

# **Srednjoročni plan razvitka vodnih putova, luka i pristaništa Republike Hrvatske za razdoblje od 2022. do 2031. godine**

**Kolovoz, 2022.**

*Projekt je sufinancirala Europska unija iz Kohezijskog fonda.*



# Sadržaj

<b>Popis kratica .....</b>	<b>2</b>
<b>Predgovor .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Uvod .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Srednjoročna vizija razvoja .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Opis srednjoročnih razvojnih potreba i razvojnih potencijala .....</b>	<b>6</b>
3.1 Analiza sektora unutarnje plovidbe .....	6
3.1.1 Strateški i razvojni dokumenti i okvir za utvrđivanje plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa .....	6
3.1.2 Ključne značajke i izazovi postojećeg stanja vodnih putova, luka i pristaništa...	9
3.1.3 Riječni Informacijski Servisi (RIS).....	12
3.1.4 Pregled postojeće strategije razvoja i razvojnih planova pojedinih luka .....	13
3.1.5 Funkcije upravljanja u unutarnjoj plovidbi .....	14
3.1.6 Obilježja koncesijskih odnosa.....	22
3.1.7 Rješavanje imovinsko-pravnih odnosa.....	23
3.2 Funkcionalni zahtjevi za uređenje i eksploataciju vodnih putova i luka unutarnjih voda	28
3.2.1 Zahtjevi u pogledu prometne potražnje, strukture prometa i prometnih tokova	28
3.2.2 Zahtjevi u pogledu sigurnosti plovidbe, praćenja i sigurnosnog nadzora plovidbe	28
3.2.3 Zahtjevi u pogledu pouzdanosti i dostupnosti prometne infrastrukture .....	30
3.2.4 Zahtjevi u pogledu standarda tehničke kvalitete, klasifikacijskih standarda i kvalitete lučkih usluga .....	32
3.3 Potrebe i ciljevi razvoja plovnih putova .....	32
3.4 Terminski plan provedbe projekata od strateškog značaja .....	37
<b>4 Posebni ciljevi, mjere i pokazatelji ishoda .....</b>	<b>44</b>
4.1 Popis posebnih ciljeva i pripadajućih mjera .....	44
4.2 Popis ključnih pokazatelja ishoda po posebnim ciljevima .....	48
4.3 Mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu .....	50
4.3.1 Mjere zaštite okoliša.....	50
4.3.2 Mjere ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu.....	72
4.3.3 Prijedlog programa praćenja stanja okoliša .....	84
<b>5 Indikativni financijski okvir .....</b>	<b>84</b>

5.1	Europski fondovi i programi Unije.....	85
5.2	Financijski instrumenti .....	85
5.3	Državni proračun .....	85
5.4	Javno-privatna partnerstva.....	86
<b>6</b>	<b>Okvir za praćenje i vrednovanje .....</b>	<b>90</b>
6.1	Praćenje i izvještavanje .....	90
6.2	Vrednovanje.....	90
	<b>Popis slika i tablica.....</b>	<b>91</b>
	<b>Popis priloga .....</b>	<b>91</b>

## Popis kratica

AGN	Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja
AIS	Automatski identifikacijski sustav
CEF	Instrument za povezivanje Europe
EK	Europska komisija
ENC	Elektroničke navigacijske karte
ERI	Elektronsko izvješće s plovila
EU	Europska unija
EUDSR	Europska strategija za podunavsku regiju
HŽ	Hrvatske željeznice
IKT	Informacijske i komunikacijske tehnologije
LNG	ukapljeni prirodni plin
LU	Lučka uprava
m	metar
m <sup>2</sup>	metar kvadratni
MMPI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
NCC	Nacionalna RIS središnjica
NOP	Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu
NN	Narodne novine
NtS	Priopćenje za brodare
RH	Republika Hrvatska
RIS	Riječni informacijski servis
rkm	riječni kilometar
TEN-T	Transeuropska mreža prometnica
TEU	jedinica ekvivalenta dvadeset stopa (eng. Twenty-foot equivalent unit)

tkm	tonski kilometar
ZPLUV	Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda
ZVDSP	Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima

## **Predgovor**

Unatoč povoljnom geografskom položaju Republike Hrvatske u europskoj prometnoj mreži te pokrivenosti mrežom unutarnjih vodnih putova, izraziti potencijal sektora unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj nije dovoljno iskorišten. Razvoj unutarnje plovidbe, vodnih putova te luka i pristaništa unutarnjih voda od gospodarskog su interesa za Republiku Hrvatsku te je stoga naredno razdoblje potrebno posvetiti kvalitetnim i sustavnim ulaganjima u mjere kojima će se omogućiti konkurentnost i korištenje ovog najisplativijeg, najsigurnijeg i energetski najučinkovitijeg moda prijevoza.

Kao nastavak aktivnosti provedenih u razdoblju važenja Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. - 2018.) te Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje od 2009. do 2016. godine, sukladno odredbama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN 144/21) izrađeni su sektorski akti strateškog planiranja za naredno razdoblje – Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2022. do 2032. godine (dalje u tekstu: Strategija) te ovaj Srednjoročni plan razvitka vodnih putova, luka i pristaništa za razdoblje od 2022. do 2031. godine (dalje u tekstu: Srednjoročni plan). Svrha ovih akata strateškog planiranja je definirati posebne ciljeve, mjere i ulaganja čija će provedba kroz naredno razdoblje rezultirati konkurentnim, visokoučinkovitim i moderniziranim sustavom unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj koji će biti potpuno integriran u europsku prometnu mrežu.

# 1 Uvod

Srednjoročnim planom utvrđuju se operativni planovi razvoja, uređenja i održavanja plovnih putova, razvoja Riječnih informacijskih servisa te razvoja luka i pristaništa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od devet godina, i to na način koji je usklađen s europskim i nacionalnim regulatornim i strateškim okvirom, javnim politikama te globalnim trendovima razvoja u sektoru unutarnje plovidbe i prometa općenito. Srednjoročnim planom također su predviđeni modeli i mogući izvori financiranja nužnih planiranih ulaganja te se utvrđuje prioritetna lista projekata.

Prilikom provođenja analize stanja i razvojnih trendova u sektoru unutarnje plovidbe te pri definiranju posebnih ciljeva, mjera i aktivnosti za njihovu provedbu uključeni su svi relevantni dionici sektora (lučke uprave unutarnje plovidbe, koncesionari na lučkim područjima, korisnici lučkih usluga), a sukladno Načelu partnerstva.

Ovakav strateški okvir, koji sadrži jasne posebne ciljeve i pomno planirane aktivnosti razvoja, predstavlja temelj razvoja sektora unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj kojim će se omogućiti puno korištenje potencijala unutarnje plovidbe koji u Republici Hrvatskoj nisu zanemarivi, posebice u trenutku kada se na svjetskoj razini teži smanjenju emisije stakleničkih plinova i CO<sub>2</sub> uz istovremeno jačanje tržišta i zahtjeve za boljom i bržom povezanošću te vrlo visokom razinom pouzdanosti, efikasnosti i sigurnosti prometa roba i putnika. Prijevoz unutarnjim vodama svojim izrazito povoljnim karakteristikama predstavlja nužnu alternativu drugim modovima prijevoza, posebice cestovnom.

Unatoč naporima u smanjenju emisije stakleničkih plinova, temperatura sve više raste uzrokujući klimatske promjene, koje imaju sve snažniji negativni utjecaj na prirodne i društvene sustave. Bilježi se veća učestalost i intenzitet vremenskih ekstrema, koji će rasti te je potrebno trajnu infrastrukturu tomu prilagoditi kako bi se minimizirali rizici i štete. Predloženi projekti će tijekom razrade uzeti u obzir klimatske promjene opisane u Strategiji prilagodbe klimatskim promjenama.

Ovaj akt strateškog planiranja u skladu je sa strateškim ciljevima Strategije niskougliječnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu (NN 63/21) koja usmjerava razvoj Hrvatske prema snažnom smanjenju emisija stakleničkih plinova i postizanja klimatske ambicije.

## 2 Srednjoročna vizija razvoja

Srednjoročni plan razvitka vodnih putova, luka i pristaništa Republike Hrvatske za razdoblje od 2022. do 2031. godine definira sljedeću srednjoročnu razvojnu viziju:

**Vodni putevi i luke unutarnjih voda predstavljaju važan segment konkurentnog i inovativnog gospodarstva, a ostvarenje potencijala istih doprinosi obrazovanju i zapošljavanju ljudi, održivoj mobilnosti i smanjenju utjecaja na okoliš ekološkom i energetsom tranzicijom za klimatsku neutralnost.**

## 3 Opis srednjoročnih razvojnih potreba i razvojnih potencijala

### 3.1 Analiza sektora unutarnje plovidbe

#### 3.1.1 Strateški i razvojni dokumenti i okvir za utvrđivanje plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa

Ovaj Srednjoročni plan izrađen je uvažavajući europski i nacionalni regulatorni i strateški okvir. Na nacionalnoj razini ovim se srednjoročnim aktom strateškog planiranja od nacionalnog značaja pobliže definira provedba strateških ciljeva iz Strategije, a to su:

- SC1. Povećanje konkurentnosti i poticanje održivog razvoja sektora unutarnje plovidbe,
- SC2. Razvoj infrastrukture i povećanje plovnosti u unutarnjoj plovidbi.

Osim Strategije, ovaj Srednjoročni plan usklađen je i sa:

**Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine** (dalje u tekstu: Strategija prometnog razvoja RH) kao krovnim aktom strateškog planiranja za sektor prometa u Republici Hrvatskoj. Provedba ovog Srednjoročnog plana doprinijet će ostvarenju specifičnih ciljeva i mjera definiranih u Strategiji prometnog razvoja RH za sektor unutarnje plovidbe, ali i nekih općih ciljeva i mjera poput povećanja sigurnosti i interoperabilnosti, smanjenja utjecaja prometnog sustava na klimatske promjene i okoliš, daljnji razvoj hrvatskog dijela TEN-T mreže.

Krovni pravni akt u području vodnih putova i luka unutarnjih voda je **Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN 144/21)** kojim su uređeni plovidba i sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, upravljanje vodnim putovima i lukama unutarnjih voda te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda. Ovim Zakonom predviđeno je donošenje Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj te ovog Srednjoročnog plana. Osim navedenog Zakona primjenjuje se niz podzakonskih akata i drugi pravni akti poput Zakona o lučkim kapetanijama, Zakona o vodama, Zakona o gradnji, Zakona o zaštiti okoliša, Zakona o zaštiti prirode, Zakona o koncesijama, i drugi.

Ovaj Srednjoročni plan usklađen je s **Nacionalnom razvojnom strategijom Republike Hrvatske do 2030. godine** (dalje u tekstu: NRS) s obzirom da posebni ciljevi definirani Srednjoročnim planom doprinose ispunjenju razvojnih smjerova RS 1. Održivo gospodarstvo i društvo te RS3. Zelena i digitalna tranzicija. Uz navedeno, ispunjenjem posebnih ciljeva definiranih ovim aktom, doprinijeti će se ostvarenju Strateških ciljeva NRS-a i to:

- SC 1. Konkurentno i inovativno gospodarstvo
- SC 2. Obrazovani i zaposleni ljudi
- SC 8. Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost
- SC 10. Održiva mobilnost

U trenutku izrade ovog Srednjoročnog plana u tijeku je izrada novog EU Akcijskog programa za unutarnju plovību - NAIADES III., kao i cjelokupnog programskog okvira za ulaganja u razdoblju 2021. – 2027. na europskoj i nacionalnoj razini. U provedbi ovog Srednjoročnog plana potrebno je uzeti u obzir sve navedene dokumente, no, s obzirom da u ovom trenutku navedeni dokumenti i novi programski okvir nisu završeni i usvojeni, pri izradi Srednjoročnog plana uzeti su u obzir svi važeći zakonski i podzakonski akti te relevantni akti strateškog planiranja. Ključni dokumenti navedeni su u nastavku.

### **3.1.1.1 Europska razina**

- Europski zeleni plan,
- Bijela knjiga prometne politike za razdoblje od 2011. do 2020., Europska komisija 2011. (White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource-efficient Transport System),
- EU Akcijski program za unutarnju plovību – NAIADES II, Europska komisija (2013.),
- Projekt Platina 2 (2013. - 2016.), Europska komisija (2013.),
- Strategija Europa 2020., Europska komisija (2010.),
- Uredba (EU) Br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU
- Uredba EU br.1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. godine o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe
- Uredba EU br. 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanje izvan snage uredba (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/14
- Uredba Vijeća (EU) 2020/2094 od 14. prosinca 2020. o uspostavi instrumenta Europske unije za oporavak radi potpore oporavku nakon krize uzrokovane bolešću COVID-19
- Uredba Vijeća (EU, Euratom) 2022/2093 od 17. prosinca 2020. kojom se utvrđuje višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.-2027.
- Uredba (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o određivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članka 107. i 108. Ugovora (SL L 187, 26.6.2014.)



- EU Akcijski program za unutarnju plovidbu – NAIADES III: Boosting future-proof European inland waterway transport
- Direktiva 2014/94/EU europskog parlamenta i vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva
- Strategija EU za dunavsku regiju - Dunavska strategija, Europska komisija (2010.),
- Strategija za provedbu Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (2011.)
- Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN).

### 3.1.1.2 Nacionalna razina

- Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine (NN 13/21),
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (NN 84/17),
- Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2022. do 2032. godine (NN 87/22),
- Strategija upravljanja vodama (91/08),
- Strategija energetskega razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu (NN 25/20)
- Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (NN 106/17)
- Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu (NN 34/2017),
- Nacionalni plan oporavka i otpornosti,
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN 144/21),
- Zakon o vodama (NN 66/19, 84/21),
- Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18),
- Zakon o gospodarenju otpadom (NN 84/21),
- Zakon o zaštiti prirode (NN 80/13, 15/18, 14/19, 127/19),
- Zakon o koncesijama (NN 69/17, 107/20),
- Zakon o gradnji (NN 153/13, 20/17, 39/19, 125/19),
- Zakon o prostornom uređenju (NN 153/13, 65/17, 114/18, 39/19 i 98/19)
- Zakon o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (NN 120/16, 63/22),
- Zakon o ustrojstvu i djelokrugu tijela državne uprave (NN 85/20),
- Zakon o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17),
- Zakon o državnim potporama (NN 47/14, 69/17) i pravila EU o dodjeli potpora,
- Zakon o ustanovama (NN 76/93, 29/97, 47/99, 35/08, 127/19),
- Zakon o lučkim kapetanijama (NN 118/18),
- Uredba o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (NN 97/20, 2/21),

- Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama (NN 77/11, 66/14, 81/15),
- Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama (NN 138/08, 138/15),
- Pravilnik o tehničkom održavanju vodnih putova (NN 62/09, 136/12, 41/17, 50/19),
- Pravilnik o inspekciji sigurnosti unutarnje plovidbe (NN 31/14),
- Pravilnik o plutajućim objektima (NN 80/00, 72/15, 83/15),
- Pravilnik o prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodama (NN 106/08),
- Pravilnik o posebnim uvjetima za obavljanje djelatnosti komercijalnog prijevoza unutarnjim vodnim putovima (NN 38/08, 50/16),
- Pravilnik o kriterijima za određivanje naknada za koncesije u lukama i pristaništima unutarnjih voda (NN 72/15),
- Pravilnik o tovarištima (NN 128/15),
- Uredba o upravljanju i vođenju poslova lučkih uprava unutarnjih voda (NN 100/08, 76/12, 31/16),
- Uredba o pristaništima unutarnjih voda (NN 134/08),
- Uredba o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda (NN 32/09),
- Uredba o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (NN 3/17),
- Uredba o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/18),
- Prostorni plan područja posebnih obilježja višenamjenskog kanala Dunav-Sava (NN 121/11).

### **3.1.2 Ključne značajke i izazovi postojećeg stanja vodnih putova, luka i pristaništa**

#### **3.1.2.1 Ključne značajke i izazovi postojećeg stanja plovnih putova**

Ključne značajke i izazovi postojećeg stanja plovnih putova Dunava, Drave i Save navedeni su u nastavku.

#### **Rijeka Dunav**

Predviđena klasa plovnosti na rijeci Dunav je VIc. Stanje plovnosti rijeke Dunav je zadovoljavajuće te i bez većih ulaganja ovaj plovni put ima vrlo visoku klasu plovnosti i plovidba je moguća tijekom cijele godine. Jedine dionice koje predstavljaju ograničenja su tzv. kanal Mohovo, a povremeno i plićak Sotin. Problem se javlja zbog zapunjenosti plovnog puta nanosima pri čemu povremeno nije moguća plovidba punim gazom predviđenim za klasu plovnosti VIc. Probleme povremeno stvaraju ledostaj i/ili ledohod zbog čega se javlja potreba za izgradnjom zimovnika.

Redovitim održavanjem nastoje se ukloniti nanosi pijeska na kritičnim dionicama, što je do sada bilo uspješno.

Poteškoću u rješavanju uskih grla plovnog puta rijeke Dunava predstavlja međudržavna granica koja između Republike Hrvatske i Republike Srbije na zajedničkom dijelu vodnog puta rijeke

Dunav od rkm 1433+100 do rkm 1295+500 nije usuglašena. Na zajedničkom dijelu vodnog puta rijeke Dunav između Republike Hrvatske i Republike Srbije definirano je 17 kritičnih sektora za sigurnu plovidbu. Poteškoće se javljaju pri realizaciji projekata i izvođenja hidrotehničkih radova kojima bi se poboljšali uvjeti plovidbe, prvenstveno jer nije riješeno pitanje nadležnosti za važne procedure koje prethode građevinskim radovima (poput nadležnosti za izdavanje građevinskih dozvola). Republika Hrvatska i Republika Srbija navedene poteškoće nastoje riješiti kroz suradnju putem Međudržavnog povjerenstva za praćenje provedbe i primjenu odredbi Sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Srbije o plovidbi plovnim putovima na unutarnjim vodama i njihovom tehničkom održavanju.

### **Rijeka Drava**

Rijeka Drava na dionici od rkm 0+000 do rkm 12+000 ima IV. klasu plovnosti. Međutim, na toj dionici povremeno dolazi do pronosa i taloženja pijeska koji smanjuje dubinu te je zbog toga potrebno značajnije održavanje plovnog puta kako bi se povećao broj dana u godini kada plovni put zadovoljava klasu plovnosti predviđenu AGN-om. Ovaj problem pojavljuje se na ušću s Dunavom zbog utjecaja toka Dunava na Dravu. Da bi se riješili navedeni problemi potrebno je izraditi projektno-tehničku i studijsku dokumentaciju kojom će se odrediti infrastrukturna rješenja kojima bi se usporilo stvaranje nanosa pijeska, a potom je identificirana rješenja potrebno i implementirati. Pri tome je na dionici od rkm 0+000 do rkm 12+000 potrebno održavati klasu plovnosti IV, dok je na dionici od rkm 12+000 do rkm 23+000 zbog putničkog pristaništa i povećanja broja plovidbe putničkih brodova potrebno održavati klasu plovnosti III. Izrađeni su konceptijsko rješenje i studija predizvodljivosti te je u tijeku priprema za izradu projektne dokumentacije reguliranja plovnog puta od rkm 0+000 do rkm 12+000 bez ušća.

### **Rijeka Sava**

Iako je vodni put rijeke Save većim dijelom klasificiran kao međunarodni plovni put, on veći dio godine nije dostupan za plovidbu teretnih i putničkih brodova jer Sava ne zadovoljava na cijelom svom toku standarde IV. klase plovnosti za europske vodne putove prema smjernicama AGN ugovora. Stanje plovnosti rijeke Save nije zadovoljavajuće ni zbog uskih grla koja se nalaze na toj rijeci, odnosno zbog velikog broja kritičnih dionica. Problemi na Savi uzrokovani su niskim vodostajem, zapunjenošću plićaka nanosima te nedovoljnim uređenjem vodotoka za plovidbu. Kritične, odnosno ograničavajuće dionice za plovidbu, radi nedovoljnih dubina su:

- za plovidbu od Račinovaca do Slavenskog Šamca: plićak Gunja, plićak Tolisa i plićak „Savulje“;
- za plovidbu od Slavenskog Šamca do Slavenskog Broda: plićak Jaruge –Novi Grad (rkm 300+000 – 329+000) koji je najveće ograničenje na toku rijeke Save u Republici Hrvatskoj;
- za plovidbu od Slavenskog Broda do Jasenovca: plićaci Migalovci, ušće Ukraine, Zbjeg, Dubočac, Grlić, Kobaš, Davor i Dolina. Ograničavajući plićaci u 2018. su bili Migalovci, Grlić, i Dolina;
- za plovidbu od Jasenovca do Siska: plićaci: Višnjica, Puska, Lonja, Strmen, Gušće, Blinjski Kut i Prelošćica.

Analizirajući sustav održavanja, na rijeci Savi cilj je osigurati međunarodne klase plovnosti, no s obzirom na to da je Sava na većem dijelu prirodna granica s Bosnom i Hercegovinom potrebno je intenziviranje suradnje dvaju država (uz potporu Savske komisije) kako bi održavanje plovnosti bilo potpuno i učinkovito. Republika Hrvatska i Bosna i Hercegovina surađuju po pitanjima uređenja i obilježavanja plovnog puta rijeke Save u graničnom području kroz Međudržavnu komisiju za praćenje provedbe i primjenu odredaba Ugovora između Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i Vlade Republike Hrvatske o plovidbi plovnim putevima unutarnjih voda i njihovom obilježavanju i održavanju. Provode se zajednički obilasci, operativni sastanci i izvještavanje o dubinama u plovnom putu rijeke Save, no poteškoću predstavlja neriješenost nadležnosti održavanja plovnog puta rijeke Save u Bosni i Hercegovini. Dodatno, Bosna i Hercegovina još uvijek ima neriješen problem deminiranja desne obale rijeke Save te nedostaju potrebna financijska sredstva za ovu namjenu, a što direktno utječe na provedbu projekata Republike Hrvatske.

U prethodnom razdoblju provodile su se aktivnosti tehničkog održavanja plovnih putova te je broj kritičnih dionica sijedom toga uspješno smanjen. Krajem 2017. i početkom 2018. godine obavljeni su radovi tehničkog čišćenja kritičnih dionica kod Davora (kod ušća Vrbasa), Puske, Lonje 1 i Bobovca. U drugoj polovici 2018. godine obavljeni su radovi tehničkog čišćenja kritičnih dionica Blinjski Kut, Prelošćica i Gušće. Ipak, aktivnosti tehničkog održavanja plovnih putova su po svojoj prirodi takve da ih je potrebno provoditi kontinuirano i potrebe za takvim aktivnostima su velike, posebice na Savi. Ograničenja u potpunom postizanju željenih rezultata aktivnosti tehničkog održavanja prvenstveno proizlaze iz specifičnosti rijeka kao vodnih tijela koja svojim tokom utječu na stvaranje nanosa u koritu. Jedno od ograničenja predstavljaju i limiti državnog proračuna koji je primarni izvor sredstava za tehničko održavanje plovnih putova.

