

## **STRATEŠKI PLAN MINISTARSTVA POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE ZA RAZDOBLJE 2013. - 2015. GODINE**

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ustrojeno je temeljem Zakona o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave (N.N. br. 150/11), kojeg je Hrvatski sabor donio na sjednici 22. prosinca 2011. godine.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na: unutarnji međunarodni pomorski, nautički, cestovni, željeznički, zračni i poštanski promet; sustav prometa žičarama, uspinjačama i vučnicama te promet na unutarnjim vodama s infrastrukturom tih vidova prometa; planiranje, izradu i provedbu strateških dokumenata i projekata prometne infrastrukture, predlaže strategiju razvoja svih vidova prometa; zaštitu mora od onečišćenja s brodova; morske luke, pomorsko dobro i utvrđivanje granica pomorskog dobra, pomorsko osiguranje i pomorske agencije; luke na unutarnjim plovnim putovima; kopnene robno-transportne centre; zračne luke; prijevozna sredstva osim onih poslova koje ulaze u djelokrug rada drugih ministarstava; elektroničke komunikacije (telekomunikacije i radijske komunikacije) i poštu; inspekcijske poslove: sigurnosti plovidbe na moru, unutarnjeg i međunarodnog cestovnog prometa i cesta, osim poslova iz djelokruga Ministarstva unutarnjih poslova, sigurnosti željezničkog prometa, sigurnosti prometa žičarama, uspinjačama i vučnicama, sigurnosti zračne plovidbe i sigurnosti plovidbe na unutarnjim vodama.

Ministarstvo obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na: elektroničke komunikacije (telekomunikacije i radijske komunikacije) i poštu, informacijsko društvo i poštanske usluge, pripremanje nacрта prijedloga zakona i drugih propisa iz područja elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga, osiguravanje i provođenje utvrđene politike i primjenu zakona i drugih propisa iz područja elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga, predlaganje strategija, studija, smjernica i programa razvoja elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga u Republici Hrvatskoj te predlaganje akcijskih planova za njihovu provedbu, izradu analiza i izvješća o stanju u području elektroničkih komunikacijskih mreža i usluga te poštanskih usluga, prijedloga mjera i planova za razvoj i poboljšanje stanja u području elektroničkih komunikacija, informacijskog društva i nacionalne informacijske infrastrukture te poštanskih usluga, suradnju u praćenju, utvrđivanju i analizi pokazatelja razvoja informacijskog društva, predlaganje projekata i programa razvoja informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT) i usluga informacijskog društva, suradnju u planiranju, usklađivanju i provedbi aktivnosti razvoja nacionalne informacijske infrastrukture, pripremu prijedloga mjera i planova za poticanje razvoja i poboljšanje stanja na tržištu ICT usluga, aplikacija i proizvoda te u ICT infrastrukturi, pružanje stručne potpore u analitičkom pregledu i ocjeni usklađenosti zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije te sudjelovanje u radu europskih i međunarodnih organizacija i institucija u području elektroničkih komunikacija, informacijskog društva i poštanskih usluga, te njihovih upravnih i radnih tijela i stručnih skupina, sudjelovanje na međudržavnim sastancima i pregovorima iz područja elektroničkih komunikacija, informacijskog društva i poštanskih usluga; inspekcijske poslove: pošte, unutarnjeg i međunarodnoga poštanskog prometa.

Ministarstvo obavlja upravne, stručne i druge poslove koji se odnose na organiziranje izrade strateških infrastrukturnih projekata i investicijskih programa za sve vidove prometa, od posebnog značenja za Republiku Hrvatsku i pripremanje prijedloga Vladi

Republike Hrvatske za njihovo odobravanje i provedbu; organiziranje odgovarajućih velikih infrastrukturnih investicijskih radova u izgradnji objekata i uređaja prometne infrastrukture, osim njihove rekonstrukcije i održavanja, i drugih odgovarajućih krupnih infrastrukturnih radova od značaja za održivi razvitak Republike Hrvatske koji se u cijelosti ili u većoj mjeri financiraju sredstvima državnog proračuna, te usklađuje aktivnosti drugih subjekata u izgradnji takvih objekata i prati i kontrolira te investicije, te obavlja stručne poslove koji se odnose na pokretanje, usklađivanje i nadzor poslova određenih aktima i propisima kojima se uređuje ukupni razvitak prometa.

Sukladno organizacijskoj klasifikaciji Ministarstvo je razdjel oznake 065 s pet glava:  
06505 Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture,  
06545 Agencija za obalni linijski pomorski promet  
06550 Agencija za vodne putove  
06551 Agencije u prometu i infrastrukturi  
    RKP 45228 Agencija za sigurnost željezničkog prometa  
    RKP 45084 Agencija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova  
06560 Hrvatski hidrografski institut

## Vizija

Visoko razvijen, efikasan, siguran, ekološki prihvatljiv i moderan prometni i komunikacijski sustav, potpuno integriran u mrežu glavnih međunarodnih prometnih pravaca, koji najbolje iskorištava prometni i geografski položaj Republike Hrvatske i zadovoljava potrebe teretnog i putničkog prijevoza.

## Misija

Misija Ministarstva je stvoriti uvjete i izgraditi kapacitete koji će osigurati izradu kvalitetnih zakona i ostalih propisa te njihovo provođenje vezano uz zaštitu mora, pomorsko dobro i vodne putove unutarnjih voda, osiguranje prometne povezanosti otoka međusobno i s kopnom, postići visoku razvijenost elektroničkih komunikacija i tržišta poštanskih usluga, organizirati izradu strateških infrastrukturnih projekata i investicijskih programa od posebnog značaja za Republiku Hrvatsku, organizirati radove na izgradnji suvremene prometne infrastrukture, koja će prometno povezati sve regije i razviti sve vidove prometa uz visok stupanj profesionalnosti i sigurnosti u pružanju prijevoznih usluga te poduzimanje svih mjera zaštite okoliša u transportu.

## Ciljevi

1. Održivi razvoj prometnog sustava
  - 1.1. Ujednačen razvoj prometne infrastrukture
  - 1.2. Visoka kvaliteta prometa i razvijeno tržište prometnih usluga
  - 1.3. Visoka razina sigurnosti u prometu
  - 1.4. Zaštita okoliša u transportu
2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga
  - 2.1. Visoka i ujednačena razvijenost širokopojasnog pristupa internetu
  - 2.2. Visoka kvaliteta i razvijeno tržište poštanskih usluga

### 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Razvijen prometni sustav olakšava i potiče mobilnost ljudi i roba te, smanjivanjem prometne izoliranosti, omogućava rast produktivnosti i stvara pretpostavke za uravnotežen regionalni razvoj.

Dostupnost infrastrukture temeljna je pretpostavka rasta zapošljavanja jer utječe na kvalitetu i raznovrsnost poslovnih prilika, ali i sveukupnu privlačnost zemlje za poslovanje i investicije kao i njezinog djelotvornog uključivanja u zajedničko tržište EU. Trajni cilj Ministarstva je razvoj svih vidova prometa: cestovni, zračni, željeznički, pomorski i promet vodnim putovima unutarnjih voda. Ulaganjem u izgradnju novih i modernizaciju postojećih mobilnih kapaciteta, ulaganjem u kadrove te poticajnim mjerama pri školovanju budućih djelatnika u prometu, donošenjem planskih dokumenata razvoja određenih vrsta prometa, povezivanjem i suradnjom s međunarodnim organizacijama potiče se razvoj prometa kao djelatnosti i podiže razina kvalitete pruženih usluga. Zaštita života ljudi i robe u prometu je trajni cilj i zadaća Ministarstva, a postiže se dobrom opremljenošću djelatnika, ustrojstvenih jedinica Ministarstva, ali i ostalih pružatelja prometnih usluga opremom, uređajima, uspostavom kvalitetnih sustava nadzora i upravljanja prometa, informatizacijom i sustavima radioveza, a zaštita okoliša od onečišćenja nedjeljiva je djelatnost od djelatnosti prometa i provodi se istovremeno i permanentno.

Navedeni opći cilj proizlazi iz Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske (N.N. 139/99.), Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za razdoblje 2008. – 2012. (N.N. 31/08.), Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj 2008. – 2018. (N.N. 65/08), Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje 2009-2016. godine, kojeg je Vlada Republike Hrvatske donijela na sjednici 19.12.2008. godine, Predpristupne pomorske strategije Republike Hrvatske (2005.), Nacionalne strategije za program ISPA sektor promet (2004.), Zakon o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program »Promet« za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente »Regionalni razvoj« u Hrvatskoj (NN MU 11/2010), Nacionalni program zaštite civilnog zračnog prometa, kojeg je Vlada Republike Hrvatske donijela na sjednici 4. veljače 2010. godine.

## 1.1. Ujednačen razvoj prometne infrastrukture

Razvijena prometna infrastruktura temeljna je pretpostavka razvoja prometnog sustava, a razvijen prometni sustav neophodan je za ekonomski i socijalni razvoj te promicanje kontakata između regija. U tu svrhu projekti prometne infrastrukture financiraju se nacionalnim sredstvima, sredstvima Europske unije, sredstvima zajmova međunarodnih financijskih institucija, te kroz projekte javno-privatnog partnerstva.

Temeljna polazišta u daljnjem razvoju infrastrukture moraju biti: jačanje tržišnih mehanizama u izgradnji i korištenju infrastrukture, moderan sustav upravljanja infrastrukturom, utemeljen na informacijskoj tehnologiji i održiv sustav financiranja njezine izgradnje i održavanja. Suradnja na području prometne infrastrukture ostvaruje se, uz ostale načine, i kroz sudjelovanje u aktivnostima koje se provode u sklopu TEM-a (Trans-European Motorway), SEETO-a (South East Europe Transport Observatory) i SEETAC-a (South East Europe Transport Axis Cooperation).

Provedbom svih aktivnosti za postizanje postavljenih ciljeva nastoji se ujednačiti razvijenost, kvaliteta i sigurnost prometne infrastrukture i uvjeta njenog korištenja te njeno nesmetano uklapanje u prometni sustav EU.

### **Načini ostvarenja postavljenog cilja:**

1.1.1. Održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture i žičara, regulacija prometa i izgradnja novih pruga i žičara

Nacionalni program željezničke infrastrukture (NPŽI) je temeljni strateški dokument za razdoblje 2008 – 2012. i obuhvaća planove i projekte održavanja, obnove, osuvremenjivanja postojeće željezničke infrastrukture i izgradnje nove. Donošenjem ovog dokumenta dovršeno je postavljanje pravnog okvira za izradu i donošenje nekoliko provedbenih dokumenata, proizašlih kao obveznih iz procesa približavanja EU. To su „Ugovor o upravljanju željezničkom infrastrukturom“ i „Izjava o mreži“. U drugoj polovici 2012. godine pristupiti će se izradi novoga NPŽI, za sljedeći petogodišnji ciklus, odnosno za razdoblje 2013-2017.g.

Prioritet u ulaganjima imaju željeznički pravci značajni za prijevoz tereta, koji mogu osigurati dodatni poticaj razvoju pomorskog prometa i pomorskih luka te ojačati poziciju Hrvatske kao tranzitnog područja. Modernizacija željezničke infrastrukture temelji se na nadopunjavanju s ostalim oblicima prometa, što također zahtijeva ukidanje onih željezničkih pravaca koji su zbog konkurencije s cestovnim i /ili zračnim prometom izgubili na ekonomskom značaju. Ulaganjima u željezničku infrastrukturu potrebno je, korištenjem suvremenih tehnologija u upravljanju prometom, osigurati sigurnost, kvalitetu i pouzdanost ove vrste prometa s ciljem što bržeg uključivanja u jedinstveni Europski željeznički sustav.

Željeznička infrastruktura obuhvaća 2.722 km pruga, od čega su jednokolosiječne pruge u dužini od 2.468 km ili 90,7%, a dvokolosiječne pruge u dužini 254 km ili 9,3%. Elektrificirano je 985 km pruga ili 36,2%. Glavna karakteristika postojećih infrastrukturnih kapaciteta je dotrajalost i s tim u vezi potreba smanjivanja brzine, kako bi se sadašnji obujam prometa odvijao odgovarajućom dinamikom. Više od 60% ukupne duljine željezničke mreže danas je izvan ciklusa održavanja, što znači da je prosječni uporabni vijek pružnog gornjeg ustroja na tom dijelu mreže prekoračen i da ga više nije moguće uobičajenim mjerama redovitog održavanja održati u tehničko uporabnom stanju za siguran tijek prometa projektiranom brzinom. Procjenjuje se da sadašnji nedostatak u dinamici remonta iznosi više od 1.500 km. Na dionicama pruga gdje je ugrađen materijal stariji od 20 godina neće se moći postizati brzine veće od 120 do 160 km na sat. Zbog svega navedenog potrebno je obavljati kapitalne remonte na mnogim dionicama pruga, osobito na prugama od značaja za međunarodni promet, ako se želi i nadalje participirati kao ravnopravan član europske željezničke asocijacije. Elektrotehnička postrojenja su također u nepovoljnom uporabnom stupnju zbog nedovoljnog ulaganja u proteklom periodu, kao i zbog oštećenja u domovinskom ratu. Trenutna duljina kontaktne mreže je 1.832 km, pri čemu je svega 36,2% elektrificiranih pruga ili 985 km. Od toga je 847 km elektrificirano izmjeničnim sustavom, a 137,7 km istosmjernim sustavom. Signalno - sigurnosne sustave karakterizira zastarjelost i istrošenost. Telekomunikacijski uređaji su djelomično modernizirani na paneuropskim koridorima, što obuhvaća ugradnju optičkog kabela, zamjene ŽAT centrale i izgradnja nove IP (informatičko prijenosne) mreže za prijenos podataka. Posebno loše stanje je na „Podravskoj magistrali“ te na pojedinim prugama koje su oštećene za vrijeme rata, a na kojima je ova oprema otuđena. Na željezničkoj mreži prisutno je 1451 željezničko-cestovna prijelaza i 71

pješačkih prijelaza preko pruge. Krajem 2011.godine izvan prometa je bilo ukupno 343,9 km pruga.

Prioritetne investicijske aktivnosti u narednom razdoblju odnose se na remonte, održavanje, osuvremenjivanje i novogradnju dionica na međunarodnim prugama (koridor Vc, Vb, X), regionalnim prugama i lokalnim prugama. Osobito važnim projektima smatraju se izgradnja nove Ravničarske pruge (izgradnja II kolosjeka na pravcu Botovo–Zagreb–Karlovac i izgradnja nove trase Karlovac–Rijeka, prva faza priprema dokumentacije), rješavanje prigradskog prometa u većim hrvatskim gradovima, nastavak i završetak radova izmjene sustava električne vuče Moravice-Rijeka-Šapjane i Škrljevo-Bakar, nastavak osuvremenjivanja pruge Oštarije-Knin-Split te prilagodba i ugradnja signalno-sigurnosnih uređaja, remont i sanacija dionice pruge Lokve-Drivenik (završetak remonta) i početak remonta na dionici Moravice-Skrad, početak radova na remontu i sanaciji dionice pruga Zagreb Borongaj-Dugo Selo, Zagreb GK-Klara, Velika Gorica-Turopolje, remont pruge Zagreb-Botovo na dionici Križevci-Koprivnica (završetak remonta) i početak remonta na dionici Koprivnica-Botovo, , izgradnja pruge Gradec-Sveti Ivan Žabno, izgradnja željezničke obilaznice Bibinje, izgradnja pruge Podsused-Samobor-Bregana, nastavak radova na osiguranju željezničko-cestovnih prijelaza te ulaganja u interoperabilnost i informatizaciju mreže, kao i modernizaciju pruga na koridoru X. Zbog poboljšanja stupnja sigurnosti potrebno je u direktnoj suradnji s lokalnom upravom uložiti dodatne napore za osiguranje ŽCPR-a modernim elektroničkim uređajima.

Novom zakonodavnom regulativom, sukladno pravnoj stečevini Europske unije, nadležnost nad područjem žičara za prijevoz osoba prenijeta je sa lokalne na državnu razinu. Postojeće žičare u Republici Hrvatskoj nisu projektirane, izgrađene, rekonstruirane niti održavane u skladu sa preuzetim standardima Europske unije. Ulaganje u rekonstrukciju, modernizaciju i održavanje postojećih i izgradnju novih žičara za prijevoz osoba pretpostavka je za razvoj i ovog dijela prometa u Republici Hrvatskoj. Polazeći od toga da je područje žičara za prijevoz osoba od posebnog značaja za razvoj gospodarstva, posebno turizma i športa, kako na državnoj tako i na lokalnoj razini, Ministarstvo u slijedećem trogodišnjem razdoblju planira, kroz sustav potpora jedinicama lokalne samouprave na čijem području su žičare izgrađene ili će se graditi, potaknuti i osigurati ravnomjerni razvoj ove prometne infrastrukture sukladno propisanim tehničkim zahtjevima i standardima.

#### 1.1.2. Ulaganje u željezničku infrastrukturu kroz projekte sufinancirane iz pretpristupnih i strukturnih fondova EU

Postojeća željeznička infrastruktura je jedan od najnerazvijenijih vidova prometne infrastrukture RH koji se očituje nedostacima u željezničkom sektoru, lošom infrastrukturom, zastarjelim željezničkim voznim parkom, te zastarjelom opremom za signalizaciju i komunikaciju. Uz nacionalne investicije, željeznički projekti se sufinanciraju sredstvima Europske unije u sklopu pretpristupnih programa, a njihovo sufinanciranje predloženo je i u okviru strukturnih instrumenata koje će RH koristiti nakon stupanja u članstvo Europske unije.

Prvi pretpristupni program kojim se sufinancirala prometna infrastruktura sredstvima EU u RH je ISPA, čija je provedba započela 2006. godine. Ukupna vrijednost projekta je iznosila 59 milijuna eura. Za provođenje programa ISPA napravljena je Nacionalna ISPA (Instrument za strukturne politike u pretpristupnom razdoblju) strategija za prometni sektor (2005.) kojom se određuju prioritetni željeznički investicijski projekti za Hrvatsku. Provodila su se dva projekta, od kojih je jedan veliki infrastrukturni projekt, Rehabilitacija željezničke pruge na dionici Vinkovci–Tovarnik–

državna granica (rehabilitacija dvostrukog kolosijeka željezničke pruge na Pan-europskom koridoru X u Hrvatskoj) s ciljem povisiti putnu brzinu vlakova na 160 km/h i postići AGC standarde, podići ukupni kapacitet prometa, postići zahtjeve interoperabilnosti sustava za postizanje ECTS standarda, povećati željeznički promet putnika i roba na strateškom pravcu Pan-europskog prometnog koridora X između Salzburga i Thessalonica. Drugi projekt, Priprema liste projekata za prepristupnu pomoć (IPA) imao je za cilj pripremiti željezničke projekte koji će se financirati u sljedećem programskom razdoblju. Oba projekta završena su u programskom roku.

Sufinanciranje prometne infrastrukture nastavlja se kroz program IPA, te je sukladno Uredbi o opsegu i sadržaju odgovornosti te ovlastima tijela nadležnih za upravljanje Instrumentom prepristupne pomoći (IPA) (NN 29/12), Tijelo nadležno za upravljanje i provedbu treće komponente programa IPA Regionalni razvoj – promet (IPA IIIa) je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Uprava za prometnu infrastrukturu. Za Operativni program Promet 2007.–2013. ukupno je dodijeljeno 113,76 milijuna eura. Ovim dokumentom definirana je srednjoročna procjena potreba i ciljeva u podsektorima željeznice i unutarnjih plovidbenih putova, sektorima čiji su udjeli u prometnom tržištu značajno opali, te postoje izraziti zaostaci u obnovi i modernizaciji infrastrukture. Operativni Program Promet 2007.-2013. usklađen je sa strateškim prioritetima za pod-sektore iz ranijih razvojnih studija kako bi se razvila prometna infrastruktura u Hrvatskoj postupnim povećanjem kvalitete, posebice duž Pan-europskih koridora (Vb i X) na TEN-T mreži.

U narednom razdoblju sufinancirat će se putem IPA-e radovi na velikim projektima: „Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani-Novska“ i „Sustav signalnosigurnosnih uređaja na zagrebačkom Glavnom kolodvoru“.

Provedba projekta „Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani-Novska“ u ukupnoj vrijednosti od 40,1 milijuna eura, otpočela u 2011.g. a potpisivanje ugovora za radove i nadzor planira se za sredinu 2012. godine s planiranim trajanjem projekta do kraja 2013.g. Planira se rekonstruirati 19,8 km željezničke pruge – dionica Okučani-Novska, koja se nalazi na Pan-europskom koridoru X, s ciljem povećanja maksimalne dopuštene brzine s dosadašnjih max. 100 km/h na max. 160 km/h. Radovi kojima se to planira postići su: radovi na remontu otvorene pruge uključujući obnovu gornjeg i donjeg ustroja, propusta i drenaže, te usklađenje kontaktne mreže i rekonstrukciji kolodvora Okučani i stajališta Rajić. Osim ovih građevinskih radova na dionici će se izvoditi radovi na signalno – sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima.

Za projekt „Sustav signalnosigurnosnih uređaja na zagrebačkom Glavnom kolodvoru“ potpisani su ugovori u III i IV kvartalu 2010. godine. Ukupna vrijednost projekta iznosi 11,64 milijuna eura, od čega će 9,90 milijuna eura (85%) biti sufinancirano iz IPA-e, a 1,74 milijuna eura (15%) sufinancirano iz državnog proračuna. Projektom se planiraju zamijeniti zastrijeli i dotrajali signalnosigurnosni sustavi, te sa time ubrzati prolaz vlakova na X i Vb koridoru, povećati tehnička i tehnološka učinkovitost, pouzdanost, sigurnost i redovitost na zagrebačkom Glavnom kolodvoru, te se značajno smanjiti operativni troškovi. Samim time povećati će se domaći i međunarodni prijevoz putnika i roba. Planirani završetak radova na projektu je prosinac 2012. godine.

Provedba projekta „Izgradnja drugog kolosijeka i rekonstrukcija dionice pruge Dugo Selo-Križevci“ planira se otpočeti u 2013. godini, nakon što se tijekom 2012. godine ishode sve potrebne dozvole.. Dionica pruge Dugo Selo-Križevci nalazi se na Pan-europskom koridoru Vb (Botovo-Zagreb-Rijeka), te je zbog svojih loših tehničkih karakteristika podložna mnogim ograničenjima brzine i skupa za održavanje. Ovim se projektom planira izgraditi i elektrificirati drugi kolosijek u dužini od 38 km, te modernizirati pripadajuće kolodvore čime bi se povećala brzina prolaza i smanjili operativni troškovi. Ukupna planirana vrijednost ovog projekta je 198,03 milijuna eura.

