- Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN br. 33/05 i 155/05),
- Zakon o željeznici (NN br. 94/13, 148/13),
- Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN br. 82/13),
- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (NN br. 79/07, 75/09, 61/11),
- Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (NN br. 87/96),
- Zakon o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu (NN br. 97/00, 101/00),
- Zakon o žičarama za prijevoz osoba (NN br. 75/90, 79/07, 61/11 i 22/14),
- Pravilnik o izradi i objavljivanju voznoga reda u željezničkom prometu (NN br. 128/09, 56/12),
- Odluka o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 3/14),
- Zakon o zračnom prometu (NN br. 69/09 i 84/11, 54/13, 127/13, 92/14),
- Zakon o zračnim lukama (NN br. 19/98, 14/11),
- Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13),
- Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom promet (NN br. 131/14),

- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (NN br. 130/06, 41/08, 143/10, 26/14),

#### Zakonska regulative u nadležnosti drugih ministarstava:

- Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi (NN br. 33/01, 60/01, 129/05, 109/07, 125/08, 36/09, 150/11, 144/12, 19/13),
- Zakon o komunalnom gospodarstvu (NN br. 36/95, 70/97, 128/99, 57/00, 129/00, 59/01, 26/03, 82/04, 110/04, 178/04, 38/09, 79/09, 153/09, 49/11, 84/11, 90/11, 144/12, 94/13, 153/13),
- Zakon o otocima (NN br. 34/99, 149/99, 32/02 i 33/06),
- Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske, 2011.-2013. godine, lipanj 2010. godine,
- Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 139/99, 76/13),
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN br. 50/99, 84/13),
- Zakon o regionalnom razvoju Republike Hrvatske (NN br. 153/09),
- Pravilnik o ustrojavanju i vođenju Središnje elektroničke baze razvojnih projekata (NN br. 66/10),
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14),
- Zakon o zaštiti okoliša (NN br. 80/13, 153/13),
- Zakon o zaštiti zraka (NN br. 130/11, 47/14),
- Zakon o zaštiti od buke (NN br. 30/09, 55/13, 153/13),
- Zakon o prostornom uređenju (NN br. 153/13)
- Zakon o gradnji (NN. br. 153/13)
- Zakon o zaštiti prirode (NN br. 80/13).

## 7.2 OPIS SEKTORA

---

Glavni gradovi u Republici Hrvatskoj s gradskim prometnim rješenjima su Zagreb, Osijek, Split i Rijeka.

Nedostatak podataka u sektoru javnog prometa predstavlja jednu od glavnih poteškoća za pronalazak rješenja u ovom sektoru. Naime, u Republici Hrvatskoj ne postoje ankete mobilnosti. Udruga “Savez za željeznicu” je neprofitna organizacija koja je provela niz anketa u domeni javnog prijevoza, između ostaloga i probni upitnik o mobilnosti na području grada Lepoglave i Općine Bednja, a sudjelovala je i u anketi koja je provedena u sklopu EU projekta USEmobility koji je za cilj imao odrediti prave razloge zbog kojih se ljudi odlučuju na korištenje usluga javnog prijevoza umjesto vlastitih automobila. U sklopu projekta upitnike su ispunili putnici i građani u dva područja, gradovima Varaždinu i Čakovcu kao i na području grada Zagreba. Međutim, ankete mobilnosti ne provode se za cijelu Hrvatsku.

Sljedeća poglavlja daju pregled javnog prijevoza u većim hrvatskim gradovima.

### ZAGREB

Na gradski promet utječe činjenica da je Zagreb jedino čvorište europskih prometnih koridora za gradski prijevoz u Republici Hrvatskoj. Nacionalne i međunarodne trase autocesta koje imaju polazišnu točku na zagrebačkoj obilaznici su A1 Zagreb - Split, A2 Zagreb – Macelj, A3 Bregana - Zagreb – Lipovac, A4 Zagreb – Goričan, A6 Rijeka – Zagreb te A11 Zagreb - Sisak (u izgradnji).

Uočeni problemi koje je potrebno riješiti su:

- nedovoljno i nepotpuno protočna cestovna mreža u gradu, uključujući nedostatak veza između Međunarodne zračne luke Zagreb i grada,
- nedovoljna i zastarjela željeznička infrastruktura zbog koje je željeznički prijevoz slabo zastupljen u gradskom prijevozu,
- nedostatak integriranog sustava javnog prijevoza,
- nerazvijeno prometovanje biciklima te

- relativno visok stupanj motorizacije s nedovoljno parkirališnog prostora i nedovoljna sigurnost.

Prema rezultatima ankete provedene 1998. godine u kućanstvima u svrhu istraživanja prometa u Zagrebu (Prometna studija Grada Zagreba, MVA, Zagreb, 1999.), modalna podjela bila je kako slijedi:

*Tabela 70 Modalna podjela putovanja u Zagrebu*

AUTOMOBILI I MOTOCIKLI	35,7%
TAKSI VOZILA	0,5%
TRAMVAJI	23,4%
AUTOBUSI	11,5%
PJEŠACI	19,4%
ŽELJEZNICA	6,5%
BICIKL	3%

*Izvor: Prometna studija Grada Zagreba, 1999. godina*

*Tabela 71 Ukupan broj stanovnika Grada Zagreba*

Gradske četvrti		Ukupan broj stanovnika - Popis stanovništva 2011. godine
GRAD ZAGREB - ukupno		790.017
I.	Donji Grad	37.024
II.	Gornji grad - Medveščak	30.962
III.	Trnje	42.282
IV.	Maksimir	48.902
V.	Peščenica - Žitnjak	56.487
VI.	Novi Zagreb - istok	59.055
VII.	Novi Zagreb - zapad	58.103
VIII.	Trešnjevka - sjever	55.425
IX.	Trešnjevka - jug	66.674
X.	Črnomerec	38.546
XI.	Gornja Dubrava	61.841
XII.	Donja Dubrava	36.363
XIII.	Stenjevec	51.390
XIV.	Podsused - Vrapče	45.759
XV.	Podsljeme	19.165
XVI.	Sesvete	70.009
XVII.	Brezovica	12.030

*Izvor: Popis stanovništva 2011. godine, DZS*

Tablice u nastavku prikazuju određene gospodarske podatke povezane s prometom:

Tabela 72 Gospodarski podaci povezani s prometom

Gospodarski podaci povezani s prometom				
Bruto domaći proizvod (BDP)				
BDP trenutne cijene	2007.	2008.	2009.	2010.
milijuni kuna	96.658	105.620	103.331	107.000
milijuni eura	13.176	14.622	14.079	14.781
milijuni dolara	18.013	21.405	19.569	19.582
Bruto domaći proizvod (BDP) po stanovniku				
milijuni kuna	122.995	134.020	130.749	135.853
milijuni eura	16.766	18.544	17.814	18.645
milijuni dolara	22.921	27.160	24.761	24.700
Aktivno stanovništvo u Gradu Zagrebu				
	2009.	2010.	2011.	
aktivno stanovništvo - ukupno	452.776	446.191	438.733	
zaposleni ukupno	424.263	408.864	397.365	
zaposleni u pravnim subjektima	378.938	367.764	359.430	
zaposleni u obrtima i slobodnim profesijama	44.635	40.479	37.348	
poljoprivrednici	690	621	587	
nezaposleni	28.513	37.327	41.368	
registrirana stopa nezaposlenih	6,3	8,4	9,4	

Izvor: Grad Zagreb

- Površina teritorija Grada Zagreba iznosi 641.35 km<sup>2</sup>.
- Gustoća naseljenosti za čitav teritorij Grada Zagreba iznosi 1.232 stanovnika/km<sup>2</sup>.
- Na dan 31.12.2011. godine u Gradu Zagrebu zabilježeno je ukupno 395.391 registriranih vozila, od čega su 324.538 osobna vozila.
- Stopa motoriziranosti u 2011. godini iznosila je 411 automobila na 1.000 stanovnika.

Tabela 73 Željeznički putnički prijevoz 2009 Zagrebački Holding - ZET 2013. godine

Ukupan broj stanovnika	790.017
Gradski prijevoz	
tramvaji, prevezeni putnici (u tisućama) u 286TMK	166.772
autobus, putnici (u tisućama) u 429 autobusa ukupna	76.713
gradska, prigradska željeznica, putnici (u tisućama u uspinjača	55.000
	558
Broj taksi vozila	1.037
Broj registriranih motornih vozila	395.391
Putnička vozila	324.538
Kamioni i komercijalna vozila	35.863
motocikli	9.917
Zračni promet - broj putnika u dolascima i odlascima	2.319.098

Izvor: Statistički godišnji izvještaj grada Zagreba, 2012. godina



## Gradski prijevoz

Zagrebački komunalni prijevozni sustav ili ZET (Zagrebački električni tramvaj) podružnica je Zagrebačkog holdinga za prijevoz putnika u Gradu Zagrebu i u dijelu Zagrebačke županije. Raspolaže s autobusima, tramvajima i žičarama i u isključivom je vlasništvu Grada Zagreba iz čijeg se proračuna većim dijelom i financira.

Utemeljen je 1891. godine kao Društvo konjski tramvaj, koje je bilo preteča dioničkog društva osnovanog 1892. godine - Zagrebačkog tramvaja, Zagrebačkog električnog tramvaja osnovanog 1909. godine i Zagrebačkog električnog tramvaja d.o.o. Od 1. srpnja 2006. godine ZET posluje kao podružnica Zagrebačkog holdinga.

Prikaz: 17 Zagrebačke tramvajske linije



Izvor: ZET, [www.zet.hr](http://www.zet.hr)

## Tramvaji

ZET nastavlja slijediti razvoj grada i prometno povezuje mnoga novoizgrađena naselja, prilagođavajući pritom, u suradnji s jedinicama lokalne samouprave, stajališta i trase linija potrebama i željama građana. Prema podacima o voznom parku, u prethodnim je godinama kupljeno 142 nova, moderna niskopodna tramvaja te je isti obnovljen s 214 niskopodnih autobusa (2008. i 2009. godine). Prateći ekološke standarde, ZET je 2007. godine počeo u vozilima javnoga gradskog prijevoza koristiti biodizel, a od 2008. godine koristi i stlačeni plin. Osvremenjen je sustav radio veza, a praćenje i upravljanje prometom također je informatizirano uvođenjem sustava za pozicioniranje vozila.

## Autobusi

ZET-ove usluge autobusnog prijevoza koriste se u Zagrebu, Velikoj Gorici i Zaprešiću te u općinama Bistra, Luka, Klinča Sela i Jakovlje, a podrazumijevaju 132 dnevne i 4 noćne linije. Prema podacima iz 2008. godine ZET-ovi autobusi godišnje prevezu oko 94.000.000 putnika.

Vozni park se sastoji od autobusa marke MAN, Mercedes Benz i Iveco - Irisbus s bazama u garažama u Podsusedu, Dubravi i Velikoj Gorici. Nova vozila su uglavnom niskopodna što omogućuje upotrebu javnog prijevoza za sve vrste korisnika. Odlukom Gradskog poglavarstva ZET je 3. rujna 2007. godine preuzeo uslugu prijevoza školske djece te su u tu svrhu nabavljena 23 nova MAN školska autobusa i 2 minibusa, u potpunosti opremljena za prijevoz školske djece.

Prema razvojnim planovima autobusi bi u sljedećim godinama trebali u potpunosti prijeći na biološka goriva, čime bi zagrebački sustav prijevoza doprinio smanjenju onečišćenja i uklanjanju štetnih tvari koje proizvode fosilna goriva.

## Uspinjača

Uspinjača za Gornji grad najstarije je prijevozno sredstvo u Zagrebu. Premda ne sudjeluje mnogo u javnome gradskom prijevozu, njene dimenzije (dva vagona) i prostorni smještaj čine je važnim prijevoznim sredstvom, a godišnje prijeđe 4.000 kilometara te preveze 750.000 putnika.

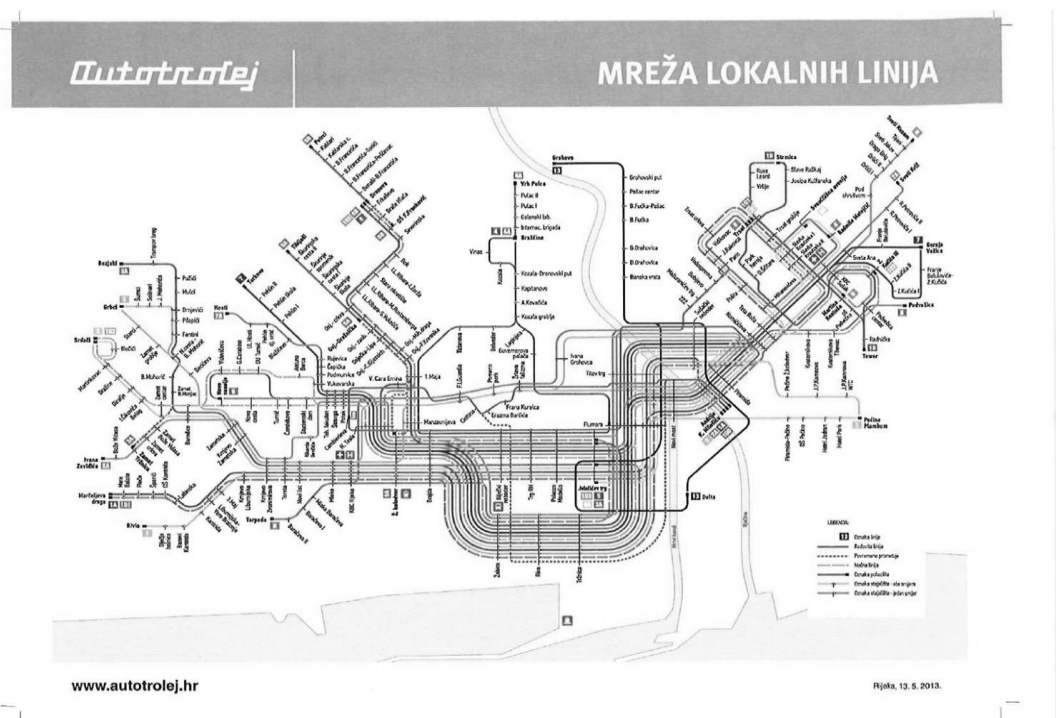
## RIJEKA

Na željezničku mrežu u Rijeci utjecat će razvoj Luke Rijeka. To se ne odnosi samo na teretni promet već i na lokalni putnički promet i regionalnu povezanost te povezanost na velike udaljenosti. Po pitanju autobusnog prijevoza, Komunalno društvo Autotrolej d.o.o. Rijeka zaduženo je za javni prijevoz na području Rijeke, gradova Bakar, Kastav, Kraljevica i Opatija kao i općina Čavle, Jelenje, Klana, Kostrena, Viškovo, Matulji i Lovran. Među vlasnicima i osnivačima Grad Rijeka ima 83,4% vlasničkog udjela.

KD Autotrolej d.o.o. Rijeka prevozi putnike na 43 linije. Ukupna duljina mreže iznosi 636 kilometara, spaja 12 gradova i općina sa županijskim centrom (Grad Rijeka), preveze otprilike 35 milijuna putnika i prijeđe preko 10 milijuna kilometara.

Sljedeće karte prikazuju gustoću gradskih i prigradskih linija.

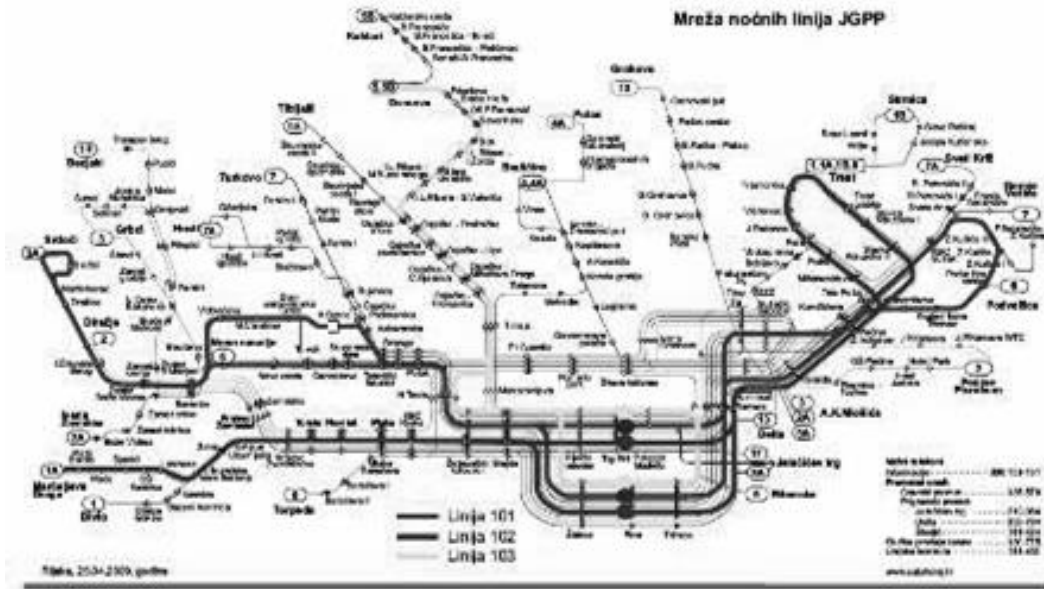
Prikaz: 18 Mreža gradskog prijevoza u Rijeci



Izvor: KD Autotrolej d.o.o. Rijeka, [www.autotrolej.hr](http://www.autotrolej.hr)

Noćni gradski prijevoz vrši se na tri linije linije uključuju gradsko područje, a mreža je napravljena prema glavnim područjima produžetka gradskih cesta.

Prikaz: 19 Mreža noćnih linija u Rijeci

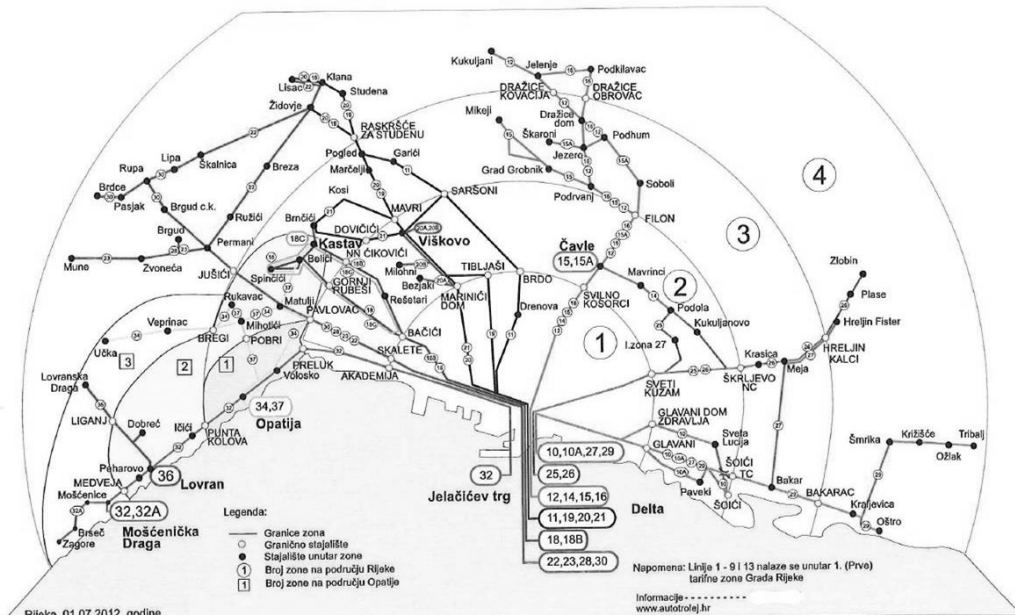


Izvor: KD Autotrolej d.o.o. Rijeka, [www.autotrolej.hr](http://www.autotrolej.hr)

Prigradski se prijevoz obavlja na 25 linija. Županijske linije slijede radijalnu mrežu a protežu se duž glavnih cesta prema istoku, sjeveru i zapadu, spajajući 12 općina i gradova sa županijskim središtem. Sve riječke linije gravitiraju prema dva terminala - Delta i Trg bana Jelačića, opatijske linije gravitiraju prema terminalu Slatina u Opatiji.

Prikaz: 20 Mreža županijskih linija u Rijeci

### Mreža županijskih linija s tarifnim zonama



Izvor: KD Autotrolej d.o.o. Rijeka, [www.autotrolej.hr](http://www.autotrolej.hr)

## SPLIT

Osnovni podaci o stanovništvu grada Splita i njegovoj geografskoj raspodjeli prikazani su u sljedećim tablicama.

Tabela 74 Podaci o stanovništvu u Splitu

		OPĆINA	STANOVNIŠTVO (POPIŠ STANOVNIŠTVA IZ 1991.)	STANOVNIŠTVO (POPIŠ STANOVNIŠTVA IZ 2011.)	PODRUČJE km <sup>2</sup>	GUSTOĆA NASELJENOSTI BROJ STANOVNIKA/km <sup>2</sup> 2001.
1		2	4	4	8	9
I.		SPLIT	207.147	193.129	149	1.353.67
	1.	SPLIT	200.459	178.102	-	-
	2.	PODSTRANA	5.240	9.129	-	-
	3.	ŠOLTA	1.448	5.898	-	-
II.		SOLIN	27.402	36.078	472	65.43
	4.	SOLIN	15.410	23.926	-	-
	5.	KLIS	4.241	4.801	-	-
	6.	DUGOPOLJE	3.075	3.469	-	-
	7.	MUĆ	4.676	3.882	-	-
III.		KAŠTELA	32.286	40.693	250	144.96
	8.	KAŠTELA	29.168	38.667	-	-
	9.	LEČEVICA	1.041	583	-	-
	10.	PRGOMET	1.078	673	-	-
	11.	PRIMORSKI DOLAC	999	770	-	-
IV.		TROGIR	21.967	25.990	250	98.79
	12.	TROGIR	11.283	13.192	-	-
	13.	OKRUG	1.640	3.349	-	-
	14.	SEGET	4.627	4.854	-	-
	15.	MARINA	4.417	4.595	-	-
V.		OMIŠ	25.784	24.275	379	67.68
	16.	OMIŠ	15.630	14.936	-	-
	17.	ŠESTANOVAC	3.318	1.958	-	-
	18.	DUGI RAT	6.544	7.092	-	-
	19.	ZADVARJE	292	289	-	-
		TOTAL	314.586	320.165	1.500	212.78

Izvor: Grad Split

Tabela 75 Stopa motoriziranosti u Splitu

Grad	Stopa motoriziranosti s prognozama za naredna razdoblja			
	2001.	2008.	2015.	2025.
Županija	3,49	2,92	2,79	2,39
Split	3,14	2,66	2,55	2,36
Solin	3,20	2,70	2,60	2,40
Kaštela	3,20	2,70	2,60	2,40
Trogir	3,20	2,70	2,60	2,40
Podstrana	3,20	2,70	2,60	2,40
Dugi Rat	3,20	2,70	2,60	2,40
Omiš	3,20	2,70	2,60	2,40
Dugopolje	3,20	2,70	2,60	2,40

Izvor: Grad Split

Javni gradski komunalni prijevoz na području Grada Splita odvija se isključivo vozilima (autobusima) komunalnog Društva Promet d.o.o. Split. Društvo Promet d.o.o. Split u vlasništvu je lokalnih samouprava na području kojem pruža usluge (5 gradova i 11 općina). Najveći udjel u vlasništvu ima Grad Split sa 65,4 % udjela.

Drugi komercijalni prijevoznici u regiji koji obavljaju županijski linijski prijevoz su:

- Promet Makarska,
- Autopoduzeće Z d.o.o. Imotski ,
- Autotrans Brač d.o.o. te
- Čazmatrans Hvar d.o.o.

## Putnici na linijama PROMET d.o.o. Split:

Tabela 76 Broj putnika

Godina	Putnici na lokalnim i općinskim linijama	Putnici na prigradskim i drugim linijama	Ukupno
1993.	44.745.067	1.635.623	46.380.690
1994.	46.431.787	1.061.002	47.492.789
1995.	41.965.558	1.654.057	43.619.615
1996.	40.354.320	2.587.842	42.942.162
1997.	42.716.593	2.483.092	45.199.685
1998.	36.834.915	2.375.171	39.210.086
1999.	49.624.899	2.356.506	51.981.405
2000.	33.908.995	2.350.684	36.259.679
2001.	32.954.584	2.526.418	35.481.002
2002.	32.643.911	2.439.201	35.083.112
2003.	31.885.017	2.045.917	33.930.934
2004.	34.567.454	1.998.007	36.565.461
2005.	35.223.806	1.900.367	37.124.173
2006.	36.090.219	1.811.345	37.901.564
2007.	36.528.676	1.728.526	38.257.202
2008.	36.971.732	2.086.408	39.058.140
2009.	35.390.888	2.055.568	37.446.456

Izvor: PROMET d.o.o. Split

Trenutni podaci ne uključuju ukupni utjecaj javnog cestovnog prijevoza jer ne obuhvaćaju podatke o prometu na otocima (osim za Šoltu - PROMET d.o.o. Split) ni informacije o lokalnom prometu (unutar granica pojedinačnih lokalnih uprava) izvan područja na kojem djeluje društvo PROMET d.o.o. Split. Potrebno je ažurirati podatke o drugim vrstama prijevoza te ih ujediniti s podacima o cestovnom prometu, što bi dalo osnovnu sliku o stvarnom broju putovanja u javnom prijevozu u Splitsko-dalmatinskoj županiji.

Nadalje, potrebno je ujediniti podatke javnog prijevoza s podacima o aktualnim udjelima raznih načina prometovanja (automobil, taksi, itd.) kako bi se dobila kompletna slika o mobilnosti u ovoj zoni.

Uzimajući u obzir neke ispravke i prilagodbe, broj putnika mogao bi dosegnuti oko 38 milijuna godišnje.

Prikaz: 21 Mreža linija prigradskog prometa



Izvor: PROMET d.o.o. Split

Cjelokupni dnevni javni komunalni prijevoz prema i od grada Splita preveze 34.631 putnika (isključivo Promet d.o.o. Split). Ovoj brojci treba pridodati i 1500 putnika dnevno drugih prijevoznika za oba smjera putovanja.

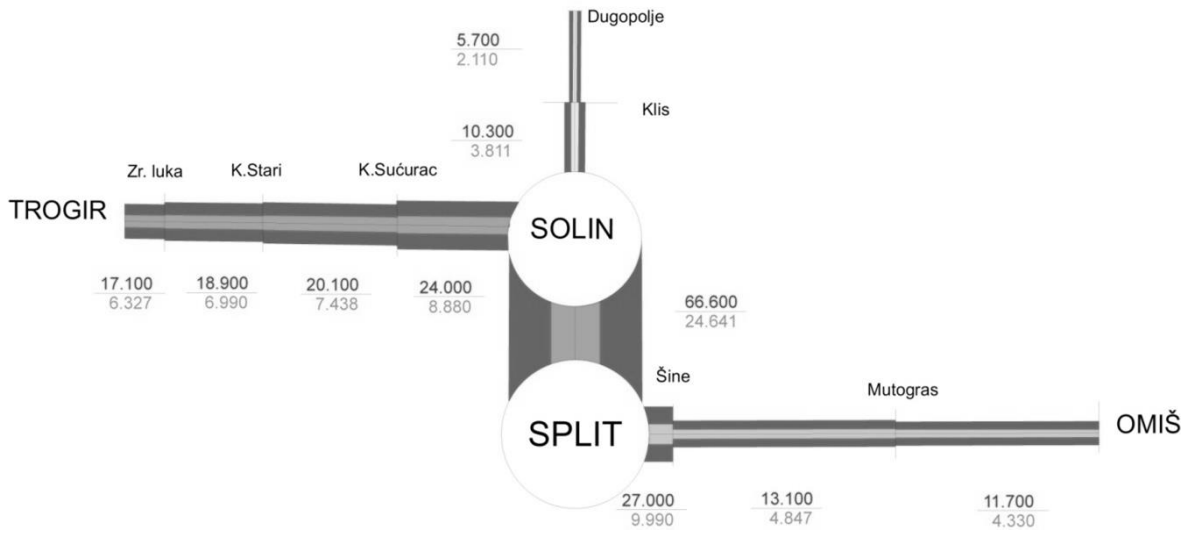
To ukupno čini 36.131 putnika na lokalnim i prigradskim linijama prema i iz Grada Splita.

Na temelju dnevnih putovanja izračunato je da se godišnje (251 radni dan/52 subote i 62 nedjelje) na linijama prema Splitu i iz Splita preveze 11.187.855 putnika. Prikaz br. 22 (broj putnika i instaliranih kapaciteta) daje njihovu dnevnu raspodjelu, a iskazuje i glavna čvorišta tog dijela prijevoza. Ako od ukupnog broja putnika u komunalnom prijevozu (gradskom i prigradskom) koji iznosi 35.390,888 putnika za 2009. godinu oduzmemo 11.187,855 putnika na pravcima prema Splitu, proizlazi da se u samom gradu preveze 24.203,033 putnika i to unutar granica prve tarifne zone, tj. granice Grada Splita (Dujmovača i Sirobuja).



Prikaz: 22 Broj putnika (plavo)/instaliranih kapaciteta (putničkih sjedala) (crveno)

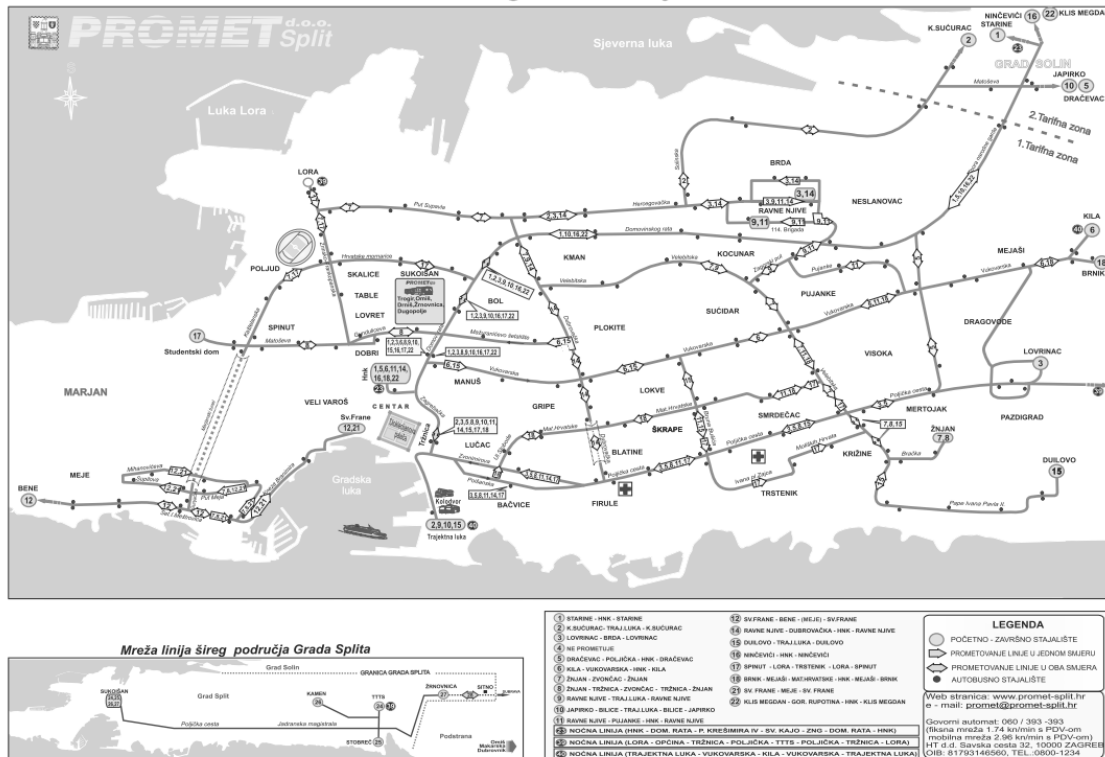
PREGLED UKUPNIH DNEVNIH PUTNIKA PREMA I IZ SPLITA



Izvor: PROMET d.o.o. Split

Prikaz: 23 Mreža gradskih linija

Mreža gradskih linija



Izvor: PROMET d.o.o. Split

## OSIJEK

Osijek se nalazi u istočnom dijelu Hrvatske. Prema podacima DZS-a ukupan broj stanovnika Slavonsko-baranjske županije u 2011. godini iznosio je 304.899, a Osijek je četvrti najveći grad u zemlji sa 108.048 stanovnika. Nalazi se na desnoj obali rijeke Drave, 25 kilometara uzvodno od ušća s Dunavom (Osijek rkm 15-22).

Prijevoz putnika organiziran je kao gradski, prigradski, županijski i međužupanijski prijevoz. Sustav obuhvaća željeznicu, autobuse, tramvaje i unutarnje vodne putove dok duljina mreže javnog prijevoza iznosi oko 1.070 km.