### 3.1.2.2 Ključne značajke postojećeg stanja i izazovi u lukama i pristaništima

Luke i pristaništa suočavaju se s nekoliko ključnih izazova:

- **Ograničenja plovnosti:** Ograničenja plovnosti postoje na Savi i dijelom na Dravi što nepovoljno utječe na privlačnost unutarnje plovidbe kao moda prijevoza, ali i na količine prometa u hrvatskim lukama.
- **Tehničko-tehnološki aspekti:** S obzirom na količinu potražnje, luke su u smislu pretovara tereta efikasne, no s tehničko-tehnološkog aspekta opremljenost nije dosegla predviđenu razinu. U tom smislu, u lukama je potrebna modernizacija opreme kao i obnova lučkih građevina i objekata kako bi se osigurali neograničavajući uvjeti u poslovanju samih luka kako u odnosu na trenutnu prometnu potražnju tako i u odnosu na buduću prometnu potražnju i prometne trendove.
- **Niska potražnja:** Smanjena potražnja za lučkim uslugama usko je vezana uz ograničenja plovnosti. S druge strane, u blizini luka malo je velikih generatora potražnje (npr. industrijsko-poslovne zone) i slab je interes za njihovim razvojem.
- **Slaba povezanost luka s gospodarsko-poduzetničkim zonama:** U blizini luka unutarnjih voda u Hrvatskoj trenutno ne postoje snažne gospodarsko-poduzetničke zone koje bi se razvijale zajedno s pojedinom lukom kao njeno neposredno zaleđe.

Mogućnosti razvoja ovakvih gospodarsko-poduzetničkih zona su trenutno neiskorištene, a potencijal je velik – unutaršnjim plovnim putovima može se prevesti vrlo velika količina tereta uz nisku cijenu, posebice u usporedbi sa cestovnim prometom. S obzirom na položenost unutaršnjih plovnih putova u Republici Hrvatskoj već se razmatra mjera kojom bi se mogla povećati konkurentnost plovnih putova i povezati pomorske luke (posebno luka Rijeka) s lukama unutaršnjih voda, a to je uspostava nacionalnog koridora Podunavlje – Jadran.

- **Imovinsko pravni odnosi:** Postojanje čestica u privatnom vlasništvu te nejasno razriješeni imovinsko pravni odnosi produljuju i otežavaju proces dodjele novih koncesija na lučkom području.

### 3.1.3 Riječni Informacijski Servisi (RIS)

Sve informacije o plovnom putu koje se koriste u svrhu plovidbe moraju biti dostupne u obliku elektroničkih navigacijskih karata (dalje u tekstu: ENC). Sve ENC koje ne sadrže dodatne informacije komercijalnog karaktera, moraju biti dostupne RIS korisnicima bez naknade. U skladu s europskim ECDIS standardom, implementacija IENC-a u RH započela je 2004. godine te je sustav dostupan na Dunavu, Dravi, Savi i Kupu.

AIS (Automatski identifikacijski sustav) na hrvatskom dijelu Dunava i Drave podržava podatke tijekom plovidbe, kao i sustav praćenja prometa s obale koje obavlja RIS centar u Vukovaru. Na ovom dijelu pet je baznih stanica smještenih u Osijeku, Vukovaru, Opatovcu, Čvorkovcu i Batini. Također, u sklopu projekta CRORIS, svi brodovi u vlasništvu RH opremljeni su AIS odašiljačima.

Priopćenja za brodare (NtS) osigurana su od strane četiri lučke kapetanije i to:

- Lučka kapetanija Osijek – za Dunav i Dravu,
- Lučka kapetanija Vukovar – za Dunav,
- Lučka kapetanija Slavonski Brod – za Savu,
- Lučka kapetanija Sisak – za Savu i Kupu.

Unatoč nabavi novih baznih stanica, mreža između samih stanica je zastarjela. Tijekom godine, sustav bilježi prekide u radu, a najviše zbog zastarjelih servera na svim lokacijama. Naime, oprema ne pruža sigurnu vezu s Internet mrežom, što stvara prekide u slanju i primanju podataka. Jednako tako, zbog vremenskih neprilika događaju se povremeni prekidi u radu.

Kako bi se omogućila puna operativnost sustava, potrebna je nadogradnja mreže između baznih stanica, odnosno potrebno je komunikaciju između baznih stanica dignuti na viši nivo te omogućiti i rezervnu vezu u slučaju prekida osnovne veze.

U svrhu daljnje modernizacije RIS-a, u tijeku je implementacija AIS opreme i nadogradnja softvera te komunikacijsko povezivanje sa baznim stanicama koji će se izvršiti u sklopu projekta „RIS Comex II“ i „Razvoj sustava obilježavanja vodnih putova Republike Hrvatske“.

### 3.1.4 Pregled postojeće strategije razvoja i razvojnih planova pojedinih luka

Sektor unutarnje plovidbe do sada je na nacionalnoj razini u strateškom smislu prvenstveno bio uređen dokumentom Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.). Strategijom su ciljevi i mjere raspoređeni u 6 područja:

1. Sigurnost plovidbe i zaštita okoliša,
2. Tržište,
3. Infrastruktura,
4. Brodarstvo, zapošljavanje i edukacija,
5. Promidžba,
6. Administrativna sposobnost.

U proteklom razdoblju se aktivno radilo na provedbi predviđenih mjera te su neke u potpunosti provedene. Većina mjera je djelomično provedena, a s obzirom da su relevantne i za naredno razdoblje potrebno je osigurati dovršetak ili nastavak njihove provedbe.

**Tablica 1: Pregled izvršenja mjera predviđenih Strategijom razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.)**

Područje	Osnovne informacije o izvršenju predviđenih mjera
Sigurnost plovidbe i zaštita okoliša	<p>Uspostavljena je Nacionalna RIS središnjica, a RIS je uspostavljen na Dunavu, Savi i Dravi. Da bi RIS bio potpuno funkcionalan potrebno je osigurati stalnu vezu bez prekida i bolju povezanost luka s RIS-om.</p> <p>Unaprjeđenje sustava signalizacije i nabava novih plovila za obilježavanje su u tijeku, što će omogućiti unaprjeđenje u razmjeni informacija i povećanje razine sigurnosti unutarnje plovidbe.</p> <p>U pogledu zaštite okoliša, provedena su ulaganja u opremanje luka, no razina opremljenosti i kvaliteta usluga nije jednaka u svim lukama. Luke od međunarodnog značaja nisu potpuno opremljene za prihvata i obradu otpada s plovila.</p>
Tržište	<p>U proteklom razdoblju obavljale su se aktivnosti tehničkog održavanja plovnih putova te neke dionice koje su prethodno bile označene kao kritične više nisu kritične. Ipak, razina plovnosti Save i djelomično Drave nisu zadovoljavajuće te postoje dionice koje još uvijek ograničavaju plovnost.</p> <p>Značajno se ulagalo u projekte razvoja i modernizacije luka te je s ovakvim projektima potrebno nastaviti kako bi se lučka infrastruktura u potpunosti obnovila i modernizirala.</p>
Infrastruktura	<p>Premda se provode aktivnosti uređenja vodnih putova, one još uvijek nisu dostatne da bi se održavala razina plovnosti propisana mjerilima međunarodne klasifikacije na svim dionicama međunarodnih plovnih putova u RH. Također, Sava je samo na određenim dijelovima uređena na međunarodnu klasu plovnosti, odnosno IV. klasu plovnosti, dok su neki dijelovi III. klase plovnosti. Određeni dijelovi Save i Drave nisu plovni tijekom cijele godine.</p> <p>Na prilazima lukama nastaju uska grla slijedom riječnih nanosa. Isti su se u proteklom razdoblju uklanjali u skladu s mogućnostima.</p> <p>Projekt izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava još nije realiziran, ali se u proteklom razdoblju započelo s izradom projektno-tehničke dokumentacije nužne za početak gradnje. U međuvremenu je izgrađen dovodni melioracijski kanal za navodnjavanje Biđ-bosutskog polja čija se trasa poklapa s I. fazom izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava.</p> <p>Značajnije povezivanje luka s gospodarsko-poduzetničkim zonama nije se još ostvarilo, premda za to postoji značajan potencijal. Sve luke povezane su sa cestovnom i željezničkom mrežom.</p>
Brodarstvo, zapošljavanje i edukacija	<p>Programi potpore brodarima unutarnje plovidbe u nacionalnom prijevozu donošeni su u više navrata tijekom proteklog razdoblja u svrhu poticanja razvitka riječnog prometa kroz</p>

	<p>državnu potporu male vrijednosti, a temeljem donesenih programa objavljuvani su javni natječaji. Ipak, za razvoj brodarstva potrebni su dodatni poticaji.</p> <p>Stipendiranje učeničkih školarina za broderska zanimanja uredno se planira i provodi kroz državni proračun te se predviđa nastavak te prakse.</p> <p>Nije uvedena posebna politika poreza na gorivo za sektor unutarnje plovidbe.</p>
Promidžba	U prethodnom razdoblju aktivnosti promidžbe unutarnje plovidbe nisu bile intenzivne, a mogućnosti za promidžbu kroz sudjelovanje hrvatskih javnih tijela u međunarodnim projektima korištene su u manjoj mjeri.
Administrativna sposobnost	Cjelokupan okvir za obrazovanje i jačanje kapaciteta neophodno je prilagoditi aktualnim trendovima u razvoju unutarnje plovidbe i zahtjevima tržišta. Javlja se potreba za jačanjem znanja u područjima informacijsko-komunikacijskih tehnologija, digitalizacije, financiranja iz EU fondova i provedbe projekata iz EU fondova, menadžmenta, gospodarstva, zaštite okoliša i ekologije, intermodalnosti i drugih područja.

Na razini pojedine luke u proteklom su razdoblju bili važeći njihovi pojedinačni master planovi razvoja. Pokrenuta su neka važna ulaganja i projekti za unaprjeđenje infrastrukture i razvojnih ciklusa u lukama, financirana iz državnog proračuna te iz EU fondova kroz nacionalne operativne programe (OPKK) i Instrument za povezivanje Europe (CEF). Većina projekata je još uvijek u tijeku te ih je svakako potrebno dovršiti, ali i planirati naredne faze razvoja u sklopu novog programskog razdoblja.

**Tablica 2: Prikaz ključnih projekata po lukama započetih u prethodnom strateškom razdoblju**

Luka	Projekti započeti u prethodnom strateškom razdoblju
Vukovar	<p>Izgradnja komunalnog pristaništa Batina;</p> <p>Izgradnja putničkog pristaništa na području lokacije Vučedol;</p> <p>Proširenje putničkog pristaništa u Vukovaru i izgradnja pontonskog pristaništa za privez putničkih plovila;</p> <p>Izgradnja komunalnog pristaništa „Marina“ u Vukovaru;</p> <p>Izgradnja i opremanje pristaništa na lijevoj obali rijeke Bosut u općini Nijemci.</p>
Osijek	<p>Izgradnja intermodalne infrastrukture;</p> <p>Izgradnja i rekonstrukcija južne obale luke Osijek;</p> <p>Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek;</p> <p>Izgradnja sportskih pristaništa Nemetin, Donji grad Osijek, Labov Nard, Pitomača, Gola i Šoderica.</p>
Slavonski Brod	<p>Nadogradnja infrastrukture i razvoj terminala i pratećih objekata u luci Slavonski Brod;</p> <p>Dogradnja manipulativnog platoa u luci Slavonski Brod;</p> <p>Izgradnja prometnice ulaza u lučko područje Slavonski Brod;</p> <p>Kontejnerski terminal.</p>
Sisak	Izgradnja komunalnog pristaništa u Sisku

### 3.1.5 Funkcije upravljanja u unutarnjoj plovidbi

Upravljanje u unutarnjoj plovidbi obuhvaća različite aspekte i niz različitih funkcija upravljanja što uključuje i različita tijela upravljanja. Funkcije upravljanja su planiranje, organizacija, upravljanje ljudskim potencijalima, nadzor i dr.

### 3.1.5.1 Upravljanje politikom razvitka unutarnje plovidbe (plovnih putova i luka)

Upravljanje politikom razvitka unutarnje plovidbe provodi Republika Hrvatska putem nadležnog MMPI. Politika razvitka svake od pojedinih luka formira se u suradnji MMPI s lučkim upravama.

Politika razvitka unutarnje plovidbe definira se kroz:

- strateške dokumente (Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Strategija razvitka riječnog prometa Republike Hrvatske),
- propise koji reguliraju ovo područje,
- master planove koji predstavljaju sveobuhvatne planove pojedinih luka koji sadržavaju smjernice za razvoj,
- planske dokumente kao što je Srednjoročni plan razvitka vodnih putova, luka i pristaništa.

Svi subjekti unutarnje plovidbe sudjeluju (izravno ili neizravno) u izradi propisa koji reguliraju ovo područje. Planski dokumenti razvoja luka i pristaništa donose se uz nužne prijedloge lučkih uprava. Svo planiranje i analize rade se zajedno s lučkim upravama i posredno s korisnicima luke odnosno korisnicima lučkih usluga. Suradnja je nužna i s nadležnim institucijama iz područja vodnog gospodarstva kao što su Hrvatske vode kao i, institucije, iz područja prostornog uređenja i gradnje, institucije iz područja zaštite okoliša i prirode vezano na utjecaj svakog pojedinog zahvata na okoliš sudjeluju prilikom određivanja lučkih i pristanišnih područja, prilikom realizacije bilo kojeg od projekata na unutarnjim vodama. Lokalna zajednica sudjeluje u izradi planova izgradnje i održavanja svake luke i pristaništa od značaja za lokalnu zajednicu, iz područja zaštite prirode te iz područja prostornog uređenja i gradnje kao i s lokalnim zajednicama.

Provođenje politike upravljanja unutarnjom plovidbom ima i međunarodni aspekt te obuhvaća i suradnju MMPI s međunarodnim institucijama kao što su ranije spomenute međunarodne komisije kojih je Republika Hrvatska član: Dunavska komisija i Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (Savska komisija). U Dunavskoj komisiji između zemalja članica svake se tri godine biraju predsjednik, potpredsjednik i tajnik. U okviru tajništva postoje službe u koje se imenuju predstavnici svake od zemalja članica prema dogovoru između članica. Svaka od zemalja članica sudjeluje u radu pojedinih radnih skupina s obzirom na tematska područja u kojima sudjeluju stručnjaci nominirani od strane MMPI za određeno područje (sigurnost i promet unutarnjim vodama, otpad koji nastaje na plovilima, inženjerstvo vodnih građevina, tehnička pitanja).

Savska komisija u svrhu primjene Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save ima ovlaštenje za donošenje odluka u području plovidbe i za davanje preporuka o svim ostalim pitanjima. Savska komisija se bavi i provedbom projekata od značaja za regiju. Aktivnosti se odvijaju kroz sastanke stranaka Okvirnog sporazuma, kroz sjednice te kroz sastanke stručnih skupina, a u radu sudjeluju predstavnici država članica Međunarodne komisije za sliv rijeke Save (Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Republika Slovenija i Republika Srbija). Savska komisija na svojim sjednicama postavlja specifična pitanja koja treba obraditi Tajništvo Savske



komisije i/ili stručne skupine (stalne skupine za upravljanje riječnim slivom, za sprječavanje poplava, za sprječavanje i kontrolu akcidenata, za plovidbu i ad hoc stručne skupine). Nakon što se pronađe rješenje, Tajništvo ga predstavlja Savskoj komisiji s preporukom o sljedećim koracima. Sukladno preporukama Tajništva, Savska komisija na svojim redovnim ili izvanrednim sjednicama donosi odluke i preporuke za zemlje potpisnice Okvirnog sporazuma. Odluke koje Savska komisija donosi u području plovidbe obvezujuće su za sve zemlje potpisnice Okvirnog sporazuma, imajući u cilju osigurati uvjete za sigurnu plovidbu te uvjete za financiranje izgradnje i održavanja plovnih puteva. U području upravljanja vodama Savska komisija donosi samo preporuke. I odluke i preporuke donose se jednoglasno.

### **3.1.5.2 Održavanje i obilježavanje vodnih putova**

Upravljanje vodnim putovima u svrhu osiguranja sigurnosti plovidbe obuhvaća slijedeće poslove: izradu prijedloga Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa u dijelu koji se odnosi na vodne putove; gradnju, tehničko unaprjeđenje i prometno-tehnološku modernizaciju vodnih putova; tehničko održavanje vodnih putova; osposobljavanje vodnih putova i objekata sigurnosti plovidbe onesposobljenih zbog elementarnih nepogoda; kontrolu i nadzor stanja plovnog puta te osiguravanje funkcionalnosti Riječnih informacijskih servisa.

Temeljem Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda MMPI donosi:

- Višegodišnji plan tehničkog održavanja vodnih putova - planski dokument koji predstavlja osnovu za godišnje planiranje i donošenje godišnjeg programa tehničkog održavanja vodnih putova (pri izradi višegodišnjeg plana tehničkog održavanja potrebno je ishoditi akt kojim se propisuju uvjeti i mjere zaštite prirode sukladno propisima o zaštiti prirode),.
- Program tehničkog održavanja - godišnji program koji se temelji na višegodišnjim planovima tehničkog održavanja, na utvrđenom stanju vodnih putova, izrađenoj tehničkoj dokumentaciji. Program mora biti usklađen s godišnjem financijskim planom MMPI.
- Godišnji program snimanja vodnih putova i izrade tehničke dokumentacije održavanja razrađuje se po pojedinim vodnim putovima. Godišnji program održavanja kao, dio Programa tehničkog održavanja, se po potrebi usuglašava s Hrvatskim vodama.
- Godišnji program obilježavanja donosi se sukladno prethodno izrađenom elaboratu obilježavanja.
- Godišnji program održavanja objekata, uređaja i opreme koji služe za riječne informacijske servise (RIS) i osiguravanje govorne radiokomunikacije u riječnom prometu. Program se usklađuje s Nacionalnom RIS središnjicom.

Sukladno Pravilniku o tehničkom održavanju unutarnjih vodnih putova, tehničko održavanje vodnih putova u funkciji je osiguravanja sigurne plovidbe i plovnosti vodnim putovima sukladno njihovom razvrstaju. Poslovi tehničkog održavanja obavljaju se u skladu s pozitivnim tehničkim propisima iz područja graditeljstva, prostornog uređenja i zaštite okoliša, te vodnog gospodarstva koji se odnose na radove održavanje objekata za poboljšanje uvjeta plovidbe. Ovi poslovi moraju se obavljati u skladu s međunarodnim propisima i bilateralnim ugovorima ako se radi o međunarodnim i međudržavnim plovnim putovima. Poslovi tehničkog održavanja

vodnih putova su: izrada programa tehničkog održavanja, snimanja vodnih putova s izradom odgovarajuće tehničke dokumentacije, održavanje dubine plovnih putova, održavanje objekata sigurnosti plovidbe za tehničko poboljšanje uvjeta plovidbe, obilježavanja vodnih putova, održavanje opreme i uređaja (hardver i softver) koji služe za riječne informacijske servise, uklanjanje iz plovnog puta plutajućih i potonulih predmeta koji ugrožavaju sigurnost plovidbe, interventno održavanje plovnog puta po nalogu inspekcije za sigurnost plovidbe na unutarnjim vodama, redovno održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na lučkom području.

Poslovi obilježavanja plovnih putova obuhvaćaju: postavljanje plovnih oznaka prema planu postavljanja oznaka u sustavu obilježavanja (planu obilježavanja) prema trenutnom stanju plovnog puta i zahtjevima sigurnosti plovidbe, zamjenu, obnavljanje i investicijsko održavanje postojećih objekata sigurnosti plovidbe za obilježavanje i signalizaciju: (kilometarske oznake za označavanje stacionaže plovnog puta, obalne i plovne oznake za reguliranje plovidbe određene Pravilnikom o plovidbi), redovno održavanje postojećih objekata sigurnosti plovidbe: (bojenje oznaka, popravci, osiguranje pribora za sidrenje plovnih oznaka, krčenje i uklanjanje raslinja oko obalnih oznaka u svrhu preglednosti, pranje i čišćenje, održavanje akumulatora i solarnih ćelija, redovno servisiranje uređaja i opreme, ažuriranje baza podataka i sl.), nadzor plovnih putova i kontrolu sustava obilježavanja ( obavlja se u pravilu jednom tjedno, a po potrebi i češće) kontinuirano tijekom godine, nadzor vodnih putova na kojima nije uređen plovni put i koji nisu obilježeni za sigurnu plovidbu, (obavlja se u pravila 2 puta godišnje), uklanjanje plovnih oznaka prije pojave leda i visokih voda na vodnim putovima prema postupku definiranom u Elaboratu obilježavanja, redovno obavještanje Kapetanija o stanju plovnog puta, stanju obilježenosti i poduzetim aktivnostima i promjenama na obrascu propisanom od strane MMPI.

Oni poslovi tehničkog održavanja koje MMPI ne obavlja samo ustupaju se pravnim ili fizičkim osobama koje ispunjavaju posebne uvjete glede tehničke opremljenosti i kadrovske osposobljenosti, registriranim za odgovarajuću djelatnost s traženim iskustvom na obavljanju istih ili sličnih poslova prema propisima o javnoj nabavi.

Za održavanje i obilježavanje vodnih putova od iznimne je važnosti međunarodna suradnja s drugim zemljama te je stoga Pravilnikom o tehničkom održavanju unutarnjih vodnih putova i propisano kako su na graničnim vodnim putovima poslovi obilježavanja usklađeni i podijeljeni prema međudržavnim ugovorima i međusobnim dogovorima.

Najznačajniji međudržavni ugovori Republike Hrvatske s drugim državama navedeni su u nastavku:

- Ugovor između Vlade Republike Hrvatske i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o plovidbi plovnim putovima unutarnjih voda i njihovom obilježavanju i održavanju<sup>1</sup>. Ovim Ugovorom uređuju se odnosi dviju država koji se odnose na plovidbu plovnim putovima rijeka Save, Kupe, Une, Vrbasa, Bosne, Dunava i Drave u granicama njihove plovnosti i obilježavanje i održavanje plovnih putova rijeka Save i Une na dijelovima

---

<sup>1</sup> Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine o plovidbi plovnim putovima unutarnjih voda i njihovom obilježavanju i održavanju (NN 09/09 M.U.).

koji čine državnu granicu između ugovornih stranaka. Ugovorne stranke, na temelju ovog Ugovora, sporazumno u okviru svojih nadležnosti održavaju međudržavne plovne putove u utvrđenoj klasi i obilježavaju ih za sigurnu plovidbu te su dužne osigurati financijska sredstva za navedene aktivnosti. Za praćenje provedbe i primjenu odredaba ovog Ugovora osnovana je Međudržavna komisija. Međudržavnu komisiju čine predstavnici koje imenuju ugovorne stranke. Nadležnosti Međudržavne komisije su: donošenje pravilnika o obilježavanju plovnog puta, usklađivanje prijedloga jednogodišnjih i višegodišnjih planova održavanja, praćenje statistike prijevoza brodovima, rješavanje spornih pitanja proizašlih iz primjene ovog Ugovora i obavljanje drugih poslova koji proizlaze iz Ugovora. Međudržavna komisija sastaje se po potrebi, a najmanje jedanput godišnje. Odluke se donose konsenzusom.