Pored ovih projekata kojim se planira izvođenje radova, ugovoreni su i u pripremi su projekti kojima se priprema projektne tehnička dokumentacija kao temelj za radove financirane putem EU fondova.

Ugovor za projekt „Izrada projektne dokumentacije za dogradnju i modernizaciju pruge Dugo Selo – Novska faza I“ potpisan je u lipnju 2011. godine s rokom izvršenja lipanj 2014. godine. Vrijednost ugovora je 5,4 milijuna eura.

Projektiranje slijedećih projekata u različitim je fazama izvedbe :

	<b>Naziv projekta</b>	<b>Ukupna vrijednost (mil€)</b>
1.	Priprema projekata i ostale projektne dokumentacije za "Izgradnju nove dvokolosiječne željezničke pruge Goljak - Skradnik "	11,5
2.	Priprema projekata i ostale projektne dokumentacije za "Nadogradnju i rekonstrukciju dionice Križevci – Koprivnica – državna granica s izgradnjom drugog kolosijeka"	6,2
3.	Priprema projekata i ostale projektne dokumentacije za "Izgradnju nove dvokolosiječne obilazne željezničke pruge za teretni promet Zaprešić – Horvati – Turopolje – Dugo Selo"	15,1
4.	Izrada projektne dokumentacije za "Dogradnju i modernizaciju željezničke pruge Dugo Selo – Novska, faza I"	5,4
5.	Priprema projekata i ostale projektne dokumentacije za "Nadogradnju i rekonstrukciju željezničke pruge Dugo Selo – Novska, faza II i III"	16,35
6.	Priprema projekata i ostale projektne dokumentacije za "Rekonstrukciju i elektrifikaciju željezničke pruge Vinkovci - Vukovar"	3,3
7.	Priprema projekata i ostale projektne dokumentacije za "Nadogradnju, izgradnju nove dvokolosiječne željezničke pruge te drugog kolosijeka na dionici željezničke pruge Hrvatski Leskovac - Karlovac"	7,3
8.	Izrada projektne dokumentacije za izgradnju poslovne zgrade Agencije za sigurnost željezničkog prometa	0,8
	<b>UKUPNO:</b>	<b>65,95</b>

Nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, predviđa se nastavak rada na projektima iz željezničkog sektora koji su do sada sufinancirani iz pretprijetnih fondova, te uključivanje u sufinanciranje strukturnim instrumentima.

Za programsko razdoblje 2014.-2020. Republika Hrvatska planira pripremiti novi Operativni program kao osnovu za sufinanciranje projekata prometne infrastrukture kroz strukturne fondove i Kohezijski fond. Za taj se programski period planira realizacija projekata čija je tehnička dokumentacija sufinancirana kroz IPA-u kao i drugih projekata za koje se priprema projektne dokumentacije ne sufinancira kroz IPA-u i to:

Naziv projekta	Ukupna vrijednost (mil€)
Izgradnja nove željezničke pruge i drugog kolosijeka na pojedinim dijelovima dionice Hrvatski Leskovac – Karlovac	356,00
Izgradnja nove željezničke pruge na dionici Goljak – Skradnik	650,00
Nadogradnja i rekonstrukcija željezničke pruge Dugo Selo - Novska, dionica Novoselec - Novska, faza IIa	165,00
Nadogradnja drugoga kolosijeka i izgradnja nove dvokolosiječne pruge na pojedinim dionicama željezničke pruge Dugo Selo - Novska, faza II b	317,50
Izgradnja drugog kolosijeka i rekonstrukcija željezničke pruge na dionici Križevci - Koprivnica - Državna granica	275,00
Rekonstrukcija željezničke pruge na dionici Okučani - Nova Kapela-Batrina	110,00
Izgradnja nove dvokolosiječne željezničke pruge za teretni promet Zaprešić - Horvati - Turopolje - Dugo Selo	780,00
Izgradnja nove pruge za prigradski promet Sv. Ivan Žabno - Gradec	48,00
Izgradnja nove pruge za prigradski promet na dionici Podsused Tv - Samobor-Perivoj	65,00
Rekonstrukcija i elektrifikacija željezničke pruge na dionici Zaprešić – Zabok	68,00
Rekonstrukcija i elektrifikacija željezničke pruge Vinkovci - Vukovar	51,50
<b>UKUPNO:</b>	<b>2.886,00</b>

### 1.1.3. Ulaganje u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda

Infrastrukturu u riječnom prometu čine vodni putovi sa pripadajućim građevinama, objektima i uređajima sigurnosti plovidbe, nacionalni riječni informacijski servis (CRORIS), te luke i pristaništa s pripadajućom infrastrukturom.



Infrastrukturu vodnih putova unutarnjih voda se, uz Ministarstvo, operativno bavi Agencija za vodne putove sa sjedištem u Vukovaru. Obzirom na granični položaj glavnih vodnih putova (Dunav, Drava i Sava), neophodna je koordinacija s nadležnim tijelima susjednih država, kao i međunarodnim institucijama nadležnim za plovidbu i vodne putove, a to su Dunavska komisija i Međunarodna komisija za sliv rijeke Save. Ukupna dužina klasificiranih vodnih putova unutar granica Republike Hrvatske je 1016,8 km, od kojih je 740,2 km vodnih putova na kojem je moguća trgovačka plovidba kako slijedi:

- DUNAV 137,5 km,
- SAVA 383,2 km,
- DRAVA 198,6 km,
- KUPA 5,9 km,
- UNA 15 km.

Vodni putovi za turistička plovila, čamce i manja trgovačka plovila obuhvaćaju dio Save uzvodno od Siska do Bregane i dio Kupe uzvodno od Siska do Ozlja u ukupnoj dužini od 276,6 km.

Vodni putovi obahvaćaju i dijelove Kupe uzvodno od Ozlja, Odre, Gline, Dobre, Mrežnice, Korane, Krke, Orjlave i Bosuta u dijelovima na kojima je moguća plovidba čamaca.

Jezero Visovac u Nacionalnom parku Krka, jezero Kozjak u Nacionalnom parku Plitvička jezera, jezera Skadaš i Kopačko jezero te kanali Čanakut, Novi kanal i Vemeljski dunavac u Parku prirode Kopački rit predstavljaju vodne putove na kojima se odvija turistička plovidba prijevoza putnika.

Postojeće stanje vodnih putova unutarnjih voda karakterizira da je od 1.016,8 km razvrstanih unutarnjih vodnih putova, 611,6 rkm uvršteno u međunarodnu mrežu vodnih putova, od čega – prema AGN ugovoru (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance, kojeg je RH potpisnica od 23.06.1997. godine) - samo 287,4 rkm rijeka (Dunava, Save i Drave) ili 47% udovoljava uvjetima međunarodne klase plovnosti (klasa IV i više). Plovidba i vodni promet u RH u protekla dva desetljeća obilježeni su nedostatkom investiranja u održavanje vodnih putova i razvoj plovidbene infrastrukture, zbog čega je prijevoz tereta danas značajno niži u odnosu na razinu iz 1990. godine.

Najznačajniji vodni putovi u Hrvatskoj su rijeke Dunav i Sava, ali su kao prometni potencijal relativno neiskorišteni. Jednom, kad se uvjeti za plovidbu uspostave barem na prijeratnu razinu, potencijal za promet unutarnjim vodnim putovima kao ekološki najprihvatljivijim vidom transporta, u kombinaciji sa željezničkim i intermodalnim transportom, moći će biti maksimalno iskorišten kao opravdana alternativa trenutno dominantnom cestovnom prometu. K tome, promreženost Hrvatske vodnim putovima iznosi 14 km na 1.000 km<sup>2</sup> što joj daje komparativnu prednost u odnosu na EU čija gustoća mreže vodnih putova iznosi svega 9,4 km na 1.000 km<sup>2</sup>. Vodni put rijeke Dunav je dio Pan-europskog koridora VII koji omogućuje povezanost Sjevernog mora (luka Rotterdam) sa Crnim morem (Constanca) i jedan je od glavnih europskih transportnih ruta sa značajnim razvojnim potencijalom. Infrastruktura hrvatskih unutarnjih plovničkih putova je nerazvijena uslijed devastacije i nemogućnosti održavanja plovničkog puta tijekom rata i u poslijeratnom periodu, te uskih grla, čime je smanjena i sigurnost plovidbe, a dodatan problem je nepovezanost rijeka Dunav i Sava unutar granica Hrvatske.

Stanje komercijalne flote hrvatskih brodara također je u nezavidnom položaju: sastoji se od svega 60 brodova, većina je starosti preko 40 godina, s ukupnim kapacitetom oko 50.000 tona.

Tijekom proteklih desetak godina, Republika Hrvatska je, obzirom na relativno skromna financijska sredstva, uložila maksimalne napore i poduzeto je niz aktivnosti s ciljem rehabilitacije hrvatskih vodnih putova, što je rezultiralo slijedećim:

Plovidba Dunavom se odvija bez prekida, uz ograničenja gaza kod niskih vodostaja (sektor Kopački rit - Apatin), radi nedovoljnog stupnja uređenosti i nedovoljnog održavanja, što nije bilo moguće ostvariti zbog nepostojanja međudržavnog sporazuma sa susjednom Republikom Srbijom - Sporazum između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Srbije o plovidbi vodnim putovima na unutarnjim vodama i njihovom tehničkom održavanju, je potpisan u Beogradu 13. listopada 2009., objavljen u »NN – Međunarodni ugovori« br. 1/2010, te stupio na snagu 30. srpnja 2010. i u tijeku je izrada projektne dokumentacije. Punim gazom je moguća plovidba u 320 – 330 dana godišnje (za hidrološki statistički prosječno godinu). Dunav udovoljava uvjetima međunarodne klase VIc.

Plovidba Dravom također se odvija uz ograničenja gaza plovila za vrijeme niskih vodostaja zbog intenzivnog pronosa nanosa i nedovoljnog stupnja tehničkog održavanja. Na dijelu međunarodne dionice (od ušća do Osijeka - 22 km), Drava samo do Luke Osijek, udovoljava uvjetima IV tj. minimalne međunarodne klase plovnosti.

Vodni put rijeke Save ne udovoljava uvjetima IV međunarodne klase plovnosti cijelom svojom duljinom. Od 380,2 km međunarodnog vodnog puta, čak 244,3 km ne udovoljava uvjetima IV klase. Posebnu prepreku predstavlja dionica između Slavenskog Šamca i Oprisavaca, na kojoj je mogućnost plovidbe punim gazom od 250 cm ograničena na manje od 50% dana u statistički prosječnoj hidrološkoj godini, što je ispod mjerila III klase plovnosti. Za vrijeme ljeta, na ovom sektoru, svake godine dolazi do prekida plovidbe za velika plovila.

Nizvodno od Slavenskog Šamca plovidba je moguća uz ograničenja u kraćim periodima u uvjetima IV klase, a od Oprisavaca, odnosno Slavenskog Broda uzvodno do Siska, plovidba se odvija u uvjetima III klase, što podrazumijeva smanjeni gaz kod niskih vodostaja uz kraće prekide plovidbe do prosječno 30 dana godišnje.

Sve dionice međunarodnih vodnih putova su obilježene za dnevnu i noćnu plovidbu u opsegu dovoljnom za sigurnu plovidbu ovisno o intenzitetu plovidbe.

Za planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava usvojena je Studija utjecaja na okoliš i Prostorni plan, čime su stečeni uvjeti za dovršetak izrade tehničke dokumentacije, ishođenje potrebnih dozvola za građnje, rješavanje izvora financiranja i početak građenja. Izgradnjom VKDS-a RH planira:

- poboljšati povezivanje Dunavske europske mreže vodnih putova sa Siskom i nastavno kopnenim putem s Jadranskim morem,
- povezati mrežu hrvatskih vodnih putova u jedinstvenu mrežu (sada je mreža razdvojena i povezana je Savom i Dunavom preko susjedne države tj. Republike Srbije),
- skratiti plovidbu od Siska i Slavenskog Broda prema Srednjoj Europi (uzvodno od Vukovara) za 417 km, a prema nizvodnim lukama (nizvodno od Beograda) za 85 km.

Agencija za vodne putove je kandidirala tri kapitalna projekta za financiranje iz EU-fondova:

1. Obnova i modernizacija vodnog puta na rijeci Savi od Račinovaca do Siska;
2. Nabava specijaliziranih plovila za obilježavanje i nadzor plovinih putova;
3. Puna implementacija RIS-a na vodnom putu rijeke Save.

U slijedećem trogodišnjem razdoblju planira se:

- radovima tehničkog održavanja održavati plovnost u okvirima postojeće klase plovnosti svakog pojedinog vodnog puta, te održavati postojeće objekte sigurnosti plovidbe. U slučaju neodržavanja, dolazi do smetnji u plovidbi (uska grla), naročito na plićacima na kojima je intenzivno taloženje nanosa,
- obilježavanjem i ophodnjom vodnih putova na postojećim obilježenim dionicama održavati sustav, uz tehnička unapređenja koja su nužna radi praćenja razvoja tehnologije u plovidbi,
- građenje objekata sigurnosti za poboljšanje uvjeta plovidbe na dionicama vodnih putova koji predstavljaju smetnje u plovidbi radi nedovoljne dubine s ciljem povećanja broja plovidbenih dana u godini. Radovi se sastoje od iskopa čvrstog dna korita rijeke na plićacima, izgradnje objekata sigurnosti za poboljšanje uvjeta plovidbe (regulacijske građevine: pera, uzdužne građevine, pragovi i obaloutvrde). Planirano je dovršiti započete gradnje T-pera na desnoj obali Dunava u zoni Kopačkog rita i nastaviti radove na formiranju prokopa rijeke Drave kod Luke Osijek. Izgradnjom se otklanjaju smetnje u plovidbi i povećava razina sigurnosti plovidbe.
- nabava tri plovila koja će biti opremljena opremom za sigurno manipuliranje plutačama kao i skladišnim dijelom za smještaj plutača. Uz plovila se planira i nabava tri pontona koja će služiti kao vez navedenim plovilima. Pontoni će biti smješteni u Osijeku, Slavonskom Brodu i Vukovaru. (Planirana vrijednost investicije iznosi cca. 2,2 milijuna EUR).
- razvoj RIS-a(CRORIS) na rijeci Savi, koji će omogućiti sigurniju plovidbu. (Planirana vrijednost investicije 1,6 milijuna EUR).

Republika Hrvatska upravlja izgradnjom, održavanjem i modernizacijom infrastrukture luka unutarnjih voda putem lučkih uprava unutarnjih voda u gradovima gdje su prirodno smještene luke od međunarodnog značaja: Sisak, Vukovar, Slavonski Brod i Osijek. Bitno obilježje hrvatskog lučkog sustava na unutarnjim vodama je njegova prometna razjedinjenost pa se može posebno govoriti o lukama u savskom bazenu sa lukama Sisak i Slavonski Brod, koji se nalazi na sjecištu dva Pan-Europska prometna koridora (X i Vc), i u dunavskom sustavu, koji uključuje luke Vukovar (smještene na Koridoru VII), Osijek, te potencijalne županijske luke i pristaništa (Ilok, Batina, Aljmaš, itd). Lučki sustav u savskom bazenu mora se promatrati kao posebna cjelina jer ga sačinjavaju i luke susjednih graničnih država (luke Brčko, Šamac, itd.). Usklađenost razvojnih strategija savskih luka je preduvjet za njihovu tržišnu konkurentnost. U tom smislu bitnu ulogu ima Međunarodna komisija za sliv rijeke Save sa sjedištem u Zagrebu. Sadašnje stanje i poziciju hrvatskog lučkog sustava karakteriziraju sljedeća obilježja: tehničko-tehnološka zastarjelost i manjak kapaciteta; neuravnotežena tržišna potražnja za transportom roba na Savi i Dunavu; porast interesa za specijalizacijom lučkih usluga; uvođenje Riječnih informacijskih usluga na rijekama Dunavu i Dravi uz uvjet da se povežu u zajedničku informatičku mrežu na razini EU-a i uključe u logističke transportne lance; problemi koji umanjuju funkcionalnost ukupnog lučkog sustava (vlasnički odnosi na lučkom području, nepostojanje financijske snage za pokretanje razvojnog ciklusa, nejednaki status svih javnih luka - s obzirom na obilježja, financijsku snagu i opća ekonomska načela nije moguće sve četiri luke istovremeno razvijati, nedovoljno izgrađena lučka infrastruktura, slaba tehnološka opremljenost, održavanje vodnih putova i prilaza lukama, ispunjavanje uvjeta iz AGN ugovora).

Stoga razvoj luka treba planirati na način da se osigura atraktivnost luke i lučkog sustava u cjelini, a u skladu s odgovarajućim dokumentima prostornog uređenja, te tržišna neovisnost o uspješnosti poslovanja samo jednog operatera. Pored toga,

svaka javna luka, a pogotovo E-luka mora imati prostor za komplementarne djelatnosti u lučkom području odnosno u okviru gospodarske zone.

Razvoj luka je permanentni proces. U tu svrhu u sljedećem trogodišnjem razdoblju planiraju se sljedeće aktivnosti i projekti, promatrano po lukama unutarnjih voda:

#### LUKA VUKOVAR:

- rekonstrukcija luke Vukovar – Nova luka Istok,
- rješavanje imovinsko pravnih odnosa kojima se zemljište na lučkom području dovodi u vlasništvo Republike Hrvatske,
- izrada idejnog i glavnog projekta komunalnog pristaništa i pristaništa tijela državne uprave na području Vukovara,
- projektiranje terminala za prihvat i zbrinjavanje otpada s brodova u teretnoj luci Vukovar,
- nabava odgovarajuće opreme za sprečavanje zagađenja te opreme za povećanje sigurnosti rada u luci Vukovar,
- projektiranje 2. faze projekta Rekonstrukcija luke Vukovar-Nova luka Istok – izrada idejnog projekta i studije utjecaja na okoliš,
- projektiranje i građenje industrijskog pristaništa u Iloku (planirano u Srednjoročnom planu razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda RH),
- tehničko održavanje - obuhvaća prihvat i obradu kaljužnih i fekalnih voda sa brodova te održavanje cesta, operativne obale i odvodnje,
- projektiranje i izgradnja zgrade administracije Lučke uprave Vukovar.

#### LUKA SLAVONSKI BROD:

- izgradnja lučke infrastrukture,
- rješavanje imovinsko-pravnih odnosa otkupom zemljišta potrebnog za izgradnju terminala za opasne terete i kontejnerskog terminala u lučkom području Slavonski Brod,
- izrada idejnog rješenja putničkog pristaništa i pristaništa za potrebe tijela državne uprave,
- tehničko održavanje lučkog područja - provodi se kontinuirano svake godine radi sigurnosti u lučkom području,
- operativno upravljanje odnosi se na obavljanje potrebnih aktivnosti za obavljanje javne službe Lučke uprave Slavonski Brod,
- IPA – tehnička pomoć - odnosi se na pomoć pri izradi projekata kandidiranih za predpristupne fondove Europske unije iz programa IPA, komponenta IIIa,
- priprema projekata za financiranje iz strukturnih fondova - odnosi se na pripremu projekata koje je Lučka Uprava Slavonski Brod kandidirala za strukturne fondove Europske unije.

LUKA OSIJEK kandidirala je tri kapitalna projekta za financiranje iz EU-fondova:

1/ Rekonstrukcija južne obale

2/ Izgradnja terminala za rasute terete

3/ Izgradnja intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke.

U sljedećem razdoblju planiraju se provesti sljedeće aktivnosti:

- tehničko održavanje lučkog područja ( održavanje željezničkog kolosijeka, cesta, rasvjete, operativne obale i dr. u luci te pristaništima) - provodi se kontinuirano svake godine radi sigurnosti u lučkom sustavu,
- nabava zaštitnih plutajućih brana za putnička pristaništa,
- otvaranje turističkog pristaništa Kopački rit,
- opremanje i otvaranje novih sportskih pristaništa na rijeci Dravi,

- izgradnja pristupne ceste (2 km) do tvornice bioetanola (američka investicija vrijedna 110 milijuna EUR) te opremanje privremenog pristana za utovar etanola u tankerske barže,
- tehničko i kadrovsko jačanje kapaciteta lučke uprave radi što uspješnijeg operativnog upravljanja i apliciranje prema EU fondovima.

LUKA SISAK je jedina luka unutarnjih voda koja još nema master plan te je izrada istog prihvaćena za financiranje iz EU pretpripravnog fonda IPA 2010 komponenta III. Također, RH planira:

- Nova luka Sisak - rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, proglašenje Lučkog područja, izrada studije,
- nastavak realizacije projekta gradnje Hrvatskog riječnog nautičkog centra (izgradnju javnog putničkog pristaništa - u tijeku, izgradnju komunalnog pristaništa na Kupi u Sisku radi sigurnog vezivanja plovila koja su dosada nekontrolirano, neadekvatno i nesigurno vezana na raznim nedopuštenim lokacijama),
- izgradnja i postavljanje plutajućih pontona u Sisačko Moslavačkoj županiji za siguran silazak i ulazak na turistička plovila uzduž rijeka Kupe i Save i postavljanje pontona na lokacijama koja obuhvaćaju ostala područja nadležnosti Lučke uprave Sisak - Zagrebačke županije, Krapinsko-zagorske županije, Karlovačke županije, kao i za sva nespomenuta područja unutarnjih voda. Za područje Nacionalnog parka Krka iz Šibensko-kninske županije planira se otvaranje turističkog pristaništa.
- projektiranje i izrada sustava za izvlačenje brodova u Nacionalnom parku Plitvička Jezera, gdje ne postoji prikladna lokacija na kojoj se mogu izvlačiti i sukladno zahtjevima Hrvatskog registra brodova remontirati plovni objekti. Svi zahvati te vrste pod strogim su zahtjevima službe za zaštitu okoliša. Potrebno je projektirati i izraditi demontažni sustav za izvlačenje i porinuće elektrobrodova unutar Nacionalnog parka,
- daljnji razvoj Luke Crnac predviđa: projektiranje obale, veza i pristupa, nabavka komponenti, rekonstrukcija i izvedba sustava pontona za prihvata objekata, te aktiviranje opsre plovila pogonskim gorivom,
- razvoj Lučkog područja Sisak i to prvenstveno: izgradnja operativne obale u bazenu Galdovo,
- završetak izgradnje boksera sa opremom za vatrozaštitu luke Crnac,
- izgradnja nove Luke Sisak (proglašenje lučkog područja, rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, nasipavanje terena, zaštitna ograda).