Željeznički prijevoz organiziran je sustavom međunarodnih, regionalnih i lokalnih pruga kako slijedi:

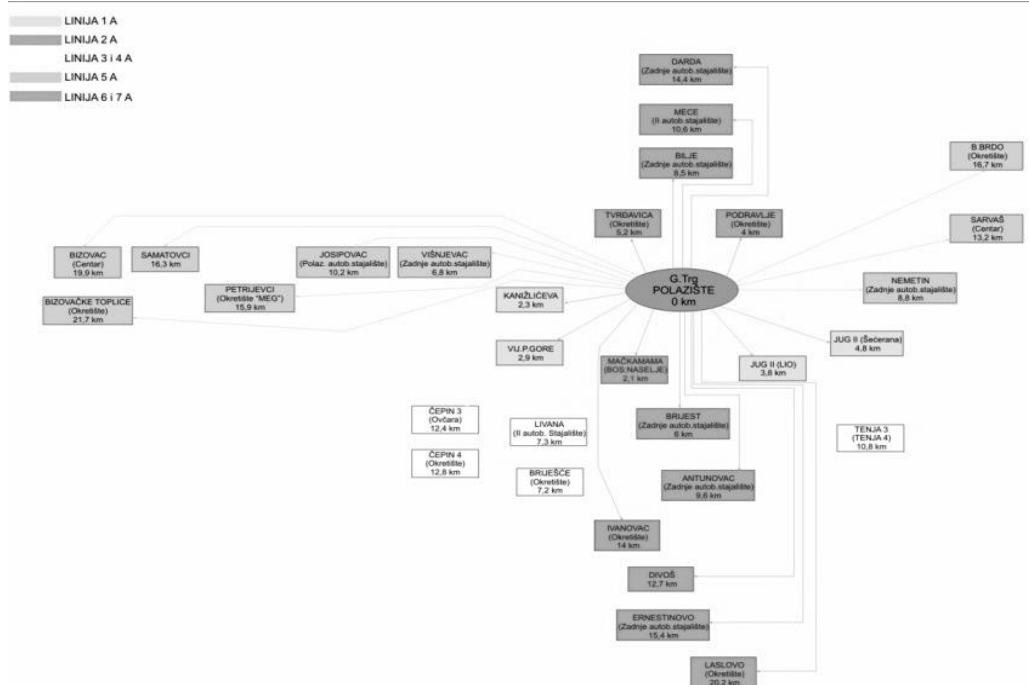
*Tabela 77 Željezničke pruge u Osijeku*

Oznaka pruge	Naziv pruge	Vrsta pruge	Duljina
M301	SB - B. Manastir - Osijek	pruge za međunarodni promet	32,505
M302	Osijek - Strizivojna-Vrpolje	pruge za međunarodni promet	48,377
R202	Varaždin - Dalj	pruge za regionalni promet	249,863
L208	Vinkovci - Osijek	pruge za lokalni promet	33,77

*Izvor: HŽI*

Po pitanju javnog cestovnog prijevoza gotovo sva naselja i mjesta u osječkoj zoni su pokrivena sa 17 autobusnih linija i voznim parkom od 36 autobusa, prosječne starosti 14 godina.

## Prikaz: 24 Struktura prigradskih linija

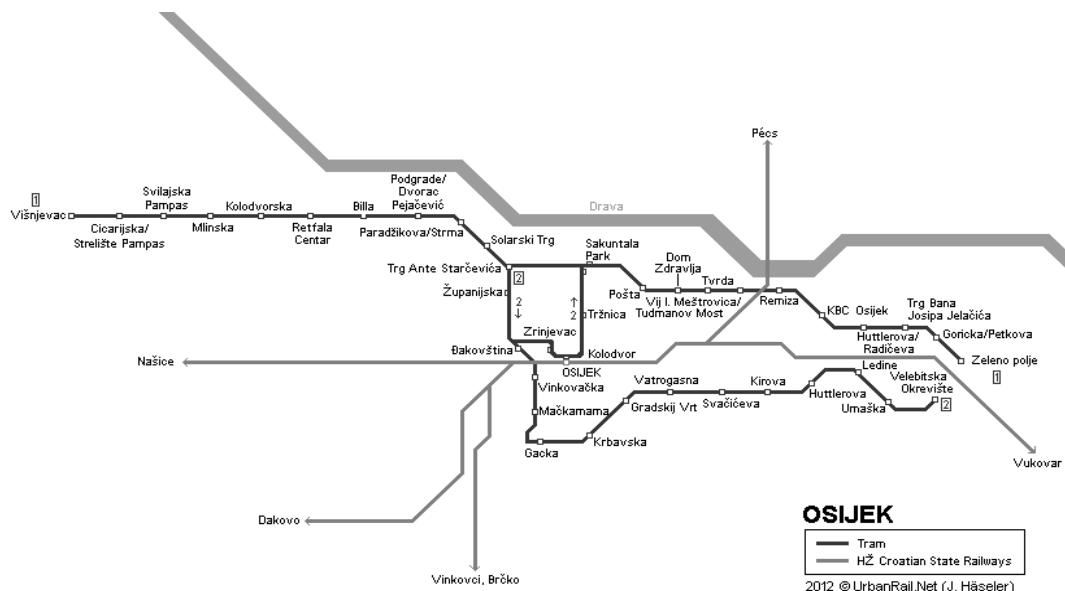


Izvor: Grad Osijek

Osječkim tramvajem upravlja društvo Gradski prijevoz putnika d.o.o. (GPP). Osječka tramvajska mreža je jedina postojeća tramvajska mreža u Hrvatskoj izvan Zagreba. Sadašnja se mreža sastoji od dvije linije koje se križaju na glavnom gradskom trgu (Trg Ante Starčevića). Širina pruga je 1.000 mm.

## Prikaz: 25 Tramvajske linije u Osijeku

Izvor: GPP Osijek



**DODATAK II.**  
**ANALIZA SEKTORA**

## POPIS KRATICA

AADT	Prosječni godišnji dnevni promet
ATM	Upravljanje zračnim prometom
BDP	Bruto domaći proizvod
BRT	Bruto registrirana tonaža
CTN	CROATIA AIRLINES
CVTMIS	Hrvatska služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom s pridruženim tehničko-informacijskim sustavom
DG	Državna granica
EK	Europska komisija
EU	Europska unija
GMDSS	Svjetski pomorski sustav za pogibelj i sigurnost
GT	Bruto tonaža
HAC	Hrvatske autoceste d.o.o.
HC	Hrvatske Ceste d.o.o.
HEMS	Helikopterska hitna medicinska služba
HRK	Hrvatska kuna
HŽI	HŽ Infrastruktura d.o.o.
ICAO	Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva
ITS	Inteligentni transportni sustavi
LAU	Lokalne upravne jedinice
LCC	Niskotarifni prijevoznik
MARPOL	Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova
MET	Obrazovanje i izobrazba pomoraca
MMPI	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
MRCC	Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje na moru
PSC	Ugovor o javnoj usluzi
PSSA	Osobito osjetljivo morsko područje
PT	Javni prijevoz
RIS	Riječni informacijski servisi
RH	Republika Hrvatska
rkm	Riječni kilometar
RRT	Željezničko-cestovni terminal
RORO	Roll on/Roll off
SAR	Traganje i spašavanje
SESAR	Program razvoja nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom
SSS	Short Sea Shipping
SWOT	Snage, slabosti, prilike, prijetnje
TAC	Pristojba za pristup infrastrukturi
TEN-T	Transeuropske prometne mreže
TEU	Standardna kontejnerska jedinica za teret
TOP	Operativni program Promet

UIC	Međunarodna željeznička unija
VTMIS	Sustav nadzora i upravljanje pomorskim prometom

# 1 SEKTOR ŽELJEZNIČKOG PROMETA

---

## 1.1 Analiza

---

### 1.1.1 Struktura željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Pravni i institucionalni okvir sektora željeznica usklađen je s pravnom stečevinom Europske unije, s tim da je Republika Hrvatska ispunila glavne kriterije sukladnosti uključujući:

- postupno otvaranje prometnog tržišta,
- osnivanje regulatornih institucija te
- usvajanje Ugovora o javnim uslugama za financiranje putničkih usluga i propisa za financiranje infrastrukture.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) odgovorno je za definiranje sektorske politike, nadzire željeznička društva u vlasništvu države kao vlasnik i davatelj proračunskih sredstava te ugovara usluge sa željezničkim društvima.

Restrukturiranje bivšeg HŽ Holdinga, odobreno u lipnju 2012. godine, dovelo je do njegova razdvajanja na tri nezavisna društva pod nazivom HŽ Infrastruktura d.o.o., HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz d.o.o. HŽ Infrastruktura d.o.o. upravlja željezničkom infrastrukturom kao javnim dobrom u općoj uporabi na temelju višegodišnjeg ugovora. Druge dvije tvrtke, HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz d.o.o. suočavaju se s potrebom da konkuriraju na otvorenom tržištu i prema tome moraju usvojiti filozofiju usmjerenu na poduzetništvo.

### 1.1.2 Željeznička mreža u Republici Hrvatskoj

Sukladno Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 3/14) ukupna duljina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj iznosi 2.604 km. Omjer kilometara željezničkih pruga i teritorija zemlje je 0,05 što je slično kao i prosjek promatranih zemalja.

Slično je stanje i s omjerom kilometara željeznica i stanovništva Republike Hrvatske koje iznosi 4.261,140 stanovnika. To iznosi 1.636 osoba po kilometru, što je slično zemljama poput Švicarske te više u odnosu na Češku i Mađarsku.

Kroz Hrvatsku prolaze dva koridora TEN-T osnovne mreže:

- 1) **Mediterranski 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 unutarne 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.
- 2) **Koridor Rajna-Dunav** povezuje Strasbourg i Mannheim dvama paralelnim pravca 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 unutarne 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.

Na teritoriju Republike Hrvatske međunarodni koridori označeni su kako slijedi:

- 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.



Željezničke pruge povezane su međusobno, ali i s morskim i lukama unutarnjih voda u Hrvatskoj željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet, a u skladu s Odlukom o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14).

*Prikaz 1 Pružna mreža u Republici Hrvatskoj kojom upravlja HŽI, 2009. godine*

**Pružna mreža HŽ Infrastrukture d.o.o.**  
Railway network of HŽ Infrastruktura d.o.o.



*Izvor: HŽI, Izvješće o mreži*

Na temelju Odluke o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14) i s ciljem utvrđivanja načina upravljanja i rukovođenja željezničkom infrastrukturom i planiranja njenog razvoja, željezničke pruge u Republici Hrvatskoj razvrstane su kako slijedi:

Tabela 1 Pruge u Republici Hrvatskoj sukladno Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14)

	<b>Pruge za međunarodni promet (M):</b>
M101	DG-Savski Marof-Zagreb Glavni kolodvor,
M102	Zagreb Glavni kolodvor-Dugo Selo,
M103	Dugo Selo-Novska,
M104	Novska-Tovarnik-DG,
M201	DG-Botovo-Dugo Selo,
M202	Zagreb Glavni kolodvor-Rijeka,
M203	Rijeka-Šapjane-DG,
M301	DG-Beli Manastir-Osijek,
M302	Osijek-Strizivojna-Vrpolje,
M303	Strizivojna-Vrpolje-Slavonski Šamac-DG,
M304	DG-Metković-Ploče,
M401	Sesvete-Sava,
M402	Sava-Zagreb Klara,
M403	Zagreb RkPs-Zagreb Klara,
M404	Zagreb Klara-Delta,
M405	Zagreb Zk-Trešnjevka,
M406	Čulinec-Zagreb Resnik,
M407	Sava-Velika Gorica,
M408	Zagreb RkOs-Mićevec,
M409	Zagreb Klara-Zagreb RKPS(s),
M410	Zagreb RKOS-Zagreb RKPS,
M501	DG-Čakovec-Kotoriba-DG,
M502	Zagreb GK-Sisak-Novska,
M601	Vinkovci-Vukovar,
M602	Škrljevo-Bakar,
M603	Susak-Rijeka Brajdica;
M604	Oštarije-Knin-Split,
M605	Ogulin-Krpeľ,
M606	Knin-Zadar,
M607	Perković-Šibenik.

	<b>Pruge z za regionalni promet (R):</b>
R101	DG-Buzet-Pula,
R102	Sunja-Volinja-DG,
R103	DG-LD Polje-Knin,
R104	Vukovar-Borovo naselje-Erdut-DG,
R105	Vinkovci-Drenovci-DG,
R106	Zabok-Đurmanec-DG,
R201	Zaprešić-Čakovec,
R202	Varaždin-Dalj.
	<b>Pruge za lokalni promet (L):</b>
L101	Čakovec-Mursko Središće-DG,
L102	Savski Marof-Kumrovec-DG,
L103	Karlovac-Kamanje-DG,
L201	Varaždin – Golubovec,
L202	Hum Lug-Gornja Stubica,
L203	Križevci-Bjelovar-Kloštar,
L204	Banova Jaruga-Pčelić,
L205	Nova Kapela-Našice,
L206	Pleternica-Velika,
L207	Bizovac-Belišće,
L208	Vinkovci-Osijek,
L209	Vinkovci-Županja,
L210	Sisak Caprag-Petrinja,
L211	Ražine-Šibenik Luka,
L212	Rijeka Brajdica-Rijeka,
L213	Lupoglav-Raša.

*Izvor: Odluka o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14)*

### **1.1.3 Stanje infrastrukture**

Sukladno Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14) ukupna duljina pružne mreže u Republici Hrvatskoj iznosi 2.604 km željezničkih pruga, od čega je 90% jednokolosječnih, a samo 36% elektrificirano. Kad je riječ o vrstama pruga, gotovo 55% mreže odnosi se na željezničke pruge značajne za međunarodni promet.

Analiza ulaganja u razdoblju od 2007. do 2012. godine pokazuje da se duljina pruga praktički nije mijenjala u posljednjih šest godina stoga se zaključuje da ulaganja nisu bila usmjerena na izgradnju novih pruga, već na rekonstrukciju i modernizaciju postojećih pruga.

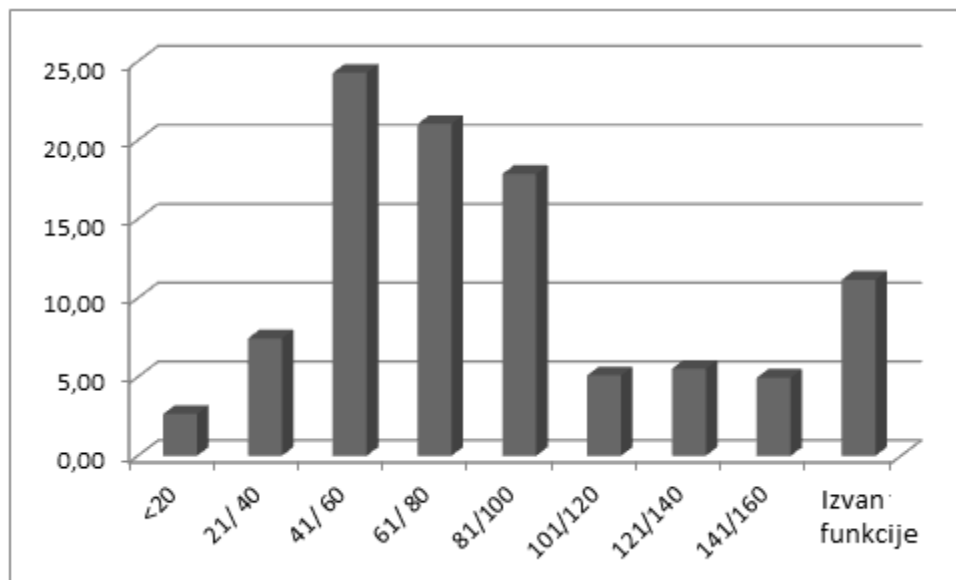
Promatrajući osovinsko opterećenje kolosijeka u posljednje četiri godine, uočljivo je da je duljina pruga viših kategorija u odnosu na osovinsko opterećenje (C4 i D4) u opadanju u posljednje tri godine. U istom periodu niže kategorije (A" i A) ostale su nepromijenjene. U konačnici, kategorija B2 povećala se za duljinu pruge za 75%, naročito na međunarodnim i lokalnim prugama.

U posljednjih pet godina također je znatno porasla duljina pruga izvan funkcije (približno 90%), kako na regionalnim, tako i na lokalnim prugama. Zaključuje se da održavanje željezničkih pruga proteklih godina nije bilo dovoljno za održavanje postojeće kategorije osovinskog opterećenja pruge.

Isti zaključak donosi se nakon uvida u dopuštene brzine koje su prikazane u donjem grafikonu (Prikaz br. 2).

Činjenice pokazuju da je na oko 34% ukupne duljine otvorenih pruga dopuštena brzina do 60 km/h, dok samo 4,9% ukupne duljine postiže brzinu od 140 km/h do 160 km/h, a jednako tako nedovoljnih 15,6 % postiže brzinu od 100 km/h.

*Prikaz 2 Pregled dopuštenih brzina na željezničkim prugama u Republici Hrvatskoj*



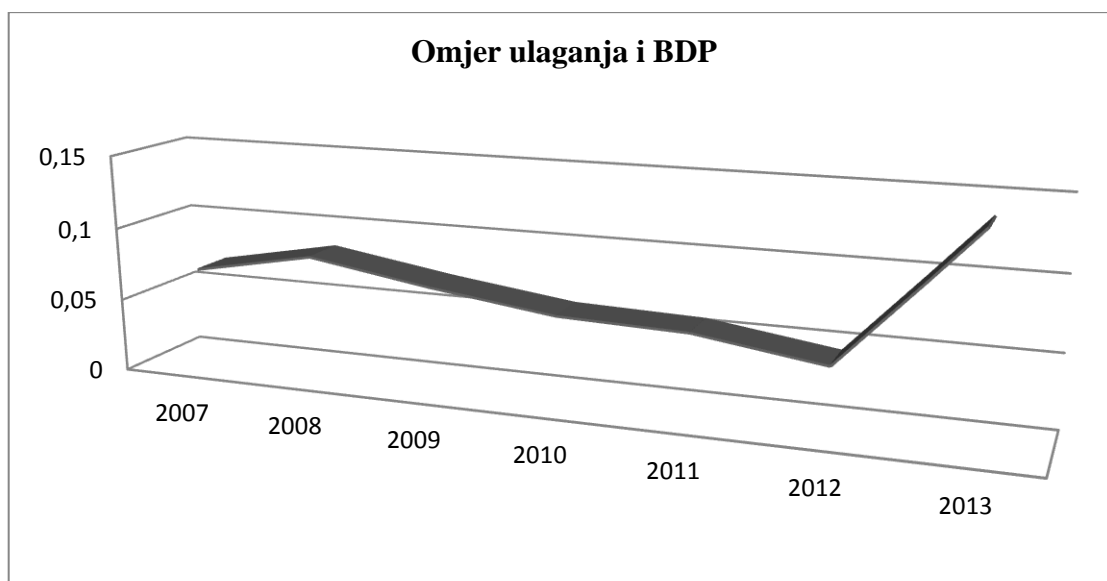
Ove brzine, zajedno s udaljenošću između kolodvora i stajališta i prometnom kontrolom te signalizacijskim sustavima, imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet pruga.

U pogledu prometa i kontrole te signalno-sigurnosnih uređaja podsustava infrastrukture, promet vlakova koji putuju u suprotnim smjerovima i koji putuju jedan iza drugoga kontroliraju prometnici u stanicama davanjem dopuštenja, tj. odobrenja i najavljuvanjem polaska.

Formiranje teretnih kompozicija vlakova prije svega se obavlja na sljedećim stanicama: Zagreb Ranžirni kolodvor, Zagreb Zapadni kolodvor, Kutina, Novska, Slavonski Brod, Vinkovci, Sisak Caprag, Karlovac, Ogulin, Rijeka, Knin, Ražine, Solin, Ploče, Koprivnica, Varaždin, Osijek, Split Predgrađe i Bibinje. Primarna funkcija Ranžirnog kolodvora Zagreb je formiranje teretnih kompozicija te je Ranžirni kolodvor opremljen posebnom opremom potrebnom za razdvajanje ili spajanje vlakova.

Kad se dublje promotri ulaganje u željezničku infrastrukturu posljednjih godina, sljedeći grafikon prikazuje razvoj omjera ulaganja i BDP-a, koji pokazuje pad od 2008. do 2012. i oporavak u 2013. godini.

*Prikaz 3 Omjer ulaganja u željeznicu i hrvatski BDP*



*Izvor: Eurostat i HŽI, statistički podaci*

Sukladno Prikazu br. 3 najviše ulaganja izvršeno je u 2008. godini, u iznosu od 908 milijuna kuna. Nakon toga, do 2012. godine ulaganja su u opadaju i dolaze na otprilike polovicu prijašnjih ulaganja.

Veća ulaganja usmjerena su na obnovu i modernizaciju međunarodnih pruga, što je u skladu s tendencijom cjelokupnih ulaganja. Ulaganja u regionalne i lokalne pruge znatno su se smanjila posljednjih godina, dok ulaganja u zagrebačko željezničko čvorište bilježe značajan rast.

Iako su ulaganja u izgradnju novih pruga u padu posljednjih šest godina, udio ukupnih ulaganja u laganom je porastu. Ulaganja u rekonstrukciju i modernizaciju međunarodnih pruga, iako u ukupnom iznosu u padu, zadržala su svoj udio u općoj ulagačkoj konstanti.

Zaključno, iako ukupna duljina željezničkih pruga u Hrvatskoj odgovara prosjeku drugih europskih zemalja, činjenica je da njihovo trenutno stanje ograničava njihov kapacitet.

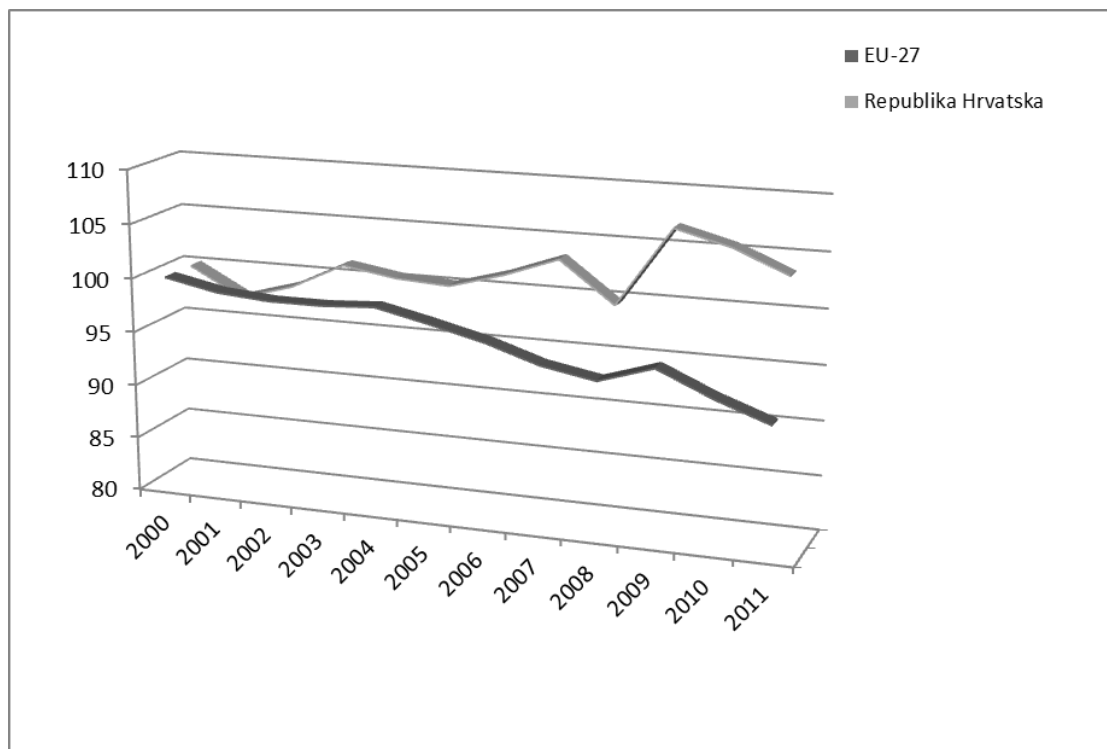
Razloga za to je više, a među njima se mogu uključiti duljina jednokolosječnih pruga, dozvoljene brzine, udaljenost između kolodvora i stajališta, komunikacijska mreža te sustavi signalizacije.

Osim toga, toj situaciji doprinosi i činjenica da je omjer ulaganja u odnosu na BDP posljednjih godina u opadanju.

#### **1.1.4 Željeznički promet u Republici Hrvatskoj**

Željeznički promet u Hrvatskoj uglavnom je tranzitni s obzirom da luke na hrvatskom Jadranskom moru služe kao ulazna točka za međunarodni teretni promet prema južnoeuropskim i srednjoeuropskim tržištima. Udio intermodalnog prometa u ukupnom prometu u neto tonama po kilometru u 2012. godini iznosio je 5,5% i izravno se odnosio na kontejnere.

Prikaz 4 Razvoj potrošnje energije u prometu u usporedbi s EU 27 u %



Izvor: Eurostat

Na međunarodnim prugama većina realiziranog prometa je teretna, osim pruga M101, M102 i M302. Prve dvije pruge dio su RH1, TEN-T osnovne i sveobuhvatne mreže i Paneuropskog koridora X i nalaze se u području utjecaja Zagreba. Linija M301 povezuje Osijek s mađarskom granicom.

Ostvareni promet na regionalnim prugama znatno je niži od pruga razreda M. Samo pruge R102 Sunja-DG i R202 Varaždin-Dalj imaju značajan opseg prometa i u oba je slučaja postotak teretnog prometa u odnosu na putnički promet visok.

Na lokalnim prugama opseg prometa također je znatno niži nego na prugama razreda M i R, a samo pruga L209 Vinkovci-Osijek pokazuje veće brojke. I na ovoj pruzi udio teretnog prometa je visok (oko 92%), dok se na ostatku lokalne mreže većina prometa odnosi na putnički.

### 1.1.4.1 Putnički promet

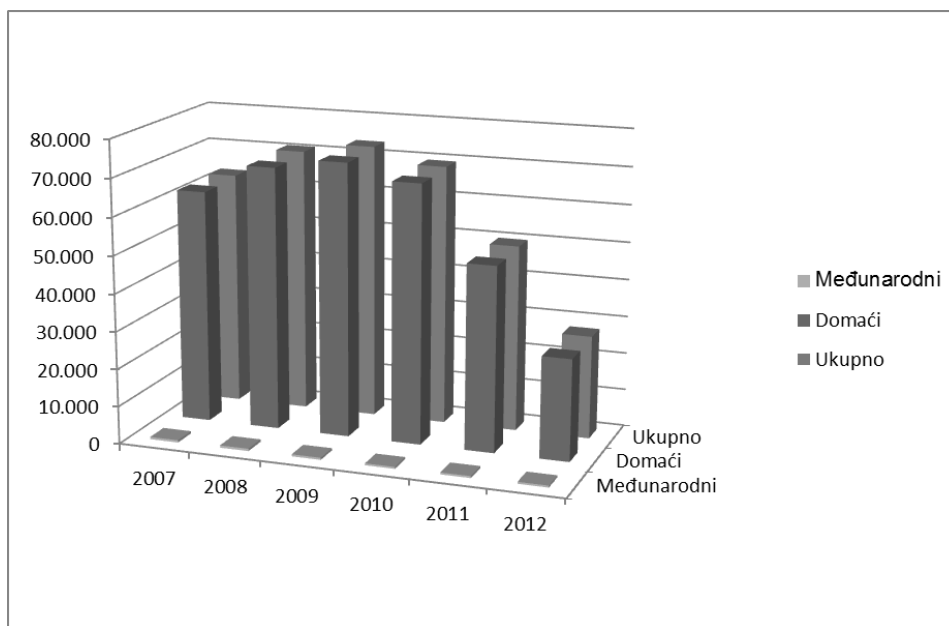
Usporedbom ukupnog putničkog prometa u odnosu na ukupan broj stanovništva raznih europskih zemalja može se uočiti da se Hrvatska nalazi nisko na ovoj ljestvici omjera, što znači da je utjecaj željeznice u ukupnom unutarnjem putničkom prometu u Hrvatskoj niži nego u susjednim zemljama. Taj se odnos u Hrvatskoj posljednjih godina smanjio.

Posljednjih godina nacionalni putnički promet postao je sve važniji tako da je s 50% ukupnog putničkog prometa 2009. godine premašio udio cestovnog prometa dvije godine za redom.

Putnički promet domena je društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Prosječan intenzitet putničkog prometa u Europi tri puta je viši od hrvatskoga dok je veličinom željeznička mreža usporediva s mrežama referentnih zemalja.

Važno je istaknuti da je prema razmotrenim podacima, posljednjih godina udio međunarodnog prometa u usporedbi s ukupnim putničkim prometom gotovo zanemariv (vidi Prikaz br. 5).

Prikaz 5 Udio domaćeg i međunarodnog putničkog prometa (u tisućama putnika)



Izvor: Eurostat.



S ciljem razumijevanja ovih omjera moraju se uzeti u obzir neke činjenice. Kao prvo, Zagreb je dobro povezan s Ljubljanom i Beogradom. Unutar zemlje naseljena područja duž tih željezničkih pruga imaju željezničke usluge. Od Zagreba do Novske za put od 100 km potrebno je oko 2 sata dok je za put od 250 km od Zagreba do Vinkovaca potrebno 4 sata. Ova vremena putovanja teško mogu konkurirati cestovnom prometu na autocestama ali lokalni stanovnici izbjegavaju naplatne postaje na autocesti i radije se koriste primarnom cestovnom mrežom ili autobusnim ili željezničkim uslugama. Udaljenosti od Zagreba do ostalih važnijih gradova su sljedeće:

*Tabela 2 Udaljenosti od Zagreba u km*

Udaljenosti od Zagreba u km	
Split	424,0
Rijeka	228,7
Osijek	271,0
Zadar	416,1
Pula	339,0
Slavonski Brod	190,3
Karlovac	52,6
Varaždin	88,8
Šibenik	396,4

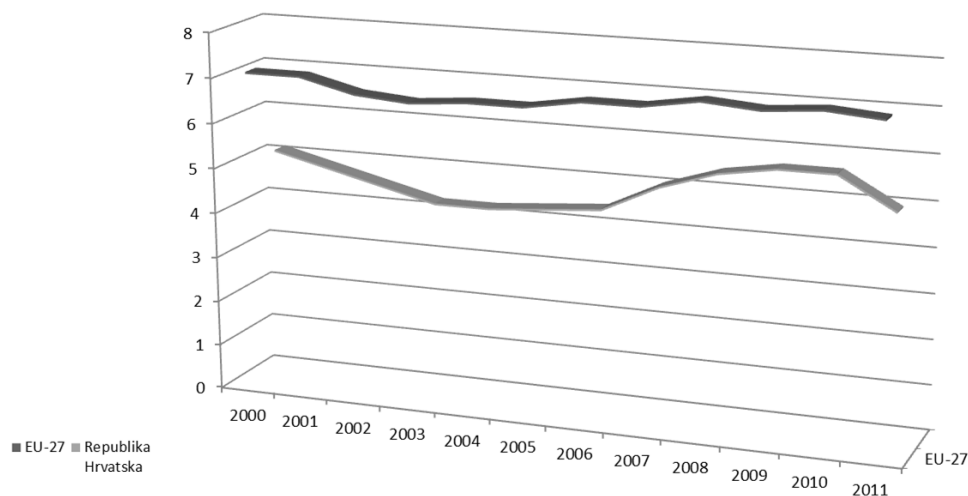
Putovanje od Zagreba do Splita traje šest sati danju i osam sati noću, a usluga s dva polaska dnevno nije stvarna alternativa automobilu. Putovanje od Zagreba do Rijeke traje dva puta više vlakom nego automobilom.

Ovim brzinama 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.

Modernizacija voznog parka, usporedno s planiranim poboljšanjima pruga, bit će od ključne važnosti u jačanju konkurentnosti željezničkog prometa u usporedbi s drugim vidovima prometa. Prema međunarodnom iskustvu, nagibni vlakovi mogu voziti 25% do 40% brže u zavojima nego konvencionalni vlakovi, a da ne budu neudobni za putnike i prema tome mogu znatno povećati prosječne brzine i smanjiti vrijeme putovanja bez potrebe da se mijenja geometrija željezničkih pruga.

Turistički promet nije relevantan s obzirom da, prema podacima HŽI-a<sup>1</sup>, sezonsko kretanje je prilično stabilno. Također, zbog udaljenosti i trajanja putovanja od Zagreba do gradova poput Splita ili Zadra, željeznički promet nije konkurentan cestovnom ili čak zračnom prometu. Modalna podjela željezničkog putničkog prometa kao postotak ukupnog unutarnjeg prometa, u usporedbi s EU27, prikazana je u nastavku:

*Prikaz 6 Modalna podjela putnika u Republici Hrvatskoj u odnosu na EU27 kao % ukupnog unutarnjeg prometa*



*Izvor: Eurostat*

Razvoj putničkog prometa na glavnim međunarodnim koridorima prikazan je Prikazom br. 7, a koji se temelji na statističkim podacima HŽI-a. Za 2009. i 2010. godinu nisu prikazani podaci s obzirom da nisu navedeni u odgovarajućem statističkom izvještaju HŽI-a jednako kao za ostale godine. Međutim, treba napomenuti da s obzirom da su podaci slični, smatraju se važećima.

Kao što je vidljivo u Prikazu br. 7, za ukupan iznos km/vlaka za putnike može se reći da je stabilan u posljednjih šest godina. U posljednje dvije godine broj putničkih vlakova se smanjio na koridorima RH1 i RH3, a porastao je na koridoru RH2.