- Sporazum između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Srbije o plovidbi vodnim putovima i na unutarnjim vodama i njihovom tehničkom održavanju<sup>2</sup>. Ovim Sporazumom uređuju se odnosi ugovornih stranaka koji se odnose na plovidbu međunarodnim vodnim putovima na državnom području ugovornih stranaka u granicama njihove plovnosti kao i tehničko održavanje zajedničkog vodnog puta rijeke Dunav između rkm 1433+100 i rkm 1295+500, a koji nisu uređeni drugim međunarodnim ugovorima koji se odnose na navedene vodne putove.

Za praćenje provedbe i primjenu odredbi Sporazuma osnovano je Međudržavno povjerenstvo koje čini po šest imenovanih predstavnika svake ugovorne stranke. Međudržavno povjerenstvo može, po potrebi, angažirati predstavnike drugih tijela i stručnjake u svezi s pojedinim pitanjima. Nadležnosti Međudržavnog povjerenstva su: donošenje pravilnika o obilježavanju plovnih putova, usklađivanje prijedloga višegodišnjih i godišnjih planova održavanja, praćenje statistike prijevoza plovilima, usklađivanje i praćenje projekata na zajedničkom vodnom putu, rješavanje spornih pitanja proizašlih iz primjene Sporazuma, obavljanje drugih poslova. Međudržavno povjerenstvo sastaje se po potrebi, a najmanje dva puta godišnje, a odluke donosi konsenzusom.

- Ugovor između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Slovačke Republike o unutarnjoj plovidbi<sup>3</sup>. Ovim Ugovorom utvrđuju se pravila vezano za prijevoz osoba i stvari u okviru unutarnje plovidbe na vodnim putovima država ugovornih stranaka. Za provedbu Ugovora osniva se Mješovita komisija. U Mješovitu komisiju se imenuju nadležna tijela po tri člana. Na razgovore Mješovite komisije mogu se pozvati stručnjaci. Zadaci Mješovite komisije su naročito: statistički zabilježiti aktivnosti brodova država obiju ugovornih stranaka koji prevoze osobe ili stvari, određivanje tranzitnih i plovidbenih vodnih putova, određivanje morskih i riječnih luka, utvrđivanje minimalne vozarine, utvrđivanje obima učešća prijevoza, podnositi nadležnim tijelima prijedloge za ugovore o prijevozu od strane nekog trećeg i o prijevozu za ili iz treće države.

---

<sup>2</sup> Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Srbije o plovidbi vodnim putovima i na unutarnjim vodama i njihovom tehničkom održavanju (NN 01/10 M.U.)

<sup>3</sup> Uredba o objavi ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Slovačke Republike o unutarnjoj plovidbi (NN 05/02 M.U.)

- Sporazum između FNRJ i Austrije o reguliranju plovidbe Dunavom i Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade NR Mađarske o plovidbi na rijeci Dravi je Republika Hrvatska prihvatila temeljem sukcesije.
- Sporazum s Vladom NR Mađarske je ratificiran 1975. godine. Sporazum se odnosi na dionicu rijeke Drave od utoka do rkm 198+600. Utvrđeno je da plovila od rkm 68+000 rkm do rkm 198+600 mogu ploviti samo temeljem zajedničkog odobrenja ugovornih strana. Na navedenoj dionici zajednički se vrši održavanje vodnog puta, a ugovorne strane se obvezuju izrađivati zajedničke planove obilježavanja i obavljati obilježavanje na cijelom plovnom putu rijeke Drave. Sporazum je izmijenjen i dopunjen 1983. godine. Relevantan je i Sporazum o vodnogospodarskim odnosima između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Mađarske<sup>4</sup> kojim se rješavaju vodnogospodarski odnosi od zajedničkog interesa kod uređenja slivnih područja i vodotoka koji čine ili su zajedničkom državnom granicom presječeni te vodnih sustava. Sporazumom se osniva stalna hrvatsko-mađarska komisija za vodno gospodarstvo. Komisija je ovlaštena donijeti zajedničke pravilnike za zaštitu od štetnog djelovanja voda, obranu od leda i zaštitu kakvoće vode, a po potrebi i druge pravilnike.
- Ugovor između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Rumunjske o prijevozu na unutarnjim plovnim putovima<sup>5</sup> primjenjuje se na postojeće unutarnje plovne putove Republike Hrvatske i Rumunjske, razvrstane prema Europskom ugovoru o glavnim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN), a njime se regulira plovidba. Radi provedbe Ugovora uspostavlja se Zajednički odbor. Zajednički odbor sastavljen je od po tri predstavnika svake ugovorne stranke, a na sastancima Zajedničkog odbora mogu sudjelovati i drugi eksperti. Zajednički odbor ima slijedeće zadaće i nadležnosti: razmjenjivanje statističkih podataka koji se odnose na plovila i teret, izrada prijedloga za nadležna tijela koji se odnose na odgovarajuće i profitabilne tarife, s ekonomskog gledišta, kao i na uvjete koji se odnose na izravni promet, imenovanje zajedničke Komisije.
- Ugovor između Vlade Republike Hrvatske i Kabineta ministara Ukrajine o plovidbi na unutarnjim plovnim putovima<sup>6</sup> kojim se regulira unutarnja plovidba na unutarnjim vodama zemalja potpisnica Ugovora. Za provedbu Ugovora nadležna tijela ugovornih stranaka osnivaju Zajedničku komisiju. Zajednička komisija razmatra sva pitanja koja proizlaze iz primjene ili tumačenja Ugovora. Nadležna tijela ugovornih stranaka donose Poslovnik Zajedničke komisije.

### 3.1.5.3 Praćenje plovidbe vodnim putovima i prometa u lukama

Za praćenje plovidbe nadležne su lučke kapetanije koje prate plovidbu s aspekta sigurnosti plovidbe. Za praćenje prometa u lukama nadležne su lučke uprave koje su prema ZPLUV-u

<sup>4</sup> Uredba o potvrđivanju Sporazuma o vodnogospodarskim odnosima između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Mađarske (NN 10/94)

<sup>5</sup> Uredba o objavi ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Rumunjske o prijevozu na unutarnjim plovnim putovima (NN 17/03 M.U.)

<sup>6</sup> Uredba o objavi ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Kabineta ministara Ukrajine o plovidbi na unutarnjim plovnim putovima (NN 6/05 M.U.)

odgovorne za organizaciju i nadzor pristajanja i manevriranja plovila u luci, kontrolu lučkog prometa, ulazaka i izlazaka prijevoznih sredstava i tereta.

Praćenje plovidbe i prometa u lukama odvija se putem:

- Dostave podataka od strane brodarskih agenata,
- Dostupnih funkcionalnosti Riječnih informacijskih servisa,
- Dostave izvješća od strane lučkih operatera,
- Sustava e-port koji je bio uspostavljen u luci Vukovar, trenutno je izvan funkcije te se u ovom trenutku evidencija vodi zasebno pri svakoj lučkoj upravi, stoga postoji potreba za digitalizacijom ovih procesa.

#### **3.1.5.4 Gospodarsko iskorištavanje lučkog područja i pristup lukama**

Gospodarsko iskorištavanje lučkog područja pojedinih luka na unutarnjim vodama odvija se putem davanja koncesija pojedinim operaterima za djelatnosti predviđene ZPLUV-om. Koncesionar sklapa ugovor o koncesiji s lučkom upravom na određeni vremenski period u kojem je dužan plaćati stalni i promjenjivi dio koncesijske naknade. Lučke uprave dužne su osigurati preduvjete za što bolje gospodarsko iskorištenje luka u smislu planiranja prostora u lukama, izgradnje i održavanja lučke infrastrukture te omogućavanja nesmetanog obavljanja prometa u lukama. Lučki operater dužan je obavljati koncesijsku djelatnost u obimu za koji mu je dana te, isto tako, ulagati u suprastrukturu i opremu sukladno programu rada koji je dao prilikom prijave na nadmetanje za koncesiju.

Za održavanje plovnog puta moguće je provesti postupak davanja koncesije za gospodarsko korištenje voda koji provodi ministarstvo nadležno za gospodarstvo i održivi temeljem Zakona o vodama, Zakona o koncesijama i Uredbe o uvjetima davanja koncesija za gospodarsko korištenje voda (NN 89/10, 46/12, 51/13, 120/14). Prema odredbama Uredbe o uvjetima davanja koncesija za gospodarsko korištenje voda jedna od namjena takvih koncesija je eksploatacija pijeska i šljunka iz obnovljivih ležišta u području značajnom za vodni režim koja se može dati na rok do 5 godina. Eksploatacija šljunka i pijeska vađenjem iz obnovljivih ležišta u vodotocima i drugim tijelima površinskih voda može se dopustiti ako doprinosi održavanju voda ili vodnih putova na unutarnjim vodama. Šljunak i pijesak koji se izvade tijekom izvođenja radova građenja i održavanja vodnih putova na unutarnjim vodama, akvatorija luka i pristaništa unutarnje plovidbe i objekata sigurnosti unutarnje plovidbe, koji izvode izvođači na temelju ugovora sa MMPI, kao naručiteljem, sukladno ZPLUV-u mogu se koristiti isključivo prema odredbama propisanim Zakonom o vodama. Za radove građenja i održavanja vodnih putova na unutarnjim vodama, akvatorija luka i pristaništa unutarnje plovidbe i objekata sigurnosti unutarnje plovidbe koji se izvode sukladno ZPLUV-u, MMPI od Hrvatskih voda ishoditi vodopravne akte.

Jedinice lokalne samouprave na čijim se područjima luke nalaze dužne su osigurati prometnu povezanost luke s drugim oblicima prometa, planirati gospodarske zone u blizini luka i njihovu povezanost s lukama i sl.

Lučko područje putničkih pristaništa možemo također promatrati kroz aspekt gospodarskog iskorištavanja. Lučke uprave planiraju i realiziraju izgradnju infrastrukture i osiguravaju

nesmetano obavljanje administrativnih funkcija (revizija, policija, carina) prilikom dolaska putničkih brodova (riječni kruzeri). Jedinice lokalne i regionalne samouprave u suradnji s lučkim upravama planiraju razvoj i održavanje pristaništa od značaja za lokalnu zajednicu i održavanje pristupnih putova pristaništima. Lokalna zajednica, jedinica lokalne samouprave, lokalne turističke zajednice i lučke uprave surađuju u provedbi aktivnosti vezanih za turizam i turističku ponudu (zajednički odlasci na sajmove, izrada promotivnih materijala, prijevoz putnika u putničkim pristaništima pojedinih općina). U manjim putničkim pristaništima, na području pojedinih općina, lokalna zajednica obavlja/organizira prijevoz putnika u sklopu parkova prirode ili drugih turističkih lokacija. Kroz takvu interakciju želi se ostvariti što bolje gospodarsko iskorištavanje putničkih pristaništa.

### 3.1.5.5 Pružanje javnih usluga

Lučke usluge su, sukladno ZPLUV-u, usluge komercijalne prirode koje se obavljaju u lukama uz naknadu prema objavljenoj tarifi.

Pružanje javnih usluga u lukama unutarnjih voda podrazumijeva obavljanje lučkih djelatnosti od strane lučkih operatera. Lučke usluge mogu biti nautičke, transportne, usluge prihvata i otpreme putnika, špediterske usluge i usluge lučke agenture te ostale gospodarske usluge. Lučki operateri obavljaju javne usluge uz naknadu čiji se maksimalan iznos utvrđuje u okviru lučkih tarifa za pojedine vrste tereta i pojedine vrste usluga. Lučke tarife predlažu se u okviru programa rada budućeg koncesionara a potvrđuje ih i javno objavljuje lučka uprava te čine sastavni dio ugovora o koncesiji.

U svim javnim lukama mora se osigurati, u granicama raspoloživih kapaciteta, pružanje usluga svima pod jednakim uvjetima, bez diskriminacije. U svim međunarodnim lukama uvjeti korištenja luke i cijene lučkih usluga za strana i domaća plovila su izjednačeni.

### 3.1.5.6 Reguliranje i naplata lučkih naknada

Lučke naknade sastoje se od lučkih pristojbi i naknada za koncesiju. Obje vrste naknada imaju karakter parafiskalnog nameta, odnosno javnih davanja. Plaćaju se lučkim upravama za korištenje lučke infrastrukture u javnim lukama.

#### Lučke pristojbe

Lučke pristojbe plaća brodar koji koristi luku ili pristanište. Pristojbe se naplaćuju neposredno, putem agenta ili druge osobe koja zastupa vlasnika plovila ili brodara. Brodarski agent je domaća pravna osoba koja je zastupnik stranog brodara u Republici Hrvatskoj pred javnopravnim tijelima.

Vrste lučkih pristojbi su:

- a) **pristojba za uporabu obale ili pristana** – plaća ju plovilo koje koristi luku u svrhu ukrcanja ili iskrcanja tereta ili putnika;
- b) **pristojba za vez** – plaća ju plovilo koje koristi luku;
- c) **ležarina** – plaća plovilo koje koristi luku u bilo koju svrhu različite od ukrcanja ili iskrcanja tereta ili putnika.

Strana i domaća plovila su izjednačena glede obveze plaćanja i visine lučkih pristojbi. Hrvatska javna i vojna plovila oslobođena su plaćanja lučkih pristojbi. Lučke pristojbe donosi i javno objavljuje lučka uprava uz suglasnost ministra, na temelju kriterija za određivanje visine lučkih pristojbi koje propisuje naredbom ministar.

### **Naknada za koncesiju**

Naknadu za koncesiju plaća lučki operater i/ili lučki korisnik prema odredbama ugovora o koncesiji. Naknada se sastoji od stalnog i promjenjivog dijela. Stalni dio naknade plaća se s naslova korištenja lučke infrastrukture u luci te ekskluzivnog prava korištenja zemljišta u luci. Stalni dio naknade plaća se kao godišnji iznos, dok se varijabilna naknada plaća u ovisnosti od razine prihoda, periodički (prema ugovoru o koncesiji). Kriteriji za određivanje naknade za koncesiju te ostali kriteriji za dodjelu koncesija za obavljanje lučkih usluga u javnim lukama i javnim pristaništima te kriteriji za određivanje naknade za koncesiju za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra na lučkom području privatnih luka i pristanišnom području privatnih pristaništa propisani su Pravilnikom o kriterijima za određivanje naknada za koncesije u lukama i pristaništima unutarnjih voda.

Lučka uprava može, ovisno o stanju na tržištu lučkih usluga, uzimajući u obzir konkurentnost luke, revidirati visinu varijabilnog dijela naknade za koncesiju u odnosu na procijenjenu vrijednost koncesije. Promjena visine naknade za koncesiju koja može proisteći iz navedenog postupka mora biti usklađena s dokumentacijom za nadmetanje za davanje koncesije, odlukom o davanju koncesije te predviđena ugovorom o koncesiji.

#### **3.1.6 Obilježja koncesijskih odnosa**

U javnim lukama i pristaništima mogu se dati slijedeće vrste koncesija prema Zakonu o koncesijama i Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda:

1. koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra na lučkom području;
2. koncesija za radove, za građenje lučkih građevina, prema propisima o javno-privatnom partnerstvu;
3. koncesija za usluge, za obavljanje lučkih usluga.

U privatnim lukama i pristaništima unutarnjih voda koncesija se daje isključivo za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra.

ZPLUV je propisao kako se u lukama i pristaništima unutarnjih voda djelatnosti mogu obavljati isključivo temeljem koncesije. Institut koncesija općenito označava dodjelu određenog prava od strane za to ovlaštenog tijela. U lukama unutarnjih voda to su lučke uprave koje imaju javnu ovlast za davanje koncesija u lukama i pristaništima unutarnjih voda.

Koncesije se daju za obavljanje lučkih djelatnosti i to najčešće za pružanje lučkih usluga. Lučke usluge su definirane ZPLUV-om i podijeljene su u nautičke usluge<sup>7</sup>, transportne usluge<sup>8</sup>, usluge prihvata i otpreme putnika, špediterske usluge i lučku agenturu. Za špediterske usluge i usluge lučke agenture ne daje se koncesija budući da je procijenjeno kako je svakoj luci u interesu imati što više ovakvih subjekata koji generiraju pojedine poslove. Koncesije se daju i za ostale gospodarske djelatnosti koje uključuju: distribuciju i logistiku tereta, doradu i oplemenjivanje robe, te industrijske djelatnosti uključujući proizvodnju koje omogućavaju potpunije gospodarsko iskorištenje lučkih kapaciteta i djelatnosti uporabe i zbrinjavanje otpada.

Vezano za održavanje plovnog puta moguće je provesti postupak davanja koncesije za gospodarsko korištenje voda koji provodi ministarstvo nadležno za vodno gospodarstvo sukladno odredbama Zakona o vodama. Zakona o koncesijama, Zakona o javnoj nabavi i Uredbe o uvjetima davanja koncesija za gospodarsko korištenje voda kojom se propisuju uvjeti davanja koncesija za gospodarsko korištenje voda. Postupak davanja koncesije pokreće se na zahtjev tijela državne uprave nadležnog za plovidbu unutarnjim vodama. Postupak se provodi putem javnog nadmetanja.

#### **3.1.6.1 Koncesijske naknade**

Lučke uprave zadužene su za izgradnju i održavanje lučke infrastrukture, a korištenje i održavanje iste financira se i kroz sustav koncesija. Prihodi od koncesija predstavljaju prihod lučkih uprava. Za korištenje luka i pristaništa plaćaju se lučke naknade koje čine lučke pristojbe i naknada za koncesiju. Naknadu za koncesiju plaća lučki operater i/ili lučki korisnik sukladno ugovoru o koncesiji. Stalni dio naknade plaća se s naslova korištenja lučkog područja, i to u jednokratnom godišnjem iznosu. Visina stalnog dijela za koncesiju se određuje prema vrsti i opsegu lučkih usluga za koje se dodjeljuje koncesija prema formuli za izračun danog Pravilnikom o kriterijima za određivanje naknada za koncesije u lukama i pristaništima unutarnjih voda. Promjenjivi dio naknade plaća se ovisno o ostvarenom prihodu (postotak od prihoda) odnosno poslovnoj aktivnosti koncesionara.

#### **3.1.7 Rješavanje imovinsko-pravnih odnosa**

Za luke unutarnjih voda karakteristično je da su one dobra od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku što znači da je Republika Hrvatska odredila da luke imaju njezinu posebnu zaštitu prema odredbama Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (NN 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14, 81/15 - pročišćeni tekst i 94/17) (dalje u tekstu: ZVDSP). U praksi to znači da su dobra od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku sposobna biti predmetom vlasništva, odnosno zemljište u lukama unutarnjih voda može biti u vlasništvu kako pravnih tako i fizičkih osoba. Lučka infrastruktura je u pravilu vlasništvo Republike Hrvatske, uz iznimke koje se najčešće odnose

---

<sup>7</sup> Privez i odvez plovila, boksaža, prihvata i opsluživanje plovila na sidrištu, opskrba plovila, posade i putnika, prihvata otpada koji uobičajeno nastaje na plovilu, a koji uključuje i djelatnost sakupljanja otpada sukladno posebnom propisu koji uređuje održivo gospodarenje otpadom

<sup>8</sup> ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i slaganje tereta, skladištenje, deponiranje i transportne operacije ovisno o vrsti tereta, priprema i objedinjavanje tereta za transport



na željezničke kolosijeke u lukama, koje su vlasništvo društva HŽ Infrastruktura d.o.o. Određeni dijelovi luka (u luci Osijek i Vukovar) su u vlasništvu privatnih pravnih osoba koje su lučki operateri gdje je i dio infrastrukture u privatnom vlasništvu. Lučka suprastruktura je u pravilu vlasništvo lučkog operatera uz iznimke u nekim lukama gdje je diobenom bilancom između Republike Hrvatske i pravnih osoba koje obavljaju djelatnosti u luci dio upravnih zgrada koje koriste operateri vlasništvo Republike Hrvatske (luka Vukovar). Uz to, postoje i lučka postrojenja koja su u pravilu vlasništvo operatera.

Vlasnici nekretnina i ovlaštenici drugih prava na nekretninama (pravo služnosti, građenja i dr.) koje su u sastavu javnih luka i pristaništa na unutarnjim vodama smiju se služiti svojim pravima u skladu s načinom uporabe utvrđenim ZPLUV-om, odnosno u lukama unutarnjih voda mogu se obavljati isključivo lučke djelatnosti, dakle vlasnici su ograničeni u korištenju svojih nekretnina.

Raznolika vlasnička struktura koja je postojala u trenutku proglašenja lučkih područja u lukama unutarnjih voda predstavljala je i predstavlja jednu od najznačajnijih prepreka nesmetanom i kontinuiranom razvoju luka. Do danas je većina zemljišta privatnih vlasnika otkupljena ili je na drugi način prešla u vlasništvo Republike Hrvatske (postupci izvlaštenja, dioba vlasništva), no još uvijek nisu sva u potpunosti vlasništvo Republike Hrvatske. U lukama Osijek i Vukovar i dalje postoje dijelovi lučkog područja koji su u privatnom vlasništvu operatera budući da nije pravovremeno napravljena diobena bilanca kako je bilo propisano tadašnjim Zakonom o lukama unutarnjih voda iz 1998. godine, odnosno u međuvremenu su društva koja su bila vlasništvo Republike Hrvatske prešla u privatno vlasništvo a time su i nekretnine i infrastruktura postale dio temeljnog kapitala tih društava.

Dio zemljišta u lučkim i pristanišnim područjima predstavlja javno vodno dobro ili vodno dobro. Do 2015. godine upravljanje javnim vodnim dobrom bilo je isključivo u nadležnosti Hrvatskih voda. Zakonom o vodama propisano je kako se upravljanje javnim vodnim dobrom u lučkom području, korištenje javnog vodnog dobra u lučkom području za gospodarske ili osobne potrebe, uključujući davanje prava najma, zakupa, služnosti i građenja, i druga raspolaganja osim raspolaganje pravom vlasništva, uređuje propisima o plovidbi i lukama na unutarnjim vodama čime je dana ingerencija lučkim upravama – time je proširena nadležnost lučkih uprava u lučkim područjima.

### Luka Sisak – stanje vlasništva u lučkom području

Lučko područje luke Sisak prostire se na dvije katastarske općine: Galdovo i Crnac. Ukupna je površina lučkog područja 118.921 m<sup>2</sup> (11 ha). Stanje vlasništva na lučkom području navedeno je u tablici u nastavku.