#### 1.1.4. Ulaganje u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda iz pretpripravnih i strukturnih fondova EU

Uz nacionalne investicije, projekti unutarnje plovidbe se sufinanciraju sredstvima Europske unije u sklopu pretpripravnih programa, a njihovo daljnje sufinanciranje predviđa se kroz strukturne instrumente koje će RH koristiti nakon stupanja u članstvo Europske unije.

U ovom sektoru, iz sredstava IPA 2007.-2013. financirat će se priprema dokumentacije za slijedeće projekte :

- Obnova i poboljšanje plovnog puta- Rijeka Sava

U sklopu istog projekta kroz Okvirni ugovor, u vrijednosti od 198.814,00 eura u periodu 2009.-2011. pregledana je postojeća tehnička dokumentacija koja sadržava idejni projekt, Studiju utjecaja na okoliš, te Studiju izvedivosti s analizom isplativosti. Rezultati okvirnog ugovora su ugrađeni u natječajnu dokumentaciju za drugi ugovor. Okvirni ugovor je završen u svibnju 2011. godine, a plaćanje je obavljeno krajem prosinca 2011. godine. Provedbom okvirnog ugovora pregledana je postojeća

dokumentacija i kroz „Završno izvješće“ dan prikaz pregledanog. Provedbom drugog ugovora pripremit će se projektno-tehnička dokumentacija za rehabilitaciju i unaprjeđenje plovnog puta rijeke Save od Brčkog do Siska, za građevinsku dozvolu, za izvođenje radova, te projektna aplikacije za radove, koja će se predložiti za sufinanciranje u okviru strukturnih instrumenata. Ova dokumentacija će se pripremiti u svrhu podizanja plovnog puta Save na IV klasu plovnosti. Drugi ugovor – za usluge, u fazi je odobravanja pripremljene natječajne dokumentacije od strane DEU, radi provedbe natječaja. Potpisivanje ugovora predviđeno je krajem 2012. godine, a predviđeno trajanje provedbe je oko 20 mjeseci.

- Modernizacija i obnova lučke infrastrukture luke Vukovar- Nova luka istok

Za Luku Vukovar – Novu luka istok, kroz Okvirni ugovor iz IPA-e pregledana je postojeća tehnička dokumentacija koja se sastoji od idejnog projekta, Studije utjecaja na okoliš, te Studije izvedivosti sa analizom isplativosti. Projekt je završen u srpnju 2011. godine, konačno plaćanje je obavljeno u studenom 2011. godine, a rezultati okvirnog ugovora su ugrađeni u natječajnu dokumentaciju za drugi ugovor – ugovor o uslugama kojim će se izraditi projektno-tehnička dokumentacija za građevinsku dozvolu, za izvođenje radova, te projektna aplikacije za radove, koja će se predložiti za sufinanciranje u okviru strukturnih instrumenata. Ovom dokumentacijom će se pripremiti modernizacije i obnove luke, za gradnju lučke infrastrukture, obale, cestovne, željezničke i komunalne infrastrukture, izgradnju upravne zgrade, parkirališta, lučkog kontrolnog centra i novog ulaza u luku. Drugi ugovor – za usluge, u fazi je odobravanja pripremljene natječajne dokumentacije od strane DEU, radi provedbe natječaja. Potpisivanje ugovora o uslugama predviđeno je krajem 2012. godine.

- Modernizacija i obnova lučke infrastrukture luke Osijek

Za luku Osijek, kroz Okvirni ugovor iz IPA-e pregledana je sva tehnička dokumentacija (Studija izvedivosti, Studija isplativosti, Studija utjecaja na okoliš) od strane konzultanata. Projekt je završen u prosincu 2011. godine., a nalazi Studije iz okvirnog ugovora služe kao podloga za izradu tehničke dokumentacije ugovora o uslugama. Predmet ugovora je izrada same tehničke dokumentacije za rekonstrukciju lučke infrastrukture. Postupak ugovaranja je pokrenut i ugovor se očekuje u jesen 2012. godine.

- Modernizacija i obnova lučke infrastrukture luke Slavonski Brod - Terminal za opasne terete

Putem financiranja iz IPA-e predviđena je izrada dijela početne tehničke dokumentacije za terminal opasnog tereta pri riječnoj luci Sl. Brod. Ukupna planirana vrijednost projekta je 200.000,00 eura.

- Modernizacija i obnova lučke infrastrukture luke Sisak - Master plan za novu luku Sisak

Putem financiranja iz IPA-e predviđena je izrada tehničke dokumentacije koja će sadržavati pripremu razvojnog plana (Master plana) za novu luku Sisak, idejnog rješenja luke, odnosno koncepta luke, pripremu elaborata izvlaštenja i parcelacije, Studiju utjecaja na okoliš, Studiju izvedivosti sa analizom isplativosti. Potpisivanje ugovora o uslugama predviđeno je u 2012. godine u planiranoj vrijednosti od 1,45 milijuna eura.

Za programsko razdoblje 2014.-2020. Republika Hrvatska planira pripremiti novi Operativni program kao osnovu za sufinanciranje projekata prometne infrastrukture za koje je projektna dokumentacija pripremljena kroz IPA-u, i to:

Naziv projekta	Ukupna vrijednost (mil€)
Rekonstrukcija luke Vukovar – Izgradnja Nove luka istok	24,17
Izgradnja terminala za opasne terete u lučkom području Slavonski Brod	4,00
Izgradnja lučke infrastrukture u lučkom području Slavonski Brod	15,00
Izgradnja i rekonstrukcija južne obale- luka Osijek - izgradnja I. i II. faze	16,00
Izgradnja terminala za rasute terete- luka Osijek	12,09
Izgradnja intermodalne infrastrukture-zapadni dio luke Osijek	60,00
Obnova i unaprjeđenje plovnog puta rijeke Save – izvođenje radova	55,00
<b>UKUPNO:</b>	<b>186,26</b>

1.1.5. Ulaganje u izgradnju i modernizaciju infrastrukture u morskim lukama otvorenim za javni promet i utvrđivanje granica pomorskog dobra

U narednom trogodišnjem razdoblju nastavit će se započeti projekti izgradnje i modernizacije infrastrukture u šest morskih luka državnog značaja (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), pružanje potpora za izgradnju infrastrukture u lukama županijskog značaja i ribarskim lukama.

Polazeći od postojećeg stanja kao i od očekivanoga budućeg razvoja Republike Hrvatske i susjednih država, Ministarstvo, kao svoje temeljne ciljeve u području unapređenja lučkog sustava, utvrđuje modernizaciju luke Rijeka radi povećanja tranzitnog tereta posebice kontejnerskog i ro-ro prometa, povećanje prometa rasutih tereta i kontejnera kroz luku Ploče za potrebe ostalih država na paneuropskom prometnom koridoru Vc, modernizaciju i rekonstrukciju putničkog terminala u luci Dubrovnik, dovršetak izgradnje nove luke Zadar, rekonstrukciju ostalih luka od državnog i županijskog značaja za potrebe povezivanja obale i otoka te otoka međusobno.

U cilju upoznavanja postojećeg stanja po pojedinim državnim lukama ističe se dosadašnja realizacija kao i planovi daljnjeg ulaganja u lučku infrastrukturu.

#### LUKA RIJEKA

U Rijeci se realizira Rijeka Gateway Projekt (RGP I i RGP II) čija ukupna vrijednost iznosi 190 mln EUR-a. Ovim projektom modernizirani su kapaciteti luke Rijeka radi povećanja tranzitnog tereta kroz luku posebice kontejnerskog i Ro-Ro prometa. U okviru ovoga Projekta je do 2009. godine završen putnički terminal koji sadrži 2 veza za putničke brodove i trajekte, zgradu putničkog terminala, kao i novi most na lukobranu.

U tijeku su radovi na izgradnji II faze kontejnerskog terminala na Brajdici, završetkom kojeg će se dobiti operativna obala ukupne dužine 630 m dok će se površina

новоizgrađenog dijela terminala prostirati na 50.000 m<sup>2</sup>. Predviđeni rok završetka ovoga Projekta je 2015. godina.

Odabir izvođača radova za projektiranje i izvođenje radova na Zagrebačkom pristaništu – novog kontejnerskog terminala, je završen. Terminal se planira završiti u 2017. godini, a izgradnjom istog dobit će se novih 400 m obale i 17 ha skladišne površine.

Priprema natječajne dokumentacije za odabir investitora za izgradnju područja Delte i luke Baross je u tijeku. Investitor odabran na temelju provedenog javnog natječaja će, sukladno urbanističkim planovima, na rečenom prostoru graditi komercijalne sadržaje (hotel, poslovni i stambeni prostor, te nautički centar) za koje se očekuje početak gradnje I faze početkom 2013. godine.

Osim modernizacije lučkog područja Projekt predviđa i izgradnju cestovnih prometnica prema Riječkoj luci, te nabavu potrebne lučke opreme.

Projekt Rijeka Gateway se ostvaruje Zajmom Svjetske banke i uz potporu Vlade RH (190 mln € od čega je 158 mln € zajam Svjetske banke, a 32 mln € domaći udio iz proračuna RH). Godišnji promet tereta luke Rijeka u 2011. godini iznosio je 9,4 mln t tereta i 171.400 putnika.

#### LUKA ZADAR

Nova luka Zadar-Gaženica obuhvaća 250.000 m<sup>2</sup> površine, 12 gatova od kojih 6 za lokalni promet, 3 za dužobalni i međunarodni promet, a 3 za Ro-Ro brodove i brodove na kružnim putovanjima. U okviru ovog projekta planira se i gradnja novog kontejnerskog terminala. Projekt izgradnje putničke luke odvija se kroz 3 faze. Prva faza, koja obuhvaća zemljane radove (nasipanje, iskapanje) i izgradnju sekundarnog lukobrana, završena je u svibnju 2011. godine. Radovi na drugoj fazi (obalne konstrukcije, pristupne ceste, osnovna infrastruktura terminala) započeti su krajem 2010. godine, a završetak se planira u proljeće 2013. godine. Treća faza izgradnje, koja se odnosi na zgradu terminala, trebala bi započeti nakon završetka međunarodnog natječaja. Dovođenje ukupne izgradnje trajektnog terminala predviđa se za kraj 2014. godine. Nova putnička luka doprinijet će rasterećenju gradske luke od automobilske prometa, te će otvoriti mjesta za brzobrodne linije prema otocima, kao i za manje brodove na kružnim putovanjima, jahte, turističke brodove, a implementacijom cijelog Projekta luka se direktno povezuje na novu autocestu. Vrijednost ukupnog projekta je 236 mln EUR-a, a financira se sredstvima zajmova Europske investicijske banke (100,0 milijuna eura) i njemačke razvojne banke KfW (120,0 milijuna eura), dok ostatak od 16,0 milijuna osigurava Lučka uprava Zadar iz sredstava Državnog proračuna.

#### LUKA ŠIBENIK

Luka Šibenik nema kvalitetno rješenje pomorskog putničkog prometa. Glavnina putničkog prometa prema otocima odvija se preko gata Krka, koji se nalazi u samom centru Šibenika, a trajektni promet se odvija preko gata Vruļje. Postojeći kapaciteti u luci ne omogućavaju pristajanje brodovima većih dimenzija i brodovima na kružnim putovanjima.

U tijeku je izgradnja putničkog terminala na novoj obali Vruļje procijenjene vrijednosti 12 mln EUR-a. U 2010. godini potpisan je Ugovor o kreditu između Lučke uprave Šibenik i EBRD-a. Potpuna implementacija Projekta očekuje se do kraja 2013. godine. Procjenjuje se da će budući putnički terminal imati vrijednost 25 mln EUR-a, a gradio bi se na temelju natječaja za koncesiju.

#### LUKA SPLIT

Luka Split se prostire na površini od 18,1 km<sup>2</sup> s maksimalnim gazom od 10 m. U 2010. godini završen je Projekt rekonstrukcije i dogradnje gata sv. Duje u Gradskoj



luci Split čijom realizacijom se dobiva veći broj vezova (2 veza za brodove u međunarodnoj plovidbi i na kružnim putovanjima) u gradskoj luci, dodatnih 150 m operativne obale, omogućuje se promet brodova na kružnim putovanjima. Vrijednost ovoga Projekta je 28 mln kuna. U 2011. godini izrađuje se projektna dokumentacija za izgradnju vanjskih vezova na lukobranu Gradske luke, rekonstrukciju glavne lučke prometnice u Sjevernoj luci Split, sanaciju i rekonstrukciju kolosijeka i skretnica, rekonstrukciju vezova 26 i 27 u Gradskoj luci Split, te tehnička dokumentacija za izgradnju međunarodnog pomorsko-putničkog terminala. Provedba ovih aktivnosti predviđena je u razdoblju 2012.-2014. godine.

Godišnji promet tereta je oko 3.000.000 tona, te oko 4.100.000 putnika i 700 000 vozila.

#### LUKA PLOČE

U 2005. godini započele su aktivnosti na Projektu integracije trgovine i transporta na temelju Sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Svjetske Banke te Europske banke za obnovu i razvoj čiji je cilj povećati kapacitet, učinkovitost i kvalitetu usluga uz južni dio Koridora Vc, s naglaskom na luku Ploče kao njegovom polaznom točkom. Projekt dolazi kao odgovor na trendove razvoja gospodarstva unutar gravitacijskog područja luke Ploče, a posebno zbog činjenice da su, nakon ulaska velikih multinacionalnih korporacija u strukturu vlasništva važnih lučkih korisnika na području metalurgije u Bosni i Hercegovini, znatno povećane količine roba koje prometuju preko luke, nadmašujući pri tom postojeće kapacitete.

Razvoj infrastrukture u luci Ploče:

- Izgradnja/obnova cestovne/željezničke/energetske infrastrukture na području luke i izgradnja ulaznih lučkih objekata

Izgrađena je glavna lučka cesta od glavnog ulaza u luku do kontejnerskog terminala. U planu je početak radova na izgradnji ulaznog kompleksa, a završetak se planira krajem 2013. godine.

#### Kontejnerski / višenamjenski terminal

Višenamjenski/kontejnerski terminal čija je prva faza završena 2010. godine na način da je izgrađena obala u duljini od 280 m, širine 27 m, s Ro-Ro rampom i skladišnim kapacitetom od 60.000 TEU godišnje. Koncesijskim ugovorom sklopljenim 18. siječnja 2010. između davatelja koncesije- Lučke uprave i koncesionara- "Luke Ploče" d.d. definirane su obveze proširenja i razvoja kontejnerskog terminala tako da bi se u konačnoj fazi terminal protezao na 23 hektara sa godišnjim kapacitetom od približno 500.000 TEU. Na temelju prvenstvene koncesije za izgradnju, poslovanje, upravljanje i razvoj kontejnerskog terminala na rok od 32 godine, koncesionar Luka Ploče d.d. je početkom 2011. počeo sa korištenjem terminala i u prvoj godini je nabavio kontejnersku dizalicu za pretovar Post Panamax brodova.

Terminal za rasute terete

Terminal za rasute terete izgradit će se na jugoistočnom dijelu luke na desnoj obali kanala Vlačka. Početak izgradnje Terminala očekuje se u prvoj polovici 2012. godine, a izgradnja će trajati 26 mjeseci. Cjelokupni terminal izgradit će se u dvije faze i imati će kapacitet od 6,5 milijuna tona godišnje. Prva faza terminala izgraditi će se s reduciranom prekrcajnom opremom i kapacitetom od 4,6 milijuna tona godišnje. Dužina obale biti će 350 m sa mogućnošću prihvata brodova do 180.000 DWT. Terminal će se moći koristiti u izravnom i neizravnom prekrcaju, s mogućnošću obrade dvaju brodova istovremeno što će u ovom segmentu tereta osigurati značajnu konkurentnost pločanskoj luci.

Godišnji promet luke Ploče: 3.600.000 t tereta i 110.000 putnika.

#### LUKA DUBROVNIK

U cijelosti je izgrađena obalna infrastruktura unutar Gruškog zaljeva u luci Dubrovnik. Realizacijom projekta dobivena je nova operativna obala u dužini 900 m i nova površina od 15.400 m<sup>2</sup> (istovremena mogućnost prihvata do 3 broda na kružnim putovanjima, iskrcaj/ukrcaj 10.000 putnika istovremeno). Vrijednost projekta je 26,2 mln €.

U siječnju 2011. započeti su radovi na realizaciji Projekta izgradnje lučke infrastrukture na području veza 17 (Batahovine). Projekt je financiran sredstvima iz kredita EBRD - a (dodatak osnovnom ugovoru sa EBRD-om). Nova operativna obala biti će namijenjena linijskom i trajektnom putničkom prometu. Procjena vrijednosti projekta je 8 mln €. Projekt je u prosincu 2011. u potpunosti dovršen. Godišnji promet luke Dubrovnik je 20.000 t tereta i 1.300.000 putnika. Završetak navedenih infrastrukturnih projekata osigurao je podlogu za ulaganje u lučku suprastrukturu, kako je predviđeno sveobuhvatnim projektom razvoja moderne putničke luke Dubrovnik.

Gradnja ostale lučke infrastrukture luka temeljit će se na zahtjevima tržišta i utvrđenim kriterijima, te kvalitativnoj i tehnološkoj modernizaciji, prometnom povezivanju s glavnim cestovnim i željezničkim koridorima radi ostvarenja bolje integracije s gospodarskim zaleđem kako bi se stvorili preduvjeti za razvitak intermodalnog prometa.

Prioritet u izgradnji i rekonstrukciji, te modernizaciji infrastrukture u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja su luke u kojima pristaju brodovi koji obavljaju javni obalni linijski pomorski promet.

Utvrđivanje granice pomorskog dobra posebice u urbanim sredinama i na dijelovima obale interesantnim za investiranje, a koji su predviđeni dokumentima postornog uređenja. Cilj je u narednom trogodišnjem razdoblju u potpunosti implementirati GIS bazu podataka kao alata za donošenja odluka o upravljanju pomorskim dobrom, te zaštititi istoga.

#### 1.1.6. Ulaganje u infrastrukturu aerodroma

U Republici Hrvatskoj u funkciji je sedam međunarodnih aerodroma, dva manja aerodroma te letjelišta i helidromi. Situacija na aerodromima zahtijeva kontinuirano ulaganje u infrastrukturu, kako bi se zadovoljile potrebe sigurnog i efikasnog zračnog prometa, a koje za sada nisu u potpunosti zadovoljene zbog uskih grla odlaznog i dolaznog prostora za putnike, nedostatka zaštitnih ograda i protupožarnih pojasa, nedovoljne širine uzletno sletnih staza, manevarskih površina i slično. U cilju poboljšanja aerodromske infrastrukture u proteklom razdoblju su, kroz sufinanciranje sredstvima državnog proračuna, podržavani projekti (zahtjevi) aerodroma, koji su se odnosili na izradu projektne dokumentacije, otkup zemljišta za proširenje uzletno-sletnih staza i stajanki te izvođenje radova na ostaloj pratećoj infrastrukturi za prihvata putnika i zrakoplova na aerodromima, helidromima manjim i regionalnim (otočnim) aerodromima. Broj podržanih projekata (zahtjeva) aerodroma u proteklom razdoblju ovisio je o veličini projekta i kretao se u rasponu od 3 do 7 projekata godišnje. Infrastrukturne projekte na aerodromima uglavnom i u najvećoj mjeri financiraju sami aerodromi uz sufinanciranje države proračunskim sredstvima.

Polazeći od postojećeg stanja u budućnosti je potrebno mijenjanje i nadopunjavanje dotrajale aerodromske opreme kao i proširenja i gradnja novih građevina i površina, kako na velikim, tako i na malim aerodromima u zemlji. Tim aktivnostima stvorit će se uvjeti da aerodromi u Republici Hrvatskoj ostvare svoj strateški cilj povećanja opsega prometa i povećanja broja zračnih prijevoznika. Na poboljšanje aerodromske infrastrukture u sljedeće tri godine, utjecat će se kroz povećanje broja sufinanciranih,

odnosno podržanih projekata (zahtjeva) aerodroma te helidroma koji su od državnog i lokalnog značaja.

#### 1.1.7. Razvoj cestovne infrastrukture

Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske dugoročni je planski dokument koji određuje osnovne smjernice razvitka i cestovne infrastrukture. Od strane Hrvatskog Sabora usvojena je 1999. godine i temelj je za donošenje srednjoročnih razvojnih planova, programa građenja i održavanja javnih cesta za četverogodišnja razdoblja.

Vlada Republike Hrvatske donijela je tri četverogodišnja programa za razdoblja 2001.- 2004., 2005.-2008. i 2009.-2012. Tijekom 2012. godine donijet će se novi četverogodišnji plana za razdoblje 2013.-2016. sa ciljevima i programima za to razdoblje.

Operativne – godišnje planove građenja i održavanja javnih cesta donose upravitelji: autocesta Hrvatske autoceste d.o.o. i upravitelji državnih cesta Hrvatske ceste d.o.o. donose uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske, a upravitelji županijskih i lokalnih cesta uz suglasnost Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.

Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2009. do 2012. nastavak je prethodnih programa tijekom kojih je provedena projektna priprema za ostvarenje nove izgradnje, izvanrednog i redovnog održavanja javnih cesta planiranih u razdoblju od 2009. do 2012. godine.

Ciljevi razvitka javnih cesta iz prethodnog Programa u svim su segmentima ostvareni: od izgradnje autocesta i državnih cesta do održavanja, rekonstrukcije i modernizacije javnih cesta, čime je stanje ukupne postojeće mreže javnih cesta značajno poboljšano.

Prema Strategiji održivog razvitka Republike Hrvatske (NN 30/09), koju je Hrvatski sabor usvojio u ožujku 2009. godine, u Republici Hrvatskoj je dostignuta visoka razvijenost mreže autocesta, a mrežu državnih, županijskih i lokalnih cesta treba dalje razvijati.

U Hrvatskoj je nakon novog razvrstavanja iz travnja 2012. godine u javne ceste razvrstano ukupno 26.815,8 km cesta i to:

- 1.478,5 km autocesta,
- 6.584,6 km državnih cesta,
- 9.788,4 km županijskih cesta i
- 8.964,3 km lokalnih cesta.