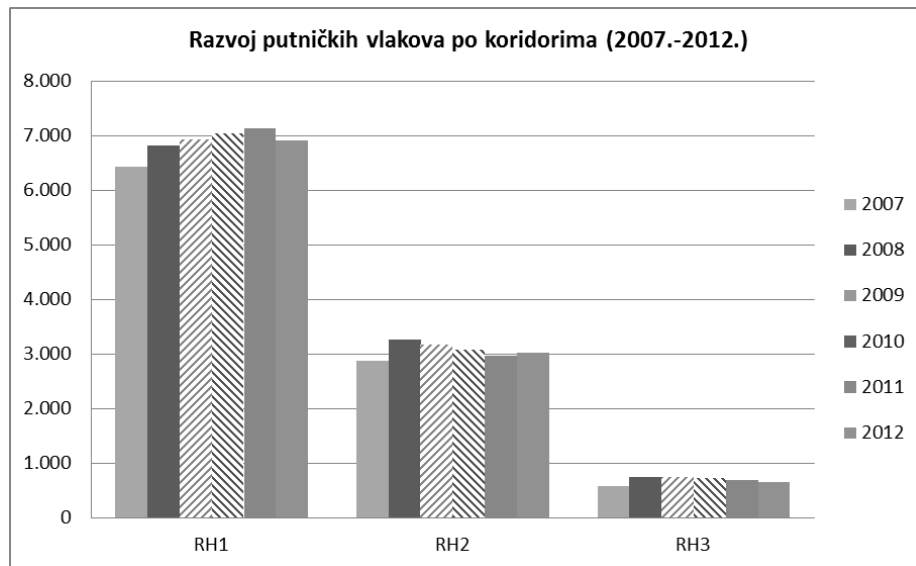
Analiza glavnih linija na svakom koridoru pokazuje da se samo na pruzi M101 broj putnika smanjio, dok je na drugim prugama (M102, M103, M104, M105) porastao. Promet putnika smanjio se na obje linije koridora RH2 (M201 i M202), dok se povećao na svim prugama koridora RH3, osim pruge M303.

<sup>1</sup> podaci o kretanju putnika još uvijek nisu dostupni

Potrebno je istaknuti da koridori RH2 i RH3 bilježe mali porast u 2008. godini, nakon čega je promet počeo opadati i tako je sve do danas.

Za 2009. godinu nisu prikazani podaci s obzirom da nisu navedeni u odgovarajućem statističkom izvještaju HŽI-a jednako kao za ostale godine.

*Prikaz 7 Razvoj putničkog prometa po koridorima 2007.-2012. godine*



*Izvor: Statistički podaci HŽI-a, 2007. – 2012. godine*

Kao što je vidljivo iz Prikaza br. 7, riječ je o općem trendu opadanja od 2007. i 2008. godine u odnosu na podatke za posljednje tri godine. Prije nego što se ustvrdi pad putničkog prometa potrebno je istaknuti da su se podaci objavljeni u Statističkom izvještaju HŽI-a znatno promijenili od jednog do drugog razdoblja (tj. različiti odjeli za istu prugu). Iz tog razloga moguće je da podaci nisu dosljedno mjereni.

Putnički promet u zagrebačkom području najrelevantniji je i potrebno ga je razmatrati zajedno s cijelim sustavom gradskog prometa. Međunarodni promet koncentriran je na koridore RH1 i RH2 i na određene dijelove koji povezuju veće gradove.

Prema statističkim podacima HŽI-a za 2012. godinu, željeznički putnički promet nesumnjivo je povezan s prugama M101 DG-Zagreb GK i M102 Zagreb-Dugo Selo. Na drugoj razini s obzirom na opseg prometa mogu se uključiti linije M103 Dugo Selo-Novska, M104 Zagreb GK-Novska, M105 Novska-Tovarnik-DG, M201 DG-Botovo-Dugo Selo, M202 Zagreb GK-Rijeka i R201 Zaprešić-Čakovec.

Na trećoj razini, uključene su pruge M301 DG-Osijek, M501 DG-Čakovec-DG, R202 Varaždin-Dalj, L103 Zabok-Đurmanec-DG, L204 Križevci-Kloštar, L206 Nova Kapela-Našice i L207 Pleternica-Velika.

Iz prikaza hrvatske pružne mreže vidljivo je da se željezničke pruge navedene u prvoj skupini nalaze u blizini Zagreba i koridora RH1. Pruge druge skupine (osim R201) nalaze se ili duž koridora RH1 ili koridora RH2. Treća skupina obuhvaća pruge s područja Osijeka, Varaždina i Koprivnice sa spajanjima na DG.

U većim gradovima Republike Hrvatske, gdje postojeća pružna mreža prolazi kroz veći broj predgrađa i sela, postoji mogućnost njenog većeg uključjenja u gradski i prigradski javni prijevoz, prije svega u gradovima Zagrebu, Splitu, Rijeci, Osijeku i Varaždinu gdje je pružna mreža prilično dobro razvijena.

#### **1.1.4.2 Teretni promet**

Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu s obzirom da spaja jadranske luke (posebno Rijeku) s kontinentom. Druge luke, poput Ploča, nisu primjereno povezane s pružnom mrežom Hrvatske.

Prateći kroz godine razvoj teretnog prometa u susjednim zemljama Hrvatska bilježi lagani pad što je zajedničko većini zemalja, uz nekoliko iznimaka (Španjolska, Latvija).

S obzirom na ostvareni teretni promet, u prvoj skupini, s više od 1,5 milijuna neto tona tereta, nalaze se M101 DG-Zagreb GK, M103 Dugo Selo-Novska, M104 Zagreb GK-Novska, M105 Novska-DG, M201 Dugo Selo-Botovo-DG i M202 Zagreb GK-Rijeka. Ove su pruge dio koridora RH1 i RH2.

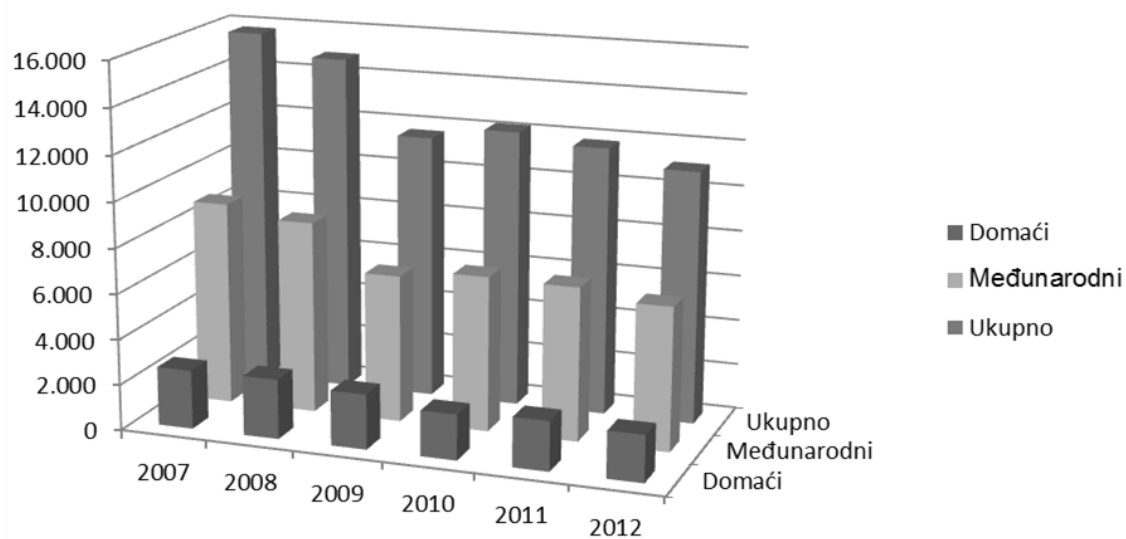
Na drugoj razini, prema statističkim podacima HŽI-a, nalaze se M102 Zagreb GK-Dugo Selo, M301 DG-Osijek, M303 Strizivojna-Vrpolje-DG, M304 DG-Metković-Ploče, M604 Oštarije-Split Predgrađe, R102 Sunja-DG te neki dijelovi pruge R202 Varaždin-Dalj i L209 Vinkovci-Osijek.

Pruge unutar ove skupine na neki se način odnose na veze tih dvaju koridora ili s prekograničnim prugama ili s tipičnim točkama koje su ishodišta teretnog prometa, poput luka (Split). U ovoj skupni je i hrvatski dio koridora RH3 (Ploče-Metković).

Treća skupina, koja obuhvaća pruge s opsegom prometa između 300.000 i 500.000 neto tona vlakova, uključuje pruge M501 DG-Čakovec, M203 Rijeka-Šapjane- DG, M601 Vinkovci-Vukovar i M607 Perković-Šibenik.

Prethodno navedene pruge, zajedno s prugama druge skupine, povezane su na koridore RH1 i RH2.

*Prikaz 8 Udio domaćeg i međunarodnog prometa roba*



*Izvor: Eurostat*

Željeznička infrastruktura kojom upravlja HŽI povezana je s javnom željezničkom infrastrukturom kojom upravljaju lučke uprave. Željeznički kolodvori povezani s prugom javnom željezničkom infrastrukturom u lukama, a kojom upravljaju lučke uprave su:

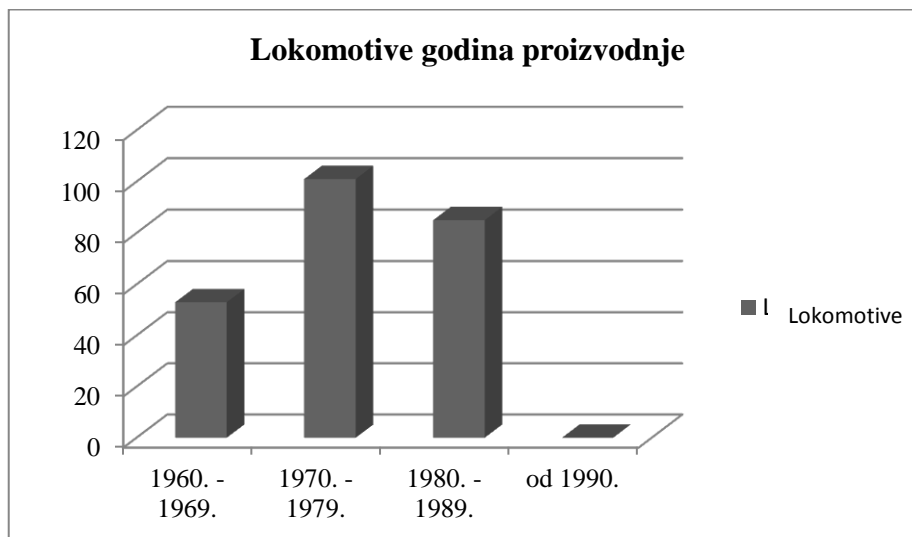
Tabela 3 Željeznički kolodvori i upravitelj infrastrukture

	Postaja	Luka	Upravitelj infrastrukture
1	Rijeka	Rijeka	Lučka uprava Rijeka
2	Rijeka Brajdica	Rijeka	Lučka uprava Rijeka
3	Bakar	Bakar	Lučka uprava Rijeka
4	Raša	Raša	Lučka uprava Rijeka
5	Pula	Pula	Lučka uprava Pula
6	Bibinje	Zadar	Lučka uprava Zadar
7	Šibenik Luka	Šibenik	Lučka uprava Šibenik
8	Solin	Split	Lučka uprava Split
9	Ploče	Ploče	Lučka uprava Ploče
10	Vukovar	Vukovar	Lučka uprava Vukovar
11	Osijek Donji grad	Osijek	Lučka uprava Osijek
12	Sisak	Sisak	Lučka uprava Sisak
13	Slavonski Brod	Slavonski Brod	Lučka uprava Slavonski Brod

Izvor: HŽI, Izvješće o mreži, 2014.

Teretnim prometom u Hrvatskoj trenutno upravlja HŽ Cargo d.o.o. koji se nalazi u postupku restrukturiranja i pripreme za privatizaciju. S ciljem održavanja dobre kvalitete usluge i uvođenja nove vrste usluga za teret, HŽ Cargo d.o.o. mora obnoviti vozni park koji je u funkciji.

Prikaz 9 Godine starosti lokomotiva



Izvor: HŽ Cargo d.o.o.

Prethodni grafikon prikazuje raspodjelu teretnih lokomotiva po godini proizvodnje. Sličan oblik ima i grafikon koji prikazuje raspodjelu vagona. Ove okolnosti mogu ograničavati pristup toj vrsti voznog parka susjednim zemljama.

## 1.2 Lista hipoteza

Tablični prikaz u nastavku prikazuje listu hipoteza definiranih kao dio metodološkog postupka u izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, a zbog nedostatka točnih podataka i/ili informacija. S ciljem pristupanja definiciji ciljeva, hipoteze predstavljaju koncepte promišljanja i analize.

Tabela 4 Lista hipoteza sektora željezničkog prometa

HIPOTEZE	
1.	Uspoređujući planirane tehničke i funkcionalne parametre željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj sa zahtjevima koje moraju ispuniti željezničke pruge Transeuropske željezničke mreže, rezultat je uglavnom nepovoljan.
2.	Mogućnost rasta prometa na regionalnim i lokalnim prugama očito je ograničen njihovim kapacitetom koji se temelji na dozvoljenim brzinama, udaljenosti između kolodvora i stajališta i sustavu signalno-sigurnosnih uređaja.
3.	Članstvo Republike Hrvatske u Europskoj uniji donosi povećanu konkurenciju na domaćem tržištu za HŽ Cargo d.o.o. i HŽ putnički prijevoz d.o.o.
4.	Članstvo Republike Hrvatske u Europskoj uniji donosi povećanu prometnu potražnju u Republici Hrvatskoj.
5.	S obzirom na povezanost s najnaseljenijim gradovima u Hrvatskoj, Karlovac i Varaždin su na udaljenostima koje bi mogle imati prigradsku povezanost sa Zagrebom.
6.	Izgradnjom novih pružnih instalacija u određenim gradskim područjima, postojeća infrastruktura mogla bi biti izvan upotrebe.
7.	U nekim od većih gradova u Republici Hrvatskoj željeznička mreža je prilično dobro razvijena.
8.	Željeznički teretni promet u Hrvatskoj uglavnom je tranzitni s obzirom da luke na hrvatskom Jadranskom moru služe kao ulazna točka za međunarodni teretni promet prema južnoeuropskim i srednjoeuropskim tržištima.
9.	Promet putnika važan je u domaćem prometu, posebno u prometu na kratkim gradskim i prigradskim udaljenostima. To se može smatrati važnim tržištem za rast željeznice.
10.	Potreba za jačanjem uloge željeznice u multimodalnom i intermodalnom transportu.
11.	Sukladno politici EK-a, Hrvatska će morati poboljšati sigurnost željezničkog prometa.
12.	Hrvatski sektor željezničkog prometa mora slijediti politiku EK-a u smislu ekološke održivosti, s osobitom pažnjom na buku i postupanje s njome.
13.	Hrvatski sektor željezničkog prometa mora slijediti politiku EK-a u smislu sigurnosnog okvira.
14.	Politika Vlade Republike Hrvatske: uspostaviti održivi željeznički sustav u Republici Hrvatskoj.
15.	Novi geopolitički položaj Republike Hrvatske - granična zemlja EU-a. Integriranje Hrvatske u Schengenski prostor.
16.	Novi geopolitički položaj Republike Hrvatske - granična zemlja EU-a. Integriranje susjednih zemalja u Europsku uniju i u Schengenski prostor

### 1.3 SWOT analiza sektora željezničkog prometa

Tabela 5 SWOT analiza sektora željezničkog prometa

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestrateški položaj ulazne točke s Jadranskog mora</li> <li>• Ulazna točka na Balkan, jedno od područja mogućeg širenja EU-a</li> <li>• Članica Europske unije; dostupnost strukturnih i Kohezijskog fonda</li> <li>• Dobro razvijena željeznička mreža u Zagrebu</li> <li>• Ključni dijelovi prometnih koridora Transeuropske prometne mreže koji prolaze kroz zemlju, kako za putnički tako i za teretni promet</li> <li>• Pravni i institucionalni okvir u skladu sa zahtjevima EU-a</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nezadovoljavajuće stanje željezničke infrastrukture</li> <li>• Otežavajući geomorfološki uvjeti za spajanje Jadrana sa središnjom Hrvatskom</li> <li>• Nizak intenzitet putničkog prometa</li> <li>• Zastarjeli sustav signalno-sigurnosnih uređaja</li> <li>• Zastarjeli vozni park za teret i putnike</li> <li>• Neusklađenost prodaje karata s drugim oblicima putničkog prometa</li> <li>• Povijesna ovisnost o državnom financiranju</li> <li>• Nekonkurentnost u odnosu na cestovni i zračni promet u međunarodnom putničkom prometu zbog udaljenosti i povezanosti</li> <li>• Nekonkurentnost u odnosu na cestovni i zračni promet u putničkom prometu u najvećim gradovima Hrvatske (npr. Split i Dubrovnik), zbog udaljenosti i povezanosti između gradova</li> <li>• Nedovoljna iskorištenost željeznica u multimodalnom transportu</li> </ul>
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pojačan promet iz jadranskih luka</li> <li>• Doprinos razvoju gradskog, prigradskog i regionalnog putničkog prometa povećanjem udjela željeznica na ovim tržištima. Osobitu važnost imaju veliki gradovi poput Zagreba, Splita, Rijeke, Osijeka i Varaždina.</li> <li>• Uvođenje novih vrsta usluga za teret</li> <li>• Nove regionalne usluge za putnike</li> <li>• Smanjenje štetnih misija prelaskom s cestovnog/zračnog na željeznički promet</li> <li>• Unapređenje kvalitete i pouzdanosti putničkog prometa uvođenjem Ugovora o javnim uslugama</li> <li>• Usklađivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture s okolnim zemljama</li> <li>• Moguće nove usluge nakon ulaska u Schengenski prostor</li> <li>• Velik porast kontejnerskog prometa iz dalekoistočnih zemalja (Kina, Japan, Južna Koreja...) prema Europi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Globalna gospodarska kriza</li> <li>• Povećana konkurencija privatnih tvrtki za HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz d.o.o.</li> <li>• Potreba za relevantnim javnim ulaganjima u infrastrukturu</li> <li>• Visoki troškovi osoblja</li> <li>• Potreba za koordinacijom sa željezničkim upravama susjednih zemalja</li> <li>• Nedovoljna pripremljenost državne uprave za podnošenje zahtjeva, upotrebu ili upravljanje fondovima EU-a</li> </ul>



## 2 SEKTOR CESTOVNOG PROMETA

---

### 2.1 Analiza

---

#### 2.1.1 Hrvatska u Europskoj uniji

Pristupanje Hrvatske Europskoj uniji ima značajan utjecaj na uvjete za razvoj cestovnog prometa. Hrvatska kao članica Europske unije mora uskladiti svoje propise u svim područjima, tj. svi dokumenti od nacionalnog značaja, što svakako uključuje dokumente vezane uz ceste i cestovnu infrastrukturu, moraju biti u skladu s EU “najboljom praksom” i principima.

Hrvatska mora iskoristiti svoj međunarodni politički i geostrateški položaj kao i mogućnosti koje donosi činjenica da Hrvatska postaje „vrata Europe“ za istočne i jugoistočne zemlje. Također, Hrvatska mora naučiti usmjeriti svoje napore za gospodarskim napretkom i iskoristiti povezanost s Europskom unijom i susjednim zemljama izvan granica Europske unije, posebno položaj granične zemlje Europske unije. U tom smislu potrebno je:

- Izraditi nove strateške dokumente koji odražavaju novu situaciju i položaj Hrvatske unutar teritorija Europske unije, tj. pripremiti razvojne dokumente u skladu s interesima Republike Hrvatske, kao i interesima susjednih zemalja i Europske unije u cijelosti.
- Dosegnuti visoke EU standarde i uskladiti se s njenom prometnom politikom u smislu:
  - regulacije propisa na razini Republike Hrvatske u pogledu planiranja, projektiranja, administrativnih postupaka i dobivanja potrebnih dozvola te
  - provođenja stalne edukacije i osposobljavanja zaposlenih u sektoru cestovnog prometa s ciljem održavanja kvalitete i podizanja na razinu europskih i svjetskih trendova.

## **Novi geopolitički položaj Republike Hrvatske - granična država Europske unije**

- Uspostaviti neprekinutu cestovnu vezu s državama Europske unije i drugim državama u okruženju u smislu:
  - dovršenja dionica međunarodnih cestovnih koridora,
  - prenamjene objekata graničnih prijelaza s Republikom Slovenijom i Mađarskom nakon pristupa Schengenskom sporazumu te
  - regulacije graničnih prijelaza sa Srbijom, Bosnom i Hercegovinom i Crnom Gorom, sve u skladu s propisima Europske unije.
- Uskladiti dokumentaciju s potrebama novonastale situacije te stvoriti nove mogućnosti za prostorno planiranje u smislu izrade prostornih planova u skladu s mogućnostima realizacije i primjene.
- Stvoriti nove mogućnosti u sustavu cestovnog prometa u smislu povećanja kapaciteta i razvoja tranzitnog prometa sa zemljama koje su unutar ili izvan teritorija Europske unije:
  - poboljšanjem razine uslužnosti čitave cestovne mreže,
  - uspostavom kvalitetne veze s glavnim cestovnim trasama susjednih zemalja,
  - usklađenjem propisa sa zakonima i odredbama susjednih zemalja,
  - poboljšanjem informiranosti vozača i prijevoznika na međunarodnim trasama.

### **2.1.2 Ljudski resursi**

Postojeći ljudski resursi na području prometne infrastrukture bili su relativno zadovoljavajući u uvjetima prije pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji. Sada je ulaganje velikih napora u usklađivanje, osposobljavanje, koordinaciju, informiranje i razvoj ljudskih resursa postalo neizbježno. Potrebno je educirati članove uprava u vodećim tvrtkama iz područja prometne infrastrukture, državnim tvrtkama, javnim službama, prometnim službama itd. u skladu s novim modelima i principima modernih i razvijenih zemalja Europske unije. Ovo podrazumijeva kontinuirano osposobljavanje ali i promjenu načina razmišljanja, uvođenje novih metoda, povezivanje prometnog sustava s drugim segmentima prometa, s ciljem povećanja učinkovitosti i daljnjeg gospodarskog razvitka.

## **Nedostatak potencijala ljudskih resursa**

- Ojačati ljudske resurse zbog povećane potrebe za sudjelovanjem pri usklađivanju dokumentacije Republike Hrvatske s Europskom unijom u području prometne politike u smislu:
  - informiranja i edukacije postojećeg osoblja zaposlenog u svim područjima cestovnog prometa,
  - osposobljavanja i edukacije novog osoblja u skladu s novonastalim potrebama,
  - edukacije i osposobljavanja zaposlenih u sektoru cestovnog prometa i logistike u svrhu održavanja kvalitete i podizanja kvalitete na razinu europskih i svjetskih trendova,
  - informiranja i osposobljavanja osoblja u svrhu uključenja u programe vezane uz fondove Europske unije.
- Pružiti sudionicima u prometu kvalitetno obrazovanje i upoznati ih s cestovnim propisima drugih članica Europske unije u smislu:
  - usklađenja razine obuke vozača u Republici Hrvatskoj s razinom obuke vozača u Europskoj uniji,
  - kontinuiranog informiranja vozača o izmjenama postojećih ili usvajanju novih propisa koji se tiču područja cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj.
- Ojačati poslovno upravljanje u području cestovnog prometa u smislu:
  - informiranja s ciljem prilagođavanja aktivnosti i poslovnih trendova na tržištu,
  - sprječavanja nedostataka u upravljanju investicijama u domeni cestovnog prometa,
  - edukaciji osoblja specijaliziranog za upravljanje prometnim pitanjima u procesu izrade prostornih planova,
  - kontinuirane edukacije osoblja s ciljem usvajanja i uvođenja novih tehnologija.

### 2.1.3 Međunarodni koridori i mreža autocesta

Koridori koji prolaze teritorijem novih država članica Europske unije postaju dio Transeuropske osnovne i sveobuhvatne prometne mreže (TEN-T), a kad je u pitanju Hrvatska, Paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa sada su sastavni dio TEN-T mreže kako slijedi: Vb (TEN-T Mediteranski koridor), Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža), X (TEN-T osnovna mreža) i Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža).

Koridor od posebne važnosti za zemlju, a također sastavni dio TEN-T osnovne mreže je i Jadransko-jonski cestovni koridor. Koridor povezuje 7 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):

- TENT-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 – Veleš – Thessaloniki,
- TEN-T sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor Xa): Graz – Maribor – Zagreb.

Infrastruktura autocesta na međunarodnim cestovnim koridorima u velikoj je mjeri izgrađena. Ostaje problem završetka koridora Vc i rješenje vezano uz zonu na području Grada Zagreba, točnije rješenje za povezivanje međunarodnih koridora autocesta.

Potreba za izgradnjom prstena (petlje) autoceste oko Zagreba koja bi primala i preusmjeravala međunarodni promet autocestama sa spomenutih koridora, procjenjivat će se u budućim studijama. Hrvatske autoceste d.o.o. već su poduzele određene mjere po ovom pitanju, tj. izradile su idejne projekte i studije utjecaja na okoliš u svrhu određivanja trase prstena (petlje) autoceste na dionicama Pojatno – Horvati – Ivanić Grad – Sv. Ivan Zelina s poveznicama na postojeću mrežu autocesta.

Razina izgradnje autocesta u Republici Hrvatskoj prilično je dobra s obzirom da je 90% autocesta izgrađeno. Sukladno Odluci o razvrstavanju javnih cesta (NN br. 66/2013, 13/2014) u autoceste su razvrstane sljedeće ceste:

Tabela 6 Autoceste u republici Hrvatskoj

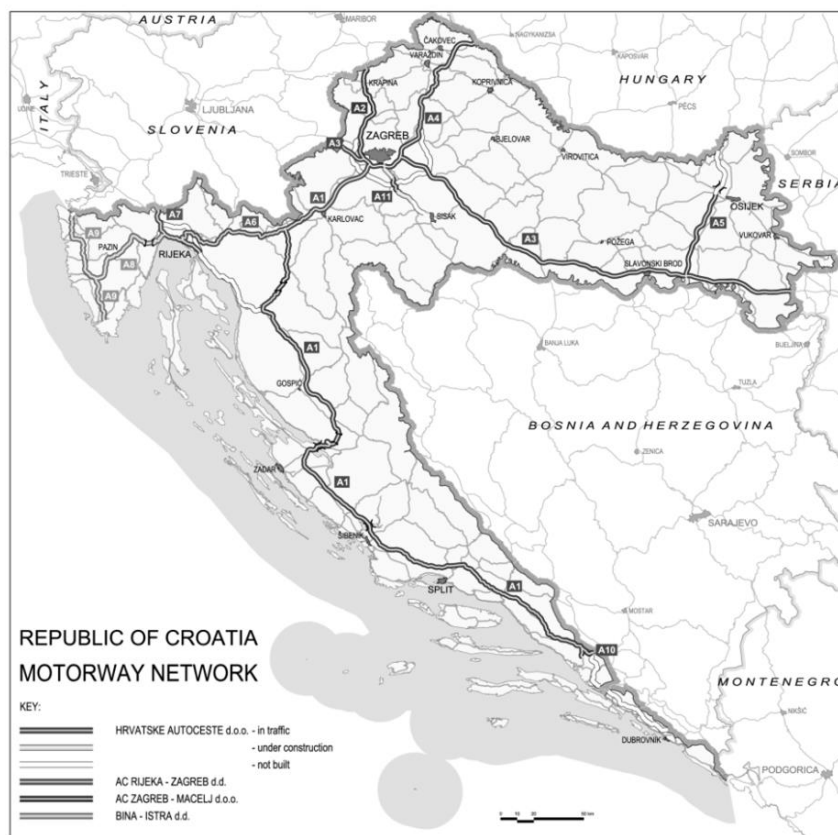
Oznaka autoceste	OPIS CESTE	DULJINA (km)
A1	Zagreb (čvorište Lučko, A3)-Karlovac-Bosiljevo-Split-Ploče-Karamatići-Opuzen-granica Bosne i Hercegovine te granica Bosne i Hercegovine-Dubrovnik	550,0
A2	G.P. Macelj (granica Republike Slovenije)-Trakošćan-Krapina-Zagreb (čvorište Jankomir, A3)	61,0
A3	G.P. Bregana (granica Republike Slovenije)-Zagreb-Slavonski Brod-G.P. Bajakovo (granica Republike Srbije)	306,0
A4	G.P. Goričan (granica Republike Mađarske)-Varaždin-Zagreb (čvorište Ivanja Reka, A3)	97,0
A5	G.P. Branjin Vrh (granica Republike Mađarske)-Beli Manastir-Osijek-Đakovo-čvorište Sredanci (A3)-G.P. Svilaj (granica Bosne i Hercegovine)	88,1
A6	Čvorište Bosiljevo 2 (A1) -Delnice -Rijeka (čvorište Orehovica, A7)	81,0
A7	G.P. Rupa (granica Republike Slovenije)-Matulji-Orehovica-Sv. Kuzam-Križišće (D523) uključujući pristupnu cestu čvorište Draga-grad Rijeka (luka Brajdica) i pristupnu cestu čvorište Križišće-most Krk	42,4
A8	Čvorište Kanfanar (A9)-Pazin-Lupoglav-čvorište Matulji (A7)	64,0
A9	Čvorište Umag (D510)-Kanfanar-čvorište Pula (D66)	77,0
A10	Granica Republike Bosne i Hercegovine-čvorište Ploče (A1)	8,9
A11	Zagreb (čvorište Jakuševac, A3)-Velika Gorica-Sisak	42,0
	<b>Ukupno kilometara autocesta:</b>	<b>1.416,5</b>

Izvor: Odluka o razvrstavanju javnih cesta (NN br. 66/2013, 13/2014)

Od navedene duljine u prometu se nalazi ukupno 1.287 km. Pravne osobe koje upravljaju autocestama u Republici Hrvatskoj su:

- društvo Hrvatske autoceste d.o.o. – A1 (dio), A3, A4, A5, A10 i A11; u duljini od 895 km te
- koncesionari:
  - Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. - A1 (dio), A6, A7; u duljini od 191 km,
  - BINA Istra d.d. - A8, A9; u duljini od 141 km te
  - Autocesta Zagreb – Macelj d.o.o. – A2; u duljini od 60 km

## Prikaz 10 Cestovna mreža Republike Hrvatske



### COMPETENCE OVER CONSTRUCTION AND OPERATION

HRVATSKE AUTOCESTE d.o.o.  
895 km of motorways in traffic



AUTOCESTA RIJEKA - ZAGREB d.d.  
191 km of motorways in traffic



AUTOCESTA ZAGREB - MACELJ d.o.o.  
60 km of motorways in traffic



BINA - ISTRRA d.d.  
95 km of motorways  
and 46 km of single carriageway  
in traffic



S ciljem unapređenja suradnje među navedenim društvima kroz razmjenu iskustava, razmjenu saznanja i raspravu o pitanjima s kojima se članice pojedinačno susreću, s ciljem zajedničkog djelovanja formirana je Hrvatska udruga koncesionara za autoceste s naplatom cestarine (HUKA). Udruga surađuje s domaćim i međunarodnim udruženjima i organizacijama koje se bave pitanjima vezanim uz autoceste.

Izgradnja autocesta donijela je problem velikih troškova održavanja jer je volumen prometa slab na većini autocesta te postoje poteškoće u osiguravanju resursa za financiranje i održavanje sustava. Skupa infrastruktura zahtijeva i skupo održavanje koje se u ovom trenutku provodi u definiranim intervalima. Povećanje volumena prometa povećalo bi potrebu za održavanjem, no isto bi tako osiguralo veće prihode i time bolje temelje za održavanje. Potrebno je naglasiti da redovito održavanje osigurava dugoročno visokokvalitetno funkcioniranje sustava bez dodatnih velikih investicija, što je naposljetku vrlo važno. Visoka razina uslužnosti na autocestama ključna je s gledišta sigurnosti

U ovu su svrhu definirani sljedeći ciljevi i mjere:

- Održavati visoku razinu uslužnosti na autocestama u smislu:
  - povezivanja autocesta s glavnim morskim lukama i lukama unutarnjih voda,
  - provođenja redovitog održavanja infrastrukture, objekata, signalizacije i opreme autocesta,
  - osiguranja centara za održavanje i kontrolu prometa na autocestama,
  - izgradnje dovoljnog broja odmorišta različitih vrsta (A, B, C, D) duž autoceste prema predviđenom rasteru (odmor vozača).
  
- Provoditi nadzor na autocestama u smislu:
  - nadziranja statusa ceste,
  - nadziranja prometnog statusa i uvođenja novih tehnologija u pogledu opreme za autoceste,
  - prikupljanja informacija u jednom centru.
  
- Rješenje prenosivosti čvora Zagreb ključno je za pravilno funkcioniranje prometa unutar Zagreba, glavnog grada i najsnažnijeg poslovnog centra te njegovih okolnih područja:
  - Najbolje rješenje povezivanja trasa autocesta A1, A2, A3, A4, A11 “zagrebačkim prstenom/petljom” te omogućavanje veće kvalitete i bržeg protoka tranzitnog prometa prema međunarodnim cestovnim koridorima Vb, X, Xa i TEN-T mreži, utvrdit će se budućim studijama koje će promatrati potrebe kapaciteta, potrebne veze te specifične tehničke parametre samog prstena/petlje.

## **Interoperabilnost mreže autocesta**

- Spojiti upravljanje prometom na autocestama s prometom na državnim cestama:
  - poduzimanjem mjera za nadzor prometnog toka na trasama autocesta i kvalitetno preusmjeravanje na mrežu državnih cesta,
  - objedinjavanjem informacija,
  - brzo i učinkovito prilagodbom sustava.
- Povezati sve sustave naplate cestarina za autoceste u zajednički sustav:
  - određivanjem najpogodnijeg sustava za naplatu cestarina,
  - korištenjem moderne tehnologije za sustav naplate,
  - korištenjem iskustva drugih zemalja EU-a.
- Povezati mrežu autocesta sa zonom aktivnosti drugih značajnih infrastrukturnih objekata u Republici Hrvatskoj u smislu:
  - povezivanja autocesta s važnijim željezničkim čvorištima,
  - osiguranja bržeg i učinkovitijeg protoka robe i usluga.