Tablica 3: Stanje vlasništva na lučkom području Sisak

Vlasnik	Površina m <sup>2</sup>	Postotak %
Republika Hrvatska – LU Sisak upravljane	116.780	98,19
Grad Sisak	120	0,10
INA d.d.	2021	1,7
<b>Ukupno</b>	<b>118.921</b>	<b>100</b>

Izvor: LU Sisak

### Luka Slavonski Brod – stanje vlasništva u lučkom području

Lučko područje luke Slavonski Brod prostire se na tri katastarske općine: Slavonski Brod, Gornja Vrba i Ruščica. Ukupna površina lučkog područja je 858.195 m<sup>2</sup> (85 ha). Stanje vlasništva na lučkom području navedeno je u tablici u nastavku.

Tablica 4: Stanje vlasništva na lučkom području Slavonski Brod

Vlasnik	Površina m <sup>2</sup>	Postotak %
Republika Hrvatska – LU Slavonski Brod upravljanje	699.197	87,19
Republika Hrvatska – Hrvatske vode upravljanje	49.025	
Privatno vlasništvo (fizičke osobe)	32.351	3,77
INA d.d.	77.622	9,04
<b>Ukupno</b>	<b>858.195</b>	<b>100</b>

Izvor: LU Slavonski Brod

### Luka Osijek – stanje vlasništva u lučkom području

Lučko područje luke Osijek ima ukupnu površinu od 1.191.226 m<sup>2</sup> (119 ha). Stanje vlasništva na lučkom području navedeno je u tablici u nastavku.

Tablica 5: Stanje vlasništva na lučkom području Osijek

Vlasnik	Površina m <sup>2</sup>	Postotak %
Republika Hrvatska – javno vodno dobro - LU Osijek upravljanje	935.071	82,5
Republika Hrvatska – LU Osijek upravljanje	53.566	
Privatno vlasništvo (Luka Tranzit Osijek d.o.o.)	202.189	17,5
HEP d.d.	400	
<b>Ukupno</b>	<b>1.191.226</b>	<b>100</b>

Izvor: Lučka uprava Osijek

Najznačajniji problemi/prepreke/poteškoće vezano za imovinsko-pravne odnose u luci Osijek:

- privatno vlasništvo lučkog operatera Luke Tranzit Osijek d.o.o. nad dvije katastarske čestice u sastavu lučkog područja luke Osijek;
- privatno vlasništvo društva Slobodna zona d.o.o. nad jednom katastarskom česticom koja nije u sastavu lučkog područja no na njoj se nalaze kolosijeci koji se koriste za lučke djelatnosti.

Pristup zemljištu u sastavu lučkog područja koje je vlasništvo Republike Hrvatske moguće je isključivo preko nekretnina u privatnom vlasništvu trgovačkog društva Luka Tranzit Osijek d.o.o. Zemljište u luci Osijek, koje je u vlasništvu Republike Hrvatske te na kojemu se odvijaju lučke djelatnosti, vrlo je usko područje uz rijeku Dravu. Na njemu se nalazi VI. kolosijek, kranska staza, operativna obala (okomita i kosa i dio neuređene obale) te dio otvorenih skladišta. Otvorena skladišta su u velikom dijelu na zemljištu u vlasništvu Luke Tranzit Osijek

d.o.o. (k.č.br. 10212/10 i k.č.br. 10212/11), a u manjem dijelu na zemljištu u vlasništvu Republike Hrvatske. Lučka infrastruktura, koja uključuje industrijski kolosijek (dio izvlačnog kolosijeka, IV. i V. kolosijek) i cestovne prometnice, u većem je dijelu na zemljištu u vlasništvu trgovačkog društva Luka Tranzit Osijek d.o.o., dok je lučka infrastruktura koja uključuje I., II. i III. kolosijek na zemljištu koje je u vlasništvu trgovačkog društva Slobodna zona d.o.o.

### Luka Vukovar – stanje vlasništva u lučkom području

Lučko područje luke Vukovar obuhvaća dvije lokacije – lokaciju I. i lokaciju II. Lokacija I. lučkog područja je teretna luka Vukovar, a lokacija II. je tzv. Otok sportova u Vukovaru. Lučke se djelatnosti obavljaju na lokaciji I. ukupne površine 385.360,36 m<sup>2</sup> (38 ha). Tijekom 2017. godine dio lučkog područja (cca 5,5 ha) je izuzet zbog provođenja projekta Elektrifikacije željezničke pruge Vukovar-Vinkovci kojeg provodi HŽ Infrastruktura d.o.o. Stanje vlasništva na lučkom području – lokacija I (teretna luka Vukovar) navedeno je u tablici u nastavku.

**Tablica 6: Stanje vlasništva na lučkom području Vukovar – lokacija I.**

Vlasnik	Površina m <sup>2</sup>	Postotak %
Republika Hrvatska – LU Vukovar upravljanje	93.184,59	84,4
Republika Hrvatska – Hrvatske vode upravljanje <sup>9</sup>	5.486,53	
Republika Hrvatska	1.150,06	
Republika Hrvatska – javno vodno dobro – LU Vukovar upravljanje	199.090,73	
Republika Hrvatska – javno dobro u općoj uporabi	22.548,65	
Republika Hrvatska – HŽ infrastruktura <sup>10</sup>	3.843,51	
Grad Vukovar	17.040,72	4,42
Privatno vlasništvo (VUPIK plus d.o.o. i ostali)	40.689,66	10,56
INA d.d.	2.326,38	0,6
<b>Ukupno</b>	<b>385.360,83</b>	<b>100</b>

Izvor: Lučka uprava Vukovar

Najznačajniji problemi/prepreke/poteškoće vezani za imovinsko-pravne odnose u luci Vukovar su:

- projekt „Nadogradnja i elektrifikacija željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar, I faza“ koji je razdijelio lučko područje luke Vukovar na dva dijela, podijelivši priobalni dio u odnosu na zaobalni koji je postao teže dostupan. Donesena je nova Uredba o određivanju lučkog područja luke Vukovar (NN 21/18) kojom je ranije lučko područje smanjeno za cca 5,5 ha.
- projekt izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava – Hrvatski Sabor je 2011. godine usvojio Odluku o donošenju prostornog plana posebnih obilježja višenamjenskog

<sup>9</sup> U trenutku pripreme ovog dokumenta, područjem upravljaju Hrvatske vode. U međuvremenu je pokrenut postupak uknjižbe LU Vukovar kao upravitelja navedenog područja, a sukladno ZPLUV-u i ZV-u.

<sup>10</sup> k.č. koje su nastale cijepanjem prilikom izuzimanja lučkog područja u svrhu zahvata u prostoru: „Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M 601 Vinkovci – Vukovar.“ te je potrebno u zemljišnim knjigama upisati upravljanje Lučke uprave Vukovar

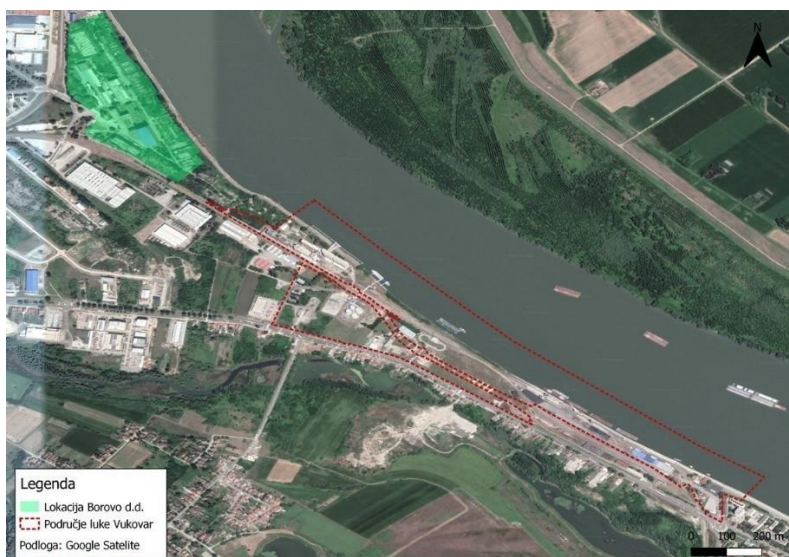
kanala Dunav-Sava (NN 121/2011). Njome se uređuju položaj, uvjeti i mjere za izgradnju kanala i pratećih funkcija te uvjeti uređenja, korištenja i zaštite prostora. U dijelu Odluke koji se odnosi na luku Vukovar naveden je plan proširenja luke u zoni ulaska Kanala u Dunav i gradnja nove luke („Bršadin<sup>11</sup>“).

- privatno vlasništvo dijela lučkog područja koje je u vlasništvu društva VUPIK PLUS d.o.o., Vukovar – diobena bilanca nije napravljena na vrijeme te je zemljište i infrastruktura prešla u privatno vlasništvo. Na području u vlasništvu VUPIK PLUS d.o.o. nalazi se terminal za žitarice i uljarice gdje VUPIK PLUS d.o.o. obavlja djelatnost. Dodatno, na navedenim nekretninama upisano je založno pravo u korist strane pravne osobe na što je Državno odvjetništvo Republike Hrvatske podnijelo prigovor.

Lučka uprava Vukovar je 2019. godine, u sklopu projekta DBS Gateway Region u okviru programa Interreg Danube, dala izraditi Studiju predizvodljivosti za proširenje lučkog područja luke Vukovar – s različitim scenarijima. U Studiji su razmotreni svi prometno-tehnološki i prostorni aspekti te su razmatrane opcije proširenja postojeće luke Vukovar na prostor nasuprot postojeće luke koji obuhvaća područje približno 70 hektara tzv. Potkova, te na prostor uzvodno od postojeće luke (smjer zapad) koji je lokacija tvornice Borovo d.d koje zauzima približno 18 hektara. Najznačajniji nedostatak prve lokacije (Potkova) su dug postupak otkupa i okrupnjavanja zemljišta, visoki troškovi izgradnje te nedostatak planova i općenito komunalne infrastrukture. Također, lokacija se nalazi na koridoru nove pruge te kanala Dunav – Sava, a koji su proglašeni državnim prioritetima. Stoga je kao rješenje predloženo širenje luke Vukovar na zonu sadašnje tvornice Borovo d.d. Ova lokacija se nalazi u zoni postojeće gospodarske namjene te je opremljena svom komunalnom infrastrukturom. U pozadini funkcionira gospodarska zona. Pretpostavka je da bi interes pravne osobe Borovo d.d. bio prodati dio nekretnina koje ne koristi kako bi mogao izvršiti poslovno restrukturiranje. Nedostatak ove lokacije je da je ona zaštićena kao nepokretno kulturno dobro – povijesna cjelina Bata-Ville.

---

<sup>11</sup> Studija predizvodljivosti za proširenje lučkog područja luke Vukovar – s različitim scenarijima, Logoteam d.o.o., Rijeka, Ul. Ratka Petrovića 30a, Vukovar, ožujak 2019. godine, str. 21.



Slika 1: Prikaz lokacije tvornice Borovo d.d. u odnosu na postojeće lučko područje luke Vukovar

## 3.2 Funkcionalni zahtjevi za uređenje i eksploataciju vodnih putova i luka unutarnjih voda

### 3.2.1 Zahtjevi u pogledu prometne potražnje, strukture prometa i prometnih tokova

U pogledu prometne potražnje na unutarnjim plovnim putovima u RH većina prometa odvija se na rijeci Dunav. Osim toga, Dunav je rijeka koja prolazi kroz veliki broj država i zbog svog položaja i spoja s Rajnom preko kanala Rajna – Majna – Dunav u Njemačkoj čini koridor kojim se prevozi velika količina tereta.

S obzirom na veću opterećenost Dunava, održavanje postojeće klase plovnosti trebalo bi biti prioritet za dionicu od rkm 1295+500 (Ilok) do rkm 1433+000 (Batina).

Da bi se ostvario rast prometa na rijeci Savi, potrebno je osigurati propisane klase plovnosti tijekom cijele godine. Kod rijeke Save važno je napomenuti kako trenutno postoje kritične dionice (detaljnije opisano u poglavljima analize stanja plovnosti na rijekama) koje trenutno utječu na smanjenje prometa.

Treća rijeka na kojoj se odvija teretni promet je rijeka Drava, na dionici od Osijeka do ušća s Dunavom. Na toj dionici postoje poteškoće s plovnosti, točnije s brojem plovnih dana u godini (otprilike je 55% plovnih dana u godini za gaz 250 cm te 70% plovnih dana za smanjeni gaz 200 cm). Na tom dijelu potrebno je povećati broj plovnih dana u godini na minimalno 60% dana godišnje, a kako bi se omogućilo zadovoljavanje veće prometne potražnje.

### 3.2.2 Zahtjevi u pogledu sigurnosti plovidbe, praćenja i sigurnosnog nadzora plovidbe

Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda sigurnost plovidbe definirana je kao skup uvjeta i mjera kojima moraju udovoljavati plovila, posada na plovilima, vodni putovi i luke. S obzirom na to, svi dionici u sustavu unutarnje plovidbe dužni su sudjelovati u aktivnostima praćenja i osiguravanja sigurnosti plovidbe (brodari, zapovjednici plovila, upravitelji luka, lučke kapetanije i MMPI) te s time povezanoj međusobnoj komunikaciji i pravovremenoj razmjeni

informacija o bilo kakvim događajima ili promjenama koji predstavljaju prijetnju ili ugrozu sigurnosti.

Zakonom o lučkim kapetanijama predviđeno je ustrojavanje Nacionalnog centra sigurnosti plovidbe kao ustrojstvene jedinice MMPI radi obavljanja poslova sigurnosti plovidbe. Nacionalni centar sigurnosti plovidbe ustrojen je sukladno odredbama ovog Zakona te u sklopu njega djeluje i ustrojstvena jedinica Nacionalna RIS središnjica zadužena za poslove upravljanja Riječnim informacijskim servisima i druge poslove u skladu s plovidbenim propisima. Sukladno Zakonu o lučkim kapetanijama provode se i poslovi te razvoj sustava sigurnosti plovidbe od strane lučkih kapetanija.

Zahtjevi u pogledu sigurnosti definirani su i u različitim pravilnicima. Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama tako primjerice definira zahtjeve u pogledu sigurnosti za:

- **Plovila** - dužina, širina, visina, gaz i brzina plovila i sastava moraju biti u skladu s karakteristikama (gabaritima) plovnog puta i građevinama koje se nalaze na njemu. Teretna plovila moraju poštivati propisana ograničenja količine tereta, a putnička moraju poštivati propisana ograničenja broja putnika. Posebno je važno osigurati dobru preglednost s plovila.
- **Posada** - sva plovila moraju imati dovoljno brojnu i kvalificiranu posadu u skladu sa važećim propisima.
- **Obilježavanje plovila i plutajućih objekata** – sva plovila moraju koristiti propisane znakove (vizualne, zvučne) te biti obilježena ovisno o tome radi li se o dnevnom ili noćnom obilježavanju te radi li se o obilježavanju za vrijeme plovidbe ili za vrijeme stajanja.
- **Obilježavanje plovnog puta** - plovni putovi moraju biti propisno obilježeni potrebnim znakovima (znakovi zabrane, znakovi obveze, znakovi ograničenja, znakovi preporuke, znakovi upućivanja, pomoćni znakovi).
- **Plovidba** - sva plovila moraju poštivati prometna pravila i ograničenja plovidbe, pravila prednosti prolaska i ostala. Bilo kakve promjene na vodnom putu, oštećenja ili druge ugroze sigurnosti zapovjednik plovila ili drugi članovi posade dužni su odmah prijaviti kako bi se isti u što kraćem roku sanirali.
- **Zaštita voda i uklanjanje otpada s plovila** - sav otpad koji nastaje na plovilu mora se propisno deponirati. U slučaju da dođe do neočekivanog izbacivanja otpada ili otpadnih voda ili se uoči zagađenje voda, zapovjednik plovila dužan je navedeno bez odlaganja prijaviti.
- **Zimovnici** - vodeni prostor u zimovniku mora imati dubinu i širinu koja je potrebna za plovidbu, pristajanje i manevar plovila. Plovila koja prevoze opasne tvari moraju biti smještena u zimovniku odvojeno od drugih plovila.

Temeljem Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda donosi se i primjenjuje Pravilnik o plutajućim objektima. Isti se odnosi na pristane, plutajuće radionice, pontonske mostove, stambene lađe, plutajuće ugostiteljske objekte, plutajuće dokove, pontonske marine te sve druge slične objekte stalno privezane ili usidrene na vodi. Za iste su propisani oprema i sigurnosni pregledi.

### 3.2.3 Zahtjevi u pogledu pouzdanosti i dostupnosti prometne infrastrukture

Pravilnikom o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama, klasificirani su vodni putovi Republike Hrvatske. Tehnički i operativni zahtjevi za unutarnje plovne putove od međunarodnog značaja propisani su Zakonom o potvrđivanju Europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) koji je Republika Hrvatska potpisala 24. lipnja 1997. godine, a Hrvatski Sabor potvrdio 12. studenoga 1998. godine<sup>12</sup>. AGN-om je uspostavljena europska mreža unutarnjih plovnih putova i luka te jedinstvena infrastruktura i operativni parametri kojima bi oni trebali odgovarati. Svaka od država koja je ratificirala AGN obvezala se na razvoj i izgradnju svojih unutarnjih plovnih putova i luka od međunarodnog značaja. AGN sadrži sljedeće tehničke i operativne zahtjeve koji se odnose na unutarnje plovne putove od međunarodnog značaja:

- **Tehnički zahtjevi**

- Samo plovni putovi koji zadovoljavaju barem najosnovnije zahtjeve klase IV mogu se smatrati plovnim putovima od međunarodnog značaja. Ograničenja gaza (manje od 2,50 m) i minimalne visine pod mostovima (manje od 5,25 m) mogu se prihvatiti samo za postojeće plovne putove i samo kao iznimka.
- Pri moderniziranju plovnih putova klase IV (kao i manjih regionalnih plovnih putova), preporuča se zadovoljenje barem parametara klase Va. Novi plovni putovi od međunarodnog značaja trebaju, međutim, kao minimum zadovoljavati zahtjeve klase Vb.
- Unutarnji plovni putevi na kojima se očekuje znatan opseg kontejnerskog i ro-ro prometa trebaju kao minimum zadovoljavati zahtjeve klase Vb.
- Na plovnim putovima s fluktuirajućim nivoom vode, preporučena vrijednost gaza treba odgovarati gazu koji se dostiže ili prelazi kroz prosječno 240 dana godišnje (ili 60% plovidbenog razdoblja). Vrijednost preporučene visine pod mostovima (5,25, 7,00 ili 9,10 m) treba se osigurati preko najvišeg plovidbenog nivoa, gdje je to moguće i ekonomski prihvatljivo.
- Jednaka klasa, gaz i visina pod mostovima trebaju se osigurati ili duž cijelog plovnog puta ili barem na njegovim najvažnijim dijelovima.
- Gdje je to moguće, parametri za susjedne plovne putove trebaju biti jednaki ili slični.

- **Operativni zahtjevi**

Plovni putovi od međunarodnog značaja trebaju zadovoljavati sljedeće osnovne operativne kriterije a da bi se osiguralo pouzdano odvijanje međunarodnog prometa:

- Protočnost prometa treba biti osigurana tijekom cijelog plovidbenog razdoblja, osim iznimno.
- Plovidbeno razdoblje može biti kraće od 365 dana samo u područjima s teškim klimatskim uvjetima, gdje nije moguće održati kanale nezaleđenima tijekom zimskog razdoblja, te je stoga potreban zimski prekid.
- Trajanje prekida u plovidbenom razdoblju radi redovnog održavanja ustava i ostalih hidrauličkih radova treba biti svedeno na minimum.

---

<sup>12</sup>Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) (NN 16/98 M.U.)

- Minimalni vodostaj od 1,20 m treba osigurati tijekom cijele godine, pri čemu preporučeni ili karakteristični gaz treba osigurati minimalno kroz 240 dana godišnje, odnosno 60% dana godišnje. U područjima s teškim klimatskim uvjetima minimalan gaz od 1,20 m treba biti osiguran kroz prosječno 60% plovidbenog razdoblja;
- Radno vrijeme na ustavama, pokretnim mostovima i ostaloj infrastrukturi treba biti takvo da se radnim danima može osigurati non-stop (24 sata) plovidba, ukoliko je to ekonomski održivo.

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda propisuje obvezu tehničkog održavanja vodnih putova za osiguranje sigurne plovidbe i njihove plovnosti prema mjerilima za razvrstaj. Tehničko održavanje vodnih putova obuhvaća izradu programa održavanja, snimanje vodnih putova s izradom odgovarajuće tehničke dokumentacije, održavanje dubine plovnog puta, održavanje objekata sigurnosti plovidbe, obilježavanje, održavanje objekata, uređaja i opreme (hardver i softver) koji služe za riječne informacijske servise (RIS), uklanjanje iz plovnog puta plutajućih i potonulih predmeta koji ugrožavaju sigurnost plovidbe, interventno održavanje plovnog puta po nalogu inspektora za sigurnost plovidbe na unutarnjim vodama. Sukladno Zakonu u nadležnosti MMPI je tehničko održavanje vodnih putova, gradnja, tehničko unaprjeđenje i prometno-tehnološka modernizacija vodnih putova, osposobljavanje vodnih putova i objekata sigurnosti plovidbe onesposobljenih zbog elementarnih nepogoda, kontrola i nadzor stanja plovnog puta, osiguravanje funkcionalnosti Riječnih informacijskih servisa.

Održavanje plovnih putova uređeno je Pravilnikom o tehničkom održavanju vodnih putova. Održavanje vodnih putova obavlja se prema Godišnjem programu MMPI.

- **Održavanje vodnih putova**

Održavanje dubina vodnih putova provodi se radi osiguravanja gabarita plovnih putova u skladu s aktom o njihovom razvrstavanju i otvaranju, nesmetanog protoka voda, te ima višenamjenski karakter. Održavanje dubina plovnog puta podrazumijeva uklanjanja nanosa i podvodnih prepreka iz profila plovnog puta ili izgradnjom vodnih građevina, odnosno kombinacijom oba navedena načina. Uklanjanje nanosa obavlja se na dionicama plovnog puta na kojima se dno u projektom definiranom gabaritu zapuni za više od 20 cm od projektom definirane kote.

- **Obilježavanje vodnih putova**

Poslovi obilježavanja plovnih putova uključuju postavljanje plovnih oznaka prema planu postavljanja oznaka u sustavu obilježavanja (planu obilježavanja), zamjenu, obnavljanje i investicijsko održavanje postojećih objekata sigurnosti plovidbe za obilježavanje i signalizaciju, redovno održavanje postojećih objekata sigurnosti plovidbe, nadzor plovnih putova i kontrola sustava obilježavanja, nadzor vodnih putova, uklanjanje plovnih oznaka prije pojave leda i visokih voda.