Upravljanje javnim cestama prema Zakonu o cestama povjereno je: Hrvatskim cestama d.o.o. za državne ceste, Hrvatskim autocestama d.o.o. za autoceste, te županijskim upravama za ceste i Gradu Zagrebu za županijske i lokalne ceste. Autocestama A2, A1 na sektoru Zagreb (čvorište Lučko)-Bosiljevo, A6, A7 s mostom Krk te Istarskim ipsilonom (A8 i A9), koje su u koncesiji, upravljaju koncesionari Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o, Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. i Bina Istra d.d. Navedeni subjekti provode Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje 2009.-2012.

Izvori financiranja tako postavljenog cestovnog sustava utvrđeni su Zakonom o cestama kako slijedi: godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, cestarina za uporabu autoceste i objekta s naplatom (most, tunel, vijadukt i slično), naknada za uporabu javnih cesta motornim i priključnim vozilima registriranim izvan Republike Hrvatske, naknada za izvanredni prijevoz, naknada za prekomjernu uporabu, korisnička naknada, naknada za korištenje cestovnog zemljišta, naknada za obavljanje pratećih djelatnosti, naknada za koncesije, sredstva državnog proračuna, naknada za financiranje građenja i

održavanja javnih cesta iz državnog proračuna u visini od 1,20 kuna na energente i naknada za osnivanje prava služnosti i prava građenja na javnoj cesti,

U tekućem četverogodišnjem razdoblju 2009.-2012. sve aktivnosti vezane uz izgradnju i održavanje javnih cesta ograničene su mogućnostima financiranja koje su, zbog globalne financijske krize i recesije, nepovoljnije nego u prethodnim četverogodišnjim razdobljima.

Ovim Programom prioritet u realizaciji dan je dovršavanju pojedinih aktivnosti započetih u prethodnom programskom razdoblju sukladno ograničenim okvirima financiranja, uz rješavanje najkritičnijih dionica i objekata s posebnim naglaskom na rješavanje cestovne infrastrukture u prigradskim i gradskim područjima te kvalitetno povezivanje otoka s kopnom.

Provedba navedenih aktivnosti predviđenih planova u najvećem dijelu se oslanja na prihode od naknade za građenje i održavanje javnih cesta koju čine naknade iz goriva od 1,2 kune po svakoj litri goriva, a jednako je dijele Hrvatske autoceste d.o.o. i Hrvatske ceste d.o.o. Dio naknade iz goriva u iznosu od 0,60 kn/l goriva osnovni je izvor sredstava kojima Hrvatske ceste d.o.o. financiraju ulaganja u izgradnju, održavanje i troškove upravljanja državnim cestama i naknada iz goriva čini gotovo 96% ukupnih izvora sredstava financiranja poslovanja Hrvatskih cesta d.o.o. Ostalo su vlastita sredstva, oko 4% ukupnih sredstava, ostvarena poslovanjem u skladu s Zakonom o cestama.

U slijedećem četverogodišnjem razdoblju Hrvatske ceste d.o.o. u programe građenja i održavanja državnih cesta, za sufinanciranje razvoja županijskih i lokalnih cesta te za upravljanje uložiti će 4,59 mlrd kuna.

Izgradnja autocesta za razdoblje 2012.-2014. predviđa obuhvat kako slijedi:

- Na autocesti A1 Zagreb - Split – Ploče predviđen je nastavak ulaganja s ciljem održavanja kontinuiteta izgradnje i dovršetka pravca do čvora Ploče, kao i radovi na dionici čvor Ploče – granica s BiH u duljini od 17 km,

- Pri gore navedenom pravcu u izgradnji je i spojna cesta Zagvozd – Baška Voda. U sklopu ovog projekta izvodi se sjeverni i južni dio spojne ceste u duljini 6 km i tunel Sv. Ilija duljine 4 km,

- Aktivnosti na Vc koridoru predviđaju izgradnju dionice Sredanci – granica BiH duljine 3 km, uključujući i most preko Save,

- Na autocesti A11 Zagreb - Sisak duljine 47 km, predviđa se dovršetak izgradnje dionice Jakuševac – Velika Gorica jug i poddionice Buševac – Lekenik duljine 11 km.

Nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, predviđa se uključivanje projekata iz ovog sektora u sufinanciranje EU fondovima. Planski dokument koji se priprema s ciljem definiranja stanja i potreba u svim sektorima prometa je Operativni program „Promet“ za strukturne instrumente, odnosno za sufinanciranje kroz Europski fond za regionalni razvoj ili Kohezijski fond. Njegovo usvajanje od strane Europske komisije predviđeno je za 2012. godinu, a stupanje na snagu danom pristupanja RH Europskoj uniji.

## Pokazatelji rezultata (output):

TABLICA POKAZATELJA REZULTATA (OUTPUT)

Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Posebni cilj 1.1. Ujednačen razvoj prometne infrastrukture

Načini ostvarenja	Pokazatelj rezultata (output)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.1.1. Održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture i žičara, regulacija prometa i izgradnja novih pruga i žičara	1.1.1.1. Broj kilometara obnovljenih i osuvremenjenih željezničkih pruga	Povećanjem broja godišnje moderniziranih kilometara mreže, mjerenih kroz broj obnovljenih i osuvremenjenih kilometara pruga godišnje, unaprijed će se tehničko-tehnološka razina željezničke mreže, što će se pozitivno će se odraziti na obujam i brzinu odvijanja željezničkog prometa.	km obnovljenih i osuvremenjenih pruga	44	MPPI HŽI	30	50	60
	1.1.1.2. Prosječna dopuštena infrastrukturna brzina	Povećanjem brzina prometovanja vlakova unapređuje se kvaliteta željezn.mreže i pruža viša razina usluge prijevoza	km/h	75	MPPI HŽI	75	80	80
1.1.2. Ulaganje u željezničku infrastrukturu kroz projekte sufinancirane iz pretrpripstunih i strukturnih fondova EU	1.1.2.1. Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani-Novska (pružni radovi, kontaktna mreža, signalno-sigurnosni i telekomunikacijski radovi)	Obnovljenim i rekonstruiranim km pruge postići će se maksimalnadopušt ena brzina vlaka 160 km/h	km	0	HŽI	19,78	19,78	19,78
	1.1.2.2. Izgrađeni km drugog kolosijeka i rekonstruirani km željezničke pruge na dionici Dugo Selo-Križevci	Obnovljenim i rekonstruiranim km pruge postići će se maksimalna dopuštena brzina vlaka 160 km/h	km	0	MPPI HŽI	0	19,03	38,03
	1.1.2.3. Broj odobrenih konačnih izvještaja o provedenim ugovorima	Na kraju provedbe zaključenog ugovora o izvršenja usluga donosi se i odobrava konačno izvješće.	Broj	0	Izvješća o praćenju projekta	4	6	10
1.1.3. Ulaganje u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda	1.1.3.1. Stupanj izgrađenosti lučke infrastrukture lučkog područja Slavonski Brod	Postotak izvršenosti planiranih radova po godini. Uložena sredstva/planirana sredstva.	%	20	LU	24	29	35
	1.1.3.2. Broj dana plovnosti u godini po određenoj klasi plovnosti	Broj dana plovnosti na rijeci Savi s minimalnim gazom od 160cm za III klasu plovnog puta	Broj	208	AVP	220	240	260
	1.1.3.3. Broj riječnih kilometara obilježanih za sigurnu plovidbu na r. Dunav, Sava, Drava, Una i Kupa	Radovima obilježavanja postići će se veći stupanj sigurnosti plovidbe za sudionike u plovidbi	rkm	725	AVP	725	725	725

1.1.4. Ulaganje u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda iz pretpristupnih fondova EU	1.1.4.1. Broj odobrenih konačnih izvještaja o provedenim ugovorima	Na kraju provedbe zaključenog ugovora o izvršenja usluga donosi se i odobrava konačno izvješće. Porast broja odobrenih izvješća govori o povećanju broja projekata koji se provode i financiraju sufinancirane iz pretpristupnih i strukturnih fondova EU	Broj	0	Izvješća o praćenju projekta	5	7	7
1.1.5. Ulaganje u izgradnju i modernizaciju infrastrukture u morskim lukama otvorenim za javni promet i utvrđivanje granica pomorskog dobra	1.1.5.1. Stupanj izgrađenosti infrastrukturnih objekata u luci Rijeka (Gateway projekt)	Modernizacijom luka stvorit će se preduvjet za razvitak intermodalnog prometa	%	30	MPPI/LU Rijeka	67,9	86,5	100
	1.1.5.2. Stupanj izgrađenosti infrastrukturnih objekata u luci Gaženica	Povećanjem izgrađenosti infrastrukturnih objekata u luci Gaženica doći će do rasterećenja gradske luke i povećanje prometa u Luci	%	10	MPPI	80	100	100
	1.1.5.3. Stupanj izgrađenosti terminala za rasute terete Luke Ploče	Izgradnjom terminala za rasute terete Luke Ploče stvorit će se uvjeti za povećanje prometa u Luci	%	10	MPPI	80	90	100
1.1.6. Ulaganje u infrastrukturu aerodroma	1.1.6.1. Broj podržanih projekata (zahtjeva) za sufinanciranje aerodromske infrastrukture	Povećanjem broja podržanih projekata (zahtjeva) za sufinanciranje aerodromske infrastrukture povećat će se postojeći kapaciteti aerodroma te osigurati sigurniji i brži protok putnika i zrakoplova	Broj	3	MPPI	5	5	5
1.1.7. Razvoj cestovne infrastrukture	Broj km izgrađenih dionica autoceste	Sukladno prijedlogu Plana građenja AC za razdoblje 2009.-2015.	km	1.478,5	HAC	1.519,5	1.529,5	1.529,5

## Pokazatelji učinka (outcome):

TABLICA POKAZATELJA UČINKA (OUTCOME)

Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Posebni cilj	Pokazatelj učinka (outcome)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.1. Ujednačen razvoj					MPPI			

## 1.2. Visoka kvaliteta prometa i razvijeno tržište prometnih usluga

Visoka kvaliteta i razvijeno tržište prometnih usluga predstavlja najvažniji rezultat razvijene i moderne infrastrukturne mreže prometnica, ali je istovremeno i preduvjet razvitka gospodarstva i stvaranja boljih uvjeta života stanovništva. Današnje tržište prometnih usluga u RH obilježeno je prisustvom velikog broja javnih i privatnih operatera u svim vidovima prometa. Razvitak prometnih usluga ovisi o komplementarnoj razini razvitka pojedinih vrsta prometa pri čemu se nastoji svaku od pojedinih vrsta prometa razvijati i unapređivati ravnomjernom zastupljenošću kako bi prometna djelatnost polučila optimalne rezultate.

### Načini ostvarenja postavljenog cilja:

#### 1.2.1. Poticanje pomorske prometne povezanosti i razvoj pomorske putničke flote kroz uvođenje novih tehnologija

Održavanjem i povećanjem učestalosti postojećih te uvođenjem novih linija u pomorskom prometu osigurava se bolja mobilnost stanovništva, brži i ekonomičniji prijevoz tereta, ujednačeni razvoj regija, povezanost raznih vidova prometa (intermodalni transport) te poticanje turističkog razvoja.

Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj obuhvaća 56 državnih linija u čijem održavanju sudjeluje 12 brodara sa flotom od 77 brodova. Radi se o Jadroliniji, Rijeka trgovačkom društvu u vlasništvu RH kao najvećem putničkom brodaru (u ukupnom prometu putnika Jadrolinija sudjeluje s 82%, a u prometu vozila s udjelom od oko 86%) i 11 putničkih brodara.

Pravo na obavljanje javnog prijevoza temelji se na davanju koncesija čime su stvorene pretpostavke za tržišni pristup i stvaranje konkurencije u obavljanju javnog obalnog linijskog pomorskog prometa u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama RH.

Do konca 2011. godine koncesionirano je svih 16 brzobrodskih linija, čiji ugovori ističu 2012./2013. godine, a od 13 klasičnih linija koncesionirane su četiri, nekoncesionirano je šest dok su tri linije samo planirane.

U prvoj polovici 2012. godine, biti će završen natječaj za koncesioniranje 24 trajektne linije.

Povećanjem udjela koncesioniranih linija u ukupnom broju linija u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu povećava se kvaliteta pomorskog putničkog prometa kao rezultat tržišne utakmice među brodarima.

U javnom obalnom linijskom pomorskom prometu na Jadranu u 2011. godini prevezeno je ukupno 11.129.145 putnika, što je za 1,8% više u odnosu na prethodnu godinu, prevezeno je 2.796.999 vozila što je također 1,8% više u odnosu na 2010. godinu.

Donošenjem mjera koje olakšavaju brodarima izgradnju i modernizaciju flote i tehnologije prijevoza bitno se doprinosi kvaliteti pruženih usluga pomorskog prometa tereta i putnika i unapređenju gospodarskih djelatnosti.

S obzirom da je Program obnove putničke flote za potrebe Jadrolinije, Rijeka (2004. – 2008.) u cijelosti realiziran i završen, u okviru buduće planirane reforme sustava javnog obalnog linijskog pomorskog prometa u cjelini u narednom razdoblju nastaviti će se i nadalje s modernizacijom putničke flote u cilju smanjenja njene starosne

strukture i povećanja sigurnosti plovidbe. U tom smislu u tijeku su pripreme na izradi novog Programa obnove putničke flote koji će se temeljiti na novom načinu i modelu financiranja za koji će odgovarajuća proračunska sredstva biti potrebno osigurati u Državnom proračunu Republike Hrvatske za 2013. – 2015. godinu. U okviru ovoga Programa već tijekom ove godine, planira se izraditi idejni projekt odgovarajućeg plovila koji će imati mogućnost ukrcaja i tereta za manje otoke sa slabom ili bez cestovne infrastrukture na otocima koje će povezivati ovakav tip plovila (tzv. klasični brodovi).

Ministarstvo je od 2005. godine do danas provodilo nekoliko programa izgradnje i rekonstrukcije pomorske flote za potrebe hrvatskih privatnih brodara-poduzetnika. U razdoblju 2005. – 2011. godine dodijeljena je potpora brodarima za 64 novogradnje i 21 rekonstrukciju plovila. Cilj i svrha Programa je jačanje hrvatskih brodara kako bi mogli biti spremni te konkurirati na Jadranu stranim brodarima kada Republika Hrvatska postane punopravna članica Europske zajednice, te kada isteknu prijelazna razdoblja za otvaranje tržišta u nacionalnom pomorskom prometu.

Većina izletničkih brodara u Republici Hrvatskoj djeluje organizirano kroz šest Udruga čiji članovi su 2005. godine raspolagali s ukupnom flotom od preko 350 brodova, jahti i brodica (298 brodara) s ukupnim kapacitetom od preko 1800 ležajeva. Izletničkom flotom se može prevesti preko 4500 izletnika jednim ukrcajem. Imajući u vidu i novoizgrađene brodove, članovi Udruga danas raspolažu s ukupnim kapacitetom od gotovo 400 brodova, jahti i brodica, s preko 2000 ležajeva kojima se može prevesti preko 5000 izletnika jednim ukrcajem. Tijekom proteklih godina došlo je do značajnog porasta kapaciteta putničke flote, a time i povećanje kvalitete pruženih usluga.

Kako bi se ojačala konkurentnost brodara radi njihove lakše integracije u europsko tržište, Ministarstvo provodi i druge odgovarajuće mjere: nadoknađivanje razlike u cijeni pogonskog goriva brodarima koji obavljaju gospodarsku djelatnost u nacionalnoj plovidbi.

Naime, mali privatni brodari koji obavljaju ovu djelatnost opterećeni su troškovima pune cijene koštanja pogonskog goriva, te je namjera davatelja potpore s osnova subvencioniranja razlike u cijeni goriva izjednačavanje uvjeta poslovanja sa stranim brodarima iz zemalja EU u cilju pripreme hrvatskih brodara za ulazak na zajedničko Europsko tržište i sprječavanje narušavanja tržišnog natjecanja.

U razdoblju 2013. - 2015. Ministarstvo planira nastaviti s provedbom navedenih programa kroz poticanje potpora male vrijednosti u sektoru pomorskog gospodarstva. S druge strane u vidu unaprijeđenja pomorskog prometa i pomorskog prijevoza u okviru EU programa provode se i dva značajna EU projekta. Prvi projekt je projekt „Razvoj autocesta mora za Jadran; acronim AdriaticMoS“ koji se realizira u okviru IPA 2009. programa Jadranske prekogranične suradnje. Cilj projekta je stvaranje nacrtu Strategije razvoja autocesta mora za Jadran u svrhu povezivanja Hrvatske sa susjednim regijama koristeći potencijale morskih koridora u jadranskoj regiji. Nadalje, u okviru programa IPA 2008 TAIB FPPRAC program, kandidiran je projekt izrade nove Strategije pomorskog razvitka, čije ugovaranje se očekuje tokom drugog kvartala 2012. godine. Obzirom da Republika Hrvatska kao primarno pomorska zemlja želi svoju razvojnu strategiju temeljiti na punoj valorizaciji pomorskih djelatnosti uz kontinuirano unaprijeđenje konkurentnosti pomorskog gospodarstva i zaštitu mora kao prirodnog resursa, sadržajno, Strategija pomorskog prometa obuhvatiti će sljedeća područja: funkciju pomorskog prometa u odnosu na gospodarski i društveni razvoj, tržište pomorskog prometa, brodarski sektor, te s tim u vezi i pitanje pomoraca, sigurnost i zaštita Jadrana, razvoj otoka, pomorsko putnički



promet, prostorno planiranje i pomorska infrastruktura, integralno upravljanje obalnim područjem te pitanje integralne pomorske politike.

1.2.2. Uvođenje informatizacije u sustav javnog obalnog linijskog pomorskog prometa, te edukacija i osposobljavanje stručnog kadra u pomorskom prometu  
Iniciran je projekt informatizacije obalnog linijskog pomorskog prometa koji će omogućiti građanima jednostavniju kupnju karata, otvoriti mogućnost rezervacije karata, a za otočane će biti predviđen posebni „pokaz“. Sustav će također omogućiti kontrolirani ukrcaj na brodove što će unaprijediti sigurnost plovidbe, te doprinijeti osiguranju transparentnosti subvencioniranja linijskog promet. Kroz predviđeni projekt stvoriti će se pretpostavka povećanja efikasnosti sustava, povećanja dostupnosti usluga, povećanja transparentnosti sustava, te osiguranja efikasnijeg nadzora sustava linijskog pomorskog prijevoza RH. S tim u vezi Ministarstvo će sa nadležnom Agencijom za obalni linijski pomorski prijevoz definirati standarde Sustava, te zakonske propise potrebne za uspostavljanje Sustava. Ujedno, izvršiti će se analiza luka na temelju postavki projekta, te će se s tim u vezi definirati dinamika implementacije sustava po fazama, uspostaviti će se sustav otočkih i drugih kartica, implementirati će se sustav WEB i ostalih tehnologija prodaje karata, definirati će se potpuni putnički IS sustav za lokalni pomorski linijski prijevoz sa HH (*Handheld*) i / ili kontroliranim prolazima i dr.

U konačnici, Sustav bi trebao biti u primjeni u svim lukama ne kasnije od početka 2016. godine, u smislu potpunog korištenja sustava upravljanja i prodaje karata.

Poticanjem školovanja i specijalističke naobrazbe dovoljnog broja kadra u prometu (dodjela školarina i stipendija) postiže se potreban nivo znanja i vještina za pružanje kvalitetnih prometnih usluga. Ovaj cilj postići će se, između ostaloga, korištenjem novoizgrađenog (2010. godine) i suvremeno opremljenog školskog broda „Kraljica mora“, na kojem se provodi obuka i stručna praksa za pomorska i brodarska zanimanja.

Stipendije za učenike srednjih pomorskih škola i studente pomorskih fakulteta dodjeljuju se od 2006. godine. U 2012. godini stipendiju prima ukupno 547 stipendista (444 učenika po 800 kuna mjesečno i 103 studenta po 1.200 kuna mjesečno).

Planirana sredstva u Državnom proračunu RH za 2012. godinu iznose 6.000.000 kuna, a projekcije za 2013. i 2014. godinu također su na istoj razini.

Nastavit će se s programom stipendiranja učenika i studenata pomorskih škola i fakulteta. Jednako tako, osigurati će se opremanje pomorskih škola i fakulteta potrebnom opremom, sukladno novim međunarodnim standardima.

### 1.2.3. Modernizacija flote i jačanje konkurentnosti unutarnje plovidbe

Stanje komercijalne flote hrvatskih riječnih brodara je u nezavidnom položaju: sastoji se od svega šezdesetak brodova prosječne starosti preko 40 godina, s ukupnim kapacitetom od oko 50.000 tona. Ovaj kapacitet nije dovoljan za dugoročno zadovoljavanje potražnje prijevoza do i iz hrvatskih riječnih luka, tako da domaći prijevoznici trenutno sudjeluju u prijevozu tereta sa svega 20%, dok ostali prijevoz obavljaju strani prijevoznici. Kako bi se za brodare osigurala konkurentna pozicija na jedinstvenom europskom tržištu, posebna pozornost će se posvetiti izgradnji i modernizaciji flote, te implementaciji inovacija u tehnologiji i upravljanju prijevoza u skladu s novim tehničkim standardima. Podrška razvoju mora se postići zajedničkim projektima inovacija u brodarstvu i brodogradnji, istraživanju i razvoju, te zaštiti okoliša, uz zajedničko sudjelovanje privatnih investitora i države u obliku posebnih

financijskih sredstava za ovu namjenu. Rezultati tih projekata biti će transparentni i u skladu s Europskim akcijskim programom (NAIADES).

Na unutarnjim vodnim putovima nalaze se ruralna područja uz unutarnje vodne putove u kojima nije izgrađena prometna infrastruktura (mostovi) sa svrhom prometne povezanosti lijeve i desne obale rijeka, što je riješeno prometovanjem skela namijenjenih za siguran ukrcaj, prijevoz i iskrcaj osoba, životinja i stvari između dviju riječnih obala. Na vodnom putu s međunarodnim režimom plovidbe nakon ulaska u EU biti će dozvoljena samo plovidba skela koje plove slobodno, tj. na samostalni pogon. Da bi ispunile izmijenjene zakonske propise, jedinice lokalne i regionalne samouprave imaju relativno visoke troškove za izvršenje preinaka na plovilima za prijevoz putnika i robe preko međunarodnog vodnog puta, s jedne obale na drugu. Stoga država sudjeluje u sufinanciranju troškova preinaka plovila na skelskim prijelazima u svrhu usklađivanja s propisanim tehničkim normama kao i troškova izgradnje županijskih luka i putničkih pristaništa te održavanja postojećih.

U razdoblju 2013 – 2015. Ministarstvo planira daljnje usklađivanje prometa skelama sa Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda (N.N. 109/07 i 132/07) i Pravilnikom o plovidbi na unutarnjim vodama (N.N. 138/08 i 8/10).