## 2.1.4 Nedostaci mreže javnih cesta

### Osnovne karakteristike mreže

Javne ceste razvrstane su prema raznim kriterijima i značajkama. Prema društvenom i gospodarskom značenju ceste su razvrstane u sljedeće kategorije:

- autoceste,
- državne ceste,
- županijske ceste te
- lokalne ceste.

Prometne se ceste po vrsti razvrstavaju u ceste za motorna vozila (ceste i autoceste) i ceste za mješoviti promet. Prema volumenu prometa (AADT) vozila/dan definira se razred i kategorija ceste (autocesta, razredi 1-5 i cestovne kategorije).

### Ukupna duljina cestovne infrastrukture iznosi 26.964 km:

- autoceste 1.416,5 km,
- državne ceste 6.868,0 km,
- županijske ceste 9.703,0 km,
- lokalne ceste 8.980,0 km.

Ukupno je 98.105 osoba zaposleno u sektoru cestovnog prometa (7% ukupnog broja zaposlenih u Republici Hrvatskoj, s prosječnom plaćom u visini 4.676,00 kuna).

### Prometna struktura u Republici Hrvatskoj:

- putnički prijevoz,
- teretni prijevoz,
- U posljednjih nekoliko godina se u Republici Hrvatskoj smanjio broj putnika u svim vrstama javnog prijevoza.
- Istovremeno se povećao broj registriranih automobila, kao i broj kilometara koje automobili prijeđu i korištenje automobila općenito.
- Nastaju prometne gužve na koridorima koji vode do gradskih centara što uzrokuje veću razinu onečišćenja, povećanje razine buke, nedostatak parkirališnog prostora i veće troškove za građane.

- Intermodalni terminali koji omogućuju prijelaz s jednog vida javnog prijevoza na drugi ne postoje ili su vrlo rijetki. Istovremeno, autobusni i željeznički prijevoznici nude „paralelne linije“.

Porijeklo i novija povijest organizacijskih struktura, institucija i operativnih sustava u sektoru i institucionalnom području:

- Javni prijevoz direktno ili indirektno utječe na gotovo svaku strukturu, kao i svaki financijski, organizacijski i infrastrukturni problem, a zajednička strategija i politika ne postoje.
- Pravni okvir je neadekvatan i ne potiče integraciju različitih vrsta prometnog povezivanja.

### **Unapređenje mreže državnih cesta**

- Intenzivirati aktivnosti vezane uz poboljšanje postojeće cestovne mreže u smislu:
  - redovitog održavanja,
  - nadzora stanja i uklanjanja nedostataka,
  - promjene cestovnih kategorija u skladu s društvenom i gospodarskom važnošću određenih državnih cesta i prometnog kapaciteta,
  - rekonstrukcije cesta sukladno Pravilniku o planiranim vrstama profila i poboljšanja prometnih i tehničkih elemenata na državnim cestama,
  - regulacije postojećih križanja, čvorišta, postavljanja rasvjete i nove signalizacije.
- Izgradnja novih državnih cesta u smislu:
  - izrade plana za izgradnju državnih cesta u skladu s programom i planovima nadležnih institucija, županija i gradova,
  - izgradnje i opremanja novih državnih cesta modernom sigurnosnom opremom, a sve u skladu s najvišim standardima.

**Izolacija dijela Dubrovačko-neretvanske županije zbog fizičke odijeljenost od ostatka hrvatskog teritorija i nužni prolazak kroz Bosnu i Hercegovinu koja nije članica Europske unije.**

Stjecanjem nezavisnosti Republike Hrvatske dio Dubrovačko-neretvanske županije na određen je način odvojen od ostatka hrvatskog teritorija. Dosad je problem prelaska preko teritorija Bosne i Hercegovine bio hrvatski problem, no pristupanjem Europskoj uniji 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 sektora cestovnog prometa i cestovne povezanosti nužno razmotriti mogućnosti prometnog povezivanja te 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.

**Jadranski otoci su međusobno i s kopnom povezani trajektnim lukama i trajektnim linijama koje čine indirektan dio cestovnog sustava. Ceste na otocima loše se održavaju i sporo saniraju, što uzrokuje loše stanje prometne infrastrukture.**

Ceste na otocima vrlo su važan element otoka i otočkog života jer osiguravaju naseljenost, gospodarski opstanak i mogući napredak te imaju važnu ulogu i za turizam. U prošlosti su ceste građene na većim otocima pri čemu su samo neke dionice ovih cesta nudile određenu razinu usluge. Poboljšanje cestovne mreže na otocima vrlo sporo napreduje zbog nedostatka financiranja, što utječe na dinamiku gradnje. Većina otočkih cesta su od županijskog i lokalnog značaja. Tehničke karakteristike cesta uglavnom su u skladu s postojećim uvjetima, slijede trase starih cesta i putova koje su izgrađene u prošlosti. Neriješena tehnička pitanja i pitanja prometa velik su problem, a situacija je u određenoj mjeri bolja na većim otocima s više stanovnika i boljim radnim i životnim uvjetima.

S druge strane, otoci su najviše usredotočeni na turizam te stoga imaju poteškoća u špici ljetne turističke sezone kad ih turisti posjećuju u velikom broju.

- Ceste na otocima potrebno je regulirati i osigurati nesmetan promet za sve vrste cestovnih vozila u smislu:
  - izrade programa za rekonstrukciju i izgradnju novih cesta na otocima,
  - definicije prioriteta u skladu s gospodarskim i turističkim potrebama određenih otoka,
  - koordinacije realizacije i dinamike van ljetnih mjeseci i turističke sezone,
  - provođenja regulacije cesta na otocima i postizanja kvalitetne povezanosti između naselja i trajektnih luka u skladu sa zahtjevnim lokalnih uvjeta,
  - uzimanja u obzir zaštite okoliša i zaštite prirodnih resursa na otocima.

**Nedovoljan broj uzajamnih veza između županijskih centara, velikih gradova i problem velike zagušenosti prometa na državnim cestama u gradovima.**

- Osigurati kvalitetnu povezanost rekonstrukcijom postojećih ili gradnjom novih cesta u smislu:
  - provođenja analize postojećeg stanja,
  - procjene mogućnosti poboljšanja i učinkovitosti postojećeg stanja,
  - procjene postojećih koridora državnih cesta koji se nalaze u županijskim planovima i planovima nižeg razreda.
- Smanjiti promet u zonama velikih gradova:
  - izgradnjom obilaznih cesta,
  - izgradnjom boljih veza s postojećom cestovnom mrežom,
  - premještanjem tranzitnog prometa iz gradskih centara,
  - ograničenjem prometa teretnih vozila kroz naseljena mjesta (trajno ili u određenim razdobljima dana).

## **Loša povezanost turističkih zona, posebno obalnih naselja s državnim cestama i mrežom autocesta.**

Moguće je relativno brzo i ugodno stići do vanjskih dijelova turističkih gradova zahvaljujući infrastrukturi autocesta i djelomično državnim cestama koje se redovito održavaju. Poteškoće nastaju nakon prelaska na lokalne i nerazvrstane ceste koje su u tehničkom smislu loše opremljene. Sustav signalizacije i obavještavanja je nedostatan, ceste su oštećene, promet je nezadovoljavajuće organiziran, a u gradovima na obali koji su uglavnom usmjereni na turizam postoji kroničan nedostatak parkirališnog prostora. Sve ove elemente potrebno je poboljšati s ciljem podizanja razina usluge.

- Osigurati brzo i kvalitetno usmjeravanje prometa, posebno u zonama s povećanim turističkim prometom u smislu:
  - planiranja i izgradnje kvalitetnih čvorišta osnovne cestovne mreže s lokalnim cestama u turističkim zonama,
  - osiguranja adekvatne prometne signalizacije i turističkih znakova potrebnih u turističkim područjima,
  - poboljšanja sustava lokalnih cesta u turističkim zonama,
  - osiguranja dovoljno parkirališnog prostora, posebno tijekom turističke sezone.
  
- Osigurati dobru povezanost državnih cesta s trajektnim lukama, morskim lukama i zračnim lukama u smislu:
  - određivanja kritičnih točaka i lokacija na kojima se stvaraju prometne gužve i problemi između cestovnog i pomorskog prometa (trajektnih linija),
  - osiguranja dodatnog parkirališnog prostora i zona čekanja u trajektnim lukama i lukama,
  - boljeg informiranja korisnika,
  - poboljšanja sustava naplate.

**Nedostaci u mreži županijskih, lokalnih cesta i cesta nižeg razreda su nedovoljna povezanost sa sustavom državnih cesta, nejednak promet i tehnički parametri za određeni cestovni profil.**

- Na zadovoljavajući način uspostaviti sustav županijskih cesta i cesta nižih razreda koji će kvalitetno povezati županijske centre i poboljšati povezanost unutar županija u smislu:
  - provjere statusa postojeće mreže županijskih i lokalnih cesta,
  - određivanja prioriteta u pogledu statusa cesta, prometnih kapaciteta i potreba,
  - planiranja realizacije koja uključuje izradu potrebne dokumentacije i provođenje administrativnih postupaka,
  - osiguranja financijskih sredstava.

**Zagušenost prometa u gradovima i županijskim centrima zbog povećanog broja vozila i zastarjele prometne infrastrukture.**

U većini slučajeva razvoj sela i gradova nije popraćen razvojem cestovne infrastrukture. Stoga su brojna stambena područja, prigradski dijelovi i novi dijelovi gradova bez potrebne cestovne infrastrukture. Dodatna poteškoća je promet u centrima gradova i sela gdje povećanje volumena prometa nije popraćeno nadogradnjom prostornih i infrastrukturnih elemenata, posebno ne u centrima gradova te se stoga promet često odvija na starim cestama. Gradske ceste su zagušene, kvaliteta zraka je loša te postoji kroničan nedostatak parkirališnog prostora u centrima gradova. Izgradnja javnih garaža postala je neizbježna jer je parkiranje na pločnicima i javnim površinama postalo dio „uobičajenog“ ponašanja vozača u gradovima.

Uobičajena praksa postala je i pretvaranje ovih površina u parkirališni prostor s naplatom čime se oduzima prostor pješacima.

- Osigurati kvalitetan protok prometa u gradovima, županijskim centrima i većim naseljima u smislu:
  - poboljšanja postojećeg prometnog sustava u naseljima rekonstrukcijom postojećih cesta,

- izgradnjom obilaznih cesta s ciljem smanjenja prometne zagušenosti gradskih centara,
- povećanjem broja parkirališnog prostora izgradnjom parkirnih garaža ili preuređenjem otvorenih parkirališta.

**Problem povezivanja postojećih i planiranih poslovnih zona, terminala, lučkih terminala itd. s prometnim sustavom.**

Poslovne zone, terminali i lučki terminali definirani su zakonski važećim prostornim planovima koji bi trebali uzeti u obzir sve prostorne elemente, u ovom slučaju uspostavu prometne povezanosti. Često ulaganje u izgradnju određene zone ili terminala ne uključuje izgradnju cesta potrebnih za operativnost zone pa su potrebna nova rješenja. Problem predstavlja i to što su koridori planirani za teretni promet, tj. ceste predviđene prostornim planom prije idejnog projekta, pa se u nekim slučajevima planirani koridori moraju mijenjati. U ovim slučajevima potrebno je pronaći nova rješenja, što usporava ulaganja i rezultira gubitkom vremena zbog duljih administrativnih postupaka i procesa dobivanja dozvola. S ciljem sprječavanja ovakvih scenarija potrebno je razmotriti ulaganja, a potrebne studije i rješenja potrebno je razvijati paralelno s izradom prostornih planova. Navedeno bi osiguralo provedbu investicijskih projekata bez dodatnih troškova.

- Osigurati dobru povezanost s poslovnim i industrijskim zonama, terminalima i lučkim terminalima koji su smješteni na periferijama gradova i većih naselja sa sustavom županijskih, državnih i međunarodnih cestovnih trasa u smislu:
  - izgradnje spojnih cesta,
  - povezivanja riječkog lučkog terminala s autocestom A7 izgradnjom nove državne ceste D403,
  - preuređenja raskrižja i čvorišta između poslovnih zona i lokalnih, županijskih i gradskih cesta,
  - izgradnje pristupne ceste prema poslovnim zonama s prometnim i tehničkim elementima koji zadovoljavaju potrebe prometa teretnim vozilima,
  - pružanja korisnicima na ulasku u poslovne zone i terminale informacije o pristupu i načinu povezivanja unutar zone.

**Nejednak kapacitet cestovne mreže (autoceste, državne ceste i županijske ceste) i sezonska priroda prometnog opterećenja.**

**Mogućnosti za povećanje i usklađenje prometnih usluga:**

- Povećati prometne kapacitete autocesta tijekom cijele godine, ne samo tijekom turističke sezone (smanjiti sezonalnost) u smislu:
  - bolje i kvalitetnije turističke promocije Republike Hrvatske,
  - poticanja i razvoja gospodarstva na teritoriju čitave Republike Hrvatske,
  - uspostave kontinuiranog prometnog toka iz zemalja EU-a s drugim zemljama u regiji preko autocesta u Republici Hrvatskoj.
- Osigurati kapacitete cesta u turističkim regijama, posebno u vrijeme turističke sezone u smislu:
  - poboljšanja uvjeta na cestama nižih razreda na pristupnim točkama i u turističkim naseljima,
  - kontinuiranog vođenje računa o stanju cesta, opremi i signalizaciji s ciljem smanjenja zagušenosti prometa uzrokovane određenim nedostacima,
  - obavezne regulacije prometa uz pomoć prometne policije, ljeti i posebno vikendima u vrijeme smjene turista.
- Integrirati sve prometne tokove, odnosno uspostaviti vezu s drugim vidovima prometa (željezničkim, pomorskim i zračnim) s ciljem povećanja kapaciteta i bržeg protoka ljudi, robe i usluga:
  - izradom gospodarskog koncepta koji se temelji na mogućnostima čitavog prometnog sustava, uz korištenje cestovne infrastrukture kao osnovne poveznice sustava,
  - prikupljanjem i pružanjem informacija o mogućnostima, duljini putovanja, rasporedu prijevoza, mogućim mjestima prekrcaja određene robe i prijevozu do konačnih odredišta koja mogu biti unutar ili izvan granica Republike Hrvatske.



### **2.1.5 Sigurnost na cestama**

Temelj svakog infrastrukturnog prometnog sustava je sigurnost i mogućnost primjene sigurnosnih mjera za vrijeme korištenja i njihova provedba u određeno vrijeme i na određenom mjestu.

Od stjecanja nezavisnosti, na teritoriju Republike Hrvatske provode se istraživanja i prikupljaju podaci s ciljem smanjenja negativnih pokazatelja sigurnosti cestovnog prometa te je, nakon brojnih pojedinačnih aktivnosti tijela zaduženih za sigurnost cestovnog prometa koje su postigle samo određene kratkoročne rezultate, zaključeno da se bez sistematičnog i kontinuiranog provođenja mjera ne mogu postići dugoročni ciljevi. Stoga je 1994. godine usvojen Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa iz kojeg su odmah proizašli zadovoljavajući rezultati. Naknadno su usvojena još tri programa kojima su se preispitali postignuti ciljevi prethodnog programa, ali i donesena poboljšanja u odnosu na prethodna razdoblja.

Temeljni važeći dokument koji definira elemente važne za sigurnost cestovnog prometa je Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje 2011. - 2020. godine (NN br. 59/11).

Ovaj dokument sažima učinke koji su postignuti provedbom nacionalnog programa i definira ulazne podatke za realizaciju sigurnosnih elemenata, pristup i nadzor aktivnosti u vezi s provedbom europskih i svjetskih trendova u okviru nacionalnog programa.

Europski akcijski program za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje 2011.-2020. godine koji je usvojila Europska komisija okvir je za nacionalne strategije zemalja članica Europske unije pa tako i za Strategiju Republike Hrvatske. Republika Hrvatska je obavezna uskladiti i ugraditi smjernice i elemente ovog Akcijskog programa u svoj nacionalni program. Aktivnosti iz ovog Programa obuhvaćaju razdoblje do 2020. godine, odnosno „Desetljeće aktivnosti za sigurnost cestovnog prometa“ uz provedbu programa s dvogodišnjim međurazdobljem, nakon kojeg će se provesti analiza provedenih aktivnosti i procjena učinaka. Procjena učinaka služiti će kao temelj za sve eventualne izmjene ciljeva, aktivnosti, nositelja, suradnika ili rokova za ispunjenje ciljeva za sljedeće izvještajno razdoblje.

## **Ciljevi provedbe programa sigurnosti cestovnog prometa**

Ispunjenje postavljenih ciljeva u pogledu provedbe programa u konačnici će definirati njihovu uspješnost i pružiti temeljne smjernice za definiranje sljedećih koraka koje je potrebno poduzeti s ciljem poboljšanja sustava.

Zadovoljavajuća provedba, posebno kad je riječ o sustavu sigurnosti cestovnog prometa, može donijeti pozitivne rezultate u smislu poboljšanja statističkih podataka, no u svakom slučaju uvijek postoje rješenja koja mogu poboljšati sustav i dati bolje rezultate u svakom sljedećem koraku. U konačnici je gotovo nemoguće uspostaviti savršeni sustav jer će tragičnih nesreća uvijek biti. Međutim, vjerojatno je da se neki elementi mogu poboljšati sa svakim novim korakom u provedbi programa.

Glavni cilj je drastično smanjenje stope nesreća sa smrtnim slučajevima i teških ozljeda zadobivenih u prometu, smanjenje visokih troškova prometnih nesreća, poboljšanje zdravlja i kvalitete života te postizanje sigurne i održive mobilnosti.

U navedene svrhe potrebno je ostvariti sljedeće:

- primijeniti preporuke iz izvještaja akcijskog plana o prevenciji ozljeda u cestovnom prometu,
- ojačati ulogu nadležnih institucija u Republici Hrvatskoj u domeni sigurnosti cestovnog prometa,
- postaviti konačni cilj smanjenja broja nesreća na nacionalnoj razini,
- stvoriti određena rješenja u sklopu programa sigurnosti u svrhu zaštite svih sudionika u prometu, posebno „ranjivih skupina“ kao što su pješaci, biciklisti, motociklisti i korisnici javnog prijevoza, djeca, starije osobe i osobe s invaliditetom,
- uskladiti propise vezane uz sigurnost cestovnog prometa,
- sistematski unaprjeđivati sve elemente zakonske regulative,
- poboljšati razinu usluge na cestama i rad na standardima sigurnosti cestovnog prometa,
- redovito održavati sve segmente cestovnog sustava,
- poboljšati metode i način prikupljanja podataka na način da postanu usporedivi na međunarodnom nivou,
- ojačati zdravstvenu skrb za osobe ozlijeđene u prometnim nesrećama, tj. pružiti zdravstvenu skrb na mjestu nesreće, kao i prijevoz, prijem u bolnicu i liječenje.

Prema ciljevima Akcijskog programa na EU razini, broj smrtno stradalih osoba u prometnim nesrećama planira se smanjiti za 50%. Republika Hrvatska kao zemlja članica Europske unije obvezna je uskladiti se sa zajedničkim ciljevima.

Standard koji je potrebno prihvatiti, promovirati i podupirati podiže svijest o ravnopravnosti svih sudionika u prometu. Ova se svijest može postići aktivnostima koje su usmjerene ka povećanju sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu. Sveobuhvatan pristup sigurnosti cestovnog prometa u budućoj politici sigurnosti cestovnog prometa potrebno je primjenjivati i u politikama drugih područja koje bi istovremeno trebale obuhvatiti iste ciljeve. Sigurnost cestovnog prometa usko je povezana s politikom energije, okoliša, zapošljavanja, obrazovanja, mladih, javnog zdravstva, zakonodavstva i osiguranja.

### **Područja aktivnosti za koje je potrebno postaviti mjere**

Mjere koje je potrebno provoditi u svrhu ispunjenja ciljeva mogu se podijeliti u pet područja aktivnosti.

#### **1. Promjena ponašanja sudionika u prometu:**

- brzina vožnje,
- vožnja pod utjecajem alkohola, droge ili lijekova,
- sigurnosni pojas i zaštitna kaciga,
- edukacija u domeni sigurnosti cestovnog prometa,
- osposobljavanje kandidata za vozačku dozvolu i ispiti za dobivanje vozačke dozvole,
- najranjiviji sudionici u prometu,
- vožnja bez održavanja potrebnog razmaka,
- agresivna vožnja,
- zamor vozača i odvlačenje pažnje u vožnji.

#### **2. Bolja cestovna infrastruktura:**

- otkrivanje i rekonstrukcija opasnih točaka,
- poboljšanje sigurnosti na gradskim cestama,
- vožnja u suprotnom (zabranjenom) smjeru na autocesti,
- sigurnost cestovnog prometa u tunelima.

### **3. Sigurna vožnja:**

- aktivna i pasivna sigurnost vozila,
- vozila za prijevoz djece,
- teretna vozila i autobusi,
- ispravno tehničko stanje vozila.

### **4. Učinkovita zdravstvena skrb nakon prometnih nesreća:**

- hitne medicinske službe (broj naknadnih smrtnih slučajeva mogao bi se smanjiti za čak 20%-uvođenje prijevoza ozlijeđenih osoba helikopterom tj. Helikopterska hitna medicinska služba-HEMS),
- skrb za ozlijeđene u zdravstvenim ustanovama,
- edukacija građana za pružanje prve pomoći.

### **5. Druga područja aktivnosti:**

- udruge građana i javnost,
- propisi,
- uspostava novih subjekata,
- istraživanje kao alat za sigurnost cestovnog prometa,
- mediji kao alat za sigurnost cestovnog prometa.

### **6. Inspekcija cestovnog prometa i cesta**

Sukladno planskim dokumentima Europske komisije u razdoblju od 2011. do 2020. godine iz područja sigurnosti cestovnog prometa, nužno je povećati intenzitet inspekcije cestovnog prometa i cesta:

- jačanjem administrativnih kapaciteta i broja mobilnih timova koji obavljaju inspekciju cestovnog prometa i cesta
  - Uvjeti za provođenje aktivnosti:
    - adekvatna oprema za inspektore cestovnog prometa i cesta te policiju,
    - kontinuiran plan aktivnosti.

Prema planu Europske komisije i Planu Vijeća o uspostavi prekogranične razmjene informacija u području sigurnosti cestovnog prometa i stvaranju zajedničke strategije za sigurnost cestovnog prometa te također definirano uredbama i direktivama EK-a, potrebno je razvijati i održavati bazu podataka:

- adekvatnom informatičkom opremom te aplikacijama za bazu podataka sukladno EU Uredbama i direktivama.
  - Uvjeti za provođenje aktivnosti:
    - opremanje inspektora i policijskih službenika adekvatnom opremom s ciljem uspostave direktne veze s terena s bazom podataka,
    - daljnja nabavka informatičke opreme s ciljem potpune implementacije EU EUCARIS sustava (MPPI i Ministarstvo unutarnjih poslova),
    - kontinuiran plan aktivnosti.

Osnovni ciljevi i mjere koje je potrebno provesti u pogledu sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj mogu se sažeti kako slijedi:

**Sigurnost prometa – poteškoće u vezi sa stanjem cestovne infrastrukture i ponašanjem sudionika u prometu.**

- Održavati postojeći cestovni sustav i izgraditi nove ceste u skladu s ciljevima za provođenje programa cestovne sigurnosti u smislu:
  - provođenja Akcijskog programa za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020. godine,
  - usklađenja nacionalnog programa sa smjernicama i elementima Akcijskog plana,
  - provođenja programa s dvogodišnjim međurazdobljima nakon kojih se provodi analiza provedenih aktivnosti kao i procjena učinaka,
  - korekcije ciljeva, aktivnosti, rokova za provođenje ciljeva za sljedeće izvještajno razdoblje,
  - sistematskog poboljšanja svih elemenata vezanih uz zakonsku regulativu,
  - poboljšanja razine usluga na cestama i rada na standardima cestovnog prometa,
  - redovitog održavanja svih segmenata cestovnog sustava,
  - poboljšanja metoda i načina za prikupljanje informacija na način da su usporedive na međunarodnoj razini.

- Poboľšati sigurnosni sustav na cestama s ciljem dobivanja pozitivnih rezultata, a sve u skladu sa statističkim pokazateljima:
  - provođenjem preporuka iz izvještaja Akcijskog plana,
  - jačanjem uloge nadležnih institucija u Republici Hrvatskoj u domeni sigurnosti cestovnog prometa,
  - pronalaskom posebnih rješenja u sklopu programa sigurnosti u svrhu zaštite svih sudionika u prometu, posebno „ranjivih skupina“ kao što su pješaci, biciklisti, motociklisti i korisnici javnog prijevoza, djeca, starije osobe i osobe s invaliditetom,
  - usklađenjem propisa iz domene sigurnosti cestovnog prometa.
- Smanjiti broj ųrtava u prometnih nesrećama za 50%:
  - postići da 90% vozaća poštuje ograničenje brzine kretanja vozila u optimalnim cestovnim uvjetima, a da ostali vozaći ne prekoraće ograničenje brzine za više od 15%,
  - stopa disperzije brzine svih vozila u prometu najviše 10%,
  - postotak korištenja sigurnosnog pojasa (vozaći i suvozaći u vozilu) od otprilike 98%,
  - postotak korištenja zaštitne kacige (vozaći mopeda i motocikla i njihovi suvozaći) od 100%,
  - smanjiti postotak vozaća koji su skrivili prometnu nesreću pod utjecajem alkohola s trenutnih 13,5% na 8% i smanjiti broj osoba koje smrtno stradaju u ovim nesrećama s 30% na 15%,
  - smanjiti za 30% broj osoba koje preminu tijekom prijevoza do bolnice ili koje preminu unutar prvih 30 dana nakon što zadobiju ozljede u prometnoj nesreći.
- Edukacija u domeni sigurnosti cestovnog prometa u smislu:
  - osposobljavanja kandidata za vozačku dozvolu i ispite za dobivanje vozaćke dozvole,
  - podizanja svijesti i odgovornosti sudionika u prometu na način da se promijeni ponašanje kad su u pitanju vožnja pod utjecajem alkohola, droga ili lijekova, brzina vožnje, agresivna vožnja, umor vozaća i vožnja bez održavanja potrebnog razmaka,
  - uključivanja znanosti u prometnu sigurnost,

- uključivanja medija u prometnu sigurnost.
- Poboľjšati cestovnu infrastrukturu u smislu:
  - nadziranja stanja cesta i provođenja programa rekonstrukcije cesta,
  - redovitog održavanja dovršenih cestovnih sustava,
  - povećanja sigurnosti prometa na gradskim cestama,
  - poboljšanja sigurnosti prometa u tunelima,
  - sprječavanja vožnje u suprotnom (zabranjenom) smjeru na autocesti.
- Otkriti i sanirati opasne točke (“crne točke”):
  - provesti „Program sanacije crnih točaka“ u skladu s označenim lokacijama koje je potrebno sanirati:
    - 46 lokacija koje su djelomično sanirane,
    - 67 lokacija koje treba u cijelosti sanirati.
- Povećati učinkovitost zdravstvene skrbi nakon prometnih nesreća:
  - kontinuiranom edukacijom osoblja hitne pomoći,
  - povećanjem broja vozila hitne pomoći,
  - opremanjem vozila hitne pomoći svom potrebnom medicinskom opremom,
  - poboljšanjem sustava zdravstvene njege ozlijeđenih osoba za vrijeme prijema u bolnicu i liječenja,
  - edukacijom građana za pružanje prve pomoći.
- Održavati postojeća vozila i smanjiti prosječnu starost vozila:
  - provođenjem čestih tehničkih kontrola vozila pogotovo u segmentu prijevoza djece te teretnih vozila i autobusa,
  - poboljšanjem sigurnosnog sustava vozila, sustava kontrole kočenja kod teretnih vozila na određenim točkama (nakon dužih zahtjevnih dionica, prije ulaska u naselje, itd.),
  - poboljšanjem načina financiranja nabavke novih vozila smanjenjem trošarina, cestarina i drugih troškova s ciljem smanjenja prosječne starosti vozila u Republici Hrvatskoj.

### **2.1.6 Zaštita okoliša**

Osim industrijskog onečišćenja, promet uvelike doprinosi ukupnom onečišćenju u pogledu onečišćenja zraka, buke i svjetlosnog onečišćenja. Veliki pomak napravljen je uvođenjem bezolovnog goriva no i dalje veliki broj vozila koristi druge vrste goriva, što uzrokuje povećanu koncentraciju CO<sub>2</sub> i emisiju štetnih plinova.

Napravljen je značajan napredak na području zaštite okoliša, međutim stara cestovna infrastruktura i starost vozila uvelike doprinose onečišćenju posebno na cestama u blizini gradskih centara s velikim volumenom prometa ili cestama na kojima se odvija promet teretnih vozila. Autoceste u Hrvatskoj su izgrađene u skladu s visokim standardima zaštite okoliša. Dok ova kategorija cestovne infrastrukture ispunjava standarde zaštite okoliša, pod uvjetom da ju se održava i nadzire, druge javne ceste zahtijevaju daljnje investicije u ovu svrhu. Negativni utjecaji na okoliš ne mogu se naravno u potpunosti eliminirati, no smanjenje ovih utjecaja na najmanju moguću mjeru mora biti prioritet.

#### **Utjecaji prometa na okoliš, onečišćenje, štetne plinove i buku.**

- Zaštita okoliša i prirodnih vrijednosti u smislu:
  - smanjenja emisije od izgaranja plinova,
  - provjere zaštitnih mjera za vrijeme planiranja, gradnje i korištenja cesta,
  - hortikulturnog uređenja uz rubne ceste,
  - smanjenja utjecaja buke.



## 2.2 Lista hipoteza

Tablični prikaz u nastavku prikazuje listu hipoteza definiranih kao dio metodološkog postupka u izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske zbog nedostatka točnih podataka i/ili informacija. S ciljem pristupanja definiciji ciljeva, hipoteze predstavljaju koncepte promišljanja i analize.

Tabela 7 Lista hipoteza sektora cestovnog prometa

	PODRUČJE	HIPOTEZE
1	Hrvatska u Europskoj uniji	Pristupanjem EU značajno su se promijenile okolnosti razvoja cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj.
		Novi geopolitički položaj Republike Hrvatske - granična država EU-a.
2	Ljudski resursi	Nedostatak potencijala u ljudskim resursima.
3	Međunarodni koridori i mreža autocesta (TEN-T mreža i Paneuropski)	Autoceste u Republici Hrvatskoj su izgrađene u zadovoljavajućoj mjeri tj. oko 90%.
		Nisu iskorištene sve mogućnosti povezivanja autocesta i okolnog područja u svrhu razvoja tih područja.
		Nakon izgradnje autocesta pojavio se problem skupog održavanja.
		Interoperabilnost mreže autocesta.
4	Nedostaci mreže javnih cesta	Mreža državnih cesta je nedovršena.
		Izolacija dijela Dubrovačko – neretvanske županije zbog fizičke odvojenosti od ostatka hrvatskog teritorija i nužnog prolaska kroz Bosnu i Hercegovinu koja nije članica EU-a.
		Jadranski otoci su međusobno i s kopnom povezani trajektnim lukama i trajektnim linijama koje čine indirektan dio cestovnog sustava. Ceste na otocima loše se održavaju i sporo rekonstruiraju što uzrokuje loše stanje prometne infrastrukture.
		Nedovoljan broj uzajamnih veza između županijskih centara, velikih gradova i problem velike zagušenosti prometa na državnim cestama u gradovima.
		Loša povezanost turističkih zona, posebno obalnih naselja s državnim cestama i mrežom autocesta.
		Nedostaci u mreži županijskih, lokalnih i cesta nižeg razreda su nedovoljna povezanost sa sustavom državnih cesta, nejednak promet i tehnički parametri za određeni cestovni profil.
		Zagušenost prometa u gradovima i županijskim centrima zbog povećanog broja vozila i zastarjele prometne infrastrukture.
		Problem povezivanja postojećih i planiranih poslovnih zona, terminala, lučkih terminala itd. s prometnim sustavom.
Problem razina cesta (autoceste, državne ceste i županijske ceste) i njihovo usklađivanje s postojećim opterećenjem.		
5	Sigurnost	Sigurnost prometa - problemi povezani sa stanjem cestovne infrastrukture i ponašanjem sudionika u prometu.
6	Okoliš	Utjecaji prometa na okoliš, onečišćenje, utjecaj štetnih plinova i buke.