- **Održavanje objekata, uređaja i opreme koji služe za riječne informacijske servise (RIS)**

Informacijske i komunikacijske elektroničke uređaje i opremu održavati dograđivati i razvijati u skladu s programom CRORIS, odnosno HR RIS, (Hrvatski riječni informacijski sustav) na način da se osigurava siguran i nesmetan rad tijekom 24 sata dnevno pri čemu treba osigurati dovoljnu redundanciju sustava u slučaju kvara pojedinih komponenti. Opremu i softver potrebno je nadograđivati i tehnički usklađivati



s aktualnim tehnologijama i verzijama softvera koje su aktualne u zemljama u okruženju. Oprema koja se dograđuje ili završava mora po tehničkim karakteristikama udovoljavati uredbama Europske komisije i direktivama Europskog Parlamenta i Vijeća koje se odnosi na riječne informacijske servise.

- **Snimanje vodnih putova**

Poslovi snimanja vodnih putova s izradom odgovarajuće tehničke dokumentacije sadrže skup aktivnosti kojima se utvrđuje stanje plovnih putova i korita vodotoka, izrađuju i prikupljaju tehničke i geodetske podloge, izrađuju elaborati, projekti i studije.

### **3.2.4 Zahtjevi u pogledu standarda tehničke kvalitete, klasifikacijskih standarda i kvalitete lučkih usluga**

Sukladno Uredbi o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda luka otvorena za domaći ili međunarodni promet, da bi zadovoljila tehničke uvjete, mora imati odgovarajuću infrastrukturu, opremu i uređaje za prihvat i otpremanje putnika i tereta te za sigurno obavljanje lučkih djelatnosti. U međunarodnoj luci mora biti osiguran vez za javna plovila i mora postojati uređen prostor s pripadajućim objektom radi obavljanja granične kontrole u skladu s propisima kojima se regulira nadzor državne granice.

Uredba o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda propisuje usluge koje upravitelj luke mora osigurati korisnicima, a to su: privez i odvez plovila; ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos, skladištenje i druge transportne usluge ovisno o vrsti tereta i vrsti luke; prihvat i otpremu putnika, ako je luka namijenjena putničkom prometu; informacijsku službu u okviru primjene Riječnih informacijskih servisa (RIS); opskrbu plovila gorivom, mazivom, vodom i električnom energijom; prihvat otpada s plovila; službu hitne zdravstvene pomoći.

Kada se radi o lukama otvorenima za međunarodni promet, korisnicima se pored prethodno navedenih moraju osigurati sljedeće usluge: boksaza; prihvat i opsluživanje plovila na sidrištu; službu kontrole pristajanja, manevriranja i kontrole boravka plovila na lučkom području; opskrbu plovila, posade i putnika zalihama; službu higijensko-sanitarne zaštite, dezinfekcije, dezinfekcije i deratizacije.

U pogledu razvrstaja, razlikuju se luke i pristaništa od državnog značaja, luke i pristaništa od županijskog značaja te privatne luke i pristaništa, a kriteriji za razvrstaj sadržani su u Uredbi o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda.

### **3.3 Potrebe i ciljevi razvoja plovnih putova**

Mreža vodnih putova, uz luke unutarnjih voda i pristaništa, osnovna je infrastruktura u sektoru unutarnje plovidbe. Zbog toga je važnost razvoja vodnih putova vrlo velika te se kontinuirano ulaže u njihovo održavanje i unaprjeđenje.

Jedan od ključnih izazova na međunarodnim plovnim putovima u Republici Hrvatskoj su ograničenja plovnosti u nekim dijelovima godine te niže razine plovnosti od predviđenih AGN-

om na pojedinim dionicama, a što se posebno odnosi na rijeku Savu. Stoga je potrebno provesti niz projekata kojima će se riješiti problem plovnosti i postići razina plovnosti za međunarodne plovne putove propisane AGN-om (na dionicama na kojima to još nije ostvareno). Osim takvih projekata, važno je naglasiti i projekte redovitog održavanja kojima će se omogućiti održavanje klase plovnosti i razine sigurnosti na plovnim putovima. Na kraju, ali ne i manje važno, potrebno je ulagati u sustav obilježavanja na plovnim putovima kako bi isti bio održiv i moderan i omogućio plovidbu plovnim putovima sukladno najvišim sigurnosnim standardima.

Kada se analizira mreža plovnih putova, plovni put Dunav-Drava je fizički odvojen od plovnog puta Save unutar teritorija Republike Hrvatske, što stvara određena ograničenja u unutarnjoj plovidbi jer plovila na putu od Siska i Slavenskog Broda prema središnjoj Europi moraju ploviti do Beograda, a zatim se vraćati Dunavom prema unutrašnjosti. Da bi se riješio ovaj problem, već se dugi niz godina razmatra izgradnja višenamjenskog kanala Dunav – Sava čija namjena ne bi bila isključivo povezivanje ove dvije rijeke na teritoriju Republike Hrvatske, već taj projekt ima veliko značenje i za poljoprivredu, turizam i vodno gospodarstvo.

Izgradnjom višenamjenskog kanala Dunav – Sava, svi hrvatski unutarnji plovni putovi izravno bi se povezali s europskom mrežom unutarnjih plovnih putova. Ostvarenje tog projekta omogućuje racionalnije prometno povezivanje Podunavlja i Jadrana, odnosno hrvatskih riječnih i morskih luka. Projektom je planirana izgradnja kanala duljine cca 61,5 km. Višenamjenski kanal Dunav – Sava imao bi veliko značenje i za razvoj poljoprivrede, turizma i vodnog gospodarstva u neposrednom okruženju.

Vizija razvoja vodnih putova u Republici Hrvatskoj, koja vrijedi i u narednom razdoblju, je ostvarenje najviših sigurnosnih standarda, visoke razine ekološke i energetske održivosti te osiguranje plovnosti na međunarodnim plovnim putovima tijekom cijele godine čime će se u najvećoj mogućoj mjeri iskoristiti potencijal hrvatskih luka i pristaništa.

U narednom razdoblju planiran je veći broj projekata i ulaganja na vodnim putovima koji će dovesti do stvaranja modernog, visokoučinkovitog i konkurentnog sustava unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj. Projekti su podijeljeni u četiri glavne skupine:

- izrada planskih dokumenata i podloga,
- izrada programske dokumentacije,
- izrada projektno-tehničke i studijske dokumentacije,
- izgradnja i održavanje infrastrukture.

U nastavku su opisani ključni planirani projekti i ulaganja te su dane njihove indikativne vrijednosti, predloženi su mogući izvori financiranja kao i planirani vremenski period provedbe projekata s podjelom investicijskih troškova po godinama.

- **Izrada programsko-planskih dokumenata i podloga**

Jedan od preduvjeta razvoja sustava unutarnje plovidbe je kvalitetno planiranje ulaganja na način koji će osigurati s jedne strane postizanje nacionalnih ciljeva i željenih rezultata razvoja, a s druge usklađivanje s europskim strateškim i regulatornim okvirom kojima se definiraju smjer, ciljevi i željeni rezultati razvoja kojima trebaju doprinosti sve zemlje članice.

Kako bi se na nacionalnoj razini pripremile podloge za provedbu ključnih aktivnosti, u narednom razdoblju potrebno je pristupiti izradi programsko-planskih dokumenata u sektoru unutarnje plovidbe i izradi međusektorskih programsko-planskih dokumenata koji uključuju sektor unutarnje plovidbe. Navedeno zahtijeva suradnju različitih dionika u sektoru unutarnje plovidbe i međusektorsku suradnju. Predviđa se da će nositelj izrade programsko-planskih dokumenata i podloga za donošenje strateških odluka (studije i analize usmjerene na specifična pitanja) u sektoru unutarnje plovidbe biti Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. U slučajevima kada nositelj izrade programsko-planskih dokumenata i podloga nije Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a radi se o programsko-planskim dokumentima i podlogama koji uključuju sektor unutarnje plovidbe, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i relevantne uprave (Uprava unutarnje plovidbe i Uprava sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture) svakako bi trebali biti uključeni u izradu tih dokumenata kroz radne skupine, javne rasprave, očitovanja i druge oblike međusektorske suradnje.

Neki od niže navedenih dokumenata već su predviđeni u Planu nabave Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za 2022. godinu (označeno sa \*) ili obaveza njihove izrade proizlazi iz zakonodavnog okvira primjenjivog na sektor unutarnje plovidbe. Navedena lista je indikativna te će se u narednom razdoblju nadopunjavati ili korigirati sukladno potrebama, ali i eventualnim novim obavezama koje mogu proizaći iz regulatornog i strateškog okvira koji se na europskoj i nacionalnoj razini donosi za programsko razdoblje 2021.- 2027.

**Tablica 7: Programsko-planski dokumenti i podloge u sektoru unutarnje plovidbe (indikativna lista)**

Područje	Programsko-planska dokumentacija	Nositelj	Sudjeluje
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> <li>Višegodišnji plan tehničkog održavanja</li> <li>Godišnji programi tehničkog održavanja</li> </ul>	Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture	Hrvatske vode
Zaštita okoliša	<ul style="list-style-type: none"> <li>Studija prihvata i zbrinjavanja otpada s plovila unutarnjih voda, kojom će se uskladiti prihvati i zbrinjavanje otpada s plovila u svim lukama unutarnjih voda uz primjenu principa kružnog gospodarstva</li> <li>Stručno tehnička pomoć za provedbu postupaka iz nadležnosti zaštite okoliša i prirode*</li> </ul>	Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture	Lučke uprave
Energetska učinkovitost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tehnička analiza i studija modernizacije flote na rijeci Savi, u kontekstu tehnoloških inovacija, u domeni zaštite okoliša i novih tržišnih okruženja</li> <li>Program potpora za modernizaciju flote unutarnje plovidbe RH, s naglaskom na potpore za ulaganja u postizanje nulte stope emisije štetnih plinova</li> </ul>	Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture	Brodari unutarnje plovidbe, Hrvatska gospodarska komora
Turizam	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan razvoja riječnog turizma, s naglaskom na eko-turizam ili zeleni turizam</li> <li>Akcijski plan razvoja turizma na unutarnjim vodama*</li> </ul>	Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture	Ministarstvo nadležno za turizam, jedinice lokalne i regionalne samouprave, turističke zajednice

Tržište	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analiza rada luka i pristaništa unutarnjih voda u uvjetima Schengenske granice</li> <li>• Analiza unaprjeđenja upravljanja i menadžmenta operativnih lučkih sustava kroz sve mehanizme upravljanja (koncesije, zakupi, naknade, vlasništva i dr.)</li> <li>• Analiza trendova obzirom na vrste tereta u lukama unutarnjih voda u cilju postizanja cjelovite konkurentnosti lučkog sustava</li> <li>• Plan korištenja i gospodarskih aktivnosti u gospodarsko-poslovnim zonama u zaleđima luka unutarnjih voda</li> </ul>	Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture	Lučke uprave, Ministarstvo nadležno za gospodarstvo, poduzetništvo i industriju, jedinice lokalne i regionalne samouprave
Promidžba	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan vidljivosti i promidžbe sektora unutarnje plovidbe, kojim će se na godišnjoj razini definirati aktivnosti, proračun, ciljana publika i poruke koje se žele prenijeti</li> </ul>	Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture	Lučke uprave, jedinice lokalne i regionalne samouprave, turističke zajednice, Hrvatska gospodarska komora

Osim navedenih, u narednom razdoblju Republika Hrvatska trebat će pripremiti i druge programsko-planske dokumente koji će omogućiti provedbu zajedničkih europskih politika. Pri tome se očekuje donošenje nacionalnih politika kojima nositelj neće biti Uprava unutarnje plovidbe, nego druge ustrojstvene jedinice Ministarstva mora, prometa i infrastrukture ili dionici iz drugih sektora (primjerice definiranje mjera razvoja u skladu s Europskim semestrom i Nacionalnom razvojnom strategijom za razdoblje do 2030., priprema strateških dokumenata i planova razvoja drugih sektora, razrada metoda naplate eksternih troškova, i druge).

- **Izrada projektno-tehničke i studijske dokumentacije te izgradnja i održavanje infrastrukture**

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture kontinuirano radi na razvoju plovnih putova te su u prethodnom razdoblju poduzeti značajni naponi i u osiguravanje EU sredstava za nužna ulaganja. S obzirom na to da svakom infrastrukturnom zahvatu prethodi izrada projektno-tehničke i studijske dokumentacije, važno je istaknuti da je za neke planirane zahvate u prostoru projektno-tehnička i studijska dokumentacija već izrađena ili su za njenu izradu dodijeljena EU sredstva u programskom razdoblju 2014. – 2020. s planiranim dovršetkom izrade do kraja 2023. godine.

U veljači 2021. godine dovršena je studija izvodljivosti za projekt izgradnje **višenamjenskog kanala Dunav-Sava**. Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava trebala bi obuhvatiti izgradnju višenamjenskog kanala dugog 61,5 km. Kanal bi imao četiri glavne funkcije: navodnjavanje poljoprivrednog zemljišta, površinska i podzemna odvodnja, oplemenjivanje malih voda te plovidba. Po definiranju finalnog infrastrukturnog rješenja moći će se pristupiti ishodu potrebnih dozvola te samim radovima. Pri tome valja uzeti u obzir da je u međuvremenu završena izgradnja Dovodnog melioracijskog kanala za navodnjavanje Biđbosutskog polja (DMKBBP), što je prethodno bilo predviđeno kao I. faza izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava.

U tijeku je izrada Studije utjecaja na okoliš i projektne dokumentacije za **uređenje rijeke Save od rkm 329+000 do 315+000 i rkm 312+200 do 300+000 (Jaruge – Novi Grad)**, a dovršena

je izrada Studije predizvodljivosti EKO-revitalizacije rijeke Kupe za putničku i sportsku plovidbu sa razvojem prateće infrastrukture – **EKO-REKUPA**. Stoga se za ove projekte u narednom razdoblju očekuje pokretanje infrastrukturnih projekata uređenja vodnih putova temeljem izrađene dokumentacije. Do kraja 2021. godine očekuje se izrada konceptijskog rješenja infrastrukturnog uređenja plovnog puta rijeke Kupe (II. faza), a početak izrade ostale nužne projektne dokumentacije planiran je u 2022. godini.

U prethodnom razdoblju također je izrađena nužna projektno-tehnička dokumentacija slijedom koje su izvršene prijave za EU sufinanciranje te su u 2020. godini osigurana sredstva iz OPKK-a za sljedeća ulaganja:

- **Razvoj sustava obilježavanja vodnih putova Republike Hrvatske** koji uključuje zamjenu dva stara broda za obilježavanje novima s operativnim područjem na rijekama Savi i Dravi te modernizaciju sustava navigacije nadogradnjom postojećeg AIS sustava i nabavkom novih plovnih oznaka s ugrađenim navigacijskim sustavom i solarnim lampama (tzv. AIS AtoN – Aids to Navigation).
- **Uređenje vodnog puta na rijeci Dunav kod Sotina od rkm 1321+000 do rkm 1325+000** koje uključuje izgradnju tri vodne građevine: 2 tzv. “pera” i 1 “uzdužne građevine” u svrhu povećanja stupnja sigurnosti plovidbe na predmetnoj dionici rijeke Dunav,
- **Izgradnja međunarodnog zimovnika na Dunavu u Opatovcu na rkm 1314+000** kojim će se omogućiti sklanjanje plovila za vrijeme pojave ledostaja/ledohoda na plovnim putovima ili neke druge izvanredne situacije uslijed koje dolazi do prekida plovidbe.

Osim spomenutih, potrebna je izrada projektno-tehničke dokumentacije (studija utjecaja na okoliš, konceptijsko rješenje, idejni projekt, glavni projekt, ishodenje dozvola) i za sljedeće zahvate:

- **Uređenje dionica od posebnog rizika plovnog puta rijeke Save (od Račinovaca do Siska),**
- **Uređenje plovnog puta rijeke Drave od ušća do Osijeka na IV klasu plovnog puta (od 0+000 do 12+000 riječnog kilometra).**

Nakon dovršetka izrade dokumentacije za gore navedene infrastrukturne zahvate, očekuje se i provođenje predmetnih radova sukladno rješenjima koja proizađu iz dokumentacije te u skladu s ishodenim dozvolama.

Kroz projekt sufinanciran iz CEF-a "Priprema FAIRway 2 radova na Rajna – Dunav koridoru" planira se obavljati monitoring hidroloških, hidrauličkih i morfoloških karakteristika rijeke Dunav te inventarizacija sastavnica bioraznolikosti na zajedničkom Hrvatsko-Srpskom sektoru rijeke Dunav. Krajnji rok provedbe projekta je travanj 2024. godine. Rezultati projekta bit će podloga za izradu studijsko-projektne dokumentacije u svrhu **uređenja plovnog puta rijeke Dunav od rkm 1333+000 do rkm 1433+000** za koju je onda potrebno 2025. godine izraditi projektno-tehničku dokumentaciju, sukladno rezultatima provedenog monitoringa.

U sklopu projekta FAIRway Danube, na Dunavu i Savi planira se **izgradnja privežišta (mooring places)** za plovila izvan komercijalnog dijela luke koje bi služilo odmoru posade, izmjeni posade, opskrbi vodom. Lučka uprava Vukovar će poduzeti odgovarajuće aktivnosti kako bi se stvorili preduvjeti za realizaciju ovog cilja.

Uz uređenje plovnog puta i tehničkog održavanja, u narednom periodu na rijeci Dravi predviđena je **izgradnja nove skele „Križnica“ u općini Pitomača**. S obzirom na dotrajalost postojeće skele i sve većih prometnih potreba između naselja Križnica i općine Pitomača, novom skelom osigurat će se veća sigurnost plovidbe, ekološki prihvatljiviji prijevoz i veća učinkovitost u radu.

Programom potpore za modernizaciju flote unutarnje plovidbe RH predviđene su aktivnosti koje će doprinijeti **modernizaciji i prilagodbi plovila** u skladu s Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe i ES-TRIN-a. Rok provedbe mjere povećanja energetske učinkovitosti i financijske održivosti te suradnja s hrvatskim brodarima i podrška društvima za prijevoz unutarnjim plovnim putovima je prosinac 2024. godine.

Uz navedene projekte, u narednom periodu potrebno je predvidjeti i izradu studijske dokumentacije kojom će se izabrati optimalno rješenje za **osiguranje plovidbe rijekom Savom na području grada Zagreba**. Naime, na temelju izrađenog dokumenta „Analiza mogućnosti plovidbe“ detektirano je kako u ovom dijelu postoje vrlo ograničavajući faktori plovidbe, no s druge strane postoje i veliki potencijali iskorištavanja rijeke u turističke svrhe. Kako bi se utvrdila točna vrijednost potrebnog zahvata, za daljnju provedbu projekta potrebno je izraditi projektno-tehničku dokumentaciju.

Uz sva prethodno navedena ulaganja, u narednom razdoblju predviđa se i provedba redovnog **tehničkog održavanja plovnih putova** sukladno potrebama koje se utvrđuju na godišnjoj razini.

### **3.4 Terminiški plan provedbe projekata od strateškog značaja**

U nastavku su u tablicama prikazani samo projekti koji se predviđaju provesti u razdoblju od 2022. do 2031. godine. Svi projekti podijeljeni su prema plovnim putovima na koje se odnose, a višenamjenski kanal Dunav-Sava prikazan je zasebno.

**Tablica 8: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – vodni putovi\***

Planirani projekt/ ulaganje	Indikativno trajanje i razdoblje provedbe	Indikativni trošak na godišnjoj razini (u HRK bez PDV-a)									
		2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.
<b>Dunav</b>											
Uređenje vodnog puta na rijeci Dunav kod Sotina od rkm 1321+000 do rkm 1325+000 (sadržan u mjeri 8.4.2.) – AKT T754039	24 mjeseca (2022.-2023.)	15.000.000	7.500.000								
Radovi na izgradnji međunarodnog zimovnika na Dunavu u Opatovcu na rkm 1314+000 (sadržan u mjeri 9.1.5.) – AKT T754039	24 mjeseca (2022.-2023.)	17.500.000	16.500.000								
Uređenje plovnog puta rijeke Dunav od rkm 1333+000 do rkm 1433+000 (sadržan u mjeri 8.4.2.) - AKT T754039	12 mjeseci (2025.)				1.000.000*						
Izgradnja pristaništa (mooring places) (sadržan u mjeri 8.2.1.) – AKT A931002	36 mjeseci (2026.-2028.)					5.000.000	5.000.000	5.000.000			
Uređenje i tehničko održavanje na vodnom putu rijeke Dunav (sadržan u mjeri 8.1.2.) – AKT K810001	120 mjeseci (2022.-2031.)	1.885.000	1.885.000	1.885.000	1.885.000	1.885.000	1.885.000	1.885.000	1.885.000	1.885.000	1.885.000
<b>Drava</b>											
Uređenje plovnog puta rijeke Drave od ušća do Osijeka na IV klasu plovnog puta (od rkm 0+000 do rkm 12+000) (sadržan u mjeri 8.4.2.) – AKT A570445	48 mjeseci (2023.-2024.; 2026.-2027.)		1.722.000	1.722.000		18.938.500	18.938.500				
Izgradnja nove skele „Križnica“, općina Pitomača (sadržan u mjeri 5.1.1.) – AKT A570445	24 mjeseca (2022. – 2023.)	5.000.000	1.000.000	1.000.000	250.000						
Uređenje i tehničko održavanje na vodnom putu rijeke Drave (sadržan u mjeri 8.1.2.) – AKT K810001	120 mjeseci (2022.-2031.)	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000
<b>Sava</b>											
Uređenje dionica od posebnog rizika plovnog puta rijeke Save (od Račinovaca do Siska) (sadržan u mjeri 8.4.2.)	84 mjeseca (2025.-2031.)				3.000.000	6.000.000	6.000.000	37.500.000	37.500.000	37.500.000	37.500.000
Osiguranje plovidbe rijekom Savom na području grada Zagreba	12 mjeseci (2029.)							1.000.000			

Planirani projekt/ ulaganje	Indikativno trajanje i razdoblje provedbe	Indikativni trošak na godišnjoj razini (u HRK bez PDV-a)									
		2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.
(sadržan u mjeri 8.4.2.)*											
Uređenje i tehničko održavanje na vodnom putu rijeke Save (sadržan u mjeri 8.1.2.) – AKT K810001	120 mjeseci (2022.-2031.)	4.200.000	4.200.000	4.200.000	4.200.000	4.200.000	4.200.000	4.200.000	4.200.000	4.200.000	4.200.000
<b>Kupa</b>											
EKO-REKUPA: EKO-revitalizacija i uređenje rijeke Kupe za putničku i sportsku plovidbu sa razvojem prateće infrastrukture (sadržan u mjeri 5.1.4.) – AKT K754068	72 mjeseca (2022.-2027.)	3.000.000	3.580.000	2.280.000	111.880.000	111.880.000	55.632.807				
<b>Obilježavanje plovnih putova</b>											
Razvoj sustava obilježavanja vodnih putova Republike Hrvatske (sadržan u mjeri 9.1.1.) – AKT T754039	24 mjeseca (2022.-2023.)	23.500.000	10.000.000								
Modernizacija i prilagodba plovila (sadržan u mjeri 6.1.3.) – AKT A810015	60 mjeseca (2022.-2026.)	5.000.000	5.000.000	5.000.000	17.500.000	11.500.000					
Usluge tekućeg i investicijskog održavanja sustava za obilježavanje vodnih putova Dunava, Drave i Save (sadržano u mjeri 9.1.1.) – AKT K810001	120 mjeseci (2022.-2031.)	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000
<b>VKDS</b>											
Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava (sadržan u mjeri 8.4.1.) – AKT 810006	120 mjeseci (2022.-2031.)	200.000	100.000	100.000	112.764.285	112.764.285	564.314.285	564.314.285	564.314.285	564.314.285	564.314.285
<b>UKUPNO</b>		<b>78.565.000</b>	<b>54.767.000</b>	<b>19.467.000</b>	<b>255.759.285</b>	<b>275.447.785</b>	<b>659.250.592</b>	<b>616.179.285</b>	<b>612.179.285</b>	<b>611.179.285</b>	<b>611.179.285</b>

\* Revitalizacija rijeka u turističke svrhe provesti će se kroz aktivnost A754036 Priprema projekata i planskih dokumenata za koje su osigurana sredstva u iznosu od 2.222.000 kn za 2022. godinu, u planu za 2023. godinu planirana su sredstva u iznosu od 2.295.000 kn, u projekcijama proračuna za 2024. godinu planiran je iznos od 2.300.000 kn.