Ministarstvo će u slijedećem trogodišnjem razdoblju nastojati stvoriti uvjete za modernizaciju i obnovu flote plovila na unutarnjim vodama RH. Također se planira, zajedno s jedinicama lokalne i regionalne samouprave, sufinanciranje modernizacije i održavanja plovila na skelskim prijelazima (područja bez cestovnih mostova).

Ministarstvo provodi i odgovarajuće mjere putem osnivanja posebnog fonda za riječni promet sukladno odredbama za provedbu Akcijskog plana, povećanja broja „malih“ brodara. Novim programom „Potpora brodarima unutarnje plovidbe u nacionalnom prijevozu“ se nastoji pomoći brodarima u RH koji se bave komercijalnom prijevozom putem subvencioniranja cijene pogonskog goriva u dijelu koji se odnosi na javna davanja za izgradnju cesta i autocesta i time im omogućiti priliku za ravnopravan položaj s konkurencijom – stranim brodarima i brodarima čiji brodovi plove u međunarodnoj plovidbi, te su u mogućnosti nabavljati pogonsko gorivo bez javnih davanja za izgradnju cesta i autocesta.

#### 1.2.4. Poticanje stručnog kadra i razvoj novih tehnologija u vodnom prometu

Poticanjem školovanja i specijalističke naobrazbe dovoljnog broja kadra u prometu (dodjela školarina i stipendija) postiže se potreban nivo znanja i vještina za pružanje kvalitetnih prometnih usluga. Smanjenje interesa za stjecanje zvanja u brodarstvu predstavlja vrlo ozbiljan problem i ograničenje za daljnji razvoj riječnog prometa. Ovaj problem najčešće negativno utječe na brodarku, ali i na druge sudionike u prijevozu unutarnjim vodnim putovima (luke, lučke uprave, lučke kapetanije, brodogradnju itd). Odgovarajući stručni administrativni profil također je potrebno ojačati u institucijama iz sektora unutarnje plovidbe. Kvaliteta obrazovanja stručnjaka predstavlja dugoročan proces u kojem svi sudionici u prijevozu unutarnjim vodnim putovima moraju sudjelovati. U tom smjeru od 2008. godine Ministarstvo dodjeljuje stipendije putem javnog natječaja, a prema utvrđenim kriterijima za dodjeljivanje stipendija redovnim studentima preddiplomskog i diplomskog sveučilišnog studija vodnog smjera Fakulteta prometnih znanosti Zagreb, kao i učenicima srednjih škola nautičkog smjera. U 2013. godini planira se isplata stipendija za 5 studenata vodnog smjera po 1200 kn mjesečno po studentu i 30 učenika po 800 kuna mjesečno po učeniku.

U tijeku je nominacija projekta Akcijski plan za razvoj brodarstva u pretpripravnici IPA 2010 - komponenta I, kojim se planira:

- izrada analiza administrativnih, upravnih i tehničkih kapaciteta postojećih brodara,
- izrada analize trenutnog tehničkog stanja flote (prema podacima Hrvatskog registra brodova),
- izrada smjernica za modernizaciju flote,
- izrada prezentacija inovacija u transportu unutarnjim vodnim putovima,
- izrada smjernica za implementaciju novih tehničkih zahtjeva za plovila unutarnje plovidbe,
- izrada smjernica koje će pomoći brodarima postizanje konkurentnosti na zajedničkom europskom tržištu.

U slijedećem trogodišnjem razdoblju Ministarstvo planira izraditi potrebnu dokumentaciju i uskladiti propise te provesti mjere Akcijskog plana ovisno o okolnostima.

#### 1.2.5. Očuvanje zračne povezanosti regija kroz odvijanje domaćeg linijskog zračnog prijevoza

U Republici Hrvatskoj jedini zračni prijevoznik koji obavlja redoviti zračni prijevoz, Croatia Airlines d.d., nema poslovnog interesa za obavljanje redovitog zračnog prijevoza na određenim linijama. S obzirom da se određene linije smatraju vitalnim za gospodarski i socijalni razvoj regija unutar Republike Hrvatske, temeljem Odluke Vlade Republike Hrvatske i Rješenja Agencije za tržišno natjecanje, zračnom prijevozniku Croatia Airlines d.d. određena je obveza obavljanja javne usluge (PSO) na domaćim redovitim zračnim linijama u razdoblju od 2007. do 2011. godine i to na razini operacija ostvarenih u 2006. godini i za fizički promet od 6.857 letova godišnje. Kako je obavljanje redovitog zračnog linijskog prijevoza od velikog značaja za gospodarski i socijalni razvoj regija unutar Republike Hrvatske, u sljedećem trogodišnjem razdoblju nastojat će se zadržati isti broj linija u domaćem linijskom zračnom prijevozu, odnosno fizički promet od 6.857 letova godišnje.

#### 1.2.6. Poticanje željezničkog prijevoza

Sadašnju situaciju željezničkog transportnog tržišta karakterizira prisustvo dvaju željezničkih operatera; jedan u putničkom prijevozu – HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i jedan u teretnom (robnom) prijevozu – HŽ Cargo d.o.o. Oba društva, sukladno Zakonu o željeznici, obavljaju aktivnost od općeg gospodarskog interesa, a to su aktivnosti željezničkog prijevoza putnika i željeznički kombinirani prijevoz robe. Obzirom na navedeno, postoji obaveza Državnog proračuna da osigurava potrebna financijska sredstva za opisanu namjenu. Novi model financiranja, koji je djelomično već u primjeni, obuhvaća direktno ugovaranje i postavljanje financijskog okvira kroz ugovor o subvencioniranju ili ugovor o obvezi pružanja javne usluge. Ministarstvo i željeznički putnički operater HŽ-Putnički prijevoz d.o.o. na razini godine sklapaju ugovor o subvencioniranju željezničkog putničkog prometa. Tijekom 2011. godine u željezničkom putničkom prijevozu prevezeno je 49,96 milijuna putnika i ostvareno je 1.536 milijuna putničkih kilometara (pkm). U ovoj vrsti prijevoza naglašene su komparativne prednosti željeznice time što omogućava brz, pouzdan i ekološki prihvatljiv oblik prijevoza. Postojeći vozni park HŽ-Putničkog prijevoza d.o.o. obilježava dotrajalost i prosječna starost vagona od 29 godina. Na raspolaganju je ukupno 388 putničkih vagona, od čega je u aktivnom stanju 285 vagona. Zbog potreba izvođenja remonata vagona, kao i zbog njihove dotrajalosti prisutan je nedostatak vagona određenih karakteristika kako bi se postojeći vozni red mogao redovito odvijati. Zbog toga je iznimno potrebno pokrenuti novi ciklus ulaganja u prijevozne kapacitete.

Tijekom 2011. godine društvo HŽ-Cargo d.o.o prevezlo je 12,09 milijuna tona robe i realiziralo 2.521 milijuna tonskih kilometara. Zbog opće gospodarske situacije i nepovoljnih prijevoznih trendova u regiji, prisutan je trend smanjenje robnog prijevoza.

Prosječna starost vučnih vozila kreće se 38 godina kod dizel-lokomotiva, 35 godine kod električnih lokomotiva, 33 godine kod električnih motornih vlakova i 25 godine kod dizel-motornih vlakova. Loše stanje kapaciteta uzrokovano je starosnom strukturom, nepovoljnom razinom održavanja te je prisutan veliki broj tehničkih kvarova. Evidentno je tehničko i tehnološko zaostajanje što će za posljedicu imati nespremnost za međunarodnu konkurenciju, pa je nužna modernizacija postojećih prijevoznih kapaciteta.

U sljedećem trogodišnjem razdoblju prioritetne aktivnosti u području željezničkog putničkog prometa obuhvaćaju unapređenje poslovanja na tržišnim načelima i stvaranje dugoročno održivih konkurentskih prednosti, informatizacija prodaje prijevoznih karata do 2014.g, te uvođenje motornih vlakova u gradskom i regionalnom prijevozu do 2016.g.

Sukladno napretku u predpristupnom procesu, željezničko transportno tržište postepeno će se harmonizirati sa zakonodavstvom Europske unije te ujedno pripremati za liberalizaciju. Nastavljaju se provoditi aktivnosti preuzimanja pravne stečevine u domaće zakonodavstvo, izrade strateških dokumenata i planova razvitka sa glavnom namjerom prilagodbe postojećih željezničkih kompanija budućim okolnostima liberaliziranog tržišta. Reforme sektora, koje predstoje, podrazumijevaju i provedbu procesa restrukturiranja, kojim će se postojeće željezničke kompanije učiniti efikasnim i održivim i u konačnici smanjiti potrebe za javnim financiranjem. Restrukturiranje željezničkih kompanija unutar sustava HŽ Holding d.o.o. potrebno je ubrzati kako bi se iste djelotvorno pripremile za liberalizaciju tržišta i izazove članstva u EU. Sukladno napretku u procesu pridruživanja EU i preuzimanja sve većeg broja odredbi pravne stečevine EU u domaće zakonodavstvo, budući PSO ugovori (ugovori o pružanju usluga javnog prijevoza) biti će detaljnije usklađeni s europskom praksom, a najbolji ponuditelj biti će izabran putem javnog nadmetanja. Važan dio odgovornosti u ovom procesu odnosi se na uključenost svih razina lokalne vlasti po pitanju regulacije i organizacije javnog prijevoza na svom teritoriju, što pretpostavlja i određenu decentralizaciju. Ulaganjima u modernizaciju postojećeg voznog parka potiče se viša razina kvalitete pružanja usluge.

Ulaganjima u prijevozne kapacitete, odnosno modernizaciju vagona, lokomotiva, EMV i DMV na adekvatan način se pripremaju domaće prijevoznice kompanije za buduće tržišne uvjete, a u konačnici pridonosi unapređenju kvalitete i sigurnosti željezničkog prometa.

## Pokazatelji rezultata (output):

TABLICA POKAZATELJA REZULTATA (OUTPUT)

Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Posebni cilj 1.2. Visoka kvaliteta prometa i razvijeno tržište prometnih usluga

Načini ostvarenja	Pokazatelj rezultata (output)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.2.1. Poticanje pomorske prometne	1.2.1.1. Broj prevezenih putnika u pomorskom prometu na	Održavanjem i racionalizacijom pomorskih linija, te uvođenjem	Broj (u mln)	11,15	MPPI	11,35	11,57	11,80

povezanosti i razvoj pomorske putničke flote kroz uvođenje novih tehnologija	Jadranu	elektronske prodaje karata za očekivati je veći i točniji broj evidentiranih putnika, a time i povećani prihod s osnova prodaje karata							
	1.2.1.2. Broj prevezenih vozila u pomorskom prometu na Jadranu	Održavanjem i racionalizacijom pomorskih linija, te uvođenjem elektronske prodaje karata za očekivati je veći i točniji broj evidentiranih vozila, a time i povećani prihod s osnova prodaje karata	Broj (u mln)	2,75	MPPI	2,85	2,90	2,98	
	1.2.1.3. Broj putničkih i izletničkih plovila	Povećanjem broja plovila novijih tehnologija postići će se bolja konkurentnost hrvatskih brodara prilikom ulaska RH u EU, povećati kvaliteta pružanja usluga i viši standard sigurnosti plovidbe	Broj	400	MPPI	415	418	421	
1.2.2. Uvođenje informatizacije u sustav javnog obalnog linijskog pomorskog prometa, te edukacija i osposobljavanje stručnog kadra u pomorskom prometu	1.2.2.1. Stupanj informatizacije na državnim linijama	Sustav će omogućiti građanima jednostavniju kupnju karata, otvoriti mogućnost rezervacije karata, a za otočane će biti predviđen poseban „pokaz“. Sustav će omogućiti kontrolirani ukrcaj na brodove što će unaprijediti sigurnost plovidbe i točniju evidentiranost putnika i vozila	%	0	MPPI	20	40	70	
	1.2.2.2. Broj dodijeljenih školarina i stipendija u oblasti pomorskog prometa	Edukacijom stručnog kadra postiže se kvalitetnija usluga u pomorskom prometu	Broj	479	MPPI	540	540	540	
1.2.3. Modernizacija flote i jačanje konkurentnosti unutarnje plovidbe	1.2.3.1. Broj plovila u vlasništvu jedinica lokalne i regionalne samouprave osposobljenih za prijevoz putnika i roba	Povećanje broja plovila u vlasništvu jedinica lokalne i regionalne samouprave osposobljenih za prijevoz putnika i roba u svrhu poticanja prometne povezanosti	Broj	3	MPPI	1	2	3	
	1.2.3.2. Broj realiziranih zahtjeva za sufinanciranje troškova brodara	Realizacijom zahtjeva za sufinanciranje troškova brodara povećat će se njihovi postojeći kapaciteti i to će pridonijeti njihovom obrtu poslova odnosno povećanju prometa un. vodama	Broj realiziranih zahtjeva	1	MPPI	2	2	3	
1.2.4. Poticanje stručnog kadra i razvoj novih tehnologija u	1.2.4.1. Broj dodijeljenih školarina i stipendija u oblasti riječnog prometa	Broj dodijeljenih školarina i stipendija u oblasti riječnog prometa koji će doprinijeti povećanju interesa za zvanja	Broj	25	MPPI	30	35	40	

vodnom prometu		unutarnje plovidbe						
	1.2.4.2. Broj izrađenih istraživačkih i razvojnih studija	Broj izrađenih istraživačkih i studija koje će doprinijeti razvoju unutarnje plovidbe	Broj	1	MPP	2	3	4
1.2.5. Očuvanje zračne povezanosti regija kroz odvijanje domaćeg linijskog zračnog prijevoza	1.2.5.1. Broj letova na domaćim redovitim zračnim linijama	Očuvanjem broja domaćih letova postiže se ujednačeni razvoj regija te održavanje postojeće prometne povezanosti regija i područja unutar RH	Broj	6.857	MPPI	6.857	6.857	6.857
1.2.6. Poticanje željezničkog prijevoza	1.2.6.1. Povećanje broja ostvarenih putničkih kilometara u željezničkom prometu	Subvencioniranjem putničkog prijevoza i ulaganjima u modernizaciju voznih sredstava povećava se razina kvalitete prijevoza putnika	Broj putničkih km (pkm)	1.141 mln	MPPI HŽPP	1.165 mln	1.238 mln	1.331 mln

### Pokazatelji učinka (outcome):

TABLICA POKAZATELJA UČINKA (OUTCOME)

Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Posebni cilj	Pokazatelj učinka (outcome)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.2. Visoka kvaliteta prometa i razvijeno tržište prometnih usluga					MPPI			

### 1.3. Visoka razina sigurnosti u prometu

Kontinuirano povećanje razine sigurnosti, pouzdanosti i zaštite u prometu trajni je cilj i zadaća Ministarstva. Sigurnost postojećeg obujma prijevoza i ostvarivanje optimalnih uvjeta sigurnosti za povećanje obujma budućeg prijevoza bitni je preduvjet urednog i redovitog odvijanja prometa.

#### Načini ostvarenja postavljenog cilja:

1.3.1. Podizanje razine sigurnosti pomorske plovidbe i zaštita ljudskih života i imovine  
Osigurati tehničku ispravnost svih hrvatskih pomorskih objekata i svih stranih pomorskih objekata koji plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske u skladu s međunarodnim i nacionalnim tehničkim propisima, odnosno osigurati poštivanje minimalnih zahtjeva koji se tiču osposobljenosti, uvjeta rada, te drugih odredbi međunarodnih i nacionalnih propisa koji se odnose na članove posade pomorskih objekata, temeljne su zadaće i cilj Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture u narednom razdoblju, nastaviti s Akcijskim planom za unaprjeđenje statusa hrvatske zastave, kako bi se zadržao status na

„bijelim listama“ Pariškog memoranduma o nadzoru države luke u slučaju tehničke ispravnosti hrvatske flote, odnosno status na „bijeloj listi“ Međunarodne pomorske organizacije vezano za poštivanje međunarodnih instrumenata koji se odnose na članove posade. Provjeru dosljedne primjene zahtjeva međunarodnih konvencija i nacionalnih propisa obavljaju redovitim tehničkim i inspekcijskim nadzorom na brodovima i u kompanijama inspektori sigurnosti plovidbe uz obvezu da se svi hrvatski brodovi i jahte pregledaju barem jednom u tri godine, a svi putnički brodovi i tankeri svake godine.

U cilju stalnog podizanja razine sigurnosti pomorske plovidbe jednako je bitno uspostaviti potpunu operativnost sustava stalnog nadzora i upravljanja pomorskim prometom, te osigurati tehničke preduvjete kako bi se plovidba odvijala prema utvrđenim pravilima u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru Republike Hrvatske, te zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu (ZERP). Stoga se u slijedeće 3 godine planira osigurati potpunu funkcionalnost Sustava za upravljanje i nadzor pomorskog prometa na Jadranskom moru (VTS sustav) nastavkom izgradnje pripadajućih podsustava VHF (radio-komunikacijski podsustav), CCTV (sustav nadzornih kamera), te hidro-meteorološkog podsustava kao bitnih elemenata za njegovu potpunu funkcionalnost.

Sustavan pristup u nadzor tehničke ispravnosti pomorskih objekata, osposobljenosti pomoraca i nautičara, kao i stalni nadzor i upravljanje pomorskim prometom imat će za posljedicu smanjenje broja pomorskih nezgoda, a time i bolju zaštitu ljudskih života i imovine na moru, odnosno manje onečišćenja morskog okoliša. Kao jedan od bitnih preduvjeta za osiguranje postavljenih zadaća je jačanje administrativnih kapaciteta sukladno studiji jačanja ljudskih resursa u VTS službi koja je izrađenoj u sklopu twinning ugovora od strane neovisnih europskih stručnjaka, prema kojoj je u srednjoročnom razdoblju neophodno zapošljavanje dodatnih djelatnika kako bi se osigurao kontinuirani rad službe u 3 smjene 24 sata dnevno 365 dana godišnje, odnosno jačanje administrativnih kapaciteta u inspekcijskim službama i službi tehničkog nadzora hrvatske flote sukladno Akcijskom planu Vlade Republike Hrvatske za unaprjeđenje statusa hrvatske zastave kojim su usvojene preporuke švedskog tima eksperata u svrhu ispunjavanja preuzetih obveza u procesu pristupanja Republike Hrvatske u Europsku uniju. Za sve postojeće kao i novozaposlene djelatnike nužno je u suradnji s Europskom agencijom za sigurnost plovidbe, kao i u okviru nacionalnih programa izobrazbe, provoditi kontinuirano osposobljavanje i stručno usavršavanje u primjeni novih tehnologija i novih pravnih odredbi.

Nužno je u narednom razdoblju još više unaprijediti rad ustrojstvenih jedinica nadležnih za sigurnost plovidbe kako bi bile spremne reagirati na najefikasniji način u situacijama izvanrednih događaja koji za posljedicu imaju izravnu ili potencijalnu ugroženost ljudskih života i imovine na moru sukladno odredbama Nacionalnog plana za traganje i spašavanje ljudskih života na moru, odnosno odredbama Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora. U provedbi plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora nužno je u slijedećem razdoblju uspostaviti još bolju suradnju s jedinicama regionalne samouprave kao bitnim čimbenikom u cjelokupnom sustavu.

### 1.3.2. Provođenje hidrografskih istraživanja

Provođenjem hidrografskih istraživanja i oceanoloških mjerenja mora, morskog dna i podmorja, obradom i javnom objavom službenih pomorskih navigacijskih karata, priručnika i drugih informacija u skladu s međunarodnim i domaćim propisima i

normama, ostvaruju se pretpostavke za siguran promet ljudi i roba hrvatskim dijelom Jadrana, održivo gospodarenje resursima mora i podmorja i očuvanje morskog okoliša. Hidrografskom terenskom aktivnošću dobit će se temeljni podaci kartografskih izvornika koji se koriste za izradu novih i korekciju postojećih pomorskih karata, dok se oceanološka mjerenja i motrenja provode s ciljem prikupljanja i pripreme oceanoloških podataka za potrebe navigacije na moru te pri sastavljanju općeg sadržaja pomorske karte, plana ili publikacije.

Podaci dobiveni hidrografskim istraživanjem i oceanološkim mjerenjima koriste se za izradu novih i korekciju postojećih pomorskih karata, a u svrhu hidrografsko-navigacijskog osiguranja plovidbe, dok se reambulacijom prikupljaju pomorske sigurnosne informacije i podaci o morskim područjima plovidbe sa svrhom održavanja pomorskih karata i publikacija u skladu s međunarodnim i domaćim propisima i normama.

### 1.3.3. Ulaganje u razvoj sigurnosti i harmonizaciju dionika u prometu na unutarnjim vodama

Primjenom novih tehnologija osigurava nadzor odvijanja prometa u realnom vremenu kao osnovna pretpostavka za efikasno upravljanje plovidbom na unutarnjim vodnim putovima. Na taj način spriječile bi se moguće plovidbene nezgode, gubitak ljudskih života i imovine i eventualni ekološki incidenti s posljedicama na okoliš.

Cilj je u slijedeće 3 godine osigurati potpunu funkcionalnost Riječnih informacijskih servisa (RIS) na vodnim putovima, te unaprijediti sustav održavanja plovni putova i objekata sigurnosti plovidbe.

Sigurnost plovidbe na razini europske mreže unutarnjih vodnih putova dobiva novu dimenziju uvođenjem sustava Riječnih informacijskih servisa. Njihov razvitak Hrvatska je postavila na sam vrh prioriteta u riječnom prometu. Iako broj nesreća na vodnim putovima Republike Hrvatske nije velik, posljedično povećani rizik od mogućih nezgoda, te veličina učinaka potencijalnih incidentnih događaja na vodi s obzirom na vrstu tereta i očekivani porast potražnje transporta opasnog tereta, zahtijevaju da se postojeći stupanj sigurnosti dovede na višu razinu.

CRORIS je riječni informacijski servis koji je kompatibilan sa servisima na ostalim unutarnjim vodnim putovima u zemljama podunavskog sliva. Ovaj servis osigurava pouzdanu, točnu i kompletnu informaciju o vodnom putu, opasnostima ili ograničenjima za plovidbu brodarima, lukama, špediterima, tijelima koja upravljaju lukama i vodnim putovima, nadležnim tijelima sigurnosti plovidbe, statistike, nadzora državne granice i carine, a doprinosi smanjenju rizika od nezgoda koji postoji zbog smanjenih plovni gabarita i postojećih ograničenja za plovidbu.