## 2.3 SWOT analiza sektora cestovnog prometa

Tabela 8 SWOT analiza sektora cestovnog prometa

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dobar geostrateški položaj (središnja Europa, Mediteran)</li> <li>• Granična država Europske unije</li> <li>• Opsežna mreža izgrađenih autocesta na trasama međunarodnih cestovnih koridora (TEN-T mreža i Paneuropski)</li> <li>• Regije i veći gradovi u Hrvatskoj dobro su povezani autocestama</li> <li>• Opsežna mreža izgrađenih autocesta kao dio trasa međunarodnih cestovnih koridora</li> <li>• Morske luke su dobro povezane autocestama</li> <li>• Vrlo dobri cestovni uvjeti u smislu zaštite okoliša</li> <li>• Cestovni sustav je dominantan u odnosu na druge vidove prijevoza</li> <li>• Sigurnost uslužnih cesta visoke razine</li> <li>• Uspostavljen zakonski okvir</li> <li>• Turističko odredište s tradicionalnim mediteranskim značajkama</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nezadovoljavajuća cestovna povezanost s dubrovačkim područjem zbog potrebe prelaska teritorija Bosne i Hercegovine</li> <li>• Nedovoljna povezanost autocesta i cesta nižih kategorija</li> <li>• Problemi s održavanjem cestovnog sustava</li> <li>• Nedostatak sredstava za održavanje</li> <li>• Nedovršena mreža državnih cesta</li> <li>• Nedovoljna povezanost sa širim zagrebačkim područjem</li> <li>• Nedostatak gradskih obilaznih cesta</li> <li>• Neadekvatni i zastarjeli prometni znakovi na većini državnih cesta kao i na cestama nižih razreda, županijskim i lokalnim cestama</li> <li>• Na nekim dijelovima cestovne mreže tehnički elementi ne zadovoljavaju uvjete sigurnosti prometa</li> <li>• Dinamika održavanja cesta ovisi o financijskim mogućnostima</li> <li>• Opasna mjesta - „crne točke”</li> <li>• Ne postoji baza podataka u svrhu analize postojećih uvjeta na županijskim i lokalnim cestama</li> <li>• Nezadovoljavajuća organizacija usluge prijevoza u trajektnim terminalima</li> <li>• Nezadovoljavajuća veza s ostalim elementima prometne infrastrukture (željeznice, pomorski promet)</li> <li>• Prosječna starost vozila</li> <li>• Nezadovoljavajuća povezanost otoka s kopnom</li> <li>• Nezadovoljavajuća povezanost u područjima visoke turističke aktivnosti</li> <li>• Nezadovoljavajuća cestovna infrastruktura na otocima</li> </ul>

PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promjene propisa sukladno EU najboljoj praksi (priprema razvojnih strateških dokumenata u interesu RH, uzimajući u obzir interes susjednih država EU-a)</li> <li>• Izgradnja svih planiranih trasa autocesta i kvalitetno povezivanje s međunarodnim prometnim koridorima (TEN-T mreža i Paneuropski)</li> <li>• Opremanje graničnih prijelaza s Bosnom i Hercegovinom, Srbijom i Crnom Gorom</li> <li>• Promjena svrhe postojećih objekata graničnih prijelaza</li> <li>• Jačanje ljudskih resursa zbog veće razine uključenosti u programe EU-a</li> <li>• Poboljšanje osposobljavanja zaposlenih u sektoru cestovnog prometa</li> <li>• Bolja povezanost sa zemljama europskog područja i povećanje tranzitnog prometa</li> <li>• Razvoj poslovnih zona u blizini koridora autocesta</li> <li>• Stvaranje novih mogućnosti u prostornim planovima</li> <li>• Uklanjanje administrativnih prepreka s ciljem uvođenja modernih tehnologija u izgradnji cesta</li> <li>• Izgradnja novih i modernih teretnih i opskrbnih terminala u blizini autocesta i gradskih područja</li> <li>• Povećanje sigurnosti cestovnog prometa</li> <li>• Stalna edukacija sudionika u prometu</li> <li>• Ulaganje u održavanje i izgradnju cestovne infrastrukture uz identifikaciju i uklanjanje „crnih točaka“</li> <li>• Obnova cestovne infrastrukture</li> <li>• Aktivno sudjelovanje istraživačkih timova u rješavanju problema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedovoljna ulaganja u postojeću cestovnu infrastrukturu</li> <li>• Nedovoljna ulaganja u vozila i u smanjenje prosječne starosti vozila</li> <li>• Nedostatak ulaganja u razvoj novih sustava sigurnosti cestovnog prometa</li> <li>• Neadekvatno održavanje cestovnog sustava zbog nejasno definirane odgovornosti kad su u pitanju različite kategorije cesta</li> <li>• Problemi u vezi s prostornim planovima i neusklađenost kad su u pitanju potrebe cestovne infrastrukture</li> </ul>

## **3 SEKTOR ZRAČNOG PROMETA**

---

### **3.1 Analiza**

---

#### **3.1.1 Pregled**

Postojeća mreža zračnih linija temelji se na optimalnom korištenju raspoloživog zračnog prostora, prepoznavanju operativnih kapaciteta sektora, dostupnosti tehničke opreme i kvalificiranom osoblju s ciljem osiguranja maksimalne sigurnosti i optimalne učinkovitosti zračnog prometa, imajući na umu gospodarske interese, zahtjeve i potrebe svih korisnika zračnog prostora (domaćih i stranih, civilnih i vojnih, komercijalnih i nekomercijalnih).

Sustav kontrole zračne plovidbe uspješno izvršava sve svoje obveze sukladno zahtjevima i potrebama zrakoplova kojima je Hrvatska polazište ili odredište, kao i kontrolu zrakoplova koji prelijeću hrvatski zračni prostor. Uzevši u obzir odgovornost Hrvatske kontrole zračne plovidbe za pružanje usluga u zračnoj plovidbi navedeno se odnosi i na veći dio zračnog prostora Bosne i Hercegovine.

U budućnosti se lokalna mreža zračnih linija neće značajnije mijenjati, posebno kad su u pitanju domaće potrebe, međutim mreža zračnih linija može se promijeniti ako to zahtijeva kapacitet ili drugi faktori. Kad je riječ o međunarodnim potrebama, sustav kontrole zračne plovidbe prati i primjenjuje najnoviju tehnologiju usuglašenu i usvojenu na međunarodnoj razini te u koordinaciji sa susjednim davateljima usluge kontrole zračne plovidbe i svim sudionicima u procesu (korisnici, upravitelj mreže, partnerski pružatelji usluga u zračnoj plovidbi - ANSP, vojska itd.) kontinuirano radi na poboljšanju mreže s ciljem postizanja optimalnog i djelotvornog sustava kontrole zračne plovidbe.

Središnja Hrvatska povezana je Međunarodnom zračnom lukom Zagreb. Ostale hrvatske regije povezane su zračnim lukama koje su smještene u Puli, Rijeci, Splitu, Dubrovniku, Osijeku i Zadru. Ove zračne luke služe za redoviti međunarodni i domaći zračni promet (mrežni, charter i niskotarifni zračni prijevoznici), kao i za neredoviti zračni promet posebno u vrijeme turističke sezone (ljetno, dio proljeća i jeseni). Postoje redovni letovi prema većim susjednim zračnim lukama i međunarodnim čvorištima kao što su Pariz, Frankfurt, Beč, München i London.

### 3.1.2 Kapacitet i potražnja

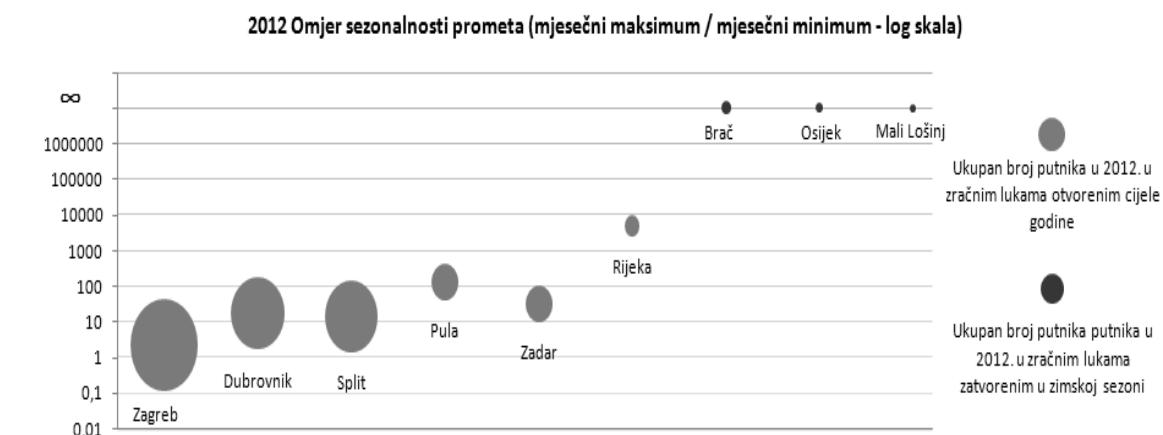
Sukladno informacijama pruženim od strane glavnih dionika:

- „[...] ustanovljeno je da su kapaciteti i mogućnosti istih najveća prepreka za uspješan odgovor na trenutni trend povećanja potražnje u području prometa prema i od Hrvatske te svakako preko hrvatskog neba.“,
- “[...] postoji rizik da nedovoljan razvoj turizma i neuspješno produljenje turističke sezone postanu ograničavajući faktori sezonskog karaktera zračnog prometa.”,
- „Nedovoljni kapaciteti u sektora zračnog prometa glavni su ograničavajući faktori za daljnji razvoj tog sektora u Hrvatskoj. Isto se u prvom redu odnosi na ograničenje infrastrukture, no može se u manjoj mjeri proširiti i na ljudske resurse.“

## ANALIZA

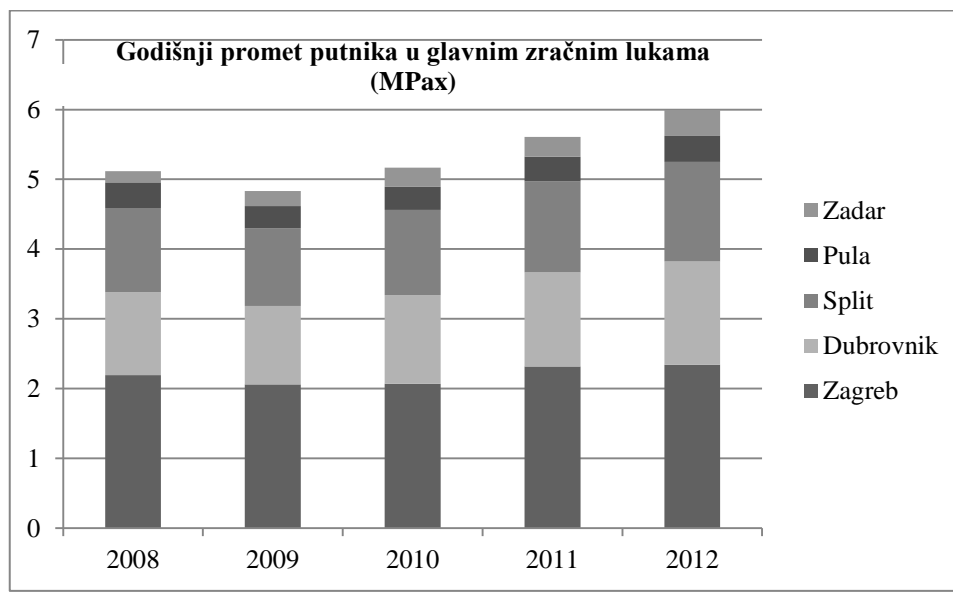
Iz postojeće dokumentacije o zračnim lukama (u pravom redu Glavni planovi i podaci o prometu) jasno proizlazi da je potražnja vezana uz sezonu ono što uzrokuje nastanak uskih grla, kako na terminalima, tako i na stajankama jer trenutna infrastruktura ne zadovoljava potrebne kapacitete. Osnovni razlog tomu je glavni pokretač prometa, tj. turistički sektor. Kad je riječ o prometu, što je vidljivo čak i na primjeru Međunarodne zračne luke Zagreb koja ima određeni udio poslovnih putnika, ljetni podaci o broju putnika dvostruko su veći od zimskih.

Prikaz 11 Sezonska kretanja u zračnim lukama



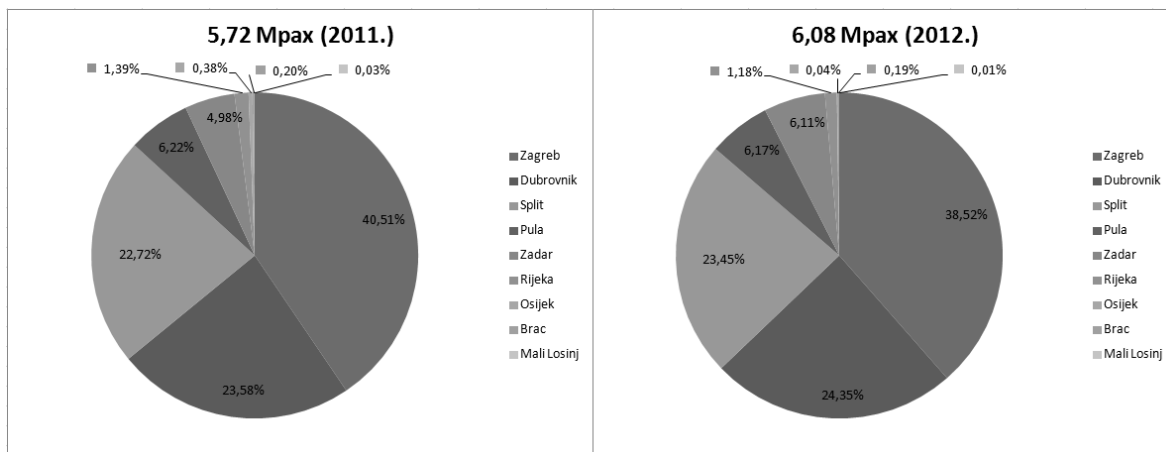
S druge strane vidljiv je opći trend povećanja potražnje domaćih putnika čak i u kriznim godinama, što pokazuje prikaz u nastavku:

*Prikaz 12 Porast prometa od 2008. do 2012. godine za zračne luke s manjom sezonalnošću*



*Izvor: Podaci zračnih luka*

*Prikaz 13 Promjene u prometu od 2011. do 2012. godine*



*Izvor: DZS, www.dzs.hr*

Po pitanju sustava zračne plovidbe, postojala su određena uska grla do 2011. godine, no situacija se unaprijedila zahvaljujući uvođenju operativnih i infrastrukturnih mjera.

Po pitanju nedostatka kapaciteta, a s naglaskom na druge vidove prometa, zračne luke mogu pružiti dodatnu sposobnost povezivanja kad se ceste, željeznice ili vodni putovi ne uspiju uhvatiti u koštac za zahtijevanim kapacitetom. Jasan primjer je okolno područje Dubrovnika koje je suočeno s problemom uskih grla na cestama i na moru, a koja se mogu ublažiti dodatnim kapacitetima zračne luke, kako za putnike tako i za teret.

## **ZAKLJUČAK**

1. Trenutni nedostatak kapaciteta sektora (operativni i infrastrukturni) uzrokuje brojna uska grla u turističkoj sezoni, što ograničava priljev gostiju i smanjuje kvalitetu usluga.
2. Solidna turistička industrija glavni je pokretač potražnje.

### **3.1.3 Članstvo Republike Hrvatske u Europskoj uniji**

Sukladno informacijama pruženim od strane glavnih dionika:

- „Sudjelovanje na jedinstvenom europskom tržištu svakako će donijeti potrebu za određenim prilagodbama ili čak promjenama poslovnih modela zrakoplovne industrije u Hrvatskoj. Dodatna značajka jedinstvenog tržišta je povećana konkurencija na domaćem tržištu, no krajnji rezultat će svakako biti povećanje prometne potražnje u Republici Hrvatskoj te je u ovom smislu potrebno poduzeti sve moguće mjere da se zadovolji dodatna prometna potražnja u hrvatskom sustavu zračnog prometa.“
- „Tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo dobro su pripremljena za izazove koje postavlja članstvo u Europskoj uniji. Uspostava posebnih tijela i podjela odgovornosti izvršeni su u skladu s europskim praksama i standardima. Visoku razinu konkurencije i ekspertiza tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo potvrdile su brojne procjene izvršene prilikom posjeta stručnjaka iz ICAO-a, Europske komisije, EASA-e i EUROCONTROL-a.“
- „Prelazak na jedinstveno europsko prometno tržište pruža mogućnost daljnjeg razvoja međunarodnog prometa bez obzira na nacionalne kapacitete te također olakšava hrvatskom sektoru zračnog prometa pristup ostatku europskog tržišta.“

- „[...] članstvo u Europskoj uniji donosi sa sobom niz brojnih novih administrativnih obaveza. Postoji potreba za rješavanjem ovih novih obaveza u pravo vrijeme s brzom reakcijom bez dodatnih administrativnih zahtjeva.”

## **ANALIZA**

Integracija Hrvatske u Europsku uniju svakako je važna prijelomna točka koja mijenja društvenu i gospodarsku strukturu zemlje. Struktura konkurentnosti kompletno je promijenjena dolaskom niskotarifnih zrakoplovnih kompanija u 2006. godini.

Kad je riječ o konkurenciji, očekuje se da će lokalni zračni prijevoznici zadržati lokalno tržište i linije koje vode do velikih čvorišta (posebno letovi Croatia Airlinesa za Frankfurt, München i Beč), ako strategija Star Alliancea ostane nepromijenjena. Podaci Međunarodne zračne luke Zagreb pokazuju da je u posljednjih pet godina CTN zadržao stabilan tržišni udio od 65% redovitih letova. Ulazak novih niskotarifnih zračnih prijevoznika mogao bi u nekom trenutku smanjiti dobit lokalnih zračnih prijevoznika kad konkuriraju za iste linije preko čvorišta (npr. direktan let za London s niskotarifnim zračnim prijevoznikom u odnosu na let lokalnih prijevoznika preko Münchena ili Frankfurta). Navedeno bi moglo pogoršati uvjete gospodarske održivosti lokalnih zračnih prijevoznika, što je potencijalno jedan o razloga trenutnog procesa restrukturiranja Croatia Airlinesa.

Na hrvatskom međunarodnom tržištu zračnog prometa, strani državljani ostvaruju udio putnika u odnosu na domaće od samo 16% (2012.). Za vrijeme ljetne sezone na hrvatskom tržištu djeluje preko 90 zrakoplovnih kompanija i više od polovice putnika se preveze u trećem kvartalu, dok je u zimskoj sezoni ta prisutnost minimalna.

Druga posljedica konkurencije je da će učinkovitost čitavog sustava regulirati pravila tržišne utakmice, što uključuje i neke probleme koji su ranije identificirani:

- propisi bi trebali ojačati mogućnosti hrvatskog sektora zračnog prometa,
- nedostatna priprema svih struktura za novo tržište mogla bi rezultirati slabljenjem konkurentnosti, u prvom redu zbog manjkave ili nepostojeće analize procjene rizika.

S druge strane, otvaranje novog tržišta pruža mogućnost razvoja novih linija, u prvom redu zahvaljujući niskotarifnim zračnim prijevoznicima koji imaju za odredišta europske glavne gradove čime se smanjuje prosječna cijena karte te se povećava potražnja. Na primjer u



Španjolskoj se u razdoblju od 2000. do 2012. godine usprkos krizi, broj putnika povećao s 141 milijun na 194 milijuna (38%). Domaći su zračni prijevoznici zadržali svoje tržište na oko 65 - 70 milijuna putnika, a njihov se udio u ukupnom tržištu smanjio s 50% na trenutnih 33%. U Hrvatskoj je u razdoblju od 2003. do 2012. godine broj putnika porastao s 2,46 milijuna na 5,52 milijuna (+ 124%), unatoč krizi. Croatia Airlines zabilježio je rast s 1,57 milijuna na 1,95 milijuna putnika (+ 33%), ali je tržišni udio pao s 60 na 35% u istom razdoblju.

Paralelno s razvojem redovitog i neredovitog zračnog prometa očekuje se i porast u segmentu generalne avijacije zahvaljujući pojednostavljenju procedura za prekogranične letove uzrokovanim očekivanim ulaskom Hrvatske u Schengenski sustav.

Industrija će iskusiti još jednu posljednicu članstva u Europskoj uniji, a to je jačanje zrakoplovne industrije u Hrvatskoj zahvaljujući sljedećim čimbenicima:

- mogućnost novih stranih ulaganja u hrvatsku zrakoplovnu industriju,
- otvaranje novog tržišta kupaca s bolje i konkurentnije pozicije.

## ZAKLJUČAK

1. Članstvo Republike Hrvatske u Europskoj uniji doprinosi velikoj konkurenciji na tržištu međunarodnih linija, dok u manjoj mjeri utječe na lokalne linije.
2. Korištenje prednosti hrvatskog članstva u Europskoj uniji daje naznaku da se u idućih deset godina očekuje porast potražnje zbog razvoja novih linija niskotarifnih zračnih prijevoznika.
3. Dovoljna priprema i planiranje za procjenu rizika ulaska u novo tržište.
4. Očekuje se povećanje operacija generalne avijacije u narednim godinama.
5. Tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo dobro su pripremljena za izazove koje postavlja članstvo u Europskoj uniji. Uspostavu posebnih tijela i podjelu odgovornosti potrebo je izvršiti u skladu s europskim praksama i standardima i uz usku suradnju s Europskom komisijom.
6. Kršenje novih administrativnih EU obveza može rezultirati pokretanjem pravnih postupaka protiv Hrvatske.
7. Novi scenarij s mogućnostima za sektor zračnog prometa Republike Hrvatske radi novootvorenog tržišta.
8. Intenzivnija suradnja sa susjedima i drugim zemljama u pogledu omogućavanja određenih usluga kao što su izrada ili razmjena dokumentacije, razmjena ili upućivanje na stručni nadzor ili obuku.

### 3.1.4 Održivost

Sukladno informacijama pruženim od strane glavnih dionika:

- „Nedovoljni kapaciteti u sektoru zračnog prometa glavni su ograničavajući faktori za njegov daljnji razvoj: [...] uska grla pri registraciji putnika i tereta, nedostatak ulaganja u održavanje i zastarjela oprema”.
- „Daljnji razvoj europskog i nacionalnog zakonodavnog okvira i tehnološke projekcije i specifikacije mogu biti ograničavajući faktori društveno osjetljivog razvoja, što će svakako utjecati na stopu rasta i tehnološki razvoj zračnog prometa i postizanje jednake razine.“

## **ANALIZA**

Apsolutni imperativ je održivost hrvatskog sektora zračnog prometa i to u tri različita aspekta: ekološkom, ekonomskom i društvenom. Kad je riječ o ekonomskom aspektu, svi dijelovi sektora, od navigacijskih pomagala, zračnih luka do krajnje primjene, održavanja infrastrukture i operativnih troškova, moraju biti ekonomski održivi. Stoga i projektiranje infrastrukture i buduće strategije održavanja treba promatrati u cjelini, imajući na umu operativne troškove koji nastaju odabirom projekta.

## **ZAKLJUČAK**

1. Dio problema vezanih uz kapacitete posljedica je nedostatne obnove opreme i nedostatka održavanja.
2. Razvoj sektora dolazi uz rizik zapostavljanja društvene komponente održivosti.
3. Politika je Vlade Republike Hrvatske uspostava održivog sustava zračnog prometa u Republici Hrvatskoj utemeljenog na pravilnoj procjeni prometne potražnje.
4. Osigurati adekvatnu povezanost između svih hrvatskih regija sukladno s odnosnim europskim zakonodavstvom (PSO).

### **3.1.5 Kvaliteta usluga**

Sukladno informacijama pruženim od strane glavnih dionika:

- „Nedovoljni kapaciteti u sektoru zračnog prometa glavni su ograničavajući faktori za njegov daljnji razvoj: [...] smanjenje razine usluge prema krajnjem korisniku rezultira smanjenjem povjerenja korisnika koji u budućnosti bira alternativne mogućnosti prijevoza ili poslovne partnere.“

## **ANALIZA**

Kvaliteta usluge utječe na oba klijenta zračnih luka, putnike i zračne prijevoznike.

U teoriji zračna luka za putnike predstavlja gotovo prirodni monopol ako se uzme u obzir područje sliva svake zračne luke, no ovu teoriju dovode u pitanje zračne luke iz okruženja i mogućnost kombiniranja prijevoznih sredstava. Zapravo bi učinak konkurentnih prijevoznih sredstava i susjednih zračnih luka mogao napraviti pomak u potražnji te izazvati drugačiji odabir načina dolaska na odredište. Jedan od ključnih pokazatelja uspješnosti je kvaliteta usluge koju je stoga potrebno poboljšati kako bi se moglo konkurirati, no naravno, pridržavajući se politike održivosti.

Po pitanju zračnih prijevoznika, osim koncepta kvalitete koje dijele s putnicima (npr. vizualni dojam terminala, dovoljno veliko područje za ukrcavanje i registraciju putnika itd.) postoji još jedan kritičan koncept, a to su operativni troškovi svake zračne luke, koji bi trebali biti barem slični onima susjednih zračnih luka.

## **ZAKLJUČAK**

1. Niska kvaliteta usluge mogla bi pogoršati iskustvo putnika i povećati trošak zračnih prijevoznika te prouzrokovati prelazak na korištenje konkurentnih zračnih luka ili drugih prijevoznih sredstava.

### **3.1.6 Usklađenje s politikama i zakonodavstvom Europske unije**

Integracija Hrvatske donosi za zemlju niz obaveza u pogledu pravila i politika Europske unije. Neke od njih se tiču konkretno prometa i sektora zračnog prometa. U nastavku su prikazane neke pretpostavke kojima se mogu postići ciljevi:

1. unapređenje sigurnosti civilnog zračnog prometa,
2. ekološka održivost pri čemu se posebna pozornost posvećuje buci i rješavanju problema buke te smanjenju emisija CO<sub>2</sub>,
3. sigurnosni okvir,
4. TEN-T i povezivanje izoliranih regija,
5. Inicijativa za Jedinstveno europsko nebo (zakonodavni paketi SES I i SES II SESAR) i Europski sustav upravljanja zračnim prometom.

### **3.1.7 Scenarij: Integracija u Schengenski sporazum**

Primjenom Schengenskog sporazuma hrvatske granice transformirat će se u nove granice većeg dijela Europske unije. Osim promjena u graničnoj kontroli koje će olakšati kretanje Schengenskim putnicima, ali i otežati dizajn terminala, nazire još jedno geostrateško pitanje, tj. dubrovačko područje moglo bi postati još više izolirano zbog ograničenja u cestovnoj povezanosti s ostatkom zemlje. Ako se ovo dogodi, zračni promet mogao bi rasti (putnički i teretni) jer će se koristiti kao zamjena za cestovni promet.

Ovaj scenarij mora se uzeti u obzir pri daljnjim planiranjima vezanima uz Dubrovnik, premda se ne čini izgledan jer bi implikacije u pogledu kvalitete usluga i nacionalne strategije mogle biti dramatične.

### 3.2 Lista hipoteza

Tablični prikaz u nastavku prikazuje listu hipoteza definiranih kao dio metodološkog postupka u izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske zbog nedostatka točnih podataka i/ili informacija. S ciljem pristupanja definiciji ciljeva, hipoteze predstavljaju koncepte promišljanja i analize.

Tabela 9 Lista hipoteza sektora zračnog prometa

HIPOTEZE	
1.	Ustanovljeno je da su kapaciteti i mogućnosti najveća prepreka uspješnog odgovora na trenutni trend povećanja potražnje u području prometa prema i od Hrvatske te svakako preko hrvatskog neba.
2.	Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji: povećana konkurentnost na domaćem tržištu za domaće zračne prijevoznike. U ljetnoj sezoni na hrvatskom tržištu leti preko 90 aviokompanija.
3.	Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji: povećana prometna potražnja u Republici Hrvatskoj.
4.	Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji: povećana prometna potražnja u Republici Hrvatskoj, nedovoljna priprema kako bi se rizici sveli na minimum. Smanjenje poslovnog rizika gdje osim regulatornih tijela ključnu ulogu imaju sudionici zračnog prometa koji moraju svoje poslovne politike prilagoditi novim uvjetima na tržištu.
5.	Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji i Schengenski sporazum: odlična mogućnost za jačanje generalne avijacije jer se pojednostavljuju procedure za prekogranične letove unutar EU-a.
6.	Tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo dobro su pripremljena za izazove koje postavlja članstvo u EU-u. Uspostava posebnih tijela i podjela odgovornosti u skladu s europskim praksama i standardima.
7.	[...] članstvo u Europskoj uniji donosi sa sobom niz brojnih novih administrativnih obaveza. Postoji potreba za rješavanjem ovih novih obveza u pravo vrijeme s brzom reakcijom bez dodatnih administrativnih zahtjeva.
8.	Prelazak na jedinstveno europsko prometno tržište pruža mogućnost daljnjeg razvoja međunarodnog prometa bez obzira na nacionalne kapacitete te također olakšava hrvatskoj zrakoplovnoj industriji pristup ostatku europskog tržišta.
9.	Povećana suradnja sa susjedima i drugim zemljama u pogledu omogućavanja određenih usluga kao što su izrada ili razmjena dokumentacije, razmjena ili pružanje stručnog nadzora ili obuke.
10.	Nedovoljni kapaciteti sektora zračnog prometa glavni su ograničavajući faktor za njegov daljnji razvoj: ljudski resursi.
11.	Nedovoljni kapaciteti sektora zračnog prometa glavni su ograničavajući faktor za njegov daljnji razvoj: [...] uska grla prilikom registracije putnika i tereta, nedostatak ulaganja u održavanje i zastarjela oprema.
12.	Daljnji razvoj europskog i nacionalnog zakonodavnog okvira i tehnološke projekcije i specifikacija mogu biti ograničavajući faktori društveno osjetljivog razvoja, što će svakako utjecati na stopu rasta i tehnološki razvoj zračnog prometa i postizanje jednake razine.
13.	Nedovoljni kapaciteti sektora zračnog prometa glavni su ograničavajući faktori za njegov daljnji razvoj: smanjenje razine usluge prema krajnjem korisniku rezultira smanjenjem povjerenja korisnika koji u budućnosti bira alternativne mogućnosti prijevoza ili poslovne partnere.
14.	Puno članstvo u Europskoj uniji povećava ove mogućnosti i time rizike za čitav hrvatski sustav zračnog prometa.
15.	Rizik da nedovoljan razvoj turizma i neuspješno produljenje turističke sezone postanu ograničavajući faktori sezonskog karaktera zračnog prometa.
16.	Politika i pravila EU-a.
17.	Integracija Hrvatske u Schengenski prostor.

### 3.3 SWOT analiza sektora zračnog prometa

Tabela 10 SWOT analiza sektora zračnog prometa

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solidni turistički sektor glavni je pokretač potražnje</li> <li>• Tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo dobro su pripremljena za izazove koje postavlja članstvo u EU-u. Uspostava posebnih tijela i podjela odgovornosti u skladu s europskim praksama i standardima.</li> <li>• Politika Vlade Republike Hrvatske: uspostaviti održiv sustav zračnog prometa u Republici Hrvatskoj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trenutni nedostatak kapaciteta sektora (operativni i infrastrukturni) uzrokuje brojna uska grla u turističkoj sezoni, što ograničava priljev gostiju i smanjuje kvalitetu usluge</li> <li>• Nedovoljna priprema i planiranja za procjenu rizika ulaska na novo tržište</li> <li>• Dio problema vezanih uz kapacitete posljedica je nedostatne obnove opreme i nedostatka održavanja</li> </ul>
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korištenjem prednosti hrvatskog članstva u Europskoj uniji, u idućih deset godina očekuje se porast potražnje zbog razvoja novih trasa niskotarifnih zračnih linija</li> <li>• Povećanje aktivnosti u području općeg zračnog prometa</li> <li>• Nove mogućnosti za hrvatski sektor zračnog prometa zbog novootvorenog tržišta</li> <li>• Povećana suradnja sa susjedima i drugim zemljama u pogledu omogućavanja određenih usluga kao što su izrada ili razmjena dokumentacije, razmjena ili pružanje stručnog nadzora ili obuke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niska kvaliteta usluge mogla bi pogoršati iskustvo putnika i povećati trošak zračnih linija te prouzrokovati prelazak na korištenje konkurentnih zračnih luka ili drugih prijevoznih sredstava</li> <li>• Članstvo Hrvatske u Europskoj uniji doprinosi povećanju konkurencije na tržištu međunarodnih ruta, dok manje utječe na lokalne rute</li> <li>• Kršenje novih administrativnih obveza EU-a može rezultirati pravnim postupcima protiv Hrvatske.</li> <li>• Razvoj sektora dolazi uz rizik zapostavljanja društvene komponente održivosti</li> </ul>

## 4 SEKTOR UNUTARNJE PLOVIDBE

---

### 4.1 Analiza

---

#### 4.1.1 Mreža unutarnjih vodnih putova

Ukupna duljina trenutačnih unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj iznosi 1.016,8 km, od čega je 601,2 km integrirano u europsku mrežu unutarnjih vodnih putova od međunarodnog značaja.

Sukladno AGN sporazumu (*Europski sporazum o glavnim unutarnjim vodnim putovima od međunarodnog značaja*), sljedeći su vodni putovi uključeni u Europsku mrežu unutarnjih vodnih putova:

*Tabela 11 Europska mreža unutarnjih vodnih putova*

Oznaka v. puta	Vodni put – dionica	Potrebna klasa prema AGN-u	Duljina km
E 80	rijeka Dunav od Batine do Iloka	VI c	137,5
E 80-08	rijeka Drava do Osijeka	IV	22,0
E 80-10	budući višenamjenski kanal Dunav-Sava od Vukovara do Šamca	V b	61,5
E 80-12	rijeka Sava od Račinovaca do Siska,	IV	380,2
<b>Ukupna duljina međunarodni po AGN:</b>			<b>601,2</b>

Najznačajniji unutarnji vodni putovi u Republici Hrvatskoj su rijeke Dunav i Sava. Dunav je dio koridora Rajna-Dunav (TEN-T mreža): Wels/Linz – Beč – Bratislava – Budimpešta – Vukovar. Koridor Rajna-Dunav obuhvaća željeznice, ceste, zračne luke, luke, željezničko-cestovne terminale i sustav unutarnjeg vodnog puta rijeke Majne, kanal Majna-Dunav, cijeli Dunav nizvodno od Kelheima i rijeku Savu. Luke Vukovar na Dunavu i Slavonski Brod na rijeci Savi su luke osnovne TEN-T mreže. Luke unutarnjih voda Sisak na rijeci Savi i luka Osijek na rijeci Dravi su luke TEN-T sveobuhvatne mreže. Glavni unutarnji vodni putovi nisu povezani na hrvatskom teritoriju. Rijeke Sava i Dunav spajaju se u Beogradu (Srbija).