**Tablica 9: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – RIS**

Planirane aktivnosti	Indikativno trajanje i razdoblje provedbe	Indikativni trošak na godišnjoj razini (u HRK bez PDV-a)									
		2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.
Uspostava VHF sustava na Dunavu – AKT K810053	24 mjeseca (2025.-2026.)				500.000	500.000					
Osposobljavanje RIS operatera – AKT K810053	96 mjeseci (2022.-2031.)	20.000			40.000	40.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Nadogradnja RIS sustava – AKT K810053	60 mjeseci (2025.-2029.)				500.000	500.000	500.000	500.000	500.000		
Osiguravanje mjera i tehničkih preduvjeta za visoku razinu sigurnosti mrežne i informacijske komponente RIS sustava – AKT K810053	24 mjeseca (2025.-2026.)				250.000	250.000					
Održavanje – AKT K810053	96 mjeseci (2022.-2031.)	142.185			1.257.815	1.400.000	1.400.000	700.000	700.000	700.000	700.000
<b>UKUPNO</b>		<b>162.185</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.547.815</b>	<b>2.690.000</b>	<b>1.920.000</b>	<b>1.220.000</b>	<b>1.220.000</b>	<b>720.000</b>	<b>720.000</b>

**Tablica 10: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Vukovar\***

Planirani projekt/ investicija	Indikativno trajanje i razdoblje provedbe	Indikativni trošak na godišnjoj razini (u HRK bez PDV-a)									
		2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.
Izgradnja vertikalne obale u luci Vukovar – AKT K930005	108 mjeseci (2022.-2030.)	3.492.000	10.034.200	471.500	50.435.190	49.630.200	54.630.200	54.630.200	54.630.200	54.630.200	49.630.200
Izgradnja terminala za zbrinjavanje otpada s plovila	48 mjeseci (2023.-2026.)		15.000.000	20.000.000	30.000.000	70.000.000					
Izgradnja putničkog pristaništa Vučedol – AKT A930002	36 mjeseci (2022.-2024.)	375.000	900.000	1.225.000							
Proširenje pristaništa za putničke brodove u Vukovaru – AKT A930002	60 mjeseci (2022.-2023.; 2027.-2029.)	11.525.000	3.475.000				15.000.000	15.000.000	15.000.000		
Izgradnja komunalnog i putničkog pristaništa na Otoku športova u Vukovaru – AKT A930002	24 mjeseca (2022. – 2023.)	375.000	6.625.000								
Izgradnja manjih pristaništa za lokalne i turističke brodove – AKT A930002	48 mjeseci (2022. - 2023., 2025.-2026.)	775.000	1.500.000		2.500.000	2.500.000					

Projekt izgradnje komunalnog pristaništa u Batini – AKT A930002	12 mjeseci (2022.)	5.200.000									
Izgradnja komunalnog veza za opskrbu alternativnim gorivima	12 mjeseci (2025.)				500.000*						
<b>UKUPNO</b>		<b>21.742.000</b>	<b>37.534.200</b>	<b>21.696.500</b>	<b>83.435.190</b>	<b>122.130.200</b>	<b>69.630.200</b>	<b>69.630.200</b>	<b>69.630.200</b>	<b>49.630.200</b>	<b>-</b>

\* Gradnja i održavanje - projekt se provodi kontinuirano unutar aktivnosti A930002 - sredstva za provedbu ove aktivnosti su osigurana kontinuirano kroz vrijeme unutar financijskog plana za 2022. godinu u iznosu od 32.565.500 kn, te u projekcijama za 2023. godinu u iznosu 30.047.500 kn i 33.486.300 kn za 2024. godinu

**Tablica 11: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Slavonski Brod\***

Planirani projekt/ investicija	Indikativno trajanje i razdoblje provedbe	Indikativni trošak na godišnjoj razini (u HRK bez PDV-a)									
		2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.
Dovršetak izgradnje lučke infrastrukture – AKT A928002	36 mjeseci (2022.-2024.)	28.358.793	4.641.207	10.775.000							
Izgradnja Terminala za opasne terete; Postrojenje za zbrinjavanje otpada i opskrbu brodova pogonskim gorivom u luci Slavonski Brod – AKT K928005	72 mjeseci (2022.-2027.)	1.696.493	4.803.875	3.339.513	15.194.840	20.940.440	15.204.839				
Brodogradilište za izgradnju i popravak riječnih plovila u luci Slavonski Brod	60 mjeseci (2024.-2028.)			2.660.000	2.660.000	23.712.000	31.616.000	23.712.000			
Nabava dizalice za podizanje manjih riječnih plovila u luci Slavonski Brod	12 mjeseci (2028.)							7.600.000			
Nastavak izgradnje industrijskog kolosijeka u lučkom području luke Slavonski Brod sa spojem na X željeznički koridor	60 mjeseci (2024.-2028.)			1.675.800	1.675.800	15.513.120	20.684.160	15.513.120			
Izgradnja putničkog pristaništa na rijeci Savi u Slavskom Brodu – AKT A928002	24 mjeseci (2022.-2023.)	1.064.000	15.808.000								
Izgradnja pristaništa na rijeci Savi u mjestu Davor – AKT A928002	60 mjeseci (2025. – 2029.)				1.064.000	1.064.000	9.849.600	13.132.800	9.849.600		
Izgradnja pristaništa na rijeci Savi u Babinoj Gredi – AKT A928002	60 mjeseci (2027.-2031.)						532.000	532.000	4.924.800	6.566.400	4.924.800
Izgradnja pristaništa na rijeci Savi u Slavskom Kobašu, Općina Oriovac – AKT A928002	24 mjeseci (2028.-2029.)							1.064.000	15.808.000		
Izgradnja komunalnog veza za opskrbu alternativnim gorivima	12 mjeseci (2026.)				500.000*						
<b>UKUPNO</b>		<b>31.119.286</b>	<b>25.253.082</b>	<b>18.450.313</b>	<b>21.094.640</b>	<b>61.229.560</b>	<b>77.886.599</b>	<b>61.553.920</b>	<b>30.582.400</b>	<b>6.566.400</b>	<b>4.924.800</b>

\* Gradnja i održavanje - projekt se provodi kontinuirano unutar aktivnosti A928002 - sredstva za provedbu ove aktivnosti su osigurana kontinuirano kroz vrijeme unutar financijskog plana za 2022. godinu u iznosu od 45.949.032 kn, te u projekcijama za 2023. godinu u iznosu 20.449.207 kn i 29.778.284 kn za 2024.

**Tablica 12: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Osijek**

Planirani projekt/ investicija	Indikativno trajanje i razdoblje provedbe	Indikativni trošak na godišnjoj razini (u HRK bez PDV-a)									
		2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.
Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta – AKT K810072	36 mjeseci (2022.-2024.)	71.723.131	96.359.755	0 <sup>13</sup>	100.038.669						
Izgradnja intermodalne infrastrukture	84 mjeseca (2023.-2029.)		9.490.000	9.490.000	9.490.000	177.500.000	177.500.000	177.500.000	177.500.000		
Izgradnja i rekonstrukcija južne obale luke Osijek – AKT A810069	96 mjeseci (2024.-2031.)			8.500.000	8.500.000	8.500.000	114.000.000	114.000.000	114.000.000	114.000.000	114.000.000
Uspostava "Vodenog tramvaja" – AKT A810069	48 mjeseci (2022. - 2025.)	225.000	5.796.000	1.449.000	4.500.000						
Uređenje sjeverne obale bazena – AKT A810069	36 mjeseci (2029.-2031.)								8.500.000	8.500.000	8.500.000
Izgradnja sportskih pristaništa – AKT A810069	48 mjeseci (2022.-2025.)	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000						
Izgradnja infrastrukture i sustava za prihvat otpada s plovila	16 mjeseci (2025.-2026.)				1.900.000	1.900.000					
Izgradnja komunalnog veza za opskrbu alternativnim gorivima	12 mjeseci (2025.)				500.000**						
<b>UKUPNO</b>		<b>79.448.131</b>	<b>119.145.755</b>	<b>26.939.000</b>	<b>132.428.669</b>	<b>187.900.000</b>	<b>291.500.000</b>	<b>291.500.000</b>	<b>300.000.000</b>	<b>122.500.000</b>	<b>122.500.000</b>

\* Gradnja i održavanje - projekt se provodi kontinuirano unutar aktivnosti A810069 - sredstva za provedbu ove aktivnosti su osigurana unutar financijskog plana za 2022. godinu u iznosu od 23.338.354 kn, te u projekcijama za 2023. godinu u iznosu 25.800.000 kn i 46.100.000 kn za 2024. godinu.

<sup>13</sup> Sredstva za 2024. godinu biti će osigurana u okviru utvrđenih limita ovog Ministarstva koje će Vlada Republike Hrvatske utvrditi odlukom o proračunskom okviru za iduće trogodišnje razdoblje.

\*\* Trošak se odnosi na izradu studije predizvodljivosti koja će utvrditi stvarnu potrebu i opseg izgradnje navedene infrastrukture.

**Tablica 13: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Sisak\***

Planirani projekt/ investicija	Indikativno trajanje i razdoblje provedbe	Indikativni trošak na godišnjoj razini (u HRK bez PDV-a)									
		2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.
Dovršetak izgradnje komunalnog pristaništa - AKT A931002	60 mjeseci (2022.-2026.)	10.000.000	10.000.000	16.000.000	12.000.000	12.000.000					
Izgradnja Nove luke Sisak - AKT A931002	24 mjeseca (2023.-2024.)		6.025.000	6.000.000	67.595.000*	67.595.000*	67.595.000*	67.595.000*	67.595.000*		
Izgradnja pristaništa - AKT A931002	120 mjeseci (2022.-2031.)	200.000	5.200.000	3.600.000	5.600.000	5.600.000	5.600.000	5.600.000	200.000	200.000	200.000
Unaprjeđenje infrastrukture postojećeg brodogradilišta – AKT K931003	48 mjeseci (2022.-2025.)	3.000.000	3.000.000	0	2.000.000						
<b>UKUPNO</b>		<b>13.200.000</b>	<b>24.225.000</b>	<b>25.600.000</b>	<b>87.195.000</b>	<b>85.195.000</b>	<b>73.195.000</b>	<b>73.195.000</b>	<b>67.795.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>

\* Gradnja i održavanje - projekt se provodi kontinuirano unutar aktivnosti A931002 - sredstva za provedbu ove aktivnosti su osigurana kontinuirano kroz vrijeme unutar financijskog plana na godišnjoj razini u iznosu od 20.725.000 kn, te u projekcijama za 2023. godinu u iznosu 21.225.000 kn i 15.600.000 kn za 2024. godinu.

## 4 Posebni ciljevi, mjere i pokazatelji ishoda

### 4.1 Popis posebnih ciljeva i pripadajućih mjera

Strateški ciljevi definirani u sklopu Strategije definiraju smjer razvoja u svrhu postizanja učinkovitog i konkurentnog sektora unutarnje plovidbe. Strateški ciljevi definirani su na temelju analize razvojnih potreba i razvojnih potencijala. Sukladno tome, Strategija definira sljedeće strateške ciljeve:

- **SC1. Povećanje konkurentnosti i poticanje održivog razvoja sektora unutarnje plovidbe**
- **SC2. Razvoj infrastrukture i povećanje plovnosti u unutarnjoj plovidbi.**

U svrhu realizacije definiranih strateških ciljeva, ovim Srednjoročnim planom definiraju se Posebni ciljevi iz kojih proizlaze mjere, aktivnosti i projekti. Definirani Posebni ciljevi u sklopu Srednjoročnog plana jesu:

- **PC1. Optimizacija i automatizacija sustava unutarnje plovidbe**

Optimizacija i automatizacija sustava unutarnje plovidbe jedan je od ključnih preduvjeta povećanja konkurentnosti sektora unutarnje plovidbe. Ista će se nastojati ostvariti jačanjem kapaciteta u sektoru unutarnje plovidbe, povećanjem učinkovitosti sustava te digitalizacijom sustava i jačanjem suradnje na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Ostvarivanje definiranog posebnog cilja doprinijeti će ostvarenju strateškog cilja (SC) 2. Obrazovani i zaposleni ljudi NRS-a.

- **PC2. Povećanje konkurentnosti unutarnje plovidbe**

Modernizacijom i obnovom flota, uvođenjem inovacija u tehnologiju prijevoza, specijalizacije lučkih usluga te jačanjem gospodarskih aktivnosti putem jačanja suradnje s drugim međunarodnim lukama te ostalim relevantnim dionicima sektor unutarnje plovidbe će povećati svoju konkurentnost. Ulaganjem u modernizaciju koja može značajno doprinijeti konkurentnosti unutarnje plovidbe i zaštiti okoliša izvršit će se željeni pozitivni utjecaj u smislu povećanja značaja i uloge unutarnje plovidbe. Ostvarivanje posebnog cilja doprinijeti će ostvarenju strateškog cilja (SC) 1. Konkurentno i inovativno gospodarstvo, strateškog cilja (SC) 8. Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost i strateškog cilja (SC) 10. Održiva mobilnost NRS-a.

- **PC3. Jačanje ekološke održivosti unutarnje plovidbe**

Jačanje ekološke održivosti unutarnje plovidbe od velike je važnosti kako bi se učinkovito planirala javnih sredstva uz definiranje prioriteta financiranja te kako bi sva daljnja ulaganja u sektoru unutarnje plovidbe bila u skladu s najvišim standardima i politikama Europske unije te ostalim razvojnim projektima u drugim sektorima. Ostvarivanje posebnog cilja doprinijeti će ostvarenju strateškog cilja (SC) 8. Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost NRS-a.

- **PC4. Povećanje infrastrukturnih kapaciteta**

Povećanje infrastrukturnih kapaciteta obuhvaća izgradnju i obnovu lučke infrastrukture te prometnica kako bi se ista povezala s ostatkom mreže. Navedeno će omogućiti veći promet, putnika i tereta, i plovnost čime će luke povećati svoju konkurentnost. Ostvarivanje posebnog cilja doprinijeti će ostvarenju strateškog cilja (SC) 1. Konkurentno i inovativno gospodarstvo,

strateškog cilja (SC) 8. Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost i strateškog cilja (SC) 10. Održiva mobilnost NRS-a.

- **PC5. Jačanje sigurnosti i povećanje plovnosti**

Pouzdanost i sigurnost plovidbe na plovnim putovima ključni su čimbenici koji utječu na atraktivnost luka. Razvoj održivog i učinkovitog prometa unutarnjim plovnim putovima povećat će sigurnost plovidbe te će doprinijeti održavanju definirane plovnosti. Ostvarivanje posebnog cilja doprinijeti će ostvarenju strateškog cilja (SC) 8. Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost NRS-a.

U nastavku slijedi tablica s prikazom povezanosti posebnih ciljeva Srednjoročnog plana sa strateškim ciljevima Strategije te mjerama koje su preuzete iz Strategije<sup>14</sup>, dok se detaljna razrada mjera i pripadajućih aktivnosti za ostvarenje mjera nalaze u Akcijskom plan 2022. – 2024. za provedbu Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa za razdoblje od 2022. do 2031. godine (dalje u tekstu: Akcijski plan).

**Tablica 14. Prikaz povezanosti posebnih ciljeva Srednjoročnog plana sa strateškim ciljevima Strategije**

<b>SC1 Povećanje konkurentnosti i poticanje održivog razvoja sektora unutarnje plovidbe</b>	
<b>PC1 Optimizacija i automatizacija sustava unutarnje plovidbe</b>	
<b>Mjera</b>	<b>Vremenski period provedbe</b>
M - 1.1.1 Ulaganje u razvoj ljudskih resursa te obuke, posebice vezano za uvođenje novih tehnologija, te usklađivanje s europskim kvalifikacijskim okvirom i standardima obuke	Kontinuirano do 2031.
M - 1.2.1 Povećanje učinkovitosti organizacije sustava	Kontinuirano do 2031.
M - 1.2.2 Tehnološka modernizacija luka	Kontinuirano do 2031.
M - 1.3.1 Razvitak riječnih informacijskih servisa u Hrvatskoj	Do 2031.
M - 1.3.2 Uspostava zajedničke platforme svih dionika riječnog prometnog sektora	Kontinuirano do 2031.
M - 1.3.3 Razvoj infrastrukture i usluga vodno-pojasnog e-pristupa	Do 2031.
M - 2.1.1 Jačanje suradnje i aktivno uključivanje svih ključnih dionika u planiranje i razvoj sustava unutarnje plovidbe	Kontinuirano do 2031.
M - 2.1.2 Poboljšanje integracije riječnog prometnog sektora u društveno-ekonomska kretanja u regiji	Kontinuirano do 2031.
M - 2.1.3 Uspostavljanje dugoročnog odnosa između operatera u luci i korisnika lučkih usluga	Kontinuirano do 2031.
M - 2.1.4 Jačanje međunarodne suradnje, posebno u pograničnim područjima	Kontinuirano do 2031.
<b>PC2 Povećanje konkurentnosti unutarnje plovidbe</b>	
M - 3.1.1 Povezivanje luka s gospodarsko-poduzetničkim zonama	Kontinuirano do 2031.
M - 3.1.2 Modernizacija i obnova flote te uvođenje inovacija u tehnologiju prijevoza i poštivanje novih tehničkih standarda	Kontinuirano do 2031.
M - 3.1.3. Specijalizacija lučkih usluga	Do 2031.

<sup>14</sup> Detaljan opis mjera nalazi se u Strategiji zajedno s ključnim dionicima za provedbu

M - 3.1.4 Prilagodba zakonodavnog okvira sa ciljem stvaranja stimulirajućeg okruženja za rad i ulaganja u sektor unutarnje plovidbe	Do 2031.
M - 3.1.5 Uklanjanje uskih grla prema susjednim zemljama izvan zone primjene Šengenskog sporazuma	Do 2031.
M - 3.1.6 Jačanje suradnje/sporazumi s drugim međunarodnim lukama	Kontinuirano do 2031.
M - 3.1.7 Reorganizacija cjelokupnog sustava upravljanja unutarnjim plovnim putovima prema načelu ekonomske održivosti	Kontinuirano do 2031.
M - 3.1.8 Uključivanje svih relevantnih dionika s nacionalne, regionalne i lokalne razine u definiranje razvojnih prioriteta kroz participativne aktivnosti (npr. SWOT radionice)	Kontinuirano do 2031.
M - 3.1.9 Stvaranje preduvjeta za nove oblike suradnje i financiranja (npr. javno-privatno partnerstvo)	Kontinuirano do 2031.
M - 3.2.1. Intenziviranje aktivnosti promidžbe sektora unutarnjih plovnih putova s naglaskom na stvaranje i promicanje pozitivne slike unutarnje plovidbe	Kontinuirano do 2031.
M - 4.1.1 Uspostava instrumenata potpore koji će olakšati brodarima integraciju u europsko transportno tržište	Kontinuirano do 2031.
M - 4.1.2 Intenziviranje uključivanja RH u razvojno-istraživačke aktivnosti s naglaskom na korištenje ekonomičnijih i sigurnijih tehnoloških rješenja	Kontinuirano do 2031.
M - 4.1.3 Podizanje razine energetske efikasnosti korištenjem niskougličnih izvora energije i pogonskih sustava u brodarstvu	Kontinuirano do 2031.
M - 4.1.4 Poticanje partnerskih okruženja brodarske industrije i privatnog sektora s administrativnim tijelima i upravljačkim mehanizmima	Kontinuirano do 2031.
M - 5.1.1 Izgradnja i unaprjeđenje infrastrukture riječnog turizma	2023.
M - 5.1.2 Povezivanje riječnog turizma u makroregionalne strategije i planove	Kontinuirano do 2031.
M - 5.1.3 Uspostava zakonodavnog okvira, riječnog turističkog sustava, identiteta, i prepoznatljivosti	Kontinuirano do 2031.
M - 5.1.4 Revitalizacija rijeka u turističke svrhe	2027.
M - 5.1.5 Uspostava modela "polazišne luke"	Do 2031.
<b>PC3 Jačanje ekološke održivosti unutarnje plovidbe</b>	
M - 6.1.1 Utvrđivanje jasnih kriterija za financiranje projekata ekološke održivosti sredstvima državnog proračuna	Kontinuirano do 2031.
M - 6.1.2 Usklađivanje i primjena pravila i standarda zaštite okoliša i prirode	Kontinuirano do 2031.
M - 6.1.3 Ulaganje u plovila i lučku infrastrukturu na način koji omogućava postizanje većeg stupnja energetske učinkovitosti te dostupnost alternativnih čistih goriva	2026.
M - 7.1.1 Prilagođavanje nacionalnog pravnog okvira politikama Europske unije te međusobno usklađivanje propisa i strateških dokumenata na nacionalnoj razini	Kontinuirano do 2031.
M - 7.1.2 Usklađivanje razvojnih projekata u sektoru unutarnje plovidbe s razvojnim projektima u drugim sektorima	Kontinuirano do 2031.
<b>SC2 Razvoj infrastrukture i povećanje plovnosti u unutarnjoj plovidbi</b>	
<b>PC4 Povećanje infrastrukturnih kapaciteta</b>	
M - 8.1.1 Obnova lučkih građevina i objekata	Kontinuirano do 2031.
M - 8.1.2 Održavanje plovnih putova	Kontinuirano do 2031.