CRORIS je u eksperimentalnom radu na Dunavu i međunarodnom dijelu Drave do Osijeka, te pokriva 159,6 km vodnih putova. U razvoju je projektiranje i priprema za punu implementaciju na rijeci Savi. Za sada još nema komercijalnog korištenja servisa, jer je potrebno dopuniti propise, kako u Hrvatskoj, tako i susjednim zemljama, te uspostaviti funkcioniranje Nacionalnog kontrolnog centra.

U planiranom trogodišnjem razdoblju predviđa se uspostaviti CRORIS na svim međunarodnim vodnim putovima, što obuhvaća: nabavku opreme i izgradnju sustava veza (bazne stanice, mikrovalni linkovi, antene i sl.), nabavku tj. izradu prilagođenog softvera, AIS uređaja na državnim plovilima, uredskog hardvera, edukaciju kadrova, te definiranje autorizacije za korisnike servisa. Ovime će se CRORIS-om pokriti novih 389 km vodnih putova.



U 2012. godini planira se završiti II. faza izgradnje zgrade Nacionalnog kontrolnog centra (NCC) sa sjedištem u Sisku i operacionalizacije nacionalne RIS središnjice koja će upravljati do sada izgrađenim RIS sustavom.

Potvrđivanjem Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save krajem 2004. godine i osnivanjem Međunarodne komisije za sliv rijeke Save (Savske komisije) sredinom 2005, stvorena je osnova za postupno rješavanje problema plovidbe rijekom Savom. Strateški cilj Savske komisije je koordinacija suradnje savskih država (Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Slovenija i Srbija) sa svrhom uspostave međunarodnog režima plovidbe na Savi i njenim plovnim pritokama, uspostava održivog upravljanja vodama na slivu i upravljanje štetnim događajima – poplave, suše, led i onečišćenje voda.

Imajući u vidu EU okvirnu direktivu o vodama, Direktivu o strateškoj procjeni okoliša (2001/42/EC) i Direktivu o procjeni utjecaja na okoliš (85/337/EEC), zemlje dunavskog i savskog sliva nastoje ujednačiti i unaprijediti propise u svezi zaštite okoliša u transportu na unutarnjim vodnim putovima. Savska komisija je izradila Protokol o sprečavanju onečišćenja voda uzrokovanog plovidbom koji ima za cilj sprečavanje, kontrolu i smanjenje onečišćenja koje potiče od plovila, uspostavljanje tehničkih uvjeta za opremanje lučkih objekata i ostalih prihvatnih stanica, razvijanje mjera u slučaju izlivanja i praćenje kakvoće voda te informiranje. U tu svrhu potrebno je uspostaviti zajedničko tijelo za utvrđivanje uzroka i činjenica koje se odnose na accidente i njihove utjecaje na okoliš. Završen je projekt upravljanja otpadom u unutarnjoj plovidbi na rijeci Dunav - Wanda, odnosno izrađen je prijedlog za uspostavu usklađenog sustava upravljanja otpadom za Dunav.

#### 1.3.4. Sigurnost kopnenog prometa

Sigurnost željezničkog prometa temelji se na Zakonu o sigurnosti u željezničkom prometu i podzakonskim aktima, pod čime se podrazumijevaju uvjeti i način sigurnog, urednog, redovitog i neometanog odvijanja željezničkog prometa (sigurnog tijeka prometa), funkcioniranje željezničkog sustava u cjelini i u podsustavima upravljanja infrastrukturom i željezničkih prijevoznika, kao i rad mjerodavnih tijela ovlaštenih za provođenje i nadzor nad njegovom provedbom. U nadležnosti nad sustavom sigurnosti željezničkog prometa sudjeluje upravitelj željezničke infrastrukture (HŽ-Infrastruktura), željeznički operateri, Inspekcija sigurnosti željezničkog prometa MMPI i Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Osim potrebe da stalno stvara uvjete za siguran tijek prometa, upravitelj infrastrukture obavezan je obavljati kontrolu nad odvijanjem prometa te izrađivati periodična izvješća o sigurnosti i analize izvanrednih događaja. Za područje nadzora sigurnosti u željezničkom prometu djeluje Agencija za sigurnost željezničkog prometa, temeljem Zakona o Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (N.N. 120/08). Agencija je ustrojena kao nezavisno, regulatorno i nadzorno tijelo. Zadatak Agencije je reguliranje, upravljanje i nadziranje sustava sigurnosti željezničkog prometa uvođenjem jedinstvenih sigurnosnih kriterija i postupaka u sustav željezničkog prometa na željeznicama u Hrvatskoj kao dijelu željezničkog sustava u EU. Sredstva za rad Agencije osiguravaju se Državnim proračunom.

Glavne naznake budućih ulaganja u sigurnost željezničkog prometa dane su u dokumentu Nacionalni program željezničke infrastrukture (NPŽI).

Tijekom nadolazećeg razdoblja nastaviti će se aktivnosti izrade podzakonskih akata i propisa proizašlih primjenom Zakona o sigurnosti željezničkog prometa.

U okviru sigurnosti kopnenog prijevoza iz područja cestovnog prometa Ministarstvo planira donošenje novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i usklađivanje važećih pravilnika iz područja cestovnog prijevoza s novim Zakonom. Ulaskom Republike Hrvatske u EU na pristup u djelatnost cestovnih prijevoznika u području prijevoza tereta i putnika i pristup tržištu međunarodnog prijevoza tereta i putnika primjenjivat će se izravno uredbe EU kojima se uređuje navedeno područje zbog čega je potrebno izvršiti izmjene u važećem Zakonu u cestovnom prometu (NN 178/04, 48/05, 151/05, 111/06, 63/08, 124/09, 91/10 i 112/10). Također vezano za područje sigurnosti cestovnog prijevoza, a u sklopu potpunog usklađivanja hrvatskih propisa s propisima EU, planira se donošenje Zakona o izmjenama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu, donošenje Pravilnika o izmjenama Pravilnika o tahografima i ograničivaču brzine i donošenje Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o prijenu podataka o radnom vremenu mobilnih radnika i o vođenju evidencije.

#### 1.3.5. Opremanje inspekcije uređajima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom

U Ministarstvu su ustrojene jedinice sa zadaćom obavljanja inspekcijskog nadzora nad provedbom propisanih mjera sigurnosti u području prometa, primjerice: radnog vremena i obveznih odmora vozača vozila za prijevoz tereta i vozila za prijevoz putnika u cestovnom prometu, a koja se bilježe posebnim nadzornim uređajem - tahografom. Broj vozila za prijevoz tereta s najvećom dopuštenom masom iznad 3,5 t i vozila za prijevoz putnika (autobusa) kao i broj vozača koji upravljaju tim vozilima u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu konstantno se povećava, pa je potrebno pojačati i inspekcijski nadzor nad provođenjem propisa kojima je ovo područje pravno uređeno. Tijekom 2011. godine provjerama radnog vremena i obveznih odmora vozača vozila za prijevoz tereta i putnika obuhvaćeno je najmanje 3,5 % dana koje odrade vozači tih vozila. Polazeći od toga da dugotrajno opterećujuće radno vrijeme i rad noću značajno utječu na zdravlje i smanjuju sigurnost vozača, što utječe i na smanjenje sigurnost prometa na cestama, u slijedećem trogodišnjem razdoblju ovim provjerama obuhvatiti će se 4,5 % dana koje odrade vozači u cestovnom prijevozu tereta i putnika i to tako da će se, izraženo u godišnjoj vrijednosti, tijekom 2012. godine provjerama obuhvatiti 4 % radnog vremena i obveznih odmora vozača, tijekom 2013. godine 4,5 % dana koje odrade vozači, a tijekom 2014. godine najmanje 4,5% dana koje odrade vozači u svrhu održavanja kontinuiteta i postignute razine nadzora, sukladno obvezama preuzetim međunarodnim sporazumima i pravnim pravilima Europske unije, provjerama će se obuhvatiti najmanje 4.5 % radnih dana vozača vozila za prijevoz tereta i putnika u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu. Povećanje i poboljšanje inspekcijskog nadzora u interesu je svih sudionika u cestovnom prometu, jer se time povećava i razina sigurnosti u prometu i ispunjavaju se preuzete obveze EU.

Radi efikasnog izvršavanja ovako postavljenih zadaća potrebno je jačati administrativne kapacitete inspekcije cestovnog prometa i cesta kroz zapošljavanje novih inspektora i viših inspektora cestovnog prometa i cesta koje treba opremiti odgovarajućom opremom. Iz navedenih razloga, kao i zbog kontinuiranih zahtjeva za korištenjem i primjenom nove opreme i novih tehnologija u nadzoru, potrebno je nadležna inspekcijska tijela opremiti odgovarajućim uređajima i obavljati kontinuiranu edukaciju u svezi provedba Direktiva i Uredbi EU. Sukladno sporazumu ministara EU o provedbi Direktive u području sigurnosti prometa na cestama očekuju se rezultati inspekcije cestovnog prometa članica EU:

- daljnje usklađivanje i provedba zakonskih propisa

- institucionalna prilagodba
- informacijski sustav
- izobrazba
- širenje informacija i povećanje informiranosti.

#### 1.3.6. Sigurnost i zaštita u zračnom prometu

Sadašnja situacija sigurnosti i zaštite na aerodromima u Republici Hrvatskoj mogla bi se definirati kao prihvatljiva. Međutim, sukladno obvezama koje proizlaze iz članstva u međunarodnim organizacijama za civilni zračni promet (ICAO, ECAC, EUROCONTROL i dr.), Republika Hrvatska je dužna ispuniti zahtjeve za povećanim zaštitnim i sigurnosnim mjerama na svim aerodromima u zemlji. Mjere obuhvaćaju osiguranje potrebne zaštitne i sigurnosne opreme (RTG-uređaji, metal detektorska vrata, elevatori traka, uređaji za zaštitu od sudara zrakoplova i ptica i slično), aerodromskih vatrogasnih vozila iz obvezatnog programa za sigurnost i održavanje aerodroma, te izvođenje radova koji su od važnosti za siguran prihvata zrakoplova i putnika, kao što su: sustavi rasvjete i osvjetljenja uzletno-sletnih staza i stajanka, sustavi tehničke zaštite, zaštitne ograde, protupožarne i kolničke konstrukcije i slično. Da bi se održala razina sigurnosti na aerodromima, u proteklom razdoblju kroz sufinanciranje su podržavane mjere (zahtjevi) aerodroma i to u rasponu od 9 do 10 godišnje. Sami aerodromi su nositelji financiranja navedenih mjera, a Republika Hrvatska, sufinanciranjem podržava provedbu tih mjera u skladu sa zahtjevima aerodroma. Mjere kojima se ovo postiže predstavljaju operacionalizaciju mjera Nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa, „sigurnosnih zahtjeva“ Agencije za civilno zrakoplovstvo koji se odnose na stanje sigurnosti na aerodromima, sukladno standardima sigurnosti propisanih dokumentom ICAO Annex 14. Na povećanje sigurnosti i zaštite na aerodromima u Republici Hrvatskoj utjecat će se povećanjem broja sufinanciranih mjera (zahtjeva) svih aerodroma koji su od državnog i lokalnog značaja. Pored navedenih mjera, u slijedećem trogodišnjem razdoblju, nastojat će se provoditi i aktivnosti vezane za očuvanje otvorenosti aerodroma za javni zračni promet kao i aktivnosti vezane za stvaranje uvjeta za kvalitetno traganje i spašavanje koje se provodi radi minimiziranja štetnih posljedica u slučaju incidenta te zaštiti života i imovine u prometu. Provodit će se i harmonizacija standarda kroz osiguranje neovisnosti i suradnju nadležnih tijela u postupcima izvješćivanja i istraživanja ugrožavanja sigurnosti nesreća i ozbiljnih nezgoda u zračnom prometu.

#### 1.3.7. Obavljanje istražnih radnji i izrada izvješća i preporuka vezano za nesreće i nezgode u prometu te njihova implementacija u praksi

Osnivanjem Agencije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova (u daljnjem tekstu Agencija za istraživanje) osigurano je usklađivanje s pravnom stečevinom EU u smislu provedbe odredbi članka 6. Direktive Vijeća 94/56/EZ od 21. studenog 1994. kojom se utvrđuju temeljna načela koja određuju istraživanje nezgoda i incidenata u civilnom zrakoplovstvu.

Agencija za istraživanje na temelju javne ovlasti obavlja poslove istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, kao djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku te obavlja i druge poslove u skladu s odredbama Zakona o zračnom prometu (NN 69/09 i 84/11.). U 2011. godini dogodile su se 3 zrakoplovne nesreće i 18 ozbiljnih nezgoda. Agencija za istraživanje u 2011. godini zaprimila je 254 izvješća o ugrožavanju sigurnosti, te 105 izvješća o sudaru s pticama. Od ukupnog broja prijavljenih događaja o ugrožavanju sigurnosti Agencija za istraživanje ih je istražila

70. Agencija za istraživanje najmanje četiri puta godišnje održava sastanke odbora za sigurnost. U 2011. godini Agencija za istraživanje izdala je 16 Završnih izvješća i 11 sigurnosnih preporuka, od čega su četiri Završna izvješća upućena međunarodnim institucijama, a jedna sigurnosna preporuka upućena je tvrtki „Rotax“. U 2011. godini, sukladno preporukama, Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo, Agencija za istraživanje za potrebe osposobljavanja i stručnog usavršavanja uputila je na školovanje sukladno Planu i programu stručnog osposobljavanja 6 djelatnika.

Istragama nesreća, ozbiljnih nezgoda i događaja u civilnom zračnom prometu poboljšava se sigurnost te doprinosi sprečavanju nesreća, nezgoda i događaja.

### Pokazatelji rezultata (output):

TABLICA POKAZATELJA REZULTATA (OUTPUT)

Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Posebni cilj 1.3. Visoka razina sigurnosti u prometu

Načini ostvarenja	Pokazatelj rezultata (output)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.3.1. Podizanje razine sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite ljudskih života i imovine	1.3.1.1. Smanjenje broja zaustavljanja brodova hrvatske zastave	Manji broj zaustavljanja znači bolje poštivanje međunarodnih i nacionalnih propisa, a time i veću razinu sigurnosti plovidbe	broj	36	MPPI	<36	<34	<32
	1.3.1.2. Smanjen broj pomorskih nezgoda	Smanjenje broja evidentiranih pomorskih nezgoda, u promatranom razdoblju ukazuje na povećanje razine sigurnosti plovidbe	broj	1.147	MPPI	<1.100	<1.090	<1.080
1.3.2. Provođenje hidrografskih istraživanja	1.3.2.1. Koeficijent pokrivenosti hrvatskog dijela Jadranskog mora sa ažuriranim pomorskim kartama i publikacijama.	Veći koeficijent pokrivenosti hrvatskog dijela Jadranskog mora sa ažuriranim pomorskim kartama i publikacijama znači sigurniju plovidbu	koef.	39	HHI	41	41	42
1.3.3. Ulaganje u razvoj sigurnosti i harmonizacij u dionika u prometu na unutarnjim vodama	1.3.3.1. Broj kilometara vodnih putova pokriven RIS sustavom	Broj kilometara na vodnim putovima u RH pokrivenih mrežom RIS sustava	rkm	160	MPPI	160	160	240
	1.3.3.2. Stupanj uspostave Nacionalnog RIS centra	Uspostavom Nacionalnog RIS centra stvorit će se uvjeti za njegov rad u svrhu sigurnosti plovidbe	%	20	MPPI	90	100	100
	1.3.3.3. Porast učestalosti inspeksijskih pregleda na unutarnjim vodama	Povećani postotak inspeksijskih pregleda (plovila, vodnog puta, objekata sigurnosti plovidbe) povećava sigurnost plovidbe	%	44	MPPI	>50	>50	>50
1.3.4. Sigurnost kopnenog prometa	1.3.4.1 Smanjenje broja izvanrednih događaja	Smanjenje broja izvanrednih događaja pozitivno se odražava na bolju razinu	Broj	4.282	HŽI	4.166	3.642	3.436

		sigurnosti i bolju urednost i redovitost odvijanja						
1.3.5. Opremanje inspekcije uređajima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom	1.3.5.1. Pojačana provjera vozača vozila s dopuštenom masom iznad 3.5 t i vozača autobusa pregledom tahografa	Ulaganjem u opremu omogućava se provjera što većeg broja dan koje odrade vozači u svrhu povećanja razine sigurnosti u prometu	%	3	MPPI	4,5	4,5	
1.3.6. Sigurnost i zaštita u zračnom prometu	1.3.6.1. Broj podržanih mjera (zahtjeva) aerodroma u svrhu sigurnosti i zaštite aerodroma u RH	Povećanjem broja podržanih mjera (zahtjeva) postiže se povećanje sigurnosti i zaštite zračnog prometa u RH	Broj	10	MPPI	12	12	12
1.3.7. Obavljanje istražnih radnji i izrada izvješća i preporuka vezano za nesreće i nezgode u prometu te njihova implementacija u praksi	1.3.7.1. Provođenje tehničke istrage nesreća i nezgoda u prometu i analize događaja te izrada završnog izvješća	Tehničke istrage i analize događaja te izrada završnog izvješća doprinosi povećanju sigurnosti u prometu sprečavanjem nesreća/nezgoda/ događaja u budućnosti	Broj	100	AZI	<70	<60	<50
	1.3.7.2. Davanje sigurnosnih preporuka nakon ili tijekom istrage i/ili analize	Davanjem sigurnosnih preporuka tijekom/nakon istrage preventivno se djeluje na sigurnost u prometu	Broj	70	AZI	>70	>70	>70
	1.3.7.3. Praćenje provedbe (implementacije) sigurnosnih preporuka u praksi	Praćenjem provedbe sigurnosnih preporuka u praksi kontrolira se koliko je sigurnosnih preporuka primjenjeno u svrhu sigurnosti u prometu	Broj	20	AZI	≥70	≥70	≥70

### Pokazatelji učinka (outcome):

TABLICA POKAZATELJA UČINKA (OUTCOME)

Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Posebni cilj	Pokazatelj učinka (outcome)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.3. Visoka razina sigurnosti u prometu					MPPI			

### 1.4. Zaštita okoliša u transportu

Budućnost svijeta i Europe, a time i Hrvatske ovisi o održivom razvitku. Održivi razvitak dugoročno je vezan za zaštitu okoliša i racionalno gospodarenje resursima što znači da je jedan od najznačajnijih ciljeva koje se ostvaruje racionalnim razvitkom prometnog sustava, održivi razvitak uz zaštitu okoliša.

## **Načini ostvarenja postavljenog cilja:**

### **1.4.1. Uspostava efikasnog sustava zaštite morskog okoliša od onečišćenja s pomorskih objekata**

Uspostava efikasnog sustava zaštite morskog okoliša od onečišćenja s pomorskih objekata, obuhvaća i preventivne mjere zaštite od potencijalnog rizika onečišćenja s brodova koje uključuju obvezu odvojenog skladištenja, obrade i odlaganja opasnog i neopasnog otpada u lukama te prihvata otpada nastalog eksploatacijom plovila, prikupljanje i obradu fekalnih i kaljužnih voda, ulja i maziva, te posebno uspostava sustava upravljanja i nadzora brodskog vodenog balasta.

Kako u ovom trenutku luke otvorene za međunarodni promet imaju brojne poteškoće u zadovoljavanju uvjeta u vezi s lučkim postrojenjima za prihvata zauljenih voda, brodskog otpada i ostataka tereta cilj je u slijedeće tri godine podići razine ekološke zaštite u lukama, sukladno najvišim standardima, opremanjem luka opremom za prihvata zauljenih voda s brodova i drugih otpadnih tvari. Osim toga cilj je u slijedeće tri godine unaprijediti cjelokupni sustav, kako na razini države tako i na razini županija, za pravovremeno i učinkovito djelovanje i u slučajevima onečišćenja morskog okoliša većih razmjera.

### **1.4.2. Poticanje ekološki prihvatljivih vidova transporta**

Ministarstvo sudjeluje u provedbi pilot projekta djelomičnog uvođenja prirodnog plina u javni gradski promet, Programu Unije Marco Polo II koji bespovratnim sredstvima sufinancira prijevozne servise koji se odvijaju na području Europe te je namijenjen gospodarskom sektoru RH a sa svrhom poboljšanja ekonomske djelotvornosti sustava prijevoza tereta, pri čemu ističemo da sredstva Program Marco Polo II dobivaju svi uključeni u prijevoznički servis, dakle tvrtke u privatnom i državnom vlasništvu (primjerice; brodari, željeznički operateri, cestovni prijevoznici, špediteri, luke, logistički operateri, itd.). Ujedno resorno Ministarstvo potiče međuobalnu plovidbu s ciljem preusmjeravanja prometa s cesta na ekološki prihvatljivije vidove transporta.

### **1.4.3. Poticanje gradnje novih ekološki prihvatljivih plovila**

Do konca 2011. isporučeno je 10 izgrađenih brodova temeljem Programa gradnje brodova za hrvatske brodare do 2011. godine kojega je hrvatska Vlada donijela u siječnju 2009. godine. Program je obuhvaćao izgradnju 9 tankera i 2 broda za rasute terete.

U prvoj polovici 2012. godine očekuje se isporuka i posljednjeg tankera iz spomenutog Programa izgrađenog u brodogradilištu „3. Maj“ d.d. u Rijeci za potrebe brodarka Uljanik plovidbe d.d. Pula. Time će Program biti fizički u cijelosti završen.

U razdoblju 2013. – 2015. godine izraditi će se novi model gradnje ekološki prihvatljivih brodova.