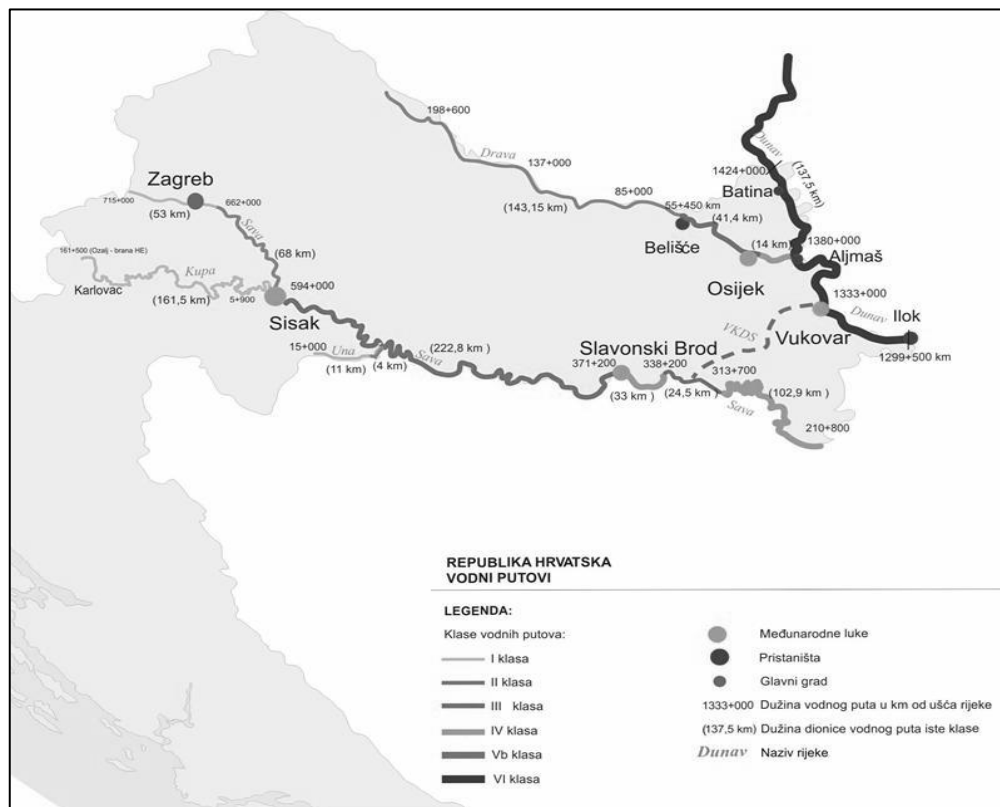
Postoje dva podsustava sa svojim posebnim značajkama:

- podsustav Dunavskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove Dunava i Drave te je povezan na europsku mrežu unutarnjih vodnih putova te
- podsustav Savskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Save, Kupe i Une te je nepovezan s europskom mrežom unutarnjih vodnih putova preko teritorija Republike Hrvatske.

Postojeći međunarodni vodni putovi Dunava, Drave do Osijeka i Save nizvodno od Slavanskog Šamca udovoljavaju zahtjevima klasa utvrđenih AGN-om, dok parametri na uzvodnom dijelu vodnog puta Save ne udovoljavaju standardima klasa određenih AGN-om. Ostali unutarnji vodni putovi u Republici Hrvatskoj razvrstani su kao državni/lokalni ili međudržavni vodni putovi jer nemaju minimalnu klasu unutarnjeg vodnog puta od međunarodnog značaja, sukladno AGN-u.

Dionica rijeke Save je najdulja kroz Republiku Hrvatsku i to je najveća dionica koja ne udovoljava minimalnim zahtjevima međunarodnog plovnog statusa u svojem većem dijelu.

*Prikaz 14 Klasifikacija unutarnjih vodnih putova, dva podsustava unutarnjih vodnih putova*



Ukupna duljina rijeke Dunav u Republici Hrvatskoj, od 137,5 km smatra se međunarodnim vodnim putem koji omogućuje slobodnu plovidbu brodovima pod svim zastavama. Vodni je put označen i Hrvatska se međunarodno obvezala na njegovo održavanje. Trenutačno stanje, uz mjere održavanja, u skladu je sa zahtjevima klase VIc.

#### **4.1.1.1 Rijeka Drava**

Ukupna duljina rijeke Drave iznosi 749 km, od čega je 330 km unutar Republike Hrvatske i od kojih je 198,6 km plovno. Od njezina ušća u Dunav do Osijeka (22 km), Drava je međunarodni vodni put koji omogućuje plovidbu brodovima pod svim zastavama, uz trgovački promet do međunarodne luke Osijek. Od 70 do 198,6 rkm (ušće Ždalice) rijeka Drava je međunarodni vodni put između Republike Hrvatske i Republike Mađarske. Na dionici od ušća do 22 rkm (14-22 rkm) trenutačno stanje vodnog puta ne udovoljava na cijeloj duljini zahtjevima za međunarodni vodni put prema ugovoru AGN.

#### **4.1.1.2 Rijeka Sava**

Od ukupne duljine u Republici Hrvatskoj rijeka Sava plovna je na 380,2 km, tj. od Račinovaca do Siska, od 210,8 rkm do 593 rkm. Tijekom manjeg broja dana u godini moguća je plovidba do Zagreba u svrhu eksploatacije šljunka, sporta i rekreacije (Rugvica, 662 km). Vodni put rijeke Save uzvodno od Slavenskog Broda ne udovoljava minimalnim zahtjevima IV. međunarodne klase plovnosti što je moguće postići izgradnjom hidroregulacijskih građevina, tj. pravilnom regulacijom vodotoka.

Od granice sa Srbijom vodni put prolazi graničnim područjem s Bosnom i Hercegovinom u duljini od 304,2 rkm. Uzvodno od Jasenovca Sava je potpuno na teritoriju Republike Hrvatske.

#### **4.1.1.3 Rijeka Kupa**

Čitavom svojom duljinom od 294 km rijeka Kupa pripada Hrvatskoj. Kupa je plovna 161,5 rkm u I. klasi plovnosti vodnih putova dok je prvih 5,9 rkm međunarodni vodni put, a ostalih 155,6 rkm je razvrstano kao državni vodni put.

Plovidba Kupom uzvodno od Siska do Karlovca (137 km) trenutačno nije moguća zbog brojnih prirodnih prepreka u koritu. Međutim, potrebno je istražiti mogućnost otvaranja plovidbe u turističke i sportsko-rekreacijske svrhe.

#### **4.1.1.4 Rijeka Una**

Ukupna duljina rijeke Une iznosi 212 km, od čega je 129 km unutar Republike Hrvatske, a 130 km vodotoka Une čini državnu granicu. Una je razvrstana kao vodni put od svog ušća u rijeku Savu, 15 km uzvodno, od čega su 4 km klasificirana kao klasa II., a 11 km kao klasa I. Plovidba se odvija u svrhu eksploatacije šljunka te sporta i rekreacije u ograničenu opsegu.

#### **4.1.1.5 Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava**

Višenamjenski kanal Dunav-Sava planiran je na način da ima četiri jednako važne funkcije: prometna funkcija, navodnjavanje, isušivanje i izjednačavanje niskog vodostaja. Zbog svojih višestrukih funkcija kanal bi bio iznimno značajan za hrvatsko gospodarstvo te bi povezivao rijeke Dunav i Savu na hrvatskom teritoriju.

Uz činjenicu da kanal povezuje hrvatsku mrežu unutarnjih vodnih putova, njegova izgradnja povezala bi hrvatske morske luke s Dunavom, a time i sa središnjom Europom. Planira se da će kanal povezati TEN-T koridor Rajna-Dunav (Paneuropski koridor VII) s TEN-T osnovnom mrežom (Paneuropskim koridorom X). S ciljem postizanja najveće vrijednosti prometnog koridora koji spaja dunavsku regiju i jadransku regiju, izgradnja kanala trebala bi pratiti izgradnju željezničkog pravca Zagreb-Rijeka i projekt razvoja vodnog puta Save za unapređenjem na IV. klasu plovnosti. Dovršetak ovih projekata vodio bi intermodalnom prometnom koridoru na ruti Vukovar-Rijeka, u duljini od 566,9 km koji bi lukama unutarnjih voda povezo Dunav i mediteranske zemlje.

Kanal između Save i Dunava dug je 61,4 km. Počinje u Vukovaru (1.334 + 700 Dunava) i završava sedam kilometara uzvodno od Slavenskog Šamca (318 + 750 Save). Ruta kanala uglavnom slijedi postojeće vodotoke ili njihove doline i većinom teče kroz nizinsko poljoprivredno područje.

Prometna eksploatacija kanala skratila bi plovnu rutu uzvodno od Vukovara i uzvodno od Slavenskog Šamca za približno 417 km, a nizvodno od ušća Save u Dunav i uzvodno od Slavenskog Šamca za približno 85 km. Plovidba od Save do zapadne Europe bila bi kraća za 417 km, a do istočne Europe za 85 km.

Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava utjecala bi na potrebu za rekonstrukcijom i modernizacijom te povećanjem kapaciteta luka unutarnjih voda u slivu rijeka Dunava i Save.

#### **4.1.2 Lučki sustav u unutarnjim vodnim putovima**

Hrvatski sustav luka unutarnjih voda sastoji se od nacionalnih luka međunarodnog značaja: Siska, Vukovara, Slavanskog Broda i Osijeka. Dosad je luke unutarnjih voda, Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak te njihova pristaništa karakterizirala nerazvijena infrastruktura i nepovezana logistička mreža luka.

Ključna značajka hrvatskog sustava luka unutarnjih voda jest njegova interna dezintegracija, stoga se može govoriti o lučkom sustavu rijeke Save ili lukama u slivu rijeke Save te slivu rijeke Dunav koji obuhvaća luke Vukovar, Osijek, te o budućim nacionalnim lukama i pristaništima (Iloku, Batini, Aljmašu itd.). Neuravnotežena tržišna potražnja za prometom roba na Savi i Dunavu rezultirala je da luke u Osijeku i Vukovaru bilježe porast prometa dok luke na rijeci Savi stagniraju.

Unapređenjem plovnosti rijeke Save, luke Slavonski Brod i Sisak postat će konkurentnije uzевši u obzir njihovu blizinu Zagrebu, a time i lukama Rijeka i Zadar.

##### **4.1.2.1 Luka Vukovar**

Luka Vukovar smještena je na 1.335 km rijeke Dunav, u području takozvanog Srednjeg Dunava. Osim što je smještena na 2.500 km dugom vodnom putu Dunava između Sulina u Rumunjskoj i Rotterdama u Nizozemskoj, smještena je i na raskršću robnih tokova u smjeru zapad-jug između Hrvatske i Bosne i Hercegovine te robnih tokova u smjeru sjever-istok između Mađarske, Srbije i Rumunjske.

Vukovar je luka unutarnjih voda koja može opsluživati brodove klase 5, a blizina unutarnjeg vodnog puta klase VIc plovnosti i pouzdanost plovidbe Dunavom 365 dana u godini, stavlja je po važnosti ispred ostalih luka unutarnjih voda u Hrvatskoj. Instalirani kapaciteti luke omogućuju prekrcaj do 2.000,000 tona godišnje.

Lučko područje u Vukovaru obuhvaća približno 26 ha. Na sjeveru ga ograničava rijeka Dunav, na jugu javna cesta između središta Vukovara i Osijeka/Vinkovaca, na istoku stambena zona, a na zapadu površina za komercijalno-industrijski razvoj (zona „Borovo”).

Osnove razvojnog koncepta luke Vukovar mogu se sažeti kako slijedi:

- modernizacija i izgradnja dodatnih kapaciteta luke na postojećem lučkom području u zoni grada Vukovara – Priljevo („Nova luka istok”), Faza I,
- projekti na lučkoj infrastrukturi u zoni izgradnje ušća kanala,
- kanal Dunav – Sava potrebno je prilagoditi izgradnji dodatnih lučkih kapaciteta – Faza II,
- stavljanje luke u funkciju razvitka gospodarskih zona i gospodarskog zaleđa,
- modernizacija cestovno-željezničke infrastrukture na prilazima luci, uključujući povezivanje s glavnim prometnim koridorima (TEN-T osnovna i sveobuhvatna mreža; Vc, X).

#### **4.1.2.2 Luka Osijek**

Luka Osijek smještena je u gradu Osijeku, administrativnom središtu Osječko-baranjske županije. Rijeka Drava međunarodni je vodni put na dionici od 22 rkm od ušća rijeke do grada Osijeka. Rijeka Drava dio je Paneuropskog koridora Vc koji povezuje Budimpeštu (Mađarska) i luku Ploče (Hrvatska) te je jedna od glavnih prometnih ruta između središnje Europe i Mediterana.

Luka Osijek sada je smještena na dvjema lokacijama. „Stara luka” smještena je u središtu grada te u neposrednoj blizini Kliničkog bolničkog centra Osijek (rkm 18). Ovdje je smješten terminal za istovar rasutog tereta. Potrebno je naglasiti da nastavak pretovara rasutog tereta na ovoj lokaciji nije u skladu s prostornim planom Grada Osijeka koji je ovu lokaciju odredio za druge namjene (park ,pješačke staze itd.). Osim toga, na ovom prostoru se planira izgradnja sjevernog kolektora i sustava za pročišćavanje grada Osijeka zbog čega će sve lučke aktivnosti u „staroj luci“ morati prestati a terminal za pretovar rasutog tereta će biti zatvoren.

„Nova luka Osijek” smještena je na još neurbaniziranom istočnom dijelu grada, otprilike 5 rkm nizvodno od stare luke. Planira se i djelomično je sagrađena u starom riječnom kanalu rijeke Drave, uz otvaranje novog riječnog toka (prokop) i pripremanje prostora za izgradnju luke s njezinim slivom. Najbrža veza s drugim dijelovima grada je južna zaobilaznica koja je i prometni put koji Osijek povezuje s autocestom A5 (dio koridora Vc). Ukupna površina lučkog prostora približno je 160 ha. Luka Osijek ima velike

mogućnost postati intermodalno logističko središte zbog velikog lučkog područja i izvrsnog potencijala cestovnih i željezničkih veza sa zaleđem.

Lučke aktivnosti na području „stare luke” moraju se prenijeti na lokaciju „nove luke” iz pet važnih razloga:

- potreba za integriranim istovarom tereta na jednoj lokaciji,
- bolja kvaliteta prometnih pravaca na lokaciji nove luke,
- smanjenje operativnih troškova u luci i smanjenje troškova održavanja plovidbe,
- prevencija potencijalnih ekoloških incidenata u središtu grada,
- smanjenje buke i prašine u neposrednoj blizini Kliničkog bolničkog centra Osijek.

#### **4.1.2.3 Luka Slavonski Brod**

Luka Slavonski Brod s utvrđenim lučkim područjem smještena je na lijevoj obali rijeke Save na riječnim kilometrima 336 + 483 do 337 + 683, u ekonomskoj zoni “Bjeliš” što je otprilike četiri kilometra jugoistočno od grada Slavanskog Broda. Rijeka Sava na ovoj lokaciji ima konkavan oblik što brodovima osigurava pristup obali. Luka je cestovnom i željezničkom infrastrukturom povezana s međunarodnim infrastrukturnim koridorima kao i s gospodarskim subjektima u Slavanskom Brodu, od kojih su najvažniji Đuro Đaković, Slavonija Drvena Industrija, INA itd.

Međunarodni značaj luke Slavonski Brod rezultat je njena položaja na raskrižju cestovnih i željezničkih ruta koje povezuju europski istok i zapad kao i sjevernu Europu i Sredozemlje. Luka Slavonski Brod smještena je na graničnom području s Bosnom i Hercegovinom, na koridoru X te u neposrednoj blizini križanja prometnih koridora X i Vc stoga se luka može razviti i kao intermodalno čvorište.

Regionalni značaj luke Slavonski Brod definiran je njenom blizinom Bosni i Hercegovini koja na svojoj dionici Save nema luke. Osim toga, lučki kapaciteti luke Slavonski Brod mogu doprinijeti konkurentnosti gospodarstva sjevernog zaleđa.

Lučko područje Slavanskog Broda obuhvaća približno 900.000 m<sup>2</sup>. Koncept luke Slavonski Brod jest izgrađena luka s lučkim postrojenjima nužnim za pretovar tereta, ali također i industrijska zona koja će koristiti vode, željeznicu i cestovni promet za isporuku sirovina te skladištenje i distribuciju gotovih proizvoda.

Prostor predviđen za gospodarsku zonu prostire se na 600.000 m<sup>2</sup>, a idealan je za:

- skladištenje i prijevoz svih vrsta goriva,
- skladištenje i obradu metala za izgradnju i brodogradnju,
- i naročito – kontejnersko središte – zbog svog posebnog položaja u regiji te koridora svih prijevoznih ruta od sjevera do juga uz Dunav do Crnoga mora.

Osnovne aktivnosti za razvoj luke Slavonski Brod uključuju:

- razvoj cijelog lučkog područja i poslovne zone,
- izgradnju i modernizaciju osnovne lučke infrastrukture i sustava sigurnosti,
- modernizaciju poveznica cestovne i željezničke infrastrukture veze,
- izgradnju terminala za opasne terete,
- izgradnju i modernizaciju putničkog pristaništa.

Razvoj vodnog puta rijeke Save i luke Slavonski Brod doprinosi jačanju prometne povezanosti u regiji među susjednim državama.

#### **4.1.2.4 Luka Sisak**

Lučko područje luke Sisak nalazi se na trima lokacijama: u samom gradu na rkm 5 od rijeke Kupe, na lokaciji Crnac na rijeci Savi (579 rkm) te u zoni Galdovo na Savi (593 rkm). Niski vodostaji i visina ispod mostova na rijeci Kupi, današnjim uvjetima i tehnologijama unutarnje plovidbe predstavljaju veliko ograničenje za razvoj ovog pristaništa pa se ono koristi isključivo za kopneni prijevoz (uglavnom željeznice). Teretni prijevoz u luci sada je povezan s Rafinerijom nafte Sisak isključivo za prijevoz tekućeg tereta.

Nova luka Sisak planirana je na području nizvodno od pristaništa Crnac te će izgradnja obuhvatiti lučku infrastrukturu i suprastrukturu.

Postrojenja na području lučkog pristaništa na rijeci Kupi moraju se prenijeti na lokaciju nove luke iz nekoliko važnih razloga:

- potrebe za integralnim istovarom tereta na jednoj lokaciji,
- otvaranja razvojnih mogućnosti u turizmu (javna luka za promet putnika),
- šire područje luke postat će distributivno-logistički centar,

- prometnog povezivanja industrijskog područja Zagreba s rijekom Savom i prometom unutarnjim vodnim putovima,
- nižih funkcionalnih troškova rada luke.

Tijekom razvoja koncepta nove luke Sisak uzeti su u obzir primjeri najbolje prakse i ti uspješni modeli prilagođeni su nacionalnom i regionalnom okviru prometne politike. Integrirani pristup projektu predviđa sljedeće funkcije nove luke Sisak: središte lanaca riječnog prometa u široj zagrebačkoj regiji, unutar Sisačko-moslavačke županije i logističko središte za lokalnu i regionalnu industrijsku proizvodnju i trgovinu koje će služiti kao katalizator za ponovnu industrijalizaciju ove regije sa strukturalnim ekonomskim problemom.

Međunarodni značaj luke Sisak rezultat je njena položaja na „kombiniranom koridoru dunavskog sliva i jadranskog mora koji spaja riječno-željeznički prijevoz” od Vukovara do Rijeke. Koridor Dunavski sliv-Jadransko more sastojao bi se od kanala Dunav-Sava između Vukovara i Šamca, plovne Save od Šamca do Siska te željezničkih pruga između Siska i Rijeke.

Regionalni značaj luke Sisak definiran je blizinom Zagreba. Sisak od Zagreba dijeli 30 km autoceste što luku Sisak čini zagrebačkom lukom. Međutim, budući da Zagreb ne uvozi značajne količine važnog tereta, kontejnerski i RO-RO prijevoz prema Zagrebu bio bi mnogo značajniji. Stoga je regionalna namjena luke Sisak ona distribucijskog centra grada Zagreba.

Lokalni značaj luke Sisak definira sisačka industrija koja konstantno prevozi sirovu naftu iz Slavenskog Broda.

#### **4.1.3 Intermodalni prijevoz**

Promet unutarnjim vodnim putovima čini vrlo mali udio (manje od 1%) ukupnog teretnog prijevoza u Hrvatskoj. Cestovni i pomorski promet činili su najveći udio u teretnom prijevozu, a u zadnjih je nekoliko godina primijećen daljnji rast cestovnog prometa i pad željezničkog i prometa unutarnjim vodnim putovima. Promet unutarnjim vodnim putovima je najisplativiji i ekološki najprihvatljiviji oblik kopnenog prijevoza te je stoga nužno cestovni promet preusmjeriti na unutarnje vodne putove.

S ciljem povećanja udjela prometa unutarnjim vodnim putovima potrebno je osnovati intermodalnu prometnu mrežu, naročito na iadransko-dunavskoj osi. Dunavsko-iadranska



intermodalna mreža povezana je s transeuropskom prometnom mrežom (TEN-T), tj. Mediteranskim i Rajna-Dunav koridorom.

Zahtjevi za utvrđivanje intermodalne mreže:

- produžetak i unapređenje luka unutarnjih voda, uključujući veze s cestovnom i željezničkom infrastrukturom,
- izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava (ako utvrdi isplativost),
- razvoj vodnog puta rijeke Save,
- unapređenje željezničkog pravca Vukovar-Vinkovci,
- modernizacija (i unapređenje ako se utvrdi isplativim) željezničkog pravca Rijeka-Zagreb,
- izgradnja postrojenja za skladištenje u lučkim područjima,
- pokretanje sveobuhvatnog ICT sustava za intermodalni prijevoz.

#### **4.1.4 Organizacija i upravljanje**

Institucionalni okvir unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj uključuje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture kao glavno tijelo, lučke uprave kao javne ustanove s mjesnom nadležnošću u Sisku, Slavonskom Brodu, Osijeku i Vukovaru, lučke kapetanije te Agenciju za vodne putove.

##### **4.1.4.1 Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture**

- predlaže razvojne politike o prometu unutarnjim vodnim putovima, osigurava provedbu politika te provodi zakone i ostale propise u segmentu prometa unutarnjim vodnim putovima, luka unutarnjih voda i vodnih putova, prijevoza i plovidbe,
- predlaže i priprema nacrt zakona i ostalih propisa i mjera za eksploataciju sustava unutarnjih vodnih putova i upravljanje njima,
- planira i nadgleda provedbu projekata izgradnje prometne infrastrukture kao i programa za tehnološki razvoj i inovativnost u plovidbi unutarnjim vodama,
- priprema nacrt međunarodnih i međudržavnih sporazuma, ugovora, konvencija, rezolucija i ostalih dokumenata,
- analizira stanje i predlaže razvojne planove za plovne putove, luke unutarnjih voda, trgovački promet i poslovanje društava unutarnje plovidbe,

- nadgleda sigurnosne uvjete u unutarnjoj plovidbi i predlaže mjere za poboljšanje, koordinira inspekciju sigurnosti plovidbe i pravilno poslovanje luka unutarnjih voda,
- zaduženo je za certificiranje plovila, tj. djeluje kao tehničko nadzorno tijelo u skladu sa Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda,
- upravlja sustavom Riječnih informacijskih servisa (RIS) te
- usklađuje i nadgleda poslovanje lučkih uprava, Agencije za vodne putove i lučkih kapetanija.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ima lučke kapetanije u Sisku, Slavanskom Brodu, Osijeku i Vukovaru. Lučka kapetanija u Osijeku ima podružnicu u Varaždinu. Lučke kapetanije odgovorne su za održavanje registra brodova i ostale administrativne zadatke, nadzor plovidbe, sigurnost, traganje i spašavanje ljudskih života i imovine na unutarnjim vodnim putovima, inspekciju, utvrđivanje plovnosti plovila, održavanje registra brodova, izdavanje pomorskih licenci, utvrđivanje stupnja obrazovanja članova posade što je uvjet za prometovanje te tehničke i druge stručne poslove povezane sa sigurnosti plovidbe.

#### **4.1.4.2 Agencija za vodne putove**

Agencija za vodne putove je javna ustanova zadužena za upravljanje unutarnjim vodnim putovima. Njezine aktivnosti uključuju:

- razvijanje srednjoročnog plana razvoja vodnih putova,
- izgradnju, tehnološko unapređenje te prometnu i tehnološku modernizaciju vodnih putova,
- tehničko održavanje vodnih putova,
- popravljavanje vodnih putova i pomagala za navigaciju oštećenih prirodnim katastrofama,
- osiguranje rada Riječnih informacijskih servisa,
- kontrolu i nadzor nad stanjem vodnih putova.

#### **4.1.4.3 Lučke uprave**

Organizacijski i upravljački model javnih luka na unutarnjim vodama u osnovi karakterizira podjela upravljanja i administracije te komercijalno poslovanje luka. Organizacijsko-administrativne funkcije dodijeljene su lučkim upravama, dok je

komercijalno upravljanje lukama dodijeljeno trgovačkim društvima koja su dobila posebne dozvole za provođenje lučkih poslova.

Lučke uprave su javne neprofitne ustanove osnovane u skladu sa Zakonom o lukama unutarnjih voda (NN br. 142/98). Prava i odgovornosti osnivača obavlja Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u skladu sa Zakonom o lukama unutarnjih voda. Lučka uprava upravlja lučkim područjem u ime Republike Hrvatske koja je osnivač i vlasnik Lučke uprave.

Na temelju Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda glavne aktivnosti lučke uprave su:

- organizacija i nadgledanje plovila koja pristaju i manevriraju u luci,
- održavanje zajedničke lučke infrastrukture u lučkom području,
- održavanje reda u luci, visokog stupnja sigurnosti i zaštite okoliša u luci,
- izgradnja i modernizacija lučke infrastrukture u ime Republike Hrvatske,
- nadgledanje lučkih prijevoznika i korisnika luka koji provode lučke aktivnosti u skladu s obvezama.

U Hrvatskoj su osnovane četiri lučke uprave unutarnjih voda: u Vukovaru za javnu luku i pristanište na rijeci Dunav, u Osijeku za luke i pristaništa na rijeci Dravi, dok odgovornost za luke i pristaništa na rijeci Savi dijele Lučka uprava Sisak i Lučka uprava Slavonski Brod. Strukture državnih luka i pristaništa također su dio odgovornosti navedenih lučkih uprava.

#### **4.1.5 Flota**

Komercijalna hrvatska flota sastoji se od 57 brodova koji u međunarodnom teretnom prometu sudjeluju s nešto više od 44.000 tona, a prosječna starost flote je 40 godina. Navedeni kapacitet nije dovoljan da zadovolji trenutačnu potražnju za prijevozom u hrvatske luke unutarnjih voda i iz njih. To je rezultiralo time da domaći brodari u teretnom prometu sudjeluju sa samo 20%, dok preostali dio čine inozemni prijevoznici. Postoji 67 brodarskih društava, od čega ih je 11 međunarodnih.

Trenutačno na unutarnjim vodnim putovima posluju dva brodarara – Dunavski Lloyd d.o.o. iz Siska i Vodogradnja d.d. iz Osijeka. Prema europskim standardima, flota ovih društava je zastarjela.

#### 4.1.6 Sigurnost plovidbe i zaštita okoliša

Iako broj nesreća u Republici Hrvatskoj u proteklih pet godina nije bio velik, očekivani rast u prometu i posljedični veći rizik od nesreća te utjecaj potencijalnih nezgoda na vodnim putovima zahtijevaju podizanje postojeće sigurnosne razine na višu razinu.

Kako bi se to postiglo važno je, uz provedbu Riječnih informacijskih servisa te dostupnost pravodobnih i točnih informacija o kretanju plovila, utvrditi jasne procedure u vezi mjera koje je potrebno poduzeti u slučajevima nezgoda te nadograditi postojeće sustave označavanja i nadgledanja plovnosti unutarnjih vodnih putova.

Sustav Riječnih informacijskih servisa (RIS) osmišljen je za upravljanje u sklopu Europske mreže informacijskih usluga u plovidbi unutarnjim vodama. Hrvatska je projekt razvoja Riječnih informacijskih servisa postavila na vrh prioriteta u prometu unutarnjim vodnim putovima. U Republici Hrvatskoj nazvan je CRORIS te je kompatibilan sa sustavima usluga dostupnim u drugim zemljama sliva rijeke Dunav. Ova usluga osigurava pouzdane, točne i cjelovite informacije o određenom vodnom putu, opasnostima ili ograničenjima za plovidbu te time doprinosi svođenju rizika od nesreća na minimum.

Koncept RIS-a u Hrvatskoj se temelji na informacijama o vodnim putovima i plovilima te njihovom povezivanju s informacijama o teretnom prometu unutar intermodalnog prijevoznog lanca. Ovaj se koncept temelji na sljedećim sastavnicama:

- elektroničkim navigacijskim kartama koje su u skladu sa standardom Inland ECDIS za prikaz informacija o vodnom putu i položaju broda,
- automatskom identifikacijskom sustavu (AIS) za automatsko pozicioniranje brodova na vodnom putu s pripadajućom informatičko-komunikacijskom infrastrukturom na brodu i kopnu,
- standardu za prikaz priopćenja za brodare (NtS) u obliku *web*-aplikacije na internetu,
- sustavu elektroničkog izvještavanja s brodova.

Usluga ublažavanja posljedica nesreća pruža potporu u obliku minimiziranja gubitaka i opasnosti u slučajevima havarije ili drugih nesreća na plovilima ili drugim objektima na unutarnjim vodnim putovima. Ova vrsta usluge odnosi se na postupke koje je potrebno poduzeti nakon nesreće kako bi se njeni učinci sveli na minimum. U slučaju nesreće kontrolni centar RIS dostavlja podatke u skladu s protokolom.

Usluga CRORIS dostupna je za Dunav i međunarodnu dionicu Drave do Osijeka te pokriva 159,6 km vodnih putova. Za rijeku Savu razvijena je inačica prototipa.

Usluga dosad nije komercijalizirana jer je u Hrvatskoj i susjednim zemljama potrebno izmijeniti propise te osnovati Nacionalni kontrolni centar.

Potrebno je jasnije i potpunije definirati pravni okvir za provedbu RIS-a, ovlasti nadležnih tijela te ojačati administrativni kapacitet korisnika sustava. Sljedeći korak je osnivanje nacionalnog središta za RIS kao neovisnu organizacijsku jedinicu koja će biti nacionalni koordinator i međunarodni centar za razmjenu informacija. Nadalje, potrebno je definirati organizacijsku i hijerarhijsku strukturu RIS-a u Hrvatskoj.

Zemlje sliva rijeka Dunava i Save ulažu napore kako bi ujednačile i unaprijedile propise o zaštiti okoliša u području plovidbe unutarnjim vodnim putovima. Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (Savska komisija) razvila je Protokol o sprječavanju zagađenja voda uslijed plovidbe s ciljem sprječavanja, kontrole i smanjenja zagađenja s plovila utvrđujući tehničke zahtjeve za opremu u lukama i drugim prihvatnim stanicama, definirajući mjere u slučaju onečišćenja i definirajući informacijski sustav za nadgledanje kvalitete vode.

U skladu sa Sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodnim putovima, obveza lučkih uprava o osiguranju zasebnog skladištenja, obrade i odlaganja neopasnog i opasnog otpada u lukama kao i prihvata otpada s brodova, uključeni su u preventivne mjere za zaštitu od onečišćenja s brodova. Svaki brod mora voditi Knjigu plovila u koju valja unijeti sve napomene o zbrinjavanju otpada u prihvatnim stanicama koje je za to ovlastilo nadležno tijelo. Strogo je zabranjeno svako otpuštanje upotrijebljene nafte ili maziva te blata ili fekalnih voda s brodova u vodu.

## 4.2 Lista hipoteza

Tablični prikaz u nastavku prikazuje listu hipoteza definiranih kao dio metodološkog postupka u izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, a zbog nedostatka točnih podataka i/ili informacija. S ciljem pristupanja definiciji ciljeva, hipoteze predstavljaju koncepte promišljanja i analize.