M - 8.1.3 Rješavanje vlasničkih odnosa na lučkom području	Kontinuirano do 2031.
M - 8.2.1 Izgradnja luka i pristaništa	Do 2031.
M - 8.2.2 Izgradnja novih terminala za opasne tvari i specijaliziranih terminala te kapaciteta za gospodarenje otpadom	2027.
M - 8.2.3 Izgradnja brodogradilišta i dizalica za podizanje riječnih plovila	2028.
M - 8.3.1 Izgradnja prometnica za spajanje luka s ostatkom prometne mreže	2028.
M - 8.3.2 Uspostava nacionalnog koncepta za teretnu logistiku na vodnim putovima	Kontinuirano do 2031.
M - 8.3.3 Uspostava nacionalnog koridora Podunavlje - Jadran	Do 2031.
M - 8.3.4 Izgradnja intermodalne infrastrukture u teretnom i putničkom prometu	2029.
M - 8.4.1 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava	2031.
M - 8.4.2 Modernizacija plovnih putova i osiguravanje plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove	2029.
<b>PC5 Jačanje sigurnosti i povećanje plovnosti</b>	
M - 9.1.1 Unaprjeđenje i modernizacija postojećih sustava obilježavanja i snimanja stanja plovnosti	Kontinuirano do 2031.
M - 9.1.2 Sanacija i dogradnja postojećih objekata sigurnosti plovidbe i modernizacija signalizacije	Do 2031.
M - 9.1.3 Povećanje broja plovila za nadzor sigurnosti plovidbe i plovila za zaštitu okoliša	Kontinuirano do 2031.
M - 9.1.4 Unaprjeđenje sustava sigurnosti i nadzora i povećanje efikasnosti inspekcije za sigurnost plovidbe	Kontinuirano do 2031.
M - 9.1.5 Izgradnja međunarodnih zimovnika	2031.



## 4.2 Popis ključnih pokazatelja ishoda po posebnim ciljevima

Svi prethodno navedeni posebni ciljevi prikazani su u nastavku s pokazateljima ishoda temeljem kojih će se omogućiti praćenje, izvještavanje i vrednovanje uspješnosti postizanja posebnih ciljeva Srednjoročnog plana.

Tablica 15: Povezanost posebnih ciljeva s pokazateljima ishoda Srednjoročnog plana

Posebni cilj	Pokazatelj ishoda	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Izvor podataka
PC1. Optimizacija i automatizacija sustava unutarnje plovidbe	• Broj zaposlenih u društvima unutarnje plovidbe/duljina plovnih putova; Kod: OI.02.11.49	0,05	0,5	MMPI
	• Udio stručno osposobljenih brodaraca u ukupnom broju zaposlenih u sustavu unutarnje plovidbe; Kod: OI.02.11.50	0	50 %	MMPI / Srednja strukovna škola u Sisku / FPZ
PC2. Povećanje konkurentnosti unutarnje plovidbe	• Godišnji ostvareni teretni promet u lukama na unutarnjim plovnim putovima; Kod: OI.02.11.52	993.634 t	3.460.000 t	DZS / MMPI / Lučke uprave unutarnje plovidbe
	• Godišnji ostvareni promet putnika u lukama na unutarnjim plovnim putovima; Kod: OI.02.11.51	880.142	1.904.877	DZS
	• Udio moderniziranih / novih plovila u ukupnoj floti plovila u riječnom prometu; Kod: OI.02.11.53	0	10 %	DZS / Hrvatski registar brodova
PC3. Jačanje ekološke održivosti unutarnje plovidbe	• Broj punionica za alternativna goriva u lukama unutarnjih voda; Kod: OI.02.11.54	0	3	Lučke uprave unutarnje plovidbe Vukovar, Slavonski Brod i Osijek
	• Udio međunarodnih plovnih putova klase IV (i više) u ukupnoj duljini unutarnjih plovnih putova RH; Kod: OI.02.11.55	47 %	87 %	MMPI

Posebni cilj	Pokazatelj ishoda	Početna vrijednost	Ciljna vrijednost	Izvor podataka
PC4. Povećanje infrastrukturnih kapaciteta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ukupan broj izgrađenih lučkih terminala i pristaništa; Kod: OI.02.11.56</li> </ul>	0	10	Lučke uprave unutarnje plovidbe
PC5. Jačanje sigurnosti i povećanje plovnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Udio plovnih putova pokrivenih sustavom Riječnih informacijskih servisa (RIS) u ukupnoj duljini unutarnjih plovnih putova; Kod: OI.02.11.57</li> </ul>	53 %	73 %	MMPI

### 4.3 Mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu

U skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18) i Uredbom o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (NN 3/17) za Strategiju je proveden postupak strateške procjene utjecaja na okoliš kojim su za sve posebne ciljeve i mjere definirane Strategijom propisane i mjere zaštite okoliša i ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže. Ove mjere su ugrađene i čine sastavni dio Strategije te se odnose i na ovaj Srednjoročni plan. Iz tog razloga, navedene mjere u cijelosti su prenesene u nastavku ovog Poglavlja.

#### 4.3.1 Mjere zaštite okoliša

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
<b>1. Organizacija i ljudski potencijali</b>		
<b>M -1.1.1</b> Ulaganje u razvoj ljudskih resursa te obuke, posebice vezano za uvođenje novih tehnologija te usklađivanje europskim kvalifikacijskim okvirom i standardima obuke	Stanovništvo	Ulaganja usmjeravati u područja gdje je uočena potreba gospodarstva vezanog za unutarnju plovidbu za adekvatno obučanim kadrovima. Pri tom surađivati s ostalim institucijama posebno s HZZ-om.
<b>M - 1.2.2.</b> Tehnološka modernizacija luka	Vode	Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite. Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava. Sakupljanje oborinskih voda s lučkih površina te parkirališta planirati kao zatvoreni sustav odvodnje s pročišćavanjem otpadnih voda prije ispuštanja. Tijekom modernizacije luka u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim. U razvoju riječnog prometa koristiti ekološki prihvatljiva plovila (električna, hibridna, biodizel, LNG i vodik) kako bi se smanjile emisije onečišćujućih tvari u tlo i procjeđivanje istih u vodna tijela (pokriveno mjerama Strategije M -3.1.2 i M – 6.1.3.)
	Prilagodba klimatskim promjenama	Kod obnove i izgradnje nove infrastrukture u projekt sustava oborinske odvodnje uključiti i očekivane

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		klimatske promjene tj. učestala nevremena i intenzivne količine oborina
<b>2. Suradnja</b>		
<b>M -2.1.1</b> Jačanje suradnje i aktivno uključivanje svih ključnih dionika u planiranje i razvoj sustava unutarnje plovidbe	Krajobraz	Ugraditi zaštitu krajobraza u planiranje i razvoj sustava unutarnje plovidbe.
<b>3. Tržište</b>		
<b>M -3.1.1</b> Povezivanje luka s gospodarsko-poduzetničkim zonama	Šume i šumarstvo	Strateškim planiranjem gdje god je to moguće izbjeći zadiranje u šumske površine i dodatnu fragmentaciju šumskih ekosustava
	Bioraznolikost i zaštićena područja	Pri planiranju novih lokacija prometne infrastrukture za bolje povezivanje luka izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima koji se odnose na zaštitu prirode) i zaštićena područja.
	Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata potrebno je zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu.
<b>M -3.1.5</b> Uklanjanje uskih grla prema susjednim zemljama izvan zone primjene Šengenskog sporazuma	Buka	U slučaju značajnog povećanja prometa u blizini naseljenog područja izraditi elaborat zaštite od buke sukladno propisima koji reguliraju zaštitu od buke.
<b>M -3.1.7</b> Reorganizacija cjelokupnog sustava upravljanja unutarnjim plovnim putovima prema načelu ekonomske održivosti	Buka	Kod upravljanja unutarnjim plovnim putovima što se tiče samog prometnog opterećenja, sustavno prikupljati podatke o prijevozu tereta i putnika kako bi se podaci mogli koristiti kao osnova za planiranje smanjenja buke u neposrednoj blizini luka.
<b>M -3.1.8</b> Uključivanje svih relevantnih dionika s nacionalne, regionalne i lokalne razine u definiranje razvojnih prioriteta kroz participativne aktivnosti (npr. SWOT radionice)	Krajobraz	Ugraditi zaštitu krajobraza u definiranje razvojnih prioriteta
<b>M -3.2.1</b> Intenziviranje aktivnosti	Kulturno-povijesna baština	Promidžbu turističkog riječnog prometa povezanog s kulturnim dobrima/kulturnom baštinom temeljiti na međusektorskoj suradnji (komunikaciji s

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
promidžbe sektora unutarnjih plovni putova s naglaskom na stvaranje i promicanje pozitivne slike unutarnje plovidbe		tijelima/pravnim ili fizičkim osobama koje upravljaju zaštićenim kulturnim dobrima/kulturnom baštinom), poštivanju prihvatnih kapaciteta kulturno-povijesnih cjelina i pojedinačno zaštićenih kulturnih dobara/objekata i lokaliteta kulturne baštine te na podacima monitoringa posjećivanja.
<b>4. Brodarstvo</b>		
M -4.1.1 Uspostava instrumenata potpore koji će olakšati brodarima integraciju u europsko transportno tržište	Stanovništvo	Osigurati transparentnost te uključivanje svih potencijalnih sudionika.
	Bioraznolikost i zaštićena područja	Prilagoditi način plovidbe i položaj plovnog puta u koritu na dionicama rijeka uz granicu ili kroz zaštićena područja PP Lonjsko polje, PP Kopački rit, ZK Jelas polje, ZK Sunjsko polje, RP Mura-Drava na način da se umanjuje utjecaj koji plovila imaju na eroziju obala i obalnu vegetaciju te akvatičke vrste vezane uz obalne riječne plićine i sprudove. Planirati aktivnosti na provedbi ove mjere SRRP u skladu s relevantnim europskim smjernicama u održivom planiranju vodnih putova (npr. „Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.“).
M -4.1.4 Poticanje partnerskih okruženja brodarske industrije i privatnog sektora sa administrativnim tijelima i upravljačkim mehanizmima	Stanovništvo	Osigurati sudjelovanje javnosti odnosno korisnika u procese prometnog planiranja.
M -4.1.5 Stvaranje preduvjeta za nove oblike suradnje i financiranja (npr. javno-privatno partnerstvo)	Stanovništvo	Osigurati sudjelovanje javnosti odnosno korisnika u procese prometnog planiranja.
	Kulturno-povijesna baština	U ugovorima s privatnim partnerima osigurati dosljednu provedbu mjera zaštite okoliša uključujući kulturna dobra/kulturnu baštinu.
<b>5. Turizam</b>		
M -5.1.1 Izgradnja i unaprjeđenje infrastrukture riječnog turizma	Tlo i poljoprivreda	Izbjeći lociranje novih zahvata na najvrjednije površine poljoprivrednog zemljišta osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta.
	Šume i šumarstvo	Strateškim planiranjem lokacija pristaništa izbjeći zaposjedanje obalne šumske površine i/ili umanjiti sječu i oštećivanje obalne šumske vegetacije.
	Divljač i lovstvo	Lokacije planirati na način da su čim bliže naselju ili postojećoj infrastrukturi kako bi se smanjio gubitak staništa na kojima obitava divljač

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
	Krajobraz	Maksimalno sačuvati postojeću vegetaciju. Sanirati područja zahvaćena građevinskim radovima, odnosno maksimalno vizualno uklopiti zahvat u okolni prostor.
	Vode	<p>Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne). Prilikom planiranja zahvata u prostoru uzeti u obzir opasnosti od štetnog djelovanja voda te uključiti i eventualne mjere prilagodbe klimatskim promjenama.</p> <p>Sakupljanje oborinskih voda s lučkih površina te parkirališta planirati kao zatvoreni sustav odvodnje s pročišćavanjem otpadnih voda prije ispuštanja.</p> <p>Tijekom izgradnje i modernizacije riječne infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim.</p> <p>U slučaju potrebe uređenja plovnog puta zbog omogućavanja pristupa brodova lukama, kako bi se smanjio utjecaj na hidromorfologiju rijeka, primijeniti odgovarajuće smjernice (npr. prema ICPDR 2010: Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova) kao što su optimizacija postojećih i novih hidrotehničkih građevina (pera, obaloutvrde...).</p>
	Bioraznolikost i zaštićena područja	<p>Infrastrukturne radove turističkih i sportskih aktivnosti u zoni plovnih putova, koje nije moguće provesti na već postojećim turističkim lokacijama, izvoditi za vrijeme niskog vodostaja rijeke.</p> <p>Pri planiranju lokacija prometne infrastrukture za bolje povezivanje luka izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode) i zaštićena područja.</p> <p>Razvoj riječnog turizma usmjeriti prema ekološki održivom obliku riječnog turizma, pr. „eko-turizam“ ili „zeleni turizam“.</p> <p>Za dodatno unaprjeđenje nastaviti komunikaciju i suradnju s javnim ustanovama koje su zadužene za upravljanje zaštićenim područjima gdje se planira razvoj riječnog turizma te u najvećoj mogućoj mjeri u razvojne planove uključiti postojeću posjetiteljsku infrastrukturu u zaštićenim područjima.</p> <p>Ograničiti plovidbu i turističke aktivnosti na posebno osjetljivim dionicama rijeka (prethodno utvrđenim procjenom utjecaja zahvata na projektnoj razini).</p> <p>Planirati projekte u skladu s relevantnim europskim smjernicama u održivom planiranju vodnih putova</p>

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		(„Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.“) te nacionalnim smjernicama (npr. „Stručne smjernice – upravljanje rijekama“, HAOP, 2016.).
	Buka	U slučaju značajnog povećanja prometa u blizini naseljenog područja izraditi elaborat zaštite od buke sukladno propisima koji reguliraju zaštitu od buke.
	Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu.. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.
	Prilagodba klimatskim promjenama	Prilikom planiranja zahvata u prostoru uzeti u obzir opasnosti od mogućih poplava.
<p><b>M -5.1.2</b> Povezivanje riječnog turizma u makroregionalne strategije i planove</p> <p><b>M -5.1.3</b> Uspostava riječnog turističkog sustava, identiteta, zakonodavnog okvira i prepoznatljivosti</p>	Stanovništvo	U izradu novih strateških dokumenata, razvojnih planova, prostornih planova i drugih dokumenata značajnih za prostorno uređenje vezanih za razvoj unutarnje plovidbe uključiti korisnike unutarnje plovidbe u svim fazama izrade – od prikupljanja podataka do odabira najprihvatljivijeg rješenja pojedinih planskih dokumenata. Uvesti sustav vođenja statistike posjetitelja (turista).
	Kulturno-povijesna baština	Promidžbu turističkog riječnog prometa povezanog s kulturnim dobrima/kulturnom baštinom temeljiti na međusektorskoj suradnji (komunikaciji s tijelima/pravnim ili fizičkim osobama koje upravljaju zaštićenim kulturnim dobrima/kulturnom baštinom), poštivanju prihvatnih kapaciteta kulturno-povijesnih cjelina i pojedinačno zaštićenih kulturnih dobara/objekata i lokaliteta kulturne baštine, te na podacima monitoringa posjećivanja.

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
<b>M -5.1.4</b> Revitalizacija rijeka u turističke svrhe	Stanovništvo	Prilikom izrade daljnjih planova izbjeći preopterećenja područja specifičnih prirodnih vrijednosti koje je lokalno stanovništvo sačuvalo u prirodnom stanju.
	Vode	<p>Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne).</p> <p>Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava.</p> <p>Prilikom planiranja infrastrukturnih radova primijeniti odgovarajuće smjernice (npr. prema ICPDR 2010: Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova) na način da utjecaj promjene hidromorfologije bude lokalnog karaktera i na prihvatljivoj razini (kako bi se minimalizirala degradacija korita rijeka tamo gdje je to moguće obilježavati pojedine dionice plovnog puta kako bi se koristile novonastale veće dubine u koritu rijeke ...).</p> <p>U najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim.</p>
	Bioraznolikost i zaštićena područja	<p>Pri odabiru najprihvatljivijih rješenja revitalizacije plovnih putova uzeti u obzir aspekt zaštite okoliša/prirode te time osigurati dugoročnu suradnju unutarnje plovidbe s ekoturizmom omogućavajući što bolje stanje ekosustava u širem obalnom području i prirodno odvijanje hidromorfoloških procesa.</p> <p>Prije izrade projektne dokumentacije i provedbe postupaka revitalizacije provesti sustavna specifična hidrotehnička i biološka istraživanja adekvatnih lokacija duž toka rijeka.</p> <p>Projekte planirati na način da ne uključuju strukturalna rješenja uređenja korita. Na projektnoj razini utjecaje umanjiti propisivanjem odgovarajućih mjera predostrožnosti tijekom izvođenja radova sukladno dobroj inženjerskoj praksi te uvažavajući europske smjernice u održivom planiranju vodnih putova (npr. „Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.“) te nacionalne smjernice (npr. „Stručne smjernice – upravljanje rijekama“, HAOP, 2016.)</p>
	Krajobraz	U što većoj mjeri zadržati postojeće, prirodno stanje krajobraza.



MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		Sanirati područja zahvaćena građevinskim radovima, odnosno maksimalno vizualno uklopiti zahvat u okolni prostor.
	Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.
M -5.1.5 Uspostava modela "polazišne luke"	Vode	U razvoju riječnog prometa, koliko je moguće koristiti ekološki prihvatljiva plovila te vozila u lukama (električna, hibridna) kako bi se smanjile emisije onečišćujućih tvari u tlo i procjeđivanje istih u vodna tijela.
	Bioraznolikost i zaštićena područja	Pri planiranju lokacija, vrste i broja objekata infrastrukture izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode) te ograničiti plovidbu na posebno osjetljivim dionicama rijeka (prethodno utvrđenim procjenom utjecaja zahvata na projektnoj razini). Izgradnju provoditi za tipove plovila za koja nisu potrebna strukturna rješenja uređenja korita. Strukturne radove izgradnje nove infrastrukture u zoni plovinih putova ograničiti na područja koja su već pod antropogenim pritiskom te ih je potrebno provoditi uz minimalizaciju građevinskih utjecaja primjenom alternativnih mjera obnove/poboljšanja koje moraju biti u skladu s istraživanjima postojeće riječne morfologije i heterogenošću staništa/vrsta, uvažavajući smjernice za primjenu dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova („Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.“) te upravljanju rijekama (npr.

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		„Stručne smjernice – upravljanje rijekama“, HAOP, 2016.)
	Kulturno-povijesna baština	U planiranje modela "polazišne luke" uključiti nadležne Konzervatorske odjele ministarstva nadležnog za kulturu s ciljem zaštite, očuvanja ali i moguće revitalizacije kulturne baštine/kulturnih dobara.
<b>6. Zaštita okoliša</b>		
<b>M -6.1.2</b> Usklađivanje i primjena pravila i standarda zaštite okoliša i prirode	Buka	Sustavno prikupljati podatke o prometnim tokovima po pojedinim kategorijama plovila, kao osnovu za dokumente upravljanja bukom kod usklađivanja i primjena pravila i standarda zaštite okoliša.
<b>M -6.1.3</b> Ulaganje u plovila i lučku infrastrukturu na način koji omogućava postizanje većeg stupnja energetske učinkovitosti te dostupnost alternativnih čistih goriva	Vode	Zaštitu vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne).
<b>7. Strateško usklađivanje</b>		
<b>M -7.1.1</b> Prilagođavanje nacionalnog pravnog okvira politikama Europske unije te međusobno usklađivanje propisa i strateških dokumenata na nacionalnoj razini	Stanovništvo	U izradu novih strateških dokumenata, razvojnih planova, prostornih planova i drugih dokumenata značajnih za prostorno uređenje vezanih za razvoj unutarnje plovidbe uključiti korisnike unutarnje plovidbe u svim fazama izrade – od prikupljanja podataka do odabira najprihvatljivijeg rješenja pojedinih planskih dokumenata.
<b>M -7.1.2</b> Usklađivanje razvojnih projekata u sektoru unutarnje plovidbe s razvojnim projektima u drugim sektorima		
<b>8. Infrastruktura</b>		
<b>M -8.1.1</b> Obnova lučkih građevina	Vode	Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne).

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		<p>Prilikom planiranja zahvata procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava.</p> <p>Sakupljanje oborinskih voda s lučkih površina te parkirališta planirati kao zatvoreni sustav odvodnje s pročišćavanjem otpadnih voda prije ispuštanja.</p>
	Bioraznolikost i zaštićena područja	<p>Strukturne radove obnove lučke infrastrukture u zoni plovnih putova, koje nije moguće provesti na već postojećim lokacijama, izvoditi za vrijeme niske razine vode (ljeti). Također, pri planiranju lokacija prometne infrastrukture za bolje povezivanje luka izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode). Unaprjeđenje postojeće lučke infrastrukture usmjeriti prema ekološki prihvatljivijem obliku primjenom alternativnih mjera na projektnoj razini. Za dodatno unaprjeđenje nastaviti komunikaciju i suradnju s javnim ustanovama koje su zadužene za upravljanje područjem gdje se planira obnova infrastrukture.</p> <p>Planirati projekte u skladu s relevantnim europskim smjernicama, poput „Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.</p>
	Krajobraz	<p>Sanirati područja zahvaćena građevinskim radovima, odnosno maksimalno vizualno uklopiti zahvat u okolni prostor.</p>
	Kulturno-povijesna baština	<p>Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite, očuvanja i moguće revitalizacije. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.</p>

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
M -8.1.2 Održavanje plovnih putova	Šume i šumarstvo	<p>Na strateškoj razini, prilikom definiranja i provođenja aktivnosti na pojedinačnim projektima uređenja plovnih putova, uspostaviti suradnju sa nadležnim šumarskim službama kako bi se na projektnoj razini sagledali utjecaji i rizici koji bi mogli nastati i u skladu s tim propisati detaljnije mjere zaštite.</p> <p>Također, provoditi kontinuirani monitoring razina podzemne vode u šumskim ekosustavima poplavnih područja u neposrednoj blizini planiranih zahvata.</p> <p>Obalnu vegetaciju, gdje god je moguće, ostavljati u prirodnom stanju ili provoditi sječu visećih grana i/ili pojedinačnih stabala koja ometaju protočnost, na način da ne ugrozi stabilnost obale.</p>
	Bioraznolikost i zaštićena područja	<p>Koncept održavanja unutarnjih plovnih putova provoditi u skladu s odredbama europskih dokumenata zaštite prirode, čije se mjere odnose na održivo gospodarenje uz očuvanje ukupne bioraznolikosti rijeka.</p> <p>Prije provođenja aktivnosti čišćenja plovnih putova nastaviti komunikaciju i suradnju s javnim ustanovama koje su zadužene za upravljanje područjem kako bi se osigurao holistički pristup osmišljavanju alternativnih mjera zaštite prirode na projektnoj razini.</p> <p>Mjere za poboljšanje stanja plovnih putova provoditi uz minimalizaciju građevinskih utjecaja primjenom alternativnih mjera obnove/poboljšanja koje moraju biti u skladu s postojećom riječnom morfologijom i heterogenošću staništa/vrsta, uvažavajući smjernice priručnika dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova („Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.).</p> <p>Provođenje tehničkih radova čišćenja izvoditi kada je razina vode niska (ljeti).</p> <p>Primjenom moderne strategije čišćenja plovnog puta za potrebe održavanja sigurne plovidbe (npr. godišnje jaružanje) postojeći materijal u koritu rijeke premjestiti na dogovorene lokacije koje su prethodnim sustavnim biološkim istraživanjima utvrđene kao one na kojima se neće značajno ugroziti rijetke i ugrožene vrste te staništa.</p> <p>Vremensku dinamiku radova čišćenja plovnog puta uskladiti s ekološkim zahtjevima rijetkih i ugroženih životinjskih vrsta (provoditi radove u razdobljima njihove manje aktivnosti te po mogućnosti niskih vodostaja), kako bi se smanjilo uznemiravanje.</p> <p>Strateški pristup planiranju izvedbe jednog ili više projekata na riječnom toku mora uzeti u obzir važnost</p>

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		specifičnosti netaknutog riječnog poteza i potencijalnog pogoršanja njegovog ekološkog stanja.
	Vode	<p>Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne).</p> <p>Prilikom planiranja zahvata u prostoru uzeti u obzir opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne mjere prilagodbe klimatskim promjenama.</p> <p>Prilikom planiranja infrastrukturnih radova primijeniti odgovarajuće smjernice (npr. Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova) na način da utjecaj promjene hidromorfologije bude lokalnog karaktera i na prihvatljivoj razini (kako bi se minimalizirala degradacija korita rijeka obilježavati pojedine dionice plovnog puta kako bi se koristile novonastale veće dubine u koritu rijeke ...)</p> <p>U najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim.</p>
	Prilagodba klimatskim promjenama	Kod definiranja vodnih putova uzeti u obzir i očekivane niske vodostaje, ali u skladu s njihovim prirodnim obilježjima toka ili ekoremedijacijskim principima uređenja obnove toka.
	Kulturno-povijesna baština	<p>Za predviđene infrastrukturne zahvate potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja kulturno-povijesne baštine. Na području zaštićenih i novoutvrđenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.</p>
M -8.2.1 Izgradnja luka i pristaništa	Tlo i poljoprivreda	Izbjeći lociranje novih zahvata na najvrjednije površine poljoprivrednog zemljišta osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta.
M -8.2.2 Izgradnja novih terminala za opasne tvari i	Šume i šumarstvo	Umanjiti sječu i oštećivanje obalne vegetacije pažljivim izvođenjem radova.