## Pokazatelji rezultata (output):

TABLICA POKAZATELJA REZULTATA (OUTPUT)

Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava

Posebni cilj 1.4. Zaštita okoliša u transportu

Načini ostvarenja	Pokazatelj rezultata (output)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.4.1. Uspostava efikasnog sustava zaštite morskog okoliša od onečišćenja s pomorskih objekata	1.4.1.1. Količina obrađenih otpadnih ulja, balastnih voda, smeća te ostalog otpada s brodova u lukama otvorenim za javni promet	Veća količina obrađenih otpadnih ulja, smeća te ostalog otpada s brodova u lukama otvorenim za javni promet znači bolju zaštitu morskog okoliša	m <sup>3</sup>	6.384,23	MPPI	6.500	6.550	6.570
1.4.2. Poticanje ekološki prihvatljivih vidova transporta	1.4.2.1. Broj prijavljenih projekata na Program Unije Marco Polo II	Povećanjem prijavljenih projekata na Programu Unije Marco Polo II povećava se vjerojatnost da se potencijalna dostupnost sredstava namijenjena unapređenju zaštite okoliša usmjeri na poticanje ekološki prihvatljivih vidova prijevoza (željeznica/pomorski promet)	Broj prijavljenih projekata u kojima sudjeluju hrvatske tvrtke u svojstvu projektnih partnera	0	MPPI	1	2	3
1.4.3. Poticanje gradnje novih ekološki prihvatljivih plovila	1.4.3.1. Broj novoizgrađenih tankera i brodova za rasute terete	Povećanjem broja novoizgrađenih tankera i brodova za rasute terete povećat će se sigurnost plovidbe i postići viši stupanj zaštite mora i morskog okoliša	Broj	6	MPPI	11	11	11

## Pokazatelji učinka (outcome):

TABLICA POKAZATELJA UČINKA (OUTCOME)

Opći cilj 1. Razvoj prometnog sustava

Posebni cilj	Pokazatelj učinka (outcome)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
1.4. Zaštita okoliša u transportu								

## 2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga

Prema Zakonu o elektroničkim komunikacijama (NN 73/08. i 90/11.) elektronička komunikacijska infrastruktura, obavljanje djelatnosti elektroničkih komunikacijskih mreža i usluga, gradnja, održavanje, razvoj i korištenje elektroničkih komunikacijskih mreža i elektroničke komunikacijske infrastrukture i povezane opreme te upravljanje i uporaba radiofrekvencijskog spektra i adresnog i brojevnog prostora, kao prirodno ograničenih općih dobara, od interesa su za Republiku Hrvatsku, jer stupanj razvijenosti gospodarstva svake zemlje ovisi, između ostalog, i o stupnju razvijenosti i korištenja ove infrastrukture.

Na temelju Zakona o poštanskim uslugama (NN 88/09. i 61/11.) obavljanje univerzalnih poštanskih usluga od interesa je za Republiku Hrvatsku. Korisnicima poštanskih usluga na cijelom području Republike Hrvatske moraju se osigurati univerzalne poštanske usluge pod jednakim uvjetima glede određene kakvoće i pristupačne cijene.

Budući da poštanske usluge predstavljaju bitan instrument komunikacije i razmjene informacija te imaju vitalnu ulogu u ispunjavanju ciljeva socijalne, teritorijalne i gospodarske kohezije, vrlo je važno da dostignu stupanj razvijenosti koji poštanske usluge imaju u konkurentnom i dinamičnom gospodarstvu Europske unije.

Područje poštanskih usluga od velike je važnosti za gospodarstvo zbog broja radnika koje zapošljava i prihoda koji ostvaruje, te utjecaja na tržište komunikacija, oglašavanja i prijevoza.

Razvojem elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga postiže se sinergijski učinak u svim segmentima razvoja infrastrukture i usluga u Republici Hrvatskoj.

Ovaj je opći cilj povezan sa Strategijom razvoja tržišta poštanskih usluga u Republici Hrvatskoj do 2013. godine i Akcijskim planom za njezino provođenje, koje je Vlada Republike Hrvatske donijela 2008. godine, kao i sa Strategijom razvoja širokopojasnog pristupa u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2012. do 2015. godine i Provedbenim programom ove Strategije za razdoblje od 2012. do 2013. godine, koje je Vlada Republike Hrvatske donijela 2011. godine.

### 2.1. Visoka i ujednačena razvijenost širokopojasnog pristupa internetu

Stvaranje preduvjeta za ubrzani razvoj infrastrukture širokopojasnog pristupa i usluga za koje su potrebne velike brzine pristupa, kao temelja koji će omogućiti daljnji razvoj informacijskog društva i društva znanja, glavni je cilj Strategije razvoja širokopojasnog pristupa u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2012. do 2015. godine. Strategijom se utvrđuju strateški ciljevi za razvoj širokopojasnih mreža i usluga kao jedne od ključnih grana gospodarskog razvoja, osobito na razini lokalne i područne (regionalne) samouprave, s posebnim naglaskom na područja gdje ne postoji dostatan komercijalni interes za ulaganja u ovu vrstu infrastrukture.

Nedostatna dostupnost širokopojasnog pristupa dovodi do digitalnog jaza između građana, gospodarskih subjekata i zemljopisnih područja u dostupnosti i korištenju razvojnih potencijala informacijskih i komunikacijskih tehnologija.

Razvoj širokopojasnih komunikacija omogućuje stvaranje i primjenu novih, zahtjevnijih usluga, tehnologija i aplikacija te poboljšanje postojećih, čime se potiče gospodarski rast kroz stvaranje novih dobara, privlačenje novih ulaganja i otvaranje novih radnih mjesta. Također, razvoj širokopojasnih komunikacija utječe i na



produktivnost mnogih postojećih gospodarskih grana i procesa, što dovodi do većeg dohotka i bržeg povrata ulaganja.

Dostupnost širokopojasnih usluga jedan je od ključnih elemenata koji lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi omogućuje i olakšava privlačenje ulaganja, uvođenje rada na daljinu, podizanja konkurentnosti malog i srednjeg poduzetništva, poticanja gospodarskog razvoja ruralnih područja, djelotvornije i brže usluge zdravstvene skrbi, kvalitetnije obrazovanje te kvalitetnije i pristupačnije usluge javne uprave.

## **Načini ostvarenja postavljenog cilja:**

### **2.1.1. Osiguranje dostupnosti širokopojasnog pristupa internetu**

Dostupnost širokopojasnog pristupa moguće je ostvariti ulaganjem u razvoj postojećih komunikacijskih mreža i izgradnju nove infrastrukture širokopojasnog pristupa, pri čemu treba voditi računa o načelima uslužne i tehnološke neutralnosti i neutralnosti mreže.

Veću dostupnost širokopojasnog pristupa u područjima gdje ne postoji dostatan komercijalni interes za ulaganja u infrastrukturu širokopojasnog pristupa moguće je ostvariti uz cilijane projekte na regionalnoj i lokalnoj razini.

Razvoj mreža nove generacije od iznimne je važnosti za gospodarski razvoj Republike Hrvatske. Poticanje razvoja mreža nove generacije u područjima, u kojima ne postoji dostatan interes za ulaganja u infrastrukturu navedenih tehnologija, omogućit će stvaranje novih usluga koje će uvelike pridonijeti širem korištenju širokopojasnih usluga.

Kako bi se potaknula ponuda, odnosno izgradnja potrebne komunikacijske infrastrukture u područjima gdje ne postoji dostatan komercijalni interes za takva ulaganja, potrebno je provesti informiranje lokalnih zajednica o prednostima korištenja širokopojasnog pristupa u njihovu gospodarskom razvoju i nužnosti izgradnje infrastrukture.

Povećanje dostupnosti infrastrukture širokopojasnog pristupa moguće je postići rekonstrukcijom, objedinjavanjem i stavljanjem na tržište svjetlovodne EK infrastrukture trgovačkih društava u 100% državnom vlasništvu te razvojem širokopojasne infrastrukture u područjima u kojima ne postoji dostatan komercijalni interes za takva ulaganja kroz projekte na državnoj i lokalnoj razini uz korištenje sredstava strukturnih fondova Europske unije.

### **2.1.2. Poticanje potražnje za širokopojasnim uslugama i korištenja širokopojasnim pristupom**

Kako bi se potaknula potražnja za širokopojasnim uslugama i korištenje širokopojasnim pristupom od strane građana i gospodarskih subjekata, u poslovanju i u svakodnevnom životu, potrebno je razinu dostupnosti ponude značajno povećati. Dostupnost širokopojasnog pristupa podrazumijeva veću gustoću priključaka širokopojasnog pristupa, raspoloživost, dostatne brzine i pristupačne cijene.

Kako bi se potaknula potražnja, potrebno je provesti informiranje lokalne i područne (regionalne) samouprave o prednostima korištenja širokopojasnog pristupa u njihovu gospodarskom razvoju te o nužnosti izgradnje širokopojasne infrastrukture.

Potražnju za širokopojasnim uslugama na svim razinama društva potrebno je poticati kroz sustavno informiranje korisnika usluga o svim mogućnostima koje nude nove

tehnologije, uključujući usluge utemeljene na svjetlovodnoj (optičkoj) infrastrukturi, kao i usluge koje je moguće ostvariti uporabom radiofrekvencijskog spektra, što ponajprije podrazumijeva oslobođeni dio radiofrekvencijskog spektra nakon prelaska s analognog na digitalno odašiljanje TV programa (tzv. digitalna dividenda). Stoga je nužno osigurati nastavak rada pozivnog centra Vlade RH koji će pružati informacije o svim mogućnostima razvoja digitalne televizije (što obuhvaća televiziju visoke kakvoće (HDTV), pokretne multimedijske usluge i sl.).

Na kraju 2011. godine u RH je bilo 858.020 priključaka širokopojasnog pristupa internetu u nepokretnim komunikacijskim mrežama, što predstavlja gustoću od 19,99% s obzirom na broj stanovnika, te 287.953 priključaka širokopojasnog pristupa internetu u pokretnim komunikacijskim mrežama, što predstavlja gustoću od 6,71% (izvor: HAKOM), pri čemu gustoća (penetracija) predstavlja broj priključaka u odnosu na broj stanovnika izražen u postotku i opće je prihvaćen pokazatelj razvijenosti sektora elektroničkih komunikacija neke zemlje.

Stanje po županijama na kraju 2011. godine bilo je kako slijedi:

Županija	Broj priključaka	Gustoća (%)
Ličko-senjska	7.318	14,34
Požeško-slavonska	10.637	13,63
Virovitičko-podravska	11.792	13,94
Koprivničko-križevačka	17.255	14,93
Bjelovarsko-bilogorska	17.597	14,70
Međimurska	18.381	16,07
Šibensko-kninska	18.498	16,92
Krapinsko-zagorska	19.849	14,92
Karlovačka	20.833	16,18
Brodsko-posavska	22.282	14,05
Dubrovačko-neretvanska	26.616	21,68
Vukovarsko-srijemska	27.267	15,14
Sisačko-moslavačka	27.366	15,82
Varaždinska	29.255	16,62
Zadarska	32.674	19,18
Istarska	49.234	23,62
Osječko-baranjska	55.753	18,29
Primorsko-goranska	73.426	24,80
Splitsko-dalmatinska	93.003	20,43
Grad Zagreb i Zagrebačka	278.429	25,07
<b>UKUPNO</b>	<b>858.020</b>	<b>19,99%</b>

Cilj je djelatno poticati ponudu i potražnju za korištenjem širokopojasnog pristupa, sa sljedećim ciljanim vrijednostima:

- ukupan broj nepokretnih širokopojasnih priključaka: 1.000.000 ( $\geq 2\text{Mbit/s}$ ) do 2013. godine, odnosno 500.000 ( $\geq 30\text{Mbit/s}$ ) do 2015. godine;
- ukupan broj pokretnih širokopojasnih priključaka: 500.000 ( $\geq 2\text{Mbit/s}$ ) do 2013. godine, odnosno 700.000 ( $\geq 2\text{Mbit/s}$ ) do 2015. godine;
- udjel širokopojasnih priključaka u ukupnom broju priključaka na internet: 50% do kraja 2013. godine, odnosno 75% do 2015. godine.

## Pokazatelji rezultata (output):

TABLICA POKAZATELJA REZULTATA (OUTPUT)

Opći cilj 2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga

Posebni cilj 2.1. Visoka i ujednačena razvijenost širokopojasnog pristupa internetu

Načini ostvarenja	Pokazatelj rezultata (output)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
2.1.1. Osiguranje dostupnosti širokopojasnog pristupa internetu	2.1.1.1. Stupanj izrađenosti prijedloga programa poticajnih mjera za ulaganja u infrastrukturu širokopojasnog pristupa na područjima gdje ne postoji dostatan komercijalni interes za takva ulaganja	Konkretni prijedlozi modela financiranja prilagođeni pojedinoj regiji s obzirom na stupanj razvoja širokopojasnog pristupa	%	0	MPPI	100	100	100
2.1.2. Poticanje potražnje za širokopojasnim uslugama i korištenja širokopojasnim pristupom	2.1.2.1. Broj održanih prezentacija namijenjenih lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi o mogućnostima razvoja širokopojasnih komunikacija	Informiranje tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave o mogućnostima razvoja infrastrukture i usluga širokopojasnog pristupa kroz održavanje prezentacija na lokalnoj i regionalnoj razini	Broj	0	MPPI	10	5	5
	2.1.2.2. Gustoća nepokretnih širokopojasnih priključaka	Praćenje porasta gustoće nepokretnih širokopojasnih priključaka ( $\geq 2\text{Mbit/s}$ ) omogućuje usporedbu i praćenje razvoja infrastrukture	%	19,99%	HAKOM	24%	26%	27%
	2.1.2.3. Gustoća pokretnih širokopojasnih priključaka	Praćenje porasta gustoće pokretnih širokopojasnih priključaka ( $\geq 2\text{Mbit/s}$ ) omogućuje usporedbu i praćenje područja pokrivanja	%	6,71%	HAKOM	10%	11%	12%

## Pokazatelji učinka (outcome):

TABLICA POKAZATELJA UČINKA (OUTCOME)

Opći cilj 2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga

Posebni cilj	Pokazatelj učinka (outcome)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
2.1. Visoka i ujednačena razvijenost širokopojasnog pristupa internetu	Pokrivenost naseljenih područja RH elektroničkom komunikacijskom mrežom za širokopojasni pristup internetu	Ostvarenjem visokog stupnja pokrivenosti naseljenih područja RH elektroničkom komunikacijskom mrežom za širokopojasni pristup internetu stvorit će se uvjeti za ujednačeni razvoj svih hrvatskih regija, a osobito za razvoj gospodarstva	% udjela širokopojasnih priključaka u ukupnom broju priključaka	28%	HAKOM	50%	55%	75%

### 2.2. Visoka kvaliteta i razvijeno tržište poštanskih usluga

U skladu sa Strategijom razvoja tržišta poštanskih usluga u Republici Hrvatskoj do 2013. godine i Trećom poštanskom direktivom, izradit će se novi Zakon o poštanskim uslugama kojim će se urediti i potpuno liberalizirati tržište poštanskih usluga u RH od 1. siječnja 2013. godine.

Trenutačno, HP – Hrvatska pošta d.d., kao javni operator, ima jedina obvezu obavljanja univerzalnih poštanskih usluga na cijelom području Republike Hrvatske, te jedina pravo na obavljanje rezerviranih poštanskih usluga u okviru težinskog i cjenovnog ograničenja određenog Zakonom o poštanskim uslugama (NN 88/09. i 61/11.). Osim HP – Hrvatske pošte d.d. univerzalne poštanske usluge obavljaju i dva davatelja poštanskih usluga, na temelju dozvole koju im je izdala Hrvatska agencija za poštu i elektroničke komunikacije (HAKOM).

Pružanje univerzalnih poštanskih usluga određene kakvoće, uz pristupačne cijene, na cijelom području Republike Hrvatske nije moguće uvijek i svugdje obavljati na komercijalnoj osnovi. Stoga će Ministarstvo predložiti novi zakonodavni okvir kojim bi se, uz ostalo, odredio način financiranja univerzalnih poštanskih usluga kada se te usluge obavljaju na područjima na kojima prihodi od obavljanja tih usluga ne pokrivaju njihove troškove, kao i kriteriji i način određivanja davatelja univerzalnih poštanskih usluga, a HAKOM-u bi se omogućilo da, kao nacionalno regulatorno tijelo za poštanske usluge, učinkovitije potiče razvoj tržišnog natjecanja u području obavljanja univerzalnih poštanskih usluga.

Sadašnje stanje na tržištu poštanskih usluga u Republici Hrvatskoj je sljedeće:

- Važećim Zakonom o poštanskim uslugama određen je javni operator koji ima pravo, ali i obvezu obavljanja univerzalnih poštanskih usluga određene kakvoće uz pristupačne cijene na cijelom području RH, i to je HP – Hrvatska pošta d.d.,
- tržište poštanskih usluga nije u potpunosti liberalizirano, a njegova potpuna liberalizacija očekuje se 1. siječnja 2013. godine.

Novim Zakonom o poštanskim uslugama će se, uz ostalo, u potpunosti liberalizirati tržište poštanskih usluga, utvrditi način određivanja davatelja univerzalnih poštanskih usluga i model financiranja tih usluga nakon potpune liberalizacije tržišta poštanskih usluga, u skladu s Trećom poštanskom direktivom.

### Načini ostvarenja postavljenog cilja:

#### 2.2.1. Razvoj i uvođenje novih usluga, kao dijela ostalih poštanskih usluga koje nisu univerzalne poštanske usluge

Iz Strategije razvoja tržišta poštanskih usluga u Republici Hrvatskoj do 2013. godine i Akcijskog plana provedbe te Strategije i Treće poštanske direktive proizlazi obveza Republike Hrvatske da najkasnije do kraja 2012. godine potpuno liberalizira tržište poštanskih usluga u RH.

Donošenjem novoga Zakona o poštanskim uslugama, Hrvatska će se u potpunosti uskladiti s Trećom poštanskom direktivom koja je usmjerena stvaranju jedinstvenog tržišta poštanskih usluga u EU ukidanjem dosad zajamčenih isključivih prava (monopola) javnih poštanskih operatora, osiguranju zadovoljavajuće razine univerzalne usluge za sve korisnike usluga te uspostavi usklađenih načela regulacije u uvjetima liberaliziranog tržišta, radi uklanjanja prepreka funkcioniranju jedinstvenoga tržišta.

Ovaj Zakon stvara preduvjete za daljnji razvoj konkurentnog i dinamičnog tržišta poštanskih usluga u uvjetima potpune liberalizacije, što će potaknuti otvaranje novoga investicijskog ciklusa, osobito u nove i inovativne usluge na poštanskom tržištu, kakve poznaju i razvijena tržišta država članica EU.

### Pokazatelji rezultata (output):

TABLICA POKAZATELJA REZULTATA (OUTPUT)

Opći cilj 2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga

Posebni cilj 2.2. Visoka kvaliteta i razvijeno tržište poštanskih usluga

Načini ostvarenja	Pokazatelj rezultata (output)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
2.2.1. Razvoj i uvođenje novih usluga, kao dijela ostalih poštanskih usluga koje nisu univerzalne usluge	2.2.1.1. Postotak ostalih poštanskih usluga koje nisu univerzalne usluge u ukupnim poštanskim uslugama	Postotak ostalih poštanskih usluga koje nisu univerzalne u ukupnim poštanskim uslugama pokazuje razvijenosť tržišta	%	40,75%	HAKOM	43%	44%	45%

## Pokazatelji učinka (outcome):

TABLICA POKAZATELJA UČINKA (OUTCOME)

Opći cilj 2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga

Posebni cilj	Pokazatelj učinka (outcome)	Definicija	Jedinica	Polazna vrijednost	Izvor	Ciljana vrijednost (2013.)	Ciljana vrijednost (2014.)	Ciljana vrijednost (2015.)
2.2. Visoka kvaliteta i razvijeno tržište poštanskih usluga	Potpuno liberaliziran o tržište poštanskih usluga	Potpunom liberalizacijom tržišta poštanskih usluga poboljšat će se uvjeti za povećanje konkurentnosti na tržištu poštanskih usluga što bi trebalo rezultirati povećanjem kakvoće usluga	DA/NE	NE	MPPI	DA		