*Tabela 12 Lista hipoteza sektora unutarnjih vodnih putova*

PODRUČJE	HIPOTEZA
1. Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji: povećana prometna potražnja na unutarnjim vodnim putovima Republike Hrvatske</li> </ul>
2. Mreža unutarnjih vodnih putova – integracija i plovnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mreža unutarnjih vodnih putova u Hrvatskoj podijeljena je na dva podsustava koja na teritoriju Republike Hrvatske nisu povezana</li> <li>Nedovoljna razina održavanja cjelokupne mreže unutarnjih vodnih putova u Hrvatskoj</li> </ul>
a. Lučki sustav unutarnjih vodnih putova	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuravnotežena tržišna potražnja za prometom roba na Savi i Dunavu</li> <li>Nedovoljna lučka infrastruktura</li> <li>Nepostojanje napredne tehničke opreme i specijaliziranih pristaništa za rukovanje posebnim vrstama tereta (osobito kontejnerskoj robi jer se jadranske luke uglavnom razvijaju za prihvat kontejnera)</li> </ul>
b. Organizacijsko i administrativno poboljšanje	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potrebni su dodatni osposobljeni i obrazovani administrativni kapaciteti</li> </ul>
c. Trgovački promet – modernizacija flote i obrazovanje	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapacitet hrvatske flote nije dovoljan da zadovolji trenutnu potražnju za prometom, a prosječna starost brodova iznosi 40 godina</li> <li>Smanjenje interesa za brodarska zanimanja predstavlja ograničenje za daljnji razvoj sektora</li> </ul>
d. Sigurnost plovidbe i zaštita okoliša	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rast prometa povećava rizik od nesreća</li> <li>Uveden je sustav RIS, ali nije dovršen</li> </ul>

### 4.3 SWOT analiza sektora unutarnjih vodnih putova

Tabela 13 SWOT analiza sektora unutarnjih vodnih putova

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povoljna zemljopisna lokacija hrvatskih unutarnjih vodnih putova u srcu Europe</li> <li>• Isplativ prijevoz u usporedbi s drugim vrstama prijevoza</li> <li>• Sigurnost – vrlo malo nesreća i nezgoda u usporedbi s ostalim vidovima prometa</li> <li>• Istovremeno se mogu prevoziti velike količine tereta</li> <li>• Niski troškovi održavanja</li> <li>• Ekološki prihvatljiva vrsta prometa, niske emisije zagađivača</li> <li>• Dulji vijek trajanja brodova u usporedbi s cestovnim vozilima</li> <li>• Planirana infrastrukturna ulaganja (vodni putovi i luke unutarnjih voda)</li> <li>• Iskorištavanje prirodnih tokova uz određena poboljšanja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postojeća infrastruktura (vodni putovi, luke, pristaništa)</li> <li>• Relativno spor prijevoz</li> <li>• Ovisnost o vodostaju</li> <li>• Namijenjen specifičnim vrstama tereta</li> <li>• Još uvijek nije prisutan kontejnerski prijevoz</li> <li>• Nedostatni administrativni kapaciteti u sektoru</li> <li>• Prekrcaj s drugih vrsta prijevoza/na druge vrste prijevoza, po potrebi</li> <li>• Pristupačnost i dostupnost unutarnjih vodnih putova u Hrvatskoj – dostupan je ograničen broj ruta</li> <li>• Nefleksibilnost – sustav utemeljen na postojećim riječnim rutama, svaki deplasman zahtijevao bi značajna ulaganja</li> <li>• Neučinkovitost</li> <li>• Potreba za značajnim infrastrukturnim ulaganjima</li> <li>• Nedostatak prepoznatljiva imidža i vrlo ograničena promocija</li> <li>• Sustav osposobljavanja radnika tek je počeo</li> <li>• Nezadovoljavajuće stanje hrvatske riječne flote</li> <li>• Ovisnost o meteorološkim/hidrološkim/morfološkim čimbenicima</li> <li>• Nepodudarnost između interesa prometa unutarnjim vodnim putovima i ekološke zaštite rijeka</li> </ul>
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inovacije (modernizacija flote i razvoj inteligentnih tehnologija u vodnom prijevozu)</li> <li>• Niski energetske troškovi i velike količine tereta – prednost u vrijeme ekonomske krize</li> <li>• Razvoj kontejnerskog prijevoza</li> <li>• Suradnja s ostalim vidovima prometa – intermodalni prijevoz</li> <li>• Neograničeni kapacitet</li> <li>• Snažna politička podrška</li> <li>• Više promocije u svrhu stvaranja pozitivnog imidža</li> <li>• Rješenje za zagušenje cestovnih ruta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spora ulaganja u infrastrukturu zbog ekonomske krize u Hrvatskoj</li> <li>• Problemi u održavanju vodnih putova (bilateralni sporazumi sa Srbijom i Bosnom – dvostruko održavanje što nije uvijek praktično)</li> <li>• Konkurencija drugih vidova prometa (željeznički i cestovni promet imaju snažan lobi)</li> <li>• Hrvatske plovne rijeke – granična područja sa Srbijom i Bosnom</li> <li>• Konkurencija obližnjih luka na Dunavu u drugim zemljama</li> <li>• Brane koje se grade za hidroelektrane mogu biti usko grlo, veličina brana ograničava maksimalnu veličinu plovila, a prolaz kroz branu je spor</li> </ul>

## 5 SEKTOR POMORSTVA

---

### 5.1 Analiza

---

#### 5.1.1 Flota

Hrvatsku flotu čine 1245 broda 1.274.833,36 BRT od čega 121 brod plovi u međunarodnoj plovidbi<sup>2</sup>. Većina brodova plovi pod hrvatskom zastavom, a manji broj pod stranim zastavama (27) i to zastavama Malte, Maršalovih Otoka i St. Vincenta. Hrvatski brodari uključeni u međunarodni promet organizirani su u Udrugu hrvatskih poslodavaca-brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi, „Mare Nostrum“ koja trenutno broji 13 članova. Prosječna starost plovila članova udruge „Mare Nostrum“ iznosila je 9,33 godine u 2011. i 10,2 godine u 2012. godini<sup>3</sup>. U odnosu na vrstu brodova, flotom dominiraju brodovi za prijevoz rasutog tereta, tankeri i RO-RO putnički brodovi. Nasuprot tome, prosječna starost plovila u domaćem prometu iznosi 46,2 godine i kao rezultat toga, prosječna starost hrvatske flote iznosi 45,1 godinu. Potrebno je navesti da starost drvenih brodova također utječe na prosječnu starost u domaćoj plovidbi.

Hrvatska flota ima malen kapacitet zbog veličine i starosti plovila. Veličina flote se smanjuje, a neke od brodarskih kompanija prestale su s radom.

Uvođenje mjera za osiguranje opstanka i modernizacije hrvatske flote potrebno je kako bi se održala na globalnom tržištu. Uzevši u obzir tradiciju i postojeći „*know-how*“ kao temeljne pretpostavke za uspjeh, Hrvatska mora čuvati ovu privrednu granu.

Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu<sup>4</sup> smatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe s obzirom da osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, bez kojeg održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske ne bi bio moguć. Ovaj sektor pruža redovitu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale

---

<sup>2</sup> Podaci za 2012. godinu, Izvor: Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine usvojena od strane Vlade RH 23. srpnja 2014. godine.

<sup>3</sup> Isto

<sup>4</sup> Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga.



(22 kopnene luke). Jadrolinija, tvrtka u državnom vlasništvu, najveći je hrvatski brodar za obalni linijski pomorski promet putnika i vozila.

„Odlukom o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu" uspostavljeno je 56 državnih linija, uključujući 27 trajektnih linija, 16 brzih brodskih linija i 13 brodskih linija. Kao koncesionari na domaćim linijama posluju domaći brodari, od kojih je najvažnija Jadrolinija koja ima koncesiju na 23 trajektne linije, 8 linija brzim brodovima i 3 standardne brodske linije. Većina linija su neprofitabilne i održavaju se kroz državne subvencije.

S obzirom da djelatnost javnog prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu karakterizira nerentabilnost u poslovanju, ova djelatnost subvencionira se proračunskim sredstvima na način da se sredstva potpore daju u slučajevima kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi brodara.

Osim nacionalnih linija, Hrvatska ima međunarodne putničke linije s Italijom: Zadar-Ancona, Split-Ancona, Dubrovnik-Bari i Istra-Venecija/Trst. Samo je Split-Ancona cjelogodišnja linija dok su druge sezonske. Nacionalna broderska kompanija Jadrolinija na linijama Split-Ancona, Zadar-Ancona i Dubrovnik-Bari i panamska tvrtka Blue Line International na liniji Split-Ancona čine najveći udio u linijskom prometu.

### **5.1.2 Pomorci**

Republika Hrvatska je tradicionalno pomorska zemlja koja je prije svega poznata po kvalificiranim pomorcima. Može se reći da su pomorci hrvatski pomorski brend, cijenjen i tražen na svjetskom tržištu. Danas Republika Hrvatska ima ukupno oko 22.000 pomoraca, što u odnosu na oko 4,5 mil. stanovnika nikako nije zanemariv broj. Od ukupnog broja pomoraca njih čak 14.500 plove u međunarodnoj plovidbi na brodovima hrvatske i stranih zastava. Sustav obrazovanja i izobrazbe pomoraca (MET) u Hrvatskoj trenutno se sastoji od 22 institucije: četiri pomorska fakulteta dio su sveučilišnog sustava (visoko obrazovanje), osam nautičkih škola (srednje/strukovno obrazovanje) i osamnaest pomorskih centara za obuku (uglavnom privatnih subjekata). To su institucije koje pružaju obrazovni program relevantan za certificiranje pomoraca prema STCW konvenciji i koje je odobrilo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture.

Kako u zemljama Europske unije tako i u Republici Hrvatskoj, u posljednje vrijeme primjetno je smanjenje zanimanja za pomorska zvanja unatoč akutne nestašice

kvalificiranih pomoraca. Jedan od mehanizama kojim se žele osigurati motivirajući uvjeti pri izboru za pomorska zanimanja svakako je projekt stipendiranja učenika pomorskih škola i studenata pomorskih fakulteta, a koji za cilj ima stimuliranje upisa u srednje pomorske škole i pomorske fakultete. Republika Hrvatska je 2008. godine započela s provedbom takozvane socijalne reforme za pomorce kojom se svim hrvatskim pomorcima u međunarodnoj plovidbi omogućilo ostvarivanje prava na obvezno mirovinsko i zdravstveno osiguranje po povlaštenim uvjetima, kao i pravo na porezna oslobođenja i olakšice. Socijalna reforma obuhvatila je i institut staža osiguranja s povećanim trajanjem (beneficiranog staža) za pomorce kao i povoljnije uvjete stjecanja prava na starosnu mirovinu. Sukladno međunarodnim standardima uređeno je i tržište posrednika pri zapošljavanju pomoraca što osigurava dodatnu radno pravnu zaštitu.

### 5.1.3 Lučki sustav

Luke u Republici Hrvatskoj razvrstane su prema njihovoj namjeni i važnosti u skladu sa Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama:

- **Luke otvorene za javni promet:**
  - luke od (posebnog) međunarodnog gospodarskog značaja za zemlju,
  - luke od županijske važnosti,
  - luke od lokalne važnosti.
- **Luke posebne namjene** (vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, sportske luke, ribarske luke, brodogradilišne luke):
  - luke posebne namjene od državnog interesa,
  - luke posebne namjene od županijskog interesa.

Luka otvorena javnom prometu je luka koju pod istim uvjetima mogu koristiti sve fizičke i pravne osobe u skladu s njenom svrhom i u opsegu raspoloživih kapaciteta.

Hrvatski lučki sustav sastoji se od šest (6) nacionalnih luka od posebnog međunarodnog gospodarskog značaja, 42 županijske luke i 285 lokalnih luka.

S druge strane, zavisno od aktivnosti koje se provode, luke posebne namjene su klasificirane kao:

- **vojne luke** – luke predviđene za prijem i smještaj vojnih brodova, opremljene odgovarajućim instalacijama i opremom kao što je definirano posebnim propisima,
- **luke nautičkog turizma** – luke predviđene za prijem i smještaj plovila opremljenih za pružanje usluga putnicima i plovilima,

- **industrijske luke** – luke za sidrenje brodova i utovar/istovar tereta namijenjenog za poslovni proces koncesionara,
- **sportske luke** – luke predviđene za sidrenje brodova registriranih u Hrvatskom registru brodova za sportsku i rekreacijsku namjenu u vlasništvu članova udruženja koje posjeduje koncesiju za luku,
- **brodogradilišta** - luke predviđene za izgradnju i/ili popravak brodova,
- **ribarske luke** – luke predviđene za prijem i smještaj ribarskih brodova opremljenih uređajima i opremom za utovar/istovar ribarskih brodova, prostorom za manipulaciju ulovom i opskrbu ribarskih brodova.

Luka je područje pomorskog dobra od interesa za zajednicu i ne može biti privatno vlasništvo. Pomorsko dobro i njegovo iskorištavanje je vlasništvo države koja upravlja pomorskim dobrom. Upravljanje, održavanje i izgradnja luka otvorenih za javni promet odvija se kroz lučke uprave, dok je upravljanje lukama od posebne namjene povjereno nositelju koncesije za luku od posebne namjene.

#### **5.1.4 Organizacijska struktura**

**Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture** (MPPI) je tijelo odgovorno za elaboraciju prometnih politika (uključujući i pomorsku) i praćenje provedbe istih. Odredbe, poslovanje i upravljanje uslugama prijevoza i srodnih djelatnosti provode povezane agencije.

**Lučke kapetanije** su unutarnje ustrojstvene jedinice Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Trenutno je sustav organiziran u osam (8) regionalnih uprava u Puli, Rijeci, Senju, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku. Glavne zadaće lučkih kapetanija su kontrola plovidbe morem i teritorijalnim vodama Republike Hrvatske i provođenje inspekcija o sigurnosti plovidbe.

**Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru** (MRCC Rijeka) koordinira akcije traganja i spašavanja (SAR) gdje je potrebno, kao dio obveze Republike Hrvatske kao potpisnice Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru (SAR 1979).

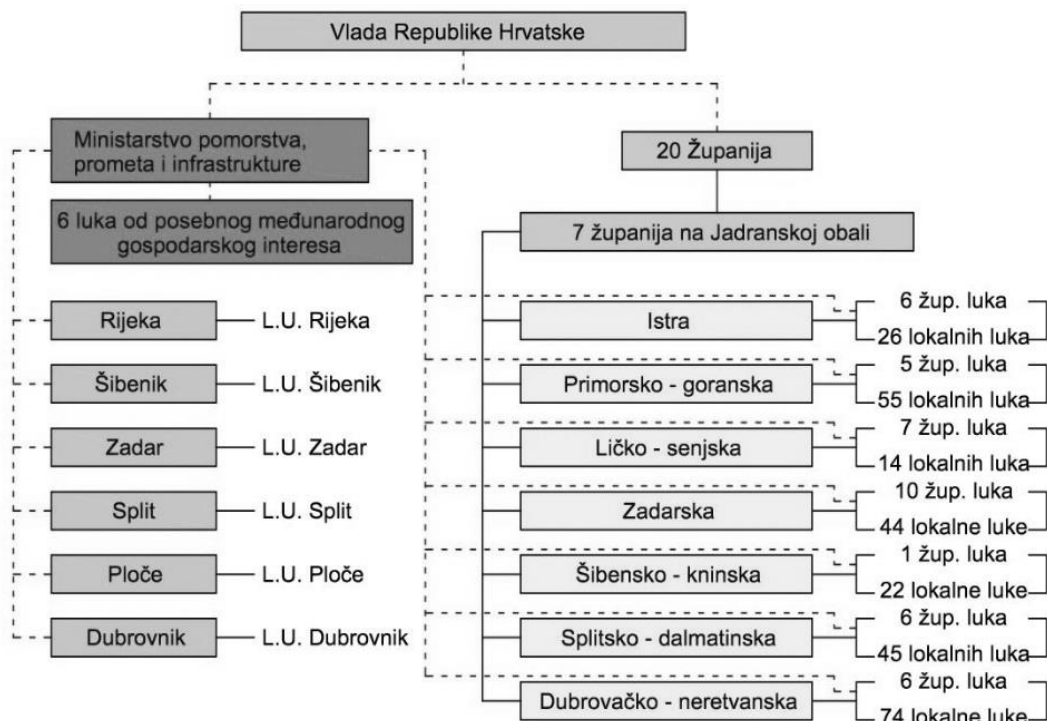
**Hrvatski sustav za nadzor i upravljanje pomorskim prometom (CVTMIS)** je tehnički, pravni i institucionalni sustav sa zadaćom prikupljanja, analize i razmjene podataka i informacija o pomorskom prometu u svrhu olakšavanja i praćenja kretanja plovila u hrvatskom dijelu Jadranskog mora.

**Hrvatski hidrografski institut** je javna služba za obavljanje hidrografske djelatnosti koja sustavno i kontinuirano osigurava dostupnost hidrografsko-navigacijskih informacija u izravnoj vezi sa sigurnošću plovidbe krajnjim korisnicima na moru.

**Plovput** je trgovačko društvo s ograničenom odgovornošću u cijelosti u vlasništvu Republike Hrvatske čija temeljna djelatnost obuhvaća održavanje i uređenje pomorskih plovnih putova, postavljanje na njima objekata sigurnosti plovidbe i osiguranja njihovog pravilnog rada te obavljanje pomorske radijske službe bdijenja putem obalnih radijskih postaja.

**Lučke uprave** luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku osnovala je Vlada Republike Hrvatske te su odgovorne za gospodarski razvoj luke kao i za razvoj cjelokupnog područja unutar lučkog područja kojim luka upravlja. Lučke uprave članice su nekoliko međunarodnih lučkih udruga. Županijske lučke uprave, s druge strane osnovane su od strane županija te su iste odgovorne za upravljanje i izgradnju županijskih i lokalnih luka unutar područja županije u kojoj se nalaze. Plovput je odgovoran za uređenje pomorskih plovnih putova, postavljanje na njima objekata za sigurnu plovidbu i osiguranja njihovog ispravnog rada te osiguranje pomorske radijske službe bdijenja putem obalnih radijskih postaja.

Prikaz 15 Organizacijska struktura sustava luka u Republici Hrvatskoj

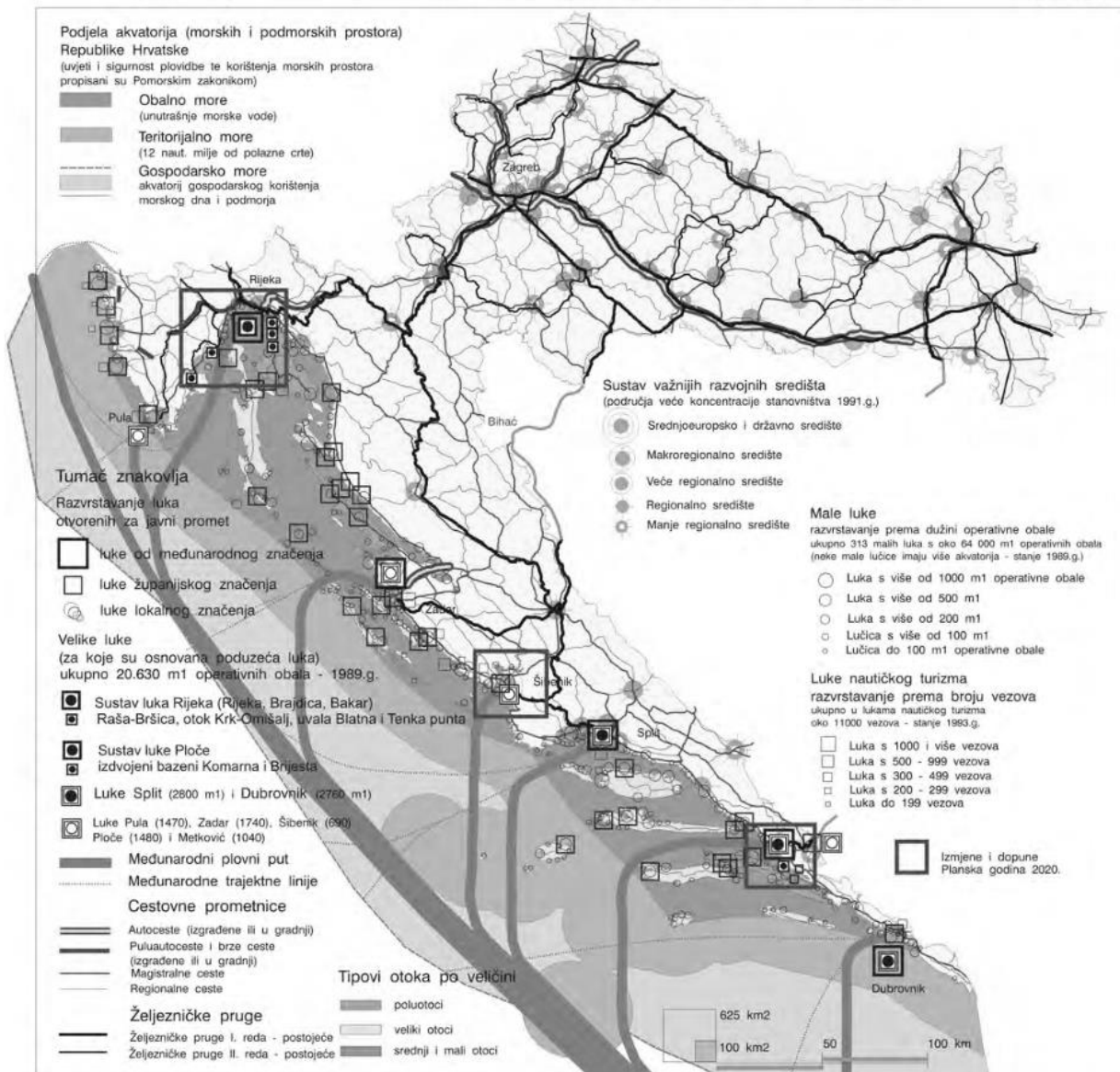


Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br. 158/2003, 100/2004, 141/2006 i 38/2009) radi upravljanja i izgradnje luka u Republici Hrvatskoj osnovano je 28 lučkih uprava. S jedne strane, Vlada Republike Hrvatske je za potrebu upravljanja i izgradnje luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku osnovala 6 državnih lučka uprava. S druge strane, važećim propisima županijama se dala mogućnost da na prostoru svoje županije radi upravljanja i građenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja, osnuju jednu lučku upravu, ali i više njih ovisno o potrebi. Ta situacija je rezultirala da na prostoru 7 županija na Jadranu trenutno djeluju 22 županijske lučke uprave, čija brojnost sama od sebe nameće pitanje opravdanosti postojanja svih županijskih lučkih uprava. U tom smislu potrebno je provesti temeljitu analizu upravljanja s ciljem utvrđivanja je li stvarni broj lučkih uprava optimalan i opravdan s pozicije planiranja i upravljanja lučkim sektorom.

## 5.1.5 Luke od posebnog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku otvorene za javni promet

Luke Rijeka, Šibenik, Zadar, Split, Ploče i Dubrovnik proglašene su lukama od posebnog međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Prikaz 16 Pomorski prijevoz - Luke otvorene za javni promet



Izvor: „Strategija prostornog planiranja Republike Hrvatske“, 2013.

Hrvatske luke imaju gospodarski potencijal primarno utemeljen na povoljnom geografskom položaju. Jadransko more ulazi duboko u kontinent što osigurava najkraću i najjeftiniju prometnu vezu zemljama koje se nalaze u zaleđu Hrvatske s istočnim Mediteranom i preko Sueskog kanala prema Aziji i istočnim afričkim zemljama.

Glavnina teretnog prometa u hrvatskim lukama ostvaruje se preko luke Rijeka i luke Ploče, a u posljednje vrijeme i preko luke Split ostvarujući gotovo 90% ukupnog teretnog prometa hrvatskih luka. Luke Rijeka i Ploče imaju najveći tržišni potencijal za teretni prekrcaj. Luka Rijeka je dio osnovne TEN-T mreže (dijela Mediteranskog koridora): Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – ukrajinska granica. S druge strane, glavnina putničkog prometa odvija se kroz luku Split i luku Zadar, dok se kao luka u kojoj se odvija promet brodova na kružnim putovanjima ističe luka Dubrovnik.

Teretni promet u nekoliko posljednjih godina jasno pokazuje da su specijalizirani terminali konkurentni drugim lukama u regiji, dok su oni nespecijalizirani u postupnom opadanju. Prema tome, nacionalni cilj u budućnosti je specijalizacija luka u svrhu budućeg razvoja.

## **Luka Rijeka**

Luka Rijeka smještena je na obali zaštićenog riječkog zaljeva. Područje riječke luke smješteno je na 5 lokacija. Središnje lokacije su bazen Rijeka i bazen Sušak koje su dio urbane jedinice grada Rijeke. Odvojeni dijelovi riječke luke su bazen Bakar, bazen Omišalj-Krk i bazen Raša.

Pored cestovne infrastrukture, sve lokacije (osim Omišlja) također imaju i željezničku infrastrukturu, međutim, ista ne ispunjava potrebe (njene tehničke karakteristike i kapaciteti su nezadovoljavajući).

Luka Rijeka je najveća luka u Republici Hrvatskoj i ima prednosti zbog najdubljeg prirodnog kanala na Jadranu. Veći dio lučkog prometa je tranzitni u/iz njenog širokog zaleđa u srednjoj Europi i u njoj, u smislu volumena, dominira tekući i suhi rasuti teret, a zatim kontejneri i komadni teret. Ukupan protok luke gotovo se udvostručio sa 6,85 na 12,4 milijuna tona u razdoblju 2000.-2008. godine, s kontejnerskim prometom koji bilježi porast od 1.600% u istom razdoblju (od 7.222 TEU u 2000. do 168.761 TEU u 2008.). Utjecaj ekonomske krize bio je očit, a promet je shodno tome smanjen u ukupnom i kontejnerskom protoku u 2011. godini, još uvijek ispod razine iz 2008. godine<sup>5</sup>.

Dovršena je izgradnja dodatnog dijela kontejnerskog terminala („Brajdica“, Faza 2), s novim pristaništem od 330 metara, terminalskim područjem od 3 hektara i porastom

---

kapaciteta od 250.000 TEU-a. Postojeći i planirani razvoj dio su projekta "Rijeka Gateway" i uključuju novi kontejnerski terminal s površinom od 22 hektara, gazom od 20 metara i ukupnim kapacitetom od 600.000 TEU-a te ponovnu urbanu izgradnju lučkih objekata koji se nalaze u centru grada Rijeke. Buduća ekspanzija kontejnerskih objekata riječke luke morat će biti izvan bazena Rijeke.

Planiran je porast kapaciteta tekućeg tereta u Omišlju. Osim rasutog tereta, bazen Bakar pogodan je za razvoj RO-RO terminala, pogotovo s obzirom na obližnju industrijsku zonu Kukuljanovo.

Daljnji razvoj luke Rijeke usredotočen je na kontejnerski promet i promet tekućim teretima.

## **Luka Zadar**

Luka Zadar se nalazi na središnjem dijelu Jadranske obale te je druga hrvatska putnička luka. Luka trenutno posluje na dvije lokacije: gradska luka za putnike i Gaženica luka za teret. Postojeći trajektni terminal u Zadru glavni je pristup za hrvatske otoke u blizini grada Zadra te zauzima drugo mjesto po broju putnika na Jadranu, nakon luke Split. Putnički promet iznosio je 2,4 milijuna putnika i oko 350.000 vozila u 2011. godini, što je povećanje od 65% u odnosu na 2001. godinu.

Teretni promet ostaje ograničen zbog fizičkih ograničenja i blizine luke Rijeke. U 2012. godini ukupni teretni promet iznosio je 252.583,40 tona, a na tekući teret odlazi najveći dio (70%).

Luka Gaženica dobro je povezana s cestovnom infrastrukturom i također je povezana sa željezničkom prugom, međutim željeznička pruga od Zadra do Zagreba ima nezadovoljavajuće tehničke karakteristike.

Planirani razvoj uključuje relokaciju trajektne luke iz luke u povijesnoj gradskoj jezgri u područje Gaženice. Izgradnja nove putničke luke u Gaženici već je u tijeku te treba postati operativna u 2014. ili 2015. godini. Nova luka omogućit će povećane kapacitete vezova za velike međunarodne trajekte i moderne brodove za kružna putovanja („matična luka“) te objekte na obali za putnike i vozila prema međunarodnim standardima.



Zadarska luka je usredotočena na RO-RO, putnički promet i promet brodovima na kružnim putovanjima.

### **Luka Split**

Luka Split, također nazvana vrata k otocima, najveća je putnička luka u Hrvatskoj i jedna od većih putničkih luka u Europskoj uniji s prometom od preko 4.4 milijuna putnika i više od 650.000 vozila tijekom 2013. godine. Sjeverni dio luke Split specijaliziran je za rukovanje teretom.

Planirani razvoj usredotočen je na izgradnju novih vezova za trajekte, RO-RO i brodove na kružnim putovanjima uključujući produženje putničkih pristaništa na vanjskoj strani glavnog lukobrana u gradskoj luci Split.

### **Luka Šibenik**

Luka Šibenik smještena je na 430 ha ušća rijeke Krke. Luka je specijalizirana za promet rasutog tereta, drva, mineralnih sirovina, naročito pretovar fosfata. Teretni protok bio je nešto ispod 600.000 tona u 2009. godini, a luka Šibenik također obavlja putnički promet s prosjekom od 550.000 putnika godišnje.

Planirani razvoj uključuje izgradnju novog RO-RO terminala, dovršetak novog putničkog terminala (trenutno u izgradnji) te modernizaciju opreme i objekata za skladištenje na terminalima za rasuti i komadni teret i drvo. Daljnji razvoj luke Šibenik je usredotočen na putnički promet kao luka ekskluzivno namijenjena brodovima na kružnim putovanjima manjih kapaciteta (boutique brodovi) i super jahti.

### **Luka Ploče**

Luka Ploče smještena je na južnom dijelu Jadranske obale i sastoji se od dvije lokacije: Ploča i Metkovića koji zauzimaju više od 230 hektara zemljišta. Oko 90% aktivnosti Ploča je tranzitni promet jer je luka glavni pomorski izlaz Bosne i Hercegovine, Srbije i Crne Gore i ima značajke završnih točaka Paneuropskog koridora Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža). Suhi rasuti i kontejnerski teret dominiraju prometom u Pločama s protokom od 3,56 i 0,43 milijuna tona u 2011. godini, još uvijek ispod nivoa iz 2008. godine.

Planirani razvoj temelji se na investicijama u infrastrukturu luke u svrhu razvoja dodatnih lučkih kapaciteta. Novi terminal za rasute terete (faza I) s godišnjim kapacitetom od 4,6 milijuna tona i dubinom mora od 20 metara bit će operativan u 2015. godini.

Luka Ploče će biti specijalizirana za promet kontejnerskim i rasutim teretom.

## **Luka Dubrovnik**

Luka Dubrovnik koja se nalazi na krajnjem jugu hrvatske obale postala je u posljednjih nekoliko godina jedna od najpopularnijih destinacija za kružna putovanja brodom u Europi. Glavna luka Gruž, kojom upravlja Lučka uprava Dubrovnik, trenutačno obrađuje više od 1,2 milijuna putnika i 20.000 vozila godišnje, od kojih su 700.000 putnici s brodova na kružnim putovanjima. S druge strane, sidrištem u starom gradu Dubrovniku trenutno upravlja dubrovačka Županijska lučka uprava. Sidrište je primilo 220 poziva i obradilo oko 200.000 putnika u 2012. godini.

Planirani razvoj uključuje modernizaciju i rekonstrukciju putničkog terminala i širenje objekata za promet trajekata i tereta s planiranom dužinom pristaništa od 426 metara, smještajući ukupno novo i postojeće područje na 2,2 hektara. Razvoj luke Dubrovnik je prvenstveno usredotočen na putnički promet brodovima na kružnim putovanjima.

### **5.1.6 Luke županijskog i lokalnog značaja**

Kriteriji za klasifikaciju luka otvorenih za javni promet kao luka od županijske važnosti uključuju:

- prosječan protok od preko 50.000 tona godišnje i s prosjekom od preko 100.000 putnika godišnje za luke samo s putničkim prijevozom,
- odgovarajuće cestovne veze sa zaledem,
- instaliran kapacitet luke za protok od 50.000 tona tereta, tj. molovi i pristaništa za brodove do 80 m dužine s gazom do 4 m,
- najmanje tri linije mjesečno u domaćem prometu samo za putničke luke.

Lokalne luke su sve luke za javnu upotrebu s molovima za sigurno pristajanje.

Hrvatska ima ukupno 42 luke od županijske važnosti i 285 luka od lokalne važnosti. Kada je riječ o lukama otvorenim za javni promet koje su od županijskog značaja, to su prvenstveno trajektna pristaništa za povezivanje otoka s kopnom, odnosno javni prijevoz putnika. Prijevoz putnika je ključni segment hrvatskog brodarstva koji pruža planske i regulirane usluge između hrvatskih otoka i kopna.

Postojeće glavne trajektne luke trebaju dodatne građevinske radove kako bi omogućile prihvat RO-RO brodova velikog kapaciteta. Neophodna je bolja povezanost između otoka, koja sada gotovo i ne postoji.

Neke od luka od županijske važnosti primaju brodove na kružnim putovanjima. Neophodno je provesti dodatne građevinske radove na postojećim lukama koje su potencijalno zanimljive lokacije za prihvat turističkih brodova na kružnim putovanjima.

Postojeće luke otvorene za javni promet koje su od županijske ili lokalne važnosti, a imaju veliki potencijal za razvoj nautičkog turizma, trebaju dodatne građevinske radove s ciljem osiguranja dodatne sigurnosti brodova na vezu i povećanja broj vezova.

### **5.1.7 Nautičko tržište i kružna putovanja**

Zbog svog geografskog položaja i isticanja jedne od najrazvedenijih obala u svijetu, ugodne klime i povoljnih vjetrova, Hrvatska ima mnogo potencijala u nautičkom turizmu. To je potvrđeno povećanjem poslovanja u nautičkom turizmu međutim, unatoč tome, jedrenje je u Hrvatskoj posljednjih nekoliko godina doživjelo stagnaciju u razvoju novih vezova u marinama.

Gledajući broj nautičkih brodova na stalnom vezu u nautičkim vezovima primjećuje se rastući trend veličine broda, a isto nije praćeno porastom dužine vezova.

Hrvatska strategija razvoja nautičkog turizma za razdoblje 2009.-2019. godine predlaže umjereni razvojni scenarij nautičkog turizma s dodatnih 15.000 plovila u narednih 10 godina, što bi zahtijevalo 15.000 nautičkih vezova. Scenarij održivog razvoja s umjerenim rastom u izgradnji novih vezova ostaje temeljna strateška orijentacija, ali potencijal za daljnji rast je vidljiv u održavanju sadašnjih operativnih principa koje se može nazvati „*the parking economy*“. S druge strane, ciljanje na široki spektar usluga u nautičkom turizmu,

njihovu raspoloživost cijele godine i kontinuirano poboljšanje kvalitete vodi porastu prihoda i generiranju više ekonomske upotrebljivosti postojećih prostornih kapaciteta.

Financijski najznačajniji segment hrvatskog nautičkog turizma je čarter. Potencijal u daljnjem razvoju čartera leži u kvaliteti usluga kao i u širenju ponude luksuznih plovila koji nisu adekvatno zastupljeni.

Razmatrajući potencijal hrvatskog turizma mora se istaknuti turizam kružnih putovanja. Turizam kružnih putovanja doživio je povećan broj dolazaka brodova na kružnim putovanjima. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, broj kružnih putovanja u 2013. godini porastao je za 3,0%, a broj putnika koji ulaze u Republiku Hrvatsku porastao je za 7,0%. Ukupan broj boravaka putnika u Hrvatskoj povećao se za 10,5%.

Oko 20 hrvatskih luka otvorenih za javni promet s različitim intenzitetom prometa nudi usluge međunarodnih kružnih putovanja, uključujući i najveće luke od posebnog (međunarodnog) gospodarskog interesa kao što su Dubrovnik, Split, Zadar, Šibenik, luke županijskog značaja kao što su Pula, Korčula, Mali Lošinj i sl., kao i manje lokalne luke kao što su luke na otoku Lopudu, Mljetu, Šipanu itd.

Veliki brodovi s 1.000 i više putnika većinom posjećuju Dubrovnik, što čini 47% svih vezova u toj luci. Pristajanje velikih brodova također je zabilježeno u Korčuli, Splitu i Rovinju, ali mnogo većih razmjera. Sve ostale destinacije većinom primaju brodove s kapacitetom do 500 putnika.

U Hrvatskoj je većina luka za brodove na kružnim putovanjima tranzitna, za razliku od drugih gradova/luka gdje putnici u tranzitu iznose npr. 16% u Veneciji, koja je jedna od najvećih matičnih luka za brodove na kružnim putovanjima na Mediteranu. Razvoj nove putničke luke Zadar (Gaženica) planiran je kao matična luka za brodove na kružnim putovanjima zbog svojih dobrih veza s kopnenom infrastrukturom.

Planovi za razvoj infrastrukture za smještaj brodova na kružnim putovanjima većinom uključuju najvažnije i najpopularnije turističke destinacije u Hrvatskoj koje imaju potencijal za razvoj međunarodnih kružnih putovanja u Hrvatskoj u budućnosti.

### 5.1.8 Sigurnost plovidbe, brodova i luka

Dinamika ljudske aktivnosti na moru i u obalnim područjima bilježi stalni rast. Samo je u hrvatskim lukama zabilježeno oko 500.000 brodova godišnje koji su pristajali i isplivaljali iz luka u domaćem i međunarodnom prometu, gdje se 41% godišnjeg prometa odvija u tri ljetna mjeseca intenzivnog putničkog i trajektnog prometa. U segmentu pomorskog prometa rekreacijskih plovila, oko 120.000 brodova i jahti nalazi se pod hrvatskom zastavom, a dodatnih 60.000 stranih brodova i jahti sudjeluje u pomorskom prometu svake godine.

U morskom prostoru Republike Hrvatske u 2012. godini registrirano je 1.354 pomorskih nesreća, dok se godišnje provede 413 akcija traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru (prosječno godišnje u razdoblju od 2008. - 2012. godine)<sup>6</sup>.

Poboljšanje kvalitete brodova u međunarodnom prometu koji plove pod hrvatskom zastavom je ostvareno. Hrvatska flota se kontinuirano nalazi na „Bijeloj listi” Pariškog memoranduma. Struktura i starost hrvatskih brodova u domaćem prijevozu je područje koje zahtijeva daljnje sigurnosne napore koje je potrebno orijentirati prema ranom otkrivanju i kontroli svake potencijalne nezgode ili pomorske katastrofe.

U području sprječavanja pomorskih nezgoda i razvoja kulture navigacije, posljednjih su godina učinjeni značajni koraci u vezi regulacijskih mehanizama kao i u vezi javnih usluga potrebnih za sigurnu plovidbu. Pomorski vodni putovi su uređeni i označeni objektima sigurnosti plovidbe.

Zajedno s poboljšanjem i tehnološkim razvojem hidrografskih aktivnosti, održavanje i izgradnja vodenih putova i objekata za sigurnu plovidbu ustrojena je organizacijska i tehnološka baza za Sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTMIS Hrvatska) koji je od 2012. godine započeo potpuni nadzor plovidbe u unutarnjim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenim ekološkim ribarskim zonama kao „pomorske operativne usluge”. Daljnji koraci u razvoju tih usluga povezat će se s razvojem i modernizacijom sustava obaveznog obavješćavanja plovila i sheme razdvajanja prometa, kao i poboljšanje kvalitete informacijskih usluga za pomorsku industriju na liniji međunarodnih i europskih inicijativa.

---

<sup>6</sup> Izvor: Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine usvojena od strane Vlade RH 23. srpnja 2014. godine.

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

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.

Na području usluga za sigurnu javnu plovidbu djeluje i Služba traganja i spašavanja ljudskih života na moru u skladu s Međunarodnom konvencijom o traganju i spašavanju na moru (SAR konvencija) koja pruža usluge potpore (usluge pomoći na moru) i djeluje u drugim izvanrednim stanjima na moru, uključujući i onečišćenje mora. U skladu sa Svjetskim pomorskim sustavom za pogibelj i sigurnost (GMDSS) organizirana je pomorska radijska služba bdijenja. U nadolazećem periodu, povećanje kvalitete i dostupnosti traganja i spašavanja je nacionalni prioritet koji mora biti dostupan kroz integrirana operativna rješenja i moderne tehnološke resurse.

Pomorska industrija mora se razviti na siguran i održiv način. Napori uloženi za kreiranje snažnog potencijala rasta za pomorsku industriju moraju biti usklađeni sa sigurnosnim zahtjevima i biti koordinirani s razvojem plovidbe i javnih usluga sigurnosti.

### **5.1.9 Zaštita morskog okoliša**

Jadranska regija Hrvatske sa svojim obalnim pojasom i otocima, dugačka gotovo 6.000 kilometara među najvrjednijim je dijelovima hrvatskog teritorija. U isto vrijeme, ona je jedno od najosjetljivijih prirodnih sustava u Republici Hrvatskoj. Regija je također važna zbog svog gospodarstva i bogatog kulturnog i društvenog života. U tom smislu, upotreba i zaštita Jadranskog mora i njegove obalne regije u Hrvatskoj mora imati posebnu pažnju.

Intenzivni pomorski promet Jadranskim morem podrazumijeva značajni rizik od nezgoda i posljedično snažni potencijalni utjecaj na morski okoliš. U vezi geomorfoloških karakteristika Jadrana, odnosno poluzatvorenosti njegovog bazena, utjecaj jedne nezgode može biti opasan za hrvatsko gospodarstvo, koje je većinom orijentirano na aktivnosti u obalnoj zoni i na moru. Iz tog razloga, obaveza je Republike Hrvatske kao obalne zemlje posvetiti posebnu zaštitu Jadranskom moru, samostalno i u suradnji s drugim zemljama kako u vezi iskorištavanja tako i očuvanja.

Značajni negativni utjecaji pomorskog prometa su oni koji uzrokuju neočekivano i operativno zagađenje mora iz plutajućih struktura, naročito nezgoda za vrijeme prijevoza nafte i naftnih derivata kao i od izbacivanja broskog i tovarnog otpada u more. Od

nedavno je prisutan značajni pritisak na morski okoliš, a šteta njegovoj kvaliteti nije samo rezultat klasičnog brodarskog poslovanja već također i radi pojačanog razvoja nautičkog turizma koji ima negativni utjecaj koji se manifestira naročito kroz količinu otpadnih i fekalnih voda te je tako potrebno razviti tehničke, tehnološke i organizacijske mjere radi uspostave efektivnog sistema za prihvat otpada s brodova i poboljšanja uvjeta za djelotvorno upravljanje brodskim i pomorskim otpadom.

Postavljanje visokih kriterija Pravilnikom o upravljanju i nadzoru balastnih voda, Hrvatska je zabranila izmjenu balastnih voda u Jadranskom moru.

Potrebne su sigurnosne mjere u vezi sigurne plovidbe i zaštite morskih voda od zagađenja kao i primjena rješenja i sustava s ciljem smanjenja pomorskih nezgoda i onečišćenja okoliša kako bi se postigli ciljevi u vezi sigurnosti i klimatskih promjena.

Provode se kontinuirani napori na stvaranju prijedloga deklaracije o Jadranskom moru kao Posebno osjetljivog područja (PSSA). Institut MARPOL Konvencije smatra se prioriternim alatom u Republici Hrvatskoj za djelotvornu zaštitu morskog okoliša.

## 5.2 Lista hipoteza

Tablični prikaz u nastavku prikazuje listu hipoteza definiranih kao dio metodološkog postupka u izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske zbog nedostatka točnih podataka i/ili informacija. S ciljem pristupanja definiciji ciljeva, hipoteze predstavljaju koncepte promišljanja i analize.

Tabela 14 Lista hipoteza sektora pomorstva

PODRUČJE	HIPOTEZA
1. Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji	1. Hrvatsko članstvo u Europskoj uniji otvara mogućnosti za povećane prometne zahtjeve u Republici Hrvatskoj
2. Brodarstvo	2. Nepoželjna modalna podjela kojom trenutno dominira cestovni promet 3. Hrvatska flota ima mali kapacitet zbog veličine i starosti brodova 4. Potreba za unaprjeđenjem obalnog linijskog prijevoza putnika, naročito između otoka
3. Pomorci	5. Pad interesa za pomorska zanimanja i povećana atraktivnost zanimanja povezanih s kopnom
4. Lučki sustav <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizacijska struktura</li> <li>• Luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku</li> <li>• Luke županijske (regionalne) i lokalne važnosti</li> <li>• Luke posebne namjene</li> </ul>	6. Nezadovoljavajuća koordinacija i usklađenost između lučkih uprava u pogledu planiranja razvoja 7. Sustav upravljanja lukom na županijskom nivou mora biti mnogo učinkovitiji 8. Nedovoljna infrastruktura luka 9. Nezadovoljavajuća koordinacija razvoja luka s razvojem kopnene infrastrukture (primarno željezničkih pruga) 10. Skupu infrastrukturu luka u većini slučajeva financira Vlada RH 11. Postojeće županijske i lokalne luke imaju veliki potencijal 12. Promet brodovima na kružnim putovanjima raste i to je prilika za hrvatski turizam 13. Postupak dodjele koncesije za luku ili dijelove luka je dug i zahtjevan 14. Neke luke posebne namjene zapuštene su i neiskorištene (industrijske i vojne)
5. Nautičko pomorsko tržište	15. Nedostatak nautičkih vezova 16. Nedostatak broja sezonskih vezova za velika plovila (koja prelaze 20 m dužine)
6. Sigurnost pomorskog prometa, sigurnost i zaštita morskog okoliša i obalnog područja	17. Zbog povećanog pomorskog prometa, osobito putničkog i kružnih putovanja, rasta nautičkog turizma, kao i povećane količine mineralnih ulja i drugih opasnih i štetnih tvari koje se prevoze brodovima postoji povećana vjerojatnost pomorskih nesreća.



### 5.3 SWOT analiza sektora pomorstva

Tabela 15 SWOT analiza sektora pomorstva

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geografski položaj i geomorfološke osobine obale</li> <li>• Uključenost pomorskih prometnih pravaca u europsku prometnu mrežu</li> <li>• Očuvan morski okoliš</li> <li>• Pomorsko naslijeđe i postojeći pomorski sektor</li> <li>• Dobar „know-how” i pomorska tradicija, kako na razini pomoraca tako i na razini upravljanja pomorskim kompanijama</li> <li>• Uspostavljen sustav obrazovanja i obuke za pomorce u skladu s najvišim svjetskim standardima</li> <li>• Jaka nautička i turistička ponuda širokog opsega pomorskih djelatnosti i usluga</li> <li>• Lučka infrastruktura odgovara potrebama međunarodnog pomorskog prometa (dobra mreža luka i dostupnost luka dubokog gaza)</li> <li>• Dobar ugled luka s obzirom na društvo i okruženje; relativno dobra usluga po razumnoj cijeni, odsustvo gužvi, radničkih sporova, zapisa o prekomjernom gubitku i šteta od sitnih krađa</li> <li>• Povećanje trenda putničkog prometa i kružnih putovanja</li> <li>• Dobra razina sigurnosti u odnosu na usporedne i susjedne zemlje</li> <li>• Zastava na bijeloj listi Pariškog memoranduma o razumijevanju</li> <li>• Siguran, energetski učinkovit i ekološki prihvatljiv vid prometa</li> <li>• Važnost pomorskog sektora s obzirom na TEN-T osnovnu mrežu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mali udio pomorskog prometa u ukupnom prometu u Republici Hrvatskoj</li> <li>• Opseg doprinosa cijelog pomorskog sektora gospodarstvu Republike Hrvatske nije određen</li> <li>• Slab ekonomski rast na kratke i srednje staze</li> <li>• Nepostojanje financijskog tržišta za brodarstvo u RH</li> <li>• Multimodalni prijevoz je nedovoljno razvijen</li> <li>• Niska medijska prezentacija pomorskog gospodarstva</li> <li>• Osim nekoliko iznimki, pomorskim sektorom dominiraju male kompanije</li> <li>• Nepovoljna starosna struktura flote u nacionalnoj plovidbi</li> <li>• Nepostojanje znanstvenog klastera, brodograđevne industrije i brodarstva</li> <li>• RH ubrzano postaje zemlja nautičkog turizma umjesto pomorska zemlja</li> <li>• Nedostatak specijalizirane radne snage u određenim pomorskim segmentima, npr. izgradnja rekreacijskih plovila</li> <li>• Kriteriji za određivanje opravdanosti, prioriteta i odobrenja za velike infrastrukture i ostale razvojne projekte nisu definirani</li> <li>• Smanjeni prihodi po kvadratnom metru koncesioniranog područja</li> <li>• Neefikasnost javnih usluga</li> <li>• Fragmentiranost i preklapanje tijela u javnom sektoru</li> <li>• Teret administracije pomorskog sektora</li> <li>• Nedovoljni kapaciteti određenih luka</li> <li>• Ograničenost kapaciteta luka u vezi unutrašnjeg širenja i poteškoće na vezi luka-grad</li> <li>• Niska produktivnost terminala i luka</li> <li>• Nedovoljan broj marina i vezova vrhunske kvalitete</li> <li>• Nedostatak dugoročnih i strateških planova</li> <li>• Fragmentiranost i preklapanje nadležnosti javnog sektora nadležnog za pomorstvo</li> <li>• Nedostatak kapaciteta za odgovarajuću reakciju u slučajevima većih onečišćenja i ostalih većih hitnih incidenata</li> </ul>

PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraktivnost priobalja kao mjesta života i rada</li> <li>• Proširenje i članstvo u EU za susjedne zemlje</li> <li>• Prilike iz europskih fondova</li> <li>• Regulirani sustav zaštite socijalnih prava pomoraca</li> <li>• Stimulirajuća porezna politika za brodare i pomorce</li> <li>• Atraktivna lokacija za život</li> <li>• Mogućnost značajnog porasta djelotvornosti primjenom jednostavnih organizacijskih i administrativnih mjera</li> <li>• Neiskorišteni kapaciteti razvoja pomorskog sektora</li> <li>• Pružanje usluga upravljanja stranim brodarima</li> <li>• Projektiranje i promjena modernih tehnologija</li> <li>• Modernizacija i razvoj morskih luka usmjereni na daljnji razvoj nacionalnog gospodarstva u cjelini</li> <li>• Izgradnja i modernizacija infrastrukture na kopnu</li> <li>• Mogućnosti za direktan prijevoz robe na kratke udaljenosti do luka jadranske i mediteranske regije (Morske autoceste)</li> <li>• Snažna potražnja za nautičkim turizmom i povezane djelatnosti</li> <li>• Povećani interes za povezivanje nekih hrvatskih luka s mediteranskom mrežom kružnih putovanja</li> <li>• Mogućnosti da pomorske obrazovne institucije ponude programe za EU i međunarodne studente</li> <li>• Povezivanje djelatnosti s priobalnom kulturom</li> <li>• Ekološki prihvatljiva rješenja pomorskog prometa i infrastrukture pomorskog prometa</li> <li>• Trajektna luka Split je treća najveća luka na Mediteranu po pitanju prometa putnika i vozila</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porast broja pomoraca iz zemalja s nižim životnim standardom</li> <li>• Slab gospodarski rast u području Eurozone</li> <li>• Konkurencija na jedinstvenom tržištu</li> <li>• Snažna konkurencija luka sjevernog europskog prolaza i pretovarnih luka mediteranskog čvorišta</li> <li>• Ovisnost u turističkom prometu</li> <li>• Depopulacija i smanjenje gospodarske aktivnosti na otocima</li> <li>• Snažan utjecaj mogućih onečišćenja mora na ekonomski razvoj i održivost</li> <li>• Rizik povećanja pomorskih nezgoda s negativnim utjecajem na okoliš</li> <li>• Smanjenje kapaciteta pomorske administracije u pružanju javnih usluga</li> <li>• Potencijalno gašenje brodograđevne industrije kao gospodarske grane</li> <li>• Dugogodišnja kriza u brodarstvu i pad potražnje za pomorskim prometom i uslugama</li> <li>• Tehnička i tehnološka neusklađenost hrvatske flote sa svjetskim standardima izvrsnosti</li> <li>• Kontinuirani porast ljudske aktivnosti na moru i u obalnim područjima</li> <li>• Ograničeni kapacitet i protok željezničkog prometa</li> </ul>

## 6 SEKTOR JAVNE GRADSKJE, PRIGRADSKJE I REGIONALNE MOBILNOSTI

---

### 6.1 Analiza

---

Analiza sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti je vrlo specifična zbog svoje ovisnosti o prikladnoj funkcionalno regionalnoj analizi utemeljenoj na svim relevantnim podacima. Kao što je navedeno u glavnom dokumentu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (poglavlje 2.1), funkcionalno regionalna analiza u ovoj fazi razvoja Strategije temelji se na postojećim i dostupnim podacima. Međutim, tek će izrada Nacionalnog prometnog modela te analiza i utvrđivanje svih relevantnih podataka koji nedostaju (npr. prometni tokovi, “origin-destination” matrice), a koja će uslijediti kao nastavak razvoja Strategije, omogućiti potpunu i dubinsku analizu sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti. Ova analiza provest će se u sljedećoj fazi razvoja Strategije prometnog razvoja, tj. 2016. godine.

Dodatak I. Strategiji prometnog razvoja, poglavlje 6.3 daje detaljan opis sektora u zemlji, ističući infrastrukturu i usluge glavnih gradskih lokacija. Ovo poglavlje donosi glavne zaključke u ovom području koje predstavlja niz identificiranih hipoteza, zaključaka te u ovoj fazi, glavnih rezultata analize.

Neke od njih proizlaze iz relevantnih europskih i nacionalnih politika, neke iz postojećih strategija, neke iz stručnih radionica održanih u Hrvatskoj, a neke iz analize podataka.

Osim toga, temeljna potpora ovim zaključcima u skladu je s regionalnim, nacionalnim i širim europskim načelima vezanim za promet, okoliš i ekonomski razvoj i omogućuje naglašavanje onoga što bi prometna mreža trebala postići i koji se široki smjer očekuje od budućeg djelovanja.

Na osnovu različitih kriterija, rezultati analize podijeljeni su na **opće** i **specifične**, a na osnovu područja na koje se odnose, na **infrastrukturne**, **organizacijske**, **infrastrukturne/organizacijske** i **ostale**. Svaki zaključak označen je referentnim brojem s ciljem olakšanja identifikacije u odnosu na ciljeve i mjere koje podupire.

**Opći zaključci** (A) temelje se na poteškoćama koje je potrebno riješiti kako bi Republika Hrvatska bila u mogućnosti ispuniti ciljeve zacrtane u strateškim dokumentima Europske unije, posebno u dokumentu pod nazivom *Transport White Paper* (Bijela knjiga - Putokaz

za jedinstveno europsko prijevozno područje – prema konkurentnome i isplativom sustavu prijevoza - Europska komisija u Bruxellesu, 28. ožujka 2011.) i dokumentu pod nazivom „Održiva budućnost transporta“, Europska komisija u Bruxellesu 2009., kao i na specifičnim problemima povezanim s njima (npr. pitanje vlasništva zemljišta na kojoj je određena prijevozna infrastruktura izgrađena i slično).

**Specifični zaključci (B)** odnose se na poteškoće uočene u pojedinim dijelovima Hrvatske.

Podjela na infrastrukturne, organizacijske, infrastrukturne/organizacijske i ostale je izvršena s ciljem djelotvornije definicije mjera u svakom od ovih područja.

- Zaključci svrstani u „**infrastrukturne**“ (1) odnose se na uočenu potrebu prilagodbe postojeće infrastrukture i izgradnju nove.
- Zaključci svrstani u „**organizacijske**“ (2) odnose se na uočeni potencijal tehnološkog i tehničkog poboljšanja sustava.
- Zaključci svrstani u „**ostale**“ (3) odnose se na uočene općenite probleme koji su ili uzrok ili posljedica postojećeg stanja gradske, prigradske i regionalne mobilnosti.
- Zaključci svrstani u „**infrastrukturne/organizacijske**“ (4) su oni na temelju kojih se trenutno ne može odrediti može li se problem riješiti adaptacijom postojeće infrastrukture, izgradnjom nove, drugačijom organizacijom ili kombinacijom infrastrukturnih i organizacijskih mjera.

Sljedeća lista donosi različite zaključke sa oznakama Ai, Xj i Yz.

Po kriterijima (Ai):

- A: opći,
- B: specifični.

Po područjima (Xj)

- infrastrukturni (1),
- organizacijski (2),
- ostali (3),
- infrastrukturni/organizacijski (4).

Brojevi (Yz)

## 6.2 Lista hipoteza/pretpostavki/zaključaka

Tabela 16 Lista hipoteza sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti

OZNAKA	HIPOTEZA
A 1 1	Postoji potencijal za izgradnju mreže punionica na svim intermodalnim točkama (stanice za punjenje električnih automobila)
A 1 2	Postoji potreba za definiranjem i izgradnjom kolodvora/terminala za prijelaz na različite vidove prijevoza (zračna luka, luka, željeznica, autobus).
A 1 3	Postoji potreba za prilagodbom željezničke infrastrukture u međužupanijskom, međugradskom, regionalnom, gradskom i prigradskom prijevozu
A 1 4	Postoji veliki potencijal za uvođenje biciklističkih staza/ruta kako bi se poboljšala mobilnost građana (npr. u Zagrebu)
A 1 5	Postoji velika potreba za uređenjem stajališta i kolodvora sustava javnog prijevoza.
A 2 6	Postoji potreba za uvođenjem jedinstvene karte za različite vidove prijevoza (vlak, tramvaj, autobus itd.) u većim gradovima u Hrvatskoj što uključuje unifikaciju tarifa
A 2 7	Postoji potreba za uvođenjem „e-ticketinga“ koje će omogućiti bezgotovinsko plaćanje
A 2 8	Postoji problem nepostojanja jedinstvenog administrativnog tijela na nacionalnoj razini za gradski, prigradski i regionalni promet
A 2 9	Postoji potreba za uvođenjem sustava informiranja putnika (svi vidovi prometa)
A 2 10	Postoji potreba za usklađivanjem voznih redova
A 2 11	Postoji problem financiranja, upravljanja i koordinacije sustava regionalnog prijevoza
A 2 12	Postoji veliki potencijal za usklađivanje željezničke i autobusne prijevozne usluge
A 2 13	Postoji veliki potencijal za uvođenje jedinstvenih shema zoniranja (tarifiranja)
A 2 14	Postoji potencijal da se „turističke karte“ integriraju u turističku ponudu
A 2 15	Postoji potreba za centraliziranim sustavom upravljanja semaforima
A 2 16	Postoji potencijal za uvođenje „car sharing“ usluge
A 2 17	Postoji potencijal uvođenja mjera za davanje prioriteta JP-u (ITS rješenja)
A 2 18	Postoji potencijal za upravljanjem dostavom i servisnim službama u vršnom periodu
A 2 19	Postoji potencijal za bolje upravljanje vozilima u sustavu javnog prijevoza (upravljanje voznim parkom)
A 3 20	Postoji problem visine cijena karata
A 3 21	Postoji potreba za razvijanje studija o održivoj mobilnosti građana
A 3 22	Postoji prijetnja povećanja cijena energenata
A 3 23	Postoji potreba za rješavanjem koncesija za taxi prijevoznike
A 3 24	Postoji problem manjkavosti legislative koja jasno definira gradski, prigradski i regionalni promet
A 3 26	Postoji potreba za usuglašavanjem strateških dokumenata (Strategije prometnog razvoja sa Strategijom prostornog uređenja, Strategijom regionalnog razvoja, Strategijom zaštite okoliša

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

OZNAKA	HIPOTEZA
	RH, Strategijom gospodarskog razvoja)
A 3 28	Postoji potencijal za povećanje javnog prometa nabavom voznog parka prilagođenog korisnicima (klimatizirani itd.)
A 3 30	Postoji problem imovinsko-pravnih pitanja koja mogu kočiti razvoj projekta
A 3 31	Postoji veliki potencijal za edukaciju građana i ciljanih skupina o prednostima i načinima korištenja javnog prijevoza
A 3 32	Postoji potreba za tehničkom i administrativnom pripremom projekata u javnom prijevozu
A 3 33	Postoji veliki potencijal za edukaciju osoblja zaposlenog u javnom prijevozu – vozača, kontrolora, osoblja zaduženog za održavanje u vezi ekonomične i sigurne vožnje i komuniciranja s putnicima
A 4 34	Postoji potreba za dogradnjom cestovne mreže sukladno planskoj dokumentaciji te potreba razvoja komunalnog prijevoza
A 4 36	Postoji potreba za označavanjem traka na kolnicima namijenjenih vozilima javnog prijevoza
A 4 37	Postoji veliki potencijal za reorganizaciju sustava parkiranja/uvođenje sustava P&R koji je integriran u javni prijevoz (npr. Zagreb, Split)
A 4 38	Postoji velika potreba za povećanjem sigurnosti cestovno-željezničkih prijelaza u cijeloj RH
A 4 39	Postoji veliki potencijal za proširenje gradskih JP sustava na područja regija
A 4 40	Postoji potencijal za integraciju rijeka (Sava, Drava) i obalnog prijevoza (Istra, Kvarner itd.) u sustav javnog prijevoza
A 4 41	Postoji veliki potencijal za regionalnu centralizaciju upravljanja prometom i informiranjem putnika
A 4 42	Postoji veliki potencijal za postizanje 0 emisije zagađenja primjenom zelenih tehnologija (nova vozila JP s manjom emisijom CO <sub>2</sub> itd.)
A 4 43	Postoji potreba za pristupačnošću ključnih odredišta (zračne luke, željeznički kolodvori, autobusni kolodvori, gradska središta itd.)
A 4 44	Postoji veliki potencijal za unapređenje i gradnju novih pješačkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima
A 4 45	Postoji veliki potencijal da željeznički promet bude nositelj prometnog opterećenja (kraljeznica JP sustava)
A 4 46	Postoji problem uskih grla u gradskim područjima
A 4 47	Postoji potreba za prilagodbom javnog prijevoza osobama s posebnim potrebama
B 4 48	Postoji potreba za povećanjem sigurnosti i zaštite korištenjem video nadzora u javnom prijevozu i na ulicama
B 1 49	Postoji problem nepostojanja terminala i uzajamne nepovezanosti gradskog i regionalnog prometa u Osijeku
B 1 50	Postoji potreba za željezničkim i cestovnim vezama s Rijekom, glavnom hrvatskom lukom
B 1 51	Postoji potreba za proširenjem tramvajskih linija i tramvajskih mreža u Zagrebu i Osijeku
B 1 52	Postoji opcija za razvoj sustava brze željeznice (poput lake željeznice/tramvaja) s nadzemnim i podzemnim dionicama tamo gdje su postojeće tramvajske linije na rubu kapaciteta i u

OZNAKA	HIPOTEZA
	područjima van zone prigradske mobilnosti u Zagrebu
B 1 53	Postoji potreba za prilagodbom cestovne infrastrukture, naročito perona (visina i udaljenost do tramvajske pruge) novim niskopodnim tramvajima i autobusima u gradu Zagrebu
B 1 54	Postoji potencijal za gradnju i obnovu JP infrastrukture: tramvajskih pruga, tramvajskih elektro-energetskih sustava, tramvajskih depoa, autobusnih garaža, plinskih punionica kao i za nabavom specijalnih vozila za intervencije i održavanje tramvajskog sustava u gradu Zagrebu
B 2 55	Postoji potencijal za razvoj frekventnijih pomorskih veza Cresa i Lošinja s Rijekom
B 2 56	Postoji potencijal za putnički promet duž obale
B 2 57	Postoji potreba za intenziviranjem povezanosti pomorskim prometom i unutarnjim vodnim putovima
B 2 58	Postoji potreba za uvođenjem unificiranih prometnih informacija u vezi prikupljanja i koordinacije između servisa i planiranja linija
B 2 59	Postoji veliki potencijal za „on demand” (na zahtjev) usluge u slabije naseljenim područjima
B 2 60	Postoji potencijal za porast sezonskih aktivnosti upotrebom sustava javnog prijevoza (broj linija, turističke karte, itd.)
B 2 61	Postoji potencijal za sezonsku reorganizaciju cestovnog prijevoza
B 2 62	Postoji generalni problem opadanja populacije u određenim područjima u Hrvatskoj (npr. Slavonija i Baranja) čime se postavlja pitanje dokazivanja opravdanosti ulaganja u promet
B 3 63	Postoji potencijal razvoja grada Osijeka kao prometnog i logističkog centra
B 3 64	Postoji potreba za izradom studija za povezivanje slabo naseljenih brdsko-planinskih područja u uvjetima povećanja cijene fosilnih goriva (npr. Gorski kotar, Ličko-senjska županija)
B 4 65	Postoji potreba za razdvajanjem teretnog od putničkog željezničkog prijevoza u gradu Zagrebu, tj. prijevoz tereta potrebno je izdvojiti izvan grada

### 6.3 SWOT analiza sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti

Tabela 17 SWOT analiza sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povećana mobilnost populacije</li> <li>• Mobilnost zaposlenih</li> <li>• Sigurnost</li> <li>• Cijena prijevoza koja je pristupačna u usporedbi s prijevozom osobnim automobilima</li> <li>• Raznovrsnost ponude cijena</li> <li>• Ekološka prihvatljivost javnog prijevoza</li> <li>• Energetska učinkovitost</li> <li>• Održivi razvoj</li> <li>• Dodatna vrijednost nekretnina i ekonomije u cjelini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neadekvatno usuglašena pravna regulativa javnog prijevoza</li> <li>• Nedostatak tržišne orijentacije kod prijevoznika u vlasništvu države</li> <li>• Nepostojanje istraživanja tržišta</li> <li>• Nepostojanje potpunih statističkih podataka nužnih za planiranje prijevoza (podaci se ne prikupljaju)</li> <li>• Nezadovoljavajuće stanje infrastrukture prijevoza (cesta, željezničkih kolodvora, stanica itd.)</li> <li>• Nezadovoljavajuća organizacija usluge prijevoza</li> <li>• Nedostatak koordinacije raznih vidova prijevoza (prijevoz nije integriran)</li> <li>• Ne koriste se moderni sustavi za prodaju voznih karata</li> <li>• Ne koriste se svi dostupni kanali za prodaju i oglašavanje usluga</li> <li>• Korisnici nisu u dovoljnoj mjeri informirani o uslugama i prednostima javnog prijevoza</li> <li>• Nepovoljni omjer prihoda i rashoda</li> <li>• Pomanjkanje pratećih uslužnih djelatnosti (usluge čišćenja za sredstva javnog prijevoza itd.)</li> <li>• Neadekvatna struktura voznog parka</li> </ul>
• PRILIKE	• PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promjene zakonodavstva (dostupnost javnog prijevoza svim građanima)</li> <li>• Integracija raznih vidova prijevoza (zajednički redovi vožnje i vozne karte)</li> <li>• Usuglašenost sa strategijama EU-a (Bijela knjiga itd.)</li> <li>• Uvođenje inovativnih usluga u ponudu prijevoza, razvijanje ekološke svijesti kod stanovništva</li> <li>• Uvođenje novih tehnologija u poslovanje</li> <li>• Modernizacija fiksnih i mobilnih usluga</li> <li>• Sklapanje dugoročnih ugovora o javnim uslugama, ugovora od javnog interesa</li> <li>• Uspostavljanje sustava kontinuiranog prikupljanja svih relevantnih statistički adekvatnih podataka</li> <li>• Kontinuirani rast cijena motornih goriva (skuplji individualni prijevoz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatak adekvatne legislative</li> <li>• Nedostatak suradnje između prijevoznika koji djeluju u različitim oblicima prijevoza</li> <li>• Nedostatak ulaganja u prometnu infrastrukturu</li> <li>• Nedostatak ulaganja u vozni park</li> <li>• Neregulirano tržište javnog prijevoza (nelojalna konkurencija)</li> <li>• Neadekvatno pokrivanje omjera prihoda/troškova (nedovoljne subvencije)</li> </ul>