## Skraćeni prikaz strateškog plana:

Opći cilj	Posebni cilj	Pokazatelj učinka (outcome)	Način ostvarivanja postavljenog cilja	Pokazatelj rezultata (output)
1. Održivi razvoj prometnog sustava	1.1. Ujednačen razvoj prometne infrastrukture		1.1.1. Održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture i žičara, regulacija prometa i izgradnja novih pruga i žičara	1.1.1.1. Broj kilometara obnovljenih i osuvremenjenih željezničkih pruga 1.1.1.2. Prosječna dopuštena infrastrukturna brzina
			1.1.2. Ulaganje u željezničku infrastrukturu kroz projekte sufinancirane iz pretpripravnih i strukturnih fondova EU	1.1.2.1. Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani-Novska (pružni radovi, kontaktna mreža, signalno-sigurnosni i telekomunikacijski radovi) 1.1.2.2. Izgrađeni km drugog kolosijeka i rekonstruirani km željezničke pruge na dionici Dugo Selo-Križevci 1.1.2.3. Broj odobrenih konačnih izvještaja o provedenim ugovorima
			1.1.3. Ulaganja u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda	1.1.3.1. Stupanj izgrađenosti infrastrukture u lukama unutarnjih voda 1.1.3.2. Broj dana plovnosti u godini po određenoj klasi plovnosti 1.1.3.3. Broj riječnih kilometara obilježenih za sigurnu plovidbu
			1.1.4. Ulaganje u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda iz pretpripravnih fondova EU	1.1.4.1. Broj odobrenih konačnih izvještaja o provedenim ugovorima
			1.1.5. Ulaganje u izgradnju i modernizaciju infrastrukture u morskim lukama otvorenim za javni promet i utvrđivanje granica pomorskog dobra	1.1.5.1. Stupanj izgrađenosti infrastrukturnih objekata u luci Rijeka (Gateway projekt) 1.1.5.2. Stupanj izgrađenosti infrastrukturnih objekata u luci Gaženica 1.1.5.3. Stupanj izgrađenosti terminala za rasute terete Luke Ploče
			1.1.6. Ulaganje u infrastrukturu aerodroma	1.1.6.1. Broj podržanih projekata (zahtjeva) za sufinanciranje aerodromske infrastrukture
			1.1.7. Razvoj cestovne infrastrukture	1.1.7.1. Broj km izgrađenih dionica autoceste
	1.2. Visoka kvaliteta prometa i razvijeno tržište prometnih usluga		1.2.1. Poticanje pomorske prometne povezanosti i razvoj pomorske i putničke flote kroz uvođenje novih tehnologija	1.2.1.1. Broj prevezenih putnika u pomorskom prometu na Jadranu 1.2.1.2. Broj prevezenih vozila u pomorskom prometu na Jadranu 1.2.1.3. Broj putničkih izletničkih plovila
			1.2.2. Uvođenje informatizacije u sustav javnog obalnog linijskog pomorskog prometa, te edukacija i osposobljavanje stručnog kadra u pomorskom prometu	1.2.2.1. Stupanj informatizacije na državnim linijama 1.2.2.2. Broj dodijeljenih školarina i stipendija u oblasti pomorskog prometa
			1.2.3. Modernizacija flote i jačanje konkurentnosti unutarnje plovidbe	1.2.3.1. Broj plovila u vlasništvu jedinica lokalne i regionalne samouprave osposobljenih za prijevoz putnika i roba 1.2.3.2. Broj realiziranih zahtjeva za sufinanciranje troškova brodara
			1.2.4. Poticanje stručnog kadra i	1.2.4.1. Broj dodijeljenih

			razvoj novih tehnologija u vodnom prometu	školarina i stipendija u oblasti riječnog prometa 1.2.4.2. Broj izrađenih istraživačkih i razvojnih studija
			1.2.5. Očuvanje zračne povezanosti regija kroz odvijanje domaćeg linijskog zračnog prijevoza	1.2.5.1. Broj letova na domaćim redovitim zračnim linijama
			1.2.6. Poticanje željezničkog prijevoza	1.2.6.1. Povećanje broja ostvarenih putničkih kilometara u željezničkom prometu
	1.3. Visoka razina sigurnosti u prometu		1.3.1. Podizanje razine sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite ljudskih života i imovine	1.3.1.1. Smanjenje broja zaustavljanja brodova hrvatske zastave 1.3.1.2. Smanjen broj pomorskih nezgoda
			1.3.2. Provođenje hidrografskih istraživanja	1.3.2.1. Koeficijent pokrivenosti hrvatskog dijela Jadranskog mora sa ažuriranim pomorskim kartama i publikacijama
			1.3.3. Ulaganje u razvoj sigurnosti i harmonizaciju dionika u prometu na unutarnjim vodama	1.3.3.1. Broj kilometara vodnih putova pokriven RIS sustavom 1.3.3.2. Stupanj uspostave Nacionalnog RIS centra 1.3.3.3. Porast učestalosti inspekcijskih pregleda na unutarnjim vodama
			1.3.4. Sigurnost kopnenog prometa	1.3.4.1 Smanjenje broja izvanrednih događaja
			1.3.5. Opremanje inspekcije uređajima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom	1.3.5.1. Pojačana provjera vozača vozila s dopuštenom masom iznad 3,5 t i vozača autobusa pregledom tahografa
			1.3.6. Sigurnost i zaštita u zračnom prometu	1.3.6.1. Broj podržanih mjera (zahtjeva) aerodroma u svrhu sigurnosti i zaštite aerodroma u RH
			1.3.7. Obavljanje istražnih radnji i izrada izvješća i preporuka vezano za nesreće i nezgode u prometu te njihova implementacija u praksi	1.3.7.1. Provođenje tehničke istrage nesreća i nezgoda u prometu i analize događaja te izrada završnog izvješća
				1.3.7.2. Davanje sigurnosnih preporuka nakon ili tijekom istrage i/ili analize 1.3.7.3. Praćenje provedbe (implementacije) sigurnosnih preporuka u praksi
	1.4. Zaštita okoliša u transportu		1.4.1. Uspostava efikasnog sustava zaštite morskog okoliša od onečišćenja s pomorskih objekata	1.4.1.1. Količina obrađenih otpadnih ulja, balastnih voda, smeća te ostalog otpada s brodova u lukama otvorenim za javni promet
			1.4.2. Poticanje ekološki prihvatljivih vidova transporta	1.4.2.1. Broj prijavljenih projekata na Programu Unije Marco Polo
			1.4.3. Poticanje gradnje novih ekološki prihvatljivih plovila	1.4.3.1. Broj novoizgrađenih tankera i brodova za rasute terete
2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga	2.1. Visoka i ujednačena razvijenost širokopojasnog pristupa internetu	Pokrivenost naseljenih područja RH elektroničkom komunikacijskom mrežom za širokopojasni pristup internetu	2.1.1. Osiguranje dostupnosti širokopojasnog pristupa	2.1.1.1. Stupanj izrađenosti Studije o odabiru najpovoljnijih modela financiranja i poticajnih mjera za ulaganja u infrastrukturu širokopojasnog pristupa, ovisno o dostupnosti



				širokopojasnog pristupa određenog područja 2.1.1.2. Stupanj izrađenosti prijedloga programa poticajnih mjera za ulaganja u infrastrukturu širokopojasnog pristupa na područjima gdje ne postoji dostatan komercijalni interes za takva ulaganja
			2.1.2. Poticanje potražnje za širokopojasnim uslugama i korištenja širokopojasnim pristupom	2.1.2.1. Broj održanih prezentacija na razini lokalne i područne (regionalne) samouprave o mogućnostima razvoja širokopojasnih komunikacija 2.1.2.2. Ukupan broj nepokretnih širokopojasnih priključaka 2.1.2.3. Ukupan broj pokretnih širokopojasnih priključaka
	2.2. Visoka kvaliteta i razvijeno tržište poštanskih usluga	Potpuno liberalizirano tržište poštanskih usluga	2.2.1. Unapređenje tržišta poštanskih usluga i potpuno usklađivanje s pravnom stečevinom i najboljim iskustvima država članica EU	2.2.1.1. Stupanj izrađenosti novog Zakona o poštanskim uslugama

## Veza strateškog plana i državnog proračuna:

Opći cilj	Posebni cilj	Program u državnom proračunu	Pokazatelji učinaka (outcome)	Način ostvarenja posebnog cilja	Aktivnosti i projekti u državnom proračunu	Pokazatelj rezultata (output)
1. Održivi razvoj prometnog sustava	1.1. Ujednačen razvoj prometne infrastrukture	3102 RAZVOJ I SIGURNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA, INFRASTRUKTURE I ŽIČARA		1.1.1. Održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture i žičara, regulacija prometa i izgradnja novih pruga i žičara	A570334 Održavanje željezničke infrastrukture i regulacija prometa K761009 Osuvremenjivanje i izgradnja željezničke infrastrukture K761033 Razvoj žičara u Hrvatskoj	1.1.1.1. Broj kilometara obnovljenih i osuvremenjenih željezničkih pruga 1.1.1.2. Prosječna dopuštena infrastrukturna brzina
				1.1.2. Ulaganje u željezničku infrastrukturu kroz projekte sufinancirane iz prepristupnih i strukturnih fondova EU	K761029 IPA IIIa 2007-Rehabilitacija dionice pruge Okučani-Novska K761035 IPA IIIa 2007-Rehabilitacija dionice pruge Novska-Dugo Selo T821028 IPA IIIa 2007-Sustav signalnosigurnosnih uređaja na zagrebačkom Glavnom kolodvoru T810026 IPA IIIa 2007-Priprema projektne dokumentacije za projekt Rekonstrukcija pruge Hrvatski Leskovac-Karlovac T821027 IPA IIIa 2007-Priprema projektne dokumentacije za projekt Izgradnje drugog željezničkog kolosijeka Goljak-Skradnik T810025 IPA IIIa 2007-Izrada projektne dokumentacije za izgradnju poslovne zgrade Agencije za sigurnost željezničkog prometa K810029 IPA IIIa 2007-Izgradnja drugog kolosijeka i rekonstrukcija dionice pruge Dugo Selo-Križevci K810038 IPA IIIa 2007-Izrada projektne tehničke dokumentacije za projekt: Izgradnja drugog kolosijeka i rekonstrukcija dionice pruge Križevci-Koprivnica-državna granica T810027 IPA IIIa 2007-Priprema projektne dokumentacije za projekt Izgradnje drugog željezničkog kolosijeka Goljak-Skradnik	1.1.2.1. Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani-Novska (pružni radovi, kontaktna mreža, signalno-sigurnosni i telekomunikacijski radovi) 1.1.2.2. Izgrađeni km drugog kolosijeka i rekonstruirani km željezničke pruge na dionici Dugo Selo-Križevci 1.1.2.3. Broj odobrenih konačnih izvještaja o provedenim ugovorima
		3105 RAZVOJ I SIGURNOST UNUTARNJE PLOVIDBE, LUČKE INFRASTRUKTURE I PLOVNIH PUTOVA UNUTARNJIH VODA		1.1.3. Ulaganja u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda	A570447 Gradnja i održavanje lučkih građevina u lukama unutarnjih voda od državnog značaja K570257 Izrada planskih dokumenata za razvitak riječnog prometa K587027 Upravljanje infrastrukturnim projektima K810001 Gradnja i tehničko održavanje plovnih putova unutarnjih voda K810006 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava A570448 Administracija i upravljanje Agencije za vodne putove K810017 Otkup zemljišta na lučkom području unutarnjih voda	1.1.3.1. Stupanj izgrađenosti infrastrukture u lukama unutarnjih voda 1.1.3.2. Broj dana plovnosti u godini po određenoj klasi plovnosti 1.1.3.3. Broj riječnih kilometara obilježenih za sigurnu plovidbu

		1.1.4. Ulaganje u infrastrukturu vodnih putova i luka unutarnjih voda iz pretpristupnih fondova EU	K821027 IPA IIIa 2007-Rekonstrukcija Luke Vukovar-Nova luka istok K819034 IPA IIIa 2010-Izrada master plana Nova luka Sisak K820034 IPA IIIa 2010- Terminal za opasne terete Slavonski Brod K821034 IPA IIIa 2010- Rekonstrukcija južne obale Osijek K810007 IPA IIIa 2007-Rehabilitacija i unapređenje plovni putova rijeke Save K810039 IPA II 2007-Mreža povezivanja ustanova za praćenje i upravljanje vodnog puta na rijeci Dunav-Newada duo T810035 IPA IIIa 2007-Tehnička pomoć operativnoj strukturi za promet za upravljanje operativnim programom i provedbu projekata-ugovor o uslugama 3.1.4.	1.1.4.1. Broj odobrenih konačnih izvještaja o provedenim ugovorima
	3104 RAZVOJ I SIGURNOST POMORSKOG PROMETA I LUČKE INFRASTRUKTURE	1.1.5. Ulaganje u izgradnju i modernizaciju infrastrukture u morskim lukama otvorenim za javni promet i utvrđivanje granica pomorskog dobra	A570503 Potpora Lučkoj upravi Ploče za realizaciju projekta integracije trgovine i transporta A570293 Potpora Lučkoj upravi Rijeka za vraćanje obveza po zajmu EDCF - Projekt "Samsung" A570294 Potpora Lučkoj upravi Rijeka za realizaciju zajma Svjetske banke (IBRD) -Projekt obnove riječkog prometnog pravca A810019 Potpora Lučkoj upravi Šibenik za realizaciju Zajma EBRD-Projekt modernizacije lučke infrastrukture luke Šibenik-domaća komponenta K587039 Izgradnja trajektne luke Gaženica A570464 Potpora Lučkoj upravi Dubrovnik za realizaciju zajma EBRD-Projekt izgradnje lučke infrastrukture-domaća komponenta A587040 Potpora Lučkoj upravi Zadar za otplatu kredita Fonda za razvoj i zapošljavanje (HPB-a Zagreb) A570219 Sanacija i rekonstrukcija objekata podgradnje u lukama otvorenim za javni promet od županijskog i lokalnog značaja te modernizacija, obnova i izgradnja ribarske infrastrukture A570348 Utvrđivanje i provedba granica pomorskog dobra s izvlaštenjem A570350 Dodjela koncesija na pomorskom dobru A810034 Potpora Lučkoj upravi Ploče za otplatu zajma Svjetske banke (IBRD) – Projekt integracije trgovine i transporta	1.1.5.1. Stupanj izgrađenosti infrastrukturnih objekata u luci Rijeka (Gateway projekt) 1.1.5.2. Stupanj izgrađenosti infrastrukturnih objekata u luci Gaženica 1.1.5.3. Stupanj izgrađenosti terminala za rasute terete Luke Ploče
	3106 RAZVOJ I SIGURNOST ZRAČNOG PROMETA I INFRASTRUKTURE	1.1.6. Ulaganje u infrastrukturu aerodroma	A570193 Razvoj infrastrukture zračnog prometa	1.1.6.1. Broj podržanih projekata (zahtjeva) za sufinanciranje aerodromske infrastrukture
	3103 RAZVOJ I SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA I INFRASTRUKTURE	1.1.7. Razvoj cestovne infrastrukture	A821001 Provedba ugovora o koncesiji – autocesta Rijeka-Zagreb K570344 Provedba ugovora o koncesiji za izgradnju autoceste Zagreb-Macelj A570504 Naknada u cijeni goriva za HAC d.o.o. A570506 Naknada u cijeni goriva za HC d.o.o. A820029 Naknada cestarina za NATO i EUFOR vozila A819031 Provedba ugovora o koncesiji – Bina-Istra	1.1.7.1. Broj km izgrađenih dionica autoceste

1.2. Visoka kvaliteta prometa i razvijeno tržište prometnih usluga	3104 RAZVOJ I SIGURNOST POMORSKOG PROMETA I LUČKE INFRASTRUKTURE	1.2.1. Poticanje pomorske prometne povezanosti i razvoj pomorske i putničke flote kroz uvođenje novih tehnologija	A570288 Poticanje gradnje brodova za hrvatske brodare te izgradnja i rekonstrukcija plovnih objekata u hrvatskim brodogradilištima T810031 IPA 2008 TAIB FPPRAC 2008-Strategija pomorskog razvitka A587041 Poticanje brodara u nacionalnoj plovidbi A570323 Poticanje redovitih pomorskih putničkih i brzobrodskih linija	1.2.1.1. Broj prevezenih putnika u pomorskom prometu na Jadranu, broj učestalosti linija 1.2.1.2. Broj prevezenih vozila u pomorskom prometu na Jadranu 1.2.1.3. Broj putničkih izletničkih plovila, prosječna starost plovila	
	3105 RAZVOJ I SIGURNOST UNUTARNJE PLOVIDBE, LUČKE INFRASTRUKTURE I PLOVNIH PUTOVA UNUTARNJIH VODA		1.2.2. Uvođenje informatizacije u sustav javnog obalnog linijskog pomorskog prometa, te edukacija i osposobljavanje stručnog kadra u pomorskom prometu	A570323 Poticanje redovitih pomorskih putničkih i brzobrodskih linija A587023 Administracija i upravljanje Agencije za obalni linijski promet A570482 Stipendiranje redovitih učenika i studenata srednjih pomorskih škola i pomorskih fakulteta te vježbeničkog staža pomoraca A810030-Opremanje visokoškolskih i srednjoškolskih pomorskih učilišta obveznom opremom	1.2.2.1. Uvođenje informatizacije na državnim linijama 1.2.2.2. Broj dodijeljenih školarina i stipendija u oblasti pomorskog prometa
				K820033 IPA I 2010-Akcijski plan za razvoj brodarstva A570445 Pomoć jedinicama lokalne i regionalne samouprave za razvoj riječnog prometa i županijskih luka i pristaništa K810024 Izgradnja plovila i plovnih objekata u riječnoj plovidbi K570441 Opremanje lučkih kapetanija unutarnjih voda plovilima, prijevoznim sredstvima, uređajima i ostalom opremom	1.2.3.1. Broj plovila u vlasništvu jedinica lokalne i regionalne samouprave osposobljenih za prijevoz putnika i roba 1.2.3.2. Broj realiziranih zahtjeva za sufinanciranje troškova brodara
					A821014 Stipendiranje redovnih studenata Fakulteta prometnih znanosti i učenika srednje škole A810015 Potpora brodarima unutarnje plovidbe u nacionalnom prijevozu
				A570001 Povezivanje i suradnja s međunarodnim organizacijama u zrakoplovstvu A570332 Održavanje razine stručnosti prema standardima međunarodnih organizacija u zračnom prometu K271210 Strategija zračnog prometa A587050 Očuvanje prometne povezanosti regija (domaći linijski zračni prijevoz)	
	3102 RAZVOJ I SIGURNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA, INFRASTRUKTURE I ŽIČARA				1.2.6. Poticanje željezničkog prijevoza
1.3. Visoka razina sigurnosti u		3104 RAZVOJ I SIGURNOST POMORSKOG		1.3.1. Podizanje razine sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite ljudskih života i	

prometu	PROMETA I LUČKE INFRASTRUKTURE	imovine	K250796 Uspostava informacijskog sustava sigurnosti plovidbe K819013 VTS SUSTAV- uspostava nadzora plovidbe i sustava radioveza za praćenje pomorskog prometa K570411 Obnova i održavanje poslovnog prostora lučkih kapetanija i ispostava A576182 Planovi intervencija, traganje i spašavanje na moru	nezgoda
		1.3.2. Provođenje hidrografskih istraživanja	A663000 Administracija i upravljanje Hrvatskog hidrografskog instituta K663002 Informatizacija	1.3.2.1. Koeficijent pokrivenosti hrvatskog dijela Jadranskog mora sa ažuriranim pomorskim kartama i publikacijama
	3105 RAZVOJ I SIGURNOST UNUTARNJE PLOVIDBE, LUČKE INFRASTRUKTURE I PLOVNIH PUTOVA UNUTARNJIH VODA	1.3.3. Ulaganje u razvoj sigurnosti i harmonizaciju dionika u prometu na unutarnjim vodama	K570297 Rad Savske i Dunavske komisije te sudjelovanje u radu međunarodnih institucija s područja unutarnje plovidbe K587029 NCC-Nacionalni kontrolni centar A570487 Istraživanje i razvoj novih tehnologija i sustava K587028 Uspostava i održavanje informacijskog sustava sigurnosti plovidbe unutarnjim vodama A570442 Traganje i spašavanje na unutarnjim vodama K570358 Obnova i održavanje poslovnog prostora lučkih kapetanija i ispostava unutarnjih voda A810036 Sigurnost plovidbe unutarnjim vodama	1.3.3.1. Broj kilometara vodnih putova pokrivenih RIS sustavom 1.3.3.2. Stupanj uspostave Nacionalnog RIS centra
	3102 RAZVOJ I SIGURNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA, INFRASTRUKTURE I ŽIČARA	1.3.4. Sigurnost kopnenog prometa	A810009 Priprema projekata za financiranje kroz program IPA I i III A840001 Administracija i upravljanje Agencije za sigurnost željezničkog prometa	1.3.4.1. Smanjenje broja izvanrednih događaja
	3103 RAZVOJ I SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA I INFRASTRUKTURE	1.3.5. Opremanje inspekcije uređajima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom	K819028 IPA I 2008-Učinkovito djelovanje sustava inspekcije cestovnog prometa K761028 Opremanje inspekcije opremom i ostalim uređajima	1.3.5.1. Pojačana provjera vozača vozila s dopuštenom masom iznad 3,5 t i vozača autobusa pregledom tahografa
	3106 RAZVOJ I SIGURNOST ZRAČNOG PROMETA I INFRASTRUKTURE	1.3.6. Sigurnost i zaštita u zračnom prometu	A570249 Gorske službe spašavanja A570333 Osiguranje sigurnosno prometnih standarda u zračnim lukama RH A570312 Nacionalna povjerenstva iz područja zračnog prometa A570465 VHS sustav-Uspostava organizacije višenamjenske helikopterske službe u RH	1.3.6.1. Broj podržanih mjera (zahtjeva) aerodroma u svrhu sigurnosti i zaštite aerodroma u RH
	3106 RAZVOJ I SIGURNOST ZRAČNOG PROMETA I INFRASTRUKTURE	1.3.7. Obavljanje istražnih radnji i izrada izvješća i preporuka vezano za nesreće i nezgode u prometu te njihova implementacija u praksi	K838001 IPA I 2009-Jaćanje tehničke sposobnosti Agencije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova A838002 Administracija i upravljanje Agencije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova	1.3.7.1. Provođenje tehničke istrage nesreća i nezgoda u prometu i analize događaja te izrada završnog izvješća
1.4. Zaštita okoliša u transportu	3403 ZAŠTITA OKOLIŠA U TRANSPORTU	1.4.1. Uspostava efikasnog sustava zaštite morskog okoliša od onečišćenja s pomorskih objekata	T810018 Upravljanje i nadzor balastnih voda i taloga	1.4.1.1. Količina obrađenih otpadnih ulja, balastnih voda, smeća te ostalog otpada s brodova u lukama otvorenim za javni promet
		1.4.2. Poticanje ekološki prihvatljivih vidova transporta	A570501 IPA I 2009-Sudjelovanje u programu Unije-Marco Polo II A819003 Promocija intermodalnosti i razvoj Autocesta mora (MoS)	1.4.2.1. Broj prijavljenih projekata na Programu Unije Marco Polo

				1.4.3. Poticanje gradnje novih ekološki prihvatljivih plovila	A570288 Poticanje gradnje brodova za hrvatske brodare te izgradnja i rekonstrukcija plovnih objekata u hrvatskim brodogradilištima	1.4.3.1. Broj novoizgrađenih tankera i brodova za rasute terete
2. Razvoj elektroničkih komunikacija i poštanskih usluga	2.1. Visoka i ujednačena razvijenost širokopojasnog pristupa internetu	3107 RAZVOJ TRŽIŠTA POŠTANSKIH USLUGA I ELEKTRONIČKIH KOMUNIKACIJA	Pokrivenost naseljenih područja RH elektroničkom komunikacijskom mrežom za širokopojasni pristup internetu	2.1.1. Osiguranje dostupnosti širokopojasnog pristupa	A820032 Poticanje razvoja širokopojasnog pristupa internetu	2.1.1.1. Stupanj izrađenosti Studije o odabiru najpovoljnijih modela financiranja i poticajnih mjera za ulaganja u infrastrukturu širokopojasnog pristupa, ovisno o dostupnosti širokopojasnog pristupa određenog područja 2.1.1.2. Stupanj izrađenosti prijedloga programa poticajnih mjera za ulaganja u infrastrukturu širokopojasnog pristupa na područjima gdje ne postoji dostatan komercijalni interes za takva ulaganja
				2.1.2. Poticanje potražnje za širokopojasnim uslugama i korištenja širokopojasnim pristupom	A820032 Poticanje razvoja širokopojasnog pristupa internetu	2.1.2.1. Broj održanih prezentacija na razini lokalne i područne (regionalne) samouprave o mogućnostima razvoja širokopojasnih komunikacija 2.1.2.2. Ukupan broj nepokretnih širokopojasnih priključaka 2.1.2.3. Ukupan broj pokretnih širokopojasnih priključaka
	2.2. Visoka kvaliteta i razvijeno tržište poštanskih usluga	3107 RAZVOJ TRŽIŠTA POŠTANSKIH USLUGA I ELEKTRONIČKIH KOMUNIKACIJA	Potpuno liberalizirano tržište poštanskih usluga	2.2.1. Unapređenje tržišta poštanskih usluga i potpuno usklađivanje s pravnom stečevinom i najboljim iskustvima država članica EU	A570340 Razvoj elektroničkih komunikacija, informacijskog društva i poštanskih usluga T810022 IPA II 2010-Digitalna televizija u Jugoistočnoj Europi-HAKOM	2.2.1.1. Stupanj izrađenosti novog Zakona o poštanskim uslugama