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
specijaliziranih terminala kapaciteta te za gospodarenje otpadom	Divljač i lovstvo	Prostornim planovima odgovarajuće razine izgradnju planirati u sklopu već postojećih naselja ili u neposrednoj blizini naselja kako ne bi došlo do zauzimanja novih obraslih površina odnosno u što većoj mjeri izbjeći prenamjenu zemljišta.
M -8.2.3 Izgradnja brodogradilišta	Vode	<p>Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne).</p> <p>Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava.</p> <p>Sakupljanje oborinskih voda s lučkih površina te parkirališta planirati kao zatvoreni sustav odvodnje s pročišćavanjem otpadnih voda prije ispuštanja.</p> <p>Tijekom modernizacije luka u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim.</p>
	Bioraznolikost i zaštićena područja	<p>Pri planiranju lokacija, vrste i broja objekata lučke infrastrukture, brodogradilišta te specijaliziranih terminala izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima na području zaštite prirode).</p> <p>Ograničiti plovidbu na posebno osjetljivim dionicama rijeka (prethodno utvrđenim procjenom utjecaja zahvata na projektnoj razini).</p> <p>Izgradnju planirati što „zelenije“ (ekološki prihvatljivi oblici) primjenom alternativnih mjera zaštite na projektnoj razini.</p> <p>Izgradnju provoditi za tipove plovila za koja nisu potrebna strukturna rješenja uređenja korita. Izgradnju nove infrastrukture u zoni plovnih putova ograničiti na područja koja su već pod antropogenim pritiskom, gdje je to tehnički izvedivo, a radove provoditi uz minimalizaciju građevinskih utjecaja primjenom alternativnih mjera obnove/poboljšanja koje moraju biti u skladu s istraživanjima postojeće riječne morfologije i heterogenošću staništa/vrsta, uvažavajući smjernice dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova.</p> <p>Izgradnju terminala za opasne tvari u zoni plovnih putova, koje nije moguće provesti u sklopu antropogeno uvjetovanih sredina, izvoditi za vrijeme niske razine vode (ljeti).</p> <p>Strukturne radove izgradnje brodogradilišta u zoni plovnih putova, koje nije moguće provesti u sklopu antropogeno uvjetovanih sredina, izvoditi za vrijeme</p>

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		<p>niske razine vode (ljeti). Pri planiranju lokacija objekata infrastrukture izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode).</p> <p>Na razini projekta primijeniti sve potrebne mjere zaštite okoliša uz najviše sigurnosne standarde te mjere organizacije gradnje kako bi se izbjegli nepoželjni utjecaji u pogledu onečišćenja obala i riječnog okoliša tijekom izgradnje i korištenja, kao i nepotrebnog zauzeća ili oštećivanja riječnih staništa i staništa u zaobalju te naseljavanja i/ili širenja invazivnih stranih vrsta tijekom gradnje i korištenja.</p>
	Krajobraz	<p>Maksimalno sačuvati postojeću vegetaciju.</p> <p>Sanirati područja zahvaćena građevinskim radovima, odnosno maksimalno vizualno uklopiti zahvat u okolni prostor.</p>
	Buka	<p>U slučaju značajnog povećanja prometa u blizini naseljenog područja izraditi elaborat zaštite od buke sukladno propisima koji reguliraju zaštitu od buke.</p>
	Kulturno-povijesna baština	<p>Pri planiranju smještaja novih pristaništa, terminala i brodogradilišta izbjegavati područja pojedinačno zaštićenih kulturnih dobara kojima se mogu narušiti spomenička svojstva. Gdje je to moguće planirati revitalizaciju starih pristaništa, brodogradilišta i druge kulturne baštine vezane uz riječni promet.</p> <p>Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu.. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja kulturno-povijesne baštine. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.</p>
	Stanovništvo	<p>Kvalitetnim planiranjem prostora izbjeci gubitak rekreativnih i javnih sadržaja u priobalnom pojasu rijeke</p>

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
<b>M -8.3.1</b> Izgradnja prometnica za spajanje luka s ostatkom prometne mreže	Šume i šumarstvo	Strateškim planiranjem gdje god je to moguće izbjeći zadiranje u šumske površine i dodatnu fragmentaciju šumskih ekosustava.
	Divljač i lovstvo	Izgradnju planirati u sklopu već postojećih naselja ili u neposrednoj blizini naselja kako ne bi došlo ili kako bi se u što većoj mjeri umanjila fragmentacija staništa i zauzimanje novih površina.
	Tlo i poljoprivreda	Izbjegavati lociranje novih zahvata na najvrjednije površine poljoprivrednog zemljišta osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta.
	Vode	<p>Zaštitu vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne).</p> <p>Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjeći područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava.</p> <p>Prilikom planiranja novih koridora cestovne infrastrukture zadržati postojeće stanje vodnih tijela, posebice hidromorfoloških elemenata te na mjestu prelaska preko vodnih površina obavezno planirati adekvatne propuste ili mostove.</p>
	Bioraznolikost i zaštićena područja	Pri planiranju novih lokacija prometne infrastrukture izbjeći ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode).
	Buka	U slučaju značajnog povećanja prometa u blizini naseljenog područja izraditi elaborat zaštite od buke sukladno propisima koji reguliraju zaštitu od buke.
	Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja kulturno-povijesne baštine. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obavezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke



MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan	
		predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.	
	Stanovništvo	Osigurati normalno odvijanje prometa tijekom izvođenja radova.	
M -8.3.2 Uspostava nacionalnog koncepta za teretnu logistiku na vodnim putovima	Stanovništvo	Poticati zapošljavanje lokalnog stanovništva kako bi se smanjilo iseljavanje	
	Kulturno-povijesna baština	Pri planiranju uključiti konzervatorsku službu i druge stručnjake za zaštitu kulturne baštine u procese strateškog planiranja i razvoja projekata te izradu studijske i tehničke dokumentacije za infrastrukturne projekte.	
M -8.3.3 Uspostava nacionalnog koridora Podunavlje - Jadran	Bioraznolikost i zaštićena područja	Koncept uspostave nacionalnog koridora Podunavlje - Jadran provesti u skladu s odredbama europskih dokumenata zaštite prirode, čije se mjere odnose na održivo gospodarenje uz očuvanje bioraznolikosti rijeka. Pri planiranju lokacija infrastrukture izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima na području zaštite prirode) te ograničiti gradnju infrastrukture i plovidbu na posebno osjetljivim dionicama rijeka (vrijedna riječna vodena i obalna staništa). Prilikom planiranja infrastrukturnih radova primijeniti odgovarajuće smjernice (npr. „Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.; „Stručne smjernice – upravljanje rijekama“, HAOP, 2016.) na način da utjecaj promjene hidromorfologije bude lokalnog karaktera i na prihvatljivoj razini (kako bi se minimalizirala degradacija korita rijeka te da se u najvećoj mjeri dugoročno osigura očuvanje vrijednih riječnih staništa (riječnih sprudova, obala, osobito strmih i odronjenih prirodnih obala te riječnih rukavaca).	
		Šume i šumarstvo	Na strateškoj razini, za cjeloviti šumski kompleks koji će posredno ili neposredno biti utjecan uspostavom nacionalnog koridora Podunavlje-Jadran (najprije izgradnjom višenamjenskog kanala Dunav-Sava), potrebno je sagledati i uvažiti te po potrebi novelirati podatke vezane uz prihvatljiv vodni režim podzemnih voda, a koji bi osigurao održavanje dominantnog udjela hrasta lužnjaka u sastojini.
		Divljač i lovstvo	Pri planiranju lokacija infrastrukture definirati te izbjegavati vrijedna staništa pogodna za populaciju divljih pataka u cilju njihovog očuvanja.
		Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja.. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel
<b>M -8.3.4</b> Izgradnja intermodalne infrastrukture u teretnom i putničkom prometu	Šume i šumarstvo	Strateškim planiranjem lokacija gdje god je to moguće izbjeći zaposjedanje i fragmentaciju šumskih ekosustava.
	Krajobraz	Maksimalno sačuvati postojeću vegetaciju. Sanirati područja zahvaćena građevinskim radovima, odnosno maksimalno vizualno uklopiti zahvat u okolni prostor.
	Divljač i lovstvo	Prostornim planovima odgovarajuće razine izgradnju planirati u sklopu već postojećih naselja ili u neposrednoj blizini naselja kako ne bi došlo do zauzimanja novih obraslih površina odnosno u što većoj mjeri izbjeći prenamjenu zemljišta.
	Vode	Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne). Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava. Tijekom izgradnje intermodalne infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim. U razvoju riječne infrastrukture koristiti koliko je to moguće ekološki prihvatljiva rješenja kako bi se smanjile emisije onečišćujućih tvari u tlo i procjeđivanje istih u vodna tijela.
	Bioraznolikost i zaštićena područja	Koncept razvoja intermodalnog prijevoznog lanca provesti u skladu s odredbama europskih dokumenata zaštite prirode, čije se mjere odnose na održivo

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		<p>gospodarenje uz očuvanje bioraznolikosti rijeka. Pri planiranju lokacija intermodalne infrastrukture izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode) te ograničiti plovidbu na posebno osjetljivim dionicama rijeka (prethodno utvrđenim na projektnoj razini prilikom planiranja projekata). Prilikom planiranja infrastrukturnih radova primijeniti odgovarajuće smjernice (npr. „Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.; „Stručne smjernice – upravljanje rijekama“, HAOP, 2016.) na način da utjecaj promjene hidromorfologije bude lokalnog karaktera i na prihvatljivoj razini (kako bi se minimalizirala degradacija korita rijeka te da se u najvećoj mjeri dugoročno osigura očuvanje vrijednih riječnih staništa (riječnih sprudova, obala, osobito strmih i odronjenih prirodnih obala te riječnih rukavaca).</p>
	Kulturno-povijesna baština	<p>Prilikom odabira lokacije za intermodalni terminal izbjegavati prostore u blizini zaštićenih kulturnih dobara.</p> <p>Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja kulturno-povijesne baštine. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.</p>
M -8.3.3 Uspostava nacionalnog koridora Podunavlje - Jadran	Šume i šumarstvo	<p>Za cjeloviti šumski kompleks koji pripada šumarijama Cerna, Mikanovci i Strizivojna, a kojega budući višenamjenski kanal Dunav-Sava presijeca, potrebno je osigurati održavanje minimalnih dopuštenih srednjih godišnjih razina podzemne vode od 1,6 m. Isto osigurati i za preostali dio spačvanskog bazena istočno od budućeg kanala.</p>

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
<b>M -8.4.1</b> Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava		<p>Na zapadnoj strani cjelovitog šumskog kompleksa kojega planirani višenamjenski kanal Dunav – Sava presijeca prilikom projektiranja kanala voditi računa da nakon izgradnje ne dođe do zamočvarenja a samim time i promjena staništa sadašnjih šumskih ekosustava na tom području.</p> <p>Rubove šume sanirati odmah po izgradnji kanala zbog sprječavanje stanišnih promjena u sastojini. Pri tome koristiti domaće vrste drveća i grmlja.</p>
	Vode	<p>Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne) (npr. kroz vodozaštitna područja zabraniti prolaz vozilima za prijevoz opasnih tereta, izgraditi i održavati uređaje za pročišćavanje, izraditi projekte održavanja razine vode u kanalu, otpadne vode zbrinuti na način propisan vodopravnim uvjetima).</p> <p>Za uspostavu i održavanje kakvoće vode u kanalu raspolagati s hidrološkim podacima i podacima o kakvoći vode rijeke Save i podzemnih voda te u lukama sakupljati kruti otpad, kaljužne i fekalne vode s plovila.</p> <p>U razvoju riječnog prometa koliko je to moguće koristiti ekološki prihvatljiva vozila (električna, hibridna) kako bi se smanjile emisije onečišćujućih tvari u tlo i procjeđivanje istih u vodna tijela.</p>
	Bioraznolikost i zaštićena područja	<p>Prilikom definiranja aktivnosti za provedbu mjere konzultirati stručna tijela kako bi se na planskoj razini sagledali utjecaji i rizici koji bi mogli nastati provedbom mjere.</p> <p>Temeljem rezultata monitoringa šumskih ekosustava na području višenamjenskog kanala Dunav – Sava odrediti prihvatljivi režim podzemnih voda sa stajališta održanja šumskih ekosustava u zaobalju te u skladu s time u budućnosti razvijati projektno-tehničku dokumentaciju.</p> <p>Prilikom daljnje razrade projektne dokumentacije poštivati smjernice za mjere zaštite prirode date kroz odredbe Prostornog plana područja posebnih obilježja Višenamjenskog kanala Dunav-Sava, a osobito sljedećih:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- očuvati vodena i močvarna staništa u što prirodnijem stanju, a prema potrebi izvršiti revitalizaciju,</li> <li>- osigurati povoljnu razinu vode u vodenim i močvarnim staništima koja je nužna za</li> </ul>

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		<p>opstanak staništa i njihovih značajnih bioloških vrsta,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- očuvati povoljna fizikalno-kemijska svojstva vode ili ih poboljšati, ako su nepovoljna za opstanak staništa i njihovih značajnih bioloških vrsta,</li> <li>- očuvati povoljni sastav mineralnih i hranjivih tvari u vodi i tlu močvarnih staništa,</li> <li>- definirati i osigurati koridore za migracijske putove životinja tj. zone prijelaza za životinje; voditi računa o širini koridora koji se ostavlja za izvođenje pokosa koji moraju biti što blažeg nagiba,</li> <li>- očuvati biološke vrste značajne za stanišne tipove; ne unositi strane (alohtone) vrste.</li> </ul>
	Divljač i lovstvo	Pri planiranju lokacija infrastrukture definirati te izbjegavati vrijedna staništa pogodna za populaciju divljih ptaka u cilju njihovog očuvanja.
	Krajobraz	Sanirati područja zahvaćena građevinskim radovima, odnosno maksimalno vizualno uklopiti zahvat u okolni prostor.
	Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.
	Buka	U slučaju značajnog povećanja prometa u blizini naseljenog područja izraditi elaborat zaštite od buke sukladno propisima koji reguliraju zaštitu od buke.
<b>M</b> Modernizacija plovnih putova i osiguravanje	Šume i šumarstvo	Na strateškoj razini, prilikom definiranja i provođenja aktivnosti na pojedinačnim projektima osiguravanja plovnosti u skladu s propisanim klasama uspostaviti suradnju sa nadležnim šumarskim službama kako bi

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove		se na projektnoj razini sagledali utjecaji i rizici koji bi mogli nastati i u skladu s tim propisati detaljnije mjere zaštite.
	Divljač i lovstvo	Prilikom planiranja aktivnosti modernizacije postojećih plovnih putova i osiguravanja klase plovnosti u skladu s propisanim klasama plovnosti rijeka, a osobito aktivnosti koje se tiču uređenja obale, prilikom planiranja i izvođenja radova uspostaviti suradnju s lovoovlaštenicima kako bi se detaljnije sagledali mogući negativni utjecaji
	Vode	<p>Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne).</p> <p>Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava.</p> <p>U najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim.</p> <p>Prilikom planiranja infrastrukturnih radova primijeniti odgovarajuće smjernice (npr. prema ICPDR 2010: Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova) na način da utjecaj promjene hidromorfologije bude lokalnog karaktera i na prihvatljivoj razini (kako bi se minimalizirala degradacija korita rijeka, tamo gdje je to moguće obilježavati pojedine dionice plovnog puta kako bi se koristile novonastale veće dubine u koritu rijeke ...)</p>
Bioraznolikost i zaštićena područja	<p>Koncept unaprjeđenja unutarnjih plovnih putova provesti u skladu s odredbama europskih dokumenata zaštite prirode, čije se mjere odnose na održivo gospodarenje uz očuvanje bioraznolikosti rijeka.</p> <p>Prije provođenja aktivnosti unaprjeđenja plovnih putova nastaviti komunikaciju i suradnju s javnim ustanovama koje su zadužene za upravljanje područjem i ministarstvom nadležnim za poslove zaštite prirode kako bi se osigurao holistički pristup osmišljavanju alternativnih mjera zaštite prirode na projektnoj razini.</p> <p>Mjere za poboljšanje plovnosti rijeka provoditi uz minimalizaciju građevinskih utjecaja primjenom alternativnih mjera obnove/poboljšanja koje moraju biti u skladu s postojećom riječnom morfologijom i heterogenošću staništa/vrsta, uvažavajući smjernice priručnika dobre prakse u održivom planiranju vodnih</p>	

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		<p>putova („Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.).</p> <p>Koristiti alternativna rješenja zadovoljavanja tehničkih brodskih parametara s aspekta zaštite prirode (brodovi s motorima sa smanjenom emisijom plinova, zabrana prometovanja za brodove od kojih postoji rizik od ispuštanja nafte).</p> <p>Provođenje tehničkih radova izvoditi kada je razina vode niska (ljeti) te izvan kritičnih razdoblja životnog ciklusa ugroženih vrsta za koje je utjecaj izraženiji. Aktivnosti čišćenja plovnog puta i iskopa uskladiti s godišnjom dinamikom pronosa nanosa te ekološkim zahtjevima ribljih vrsta, bentičkih beskralješnjaka i ptica koje gnijezde uz obale (provoditi radove u razdobljima njihove manje aktivnosti te po mogućnosti niskih vodostaja kako bi se smanjilo njihovo uznemiravanje). Razvoj aktivnosti na plovnim putovima provoditi uz zadržavanje postojeće klase plovnosti tamo gdje je to moguće te primjenom odgovarajućih mjera ograničenja uvjeta plovidbe na posebno osjetljivim dionicama (prethodno utvrđenim na projektnoj razini).</p>
	Stanovništvo	Kod izgradnje infrastrukturnih objekata u svrhu podizanja plovnosti nastojati izbjeći područja koje stanovništvo uobičajeno koristi u sportsko-rekreacijske namjene.
	Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja.. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.

MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
	Prilagodba klimatskim promjenama	Kod definiranja plovnih putova uzeti u obzir i očekivane niske vodostaje, ali u skladu s njihovim prirodnim obilježjima toka ili ekoremedijacijskim principima uređenja obnove toka.
	Buka	U slučaju značajnog povećanja prometa u blizini naseljenog područja izraditi elaborat zaštite od buke sukladno propisima koji reguliraju zaštitu od buke..
<b>9. Sigurnost</b>		
<b>M -9.1.2</b> Sanacija i dogradnja postojećih objekata sigurnosti plovidbe i modernizacija signalizacije	Biološka raznolikost i zaštićena područja	Za potrebe izgradnje objekata sigurnosti plovidbe graditi samo na dijelovima vodnog puta koji predstavljaju rizik za plovidbu i na način da se ne ugrožava prirodni ekosustav uz primjenu odgovarajućih mjera zaštite na projektnoj razini. Pri planiranju novih lokacija objekata izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode) te posebno osjetljive dionice rijeka (riječni sprudovi, strme i odronjene riječna obale, riječni rukavci). Planiranje projekata uskladiti s relevantnim europskim smjernicama, poput „Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010., kao i nacionalnim smjernicama, npr. „Stručne smjernice – upravljanje rijekama“ (HAOP, 2016.).
	Krajobraz	Sanirati područja zahvaćena građevinskim radovima, odnosno maksimalno vizualno uklopiti zahvat u okolni prostor.
	Kulturno-povijesna baština	Tijekom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Ako se tijekom infrastrukturnih radova nađe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.
<b>M -9.1.3</b> Povećanje broja plovila za nadzor sigurnosti plovidbe i plovila za zaštitu okoliša	Vode/ utjecaj na klimatske promjene	Koristiti ekološki prihvatljiva plovila
<b>M -9.1.5</b> Izgradnja međunarodnih zimovnika	Vode	Zaštitu voda i vodnih tijela planirati i izvoditi na cijelom području obuhvata, a strože kriterije na području zona sanitarne zaštite (uključujući i potencijalne). Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih



MJERA	Sastavnica okoliša	Provedba kroz Srednjoročni plan
		promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava. Tijekom izgradnje u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim.
	Bioraznolikost i zaštićena područja	Pri planiranju novih lokacija objekata infrastrukture izbjegavati ugrožene i rijetke stanišne tipove (prema propisima iz područja zaštite prirode) te posebno osjetljive dionice rijeka (riječni sprudovi, strme i odronjene riječna obale, riječni rukavci, utvrđena zimovališta i mrjestilišta riba). Planiranje projekata uskladiti s relevantnim europskim smjernicama, poput „Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova“, ICPDR, 2010.
	Krajobraz	Maksimalno sačuvati postojeću vegetaciju.
	Kulturno-povijesna baština	Prilikom planiranja zahvata zatražiti smjernice nadležnog Konzervatorskog odjela ministarstva nadležnog za kulturu. Za infrastrukturne zahvate kod kojih se u tijeku planiranja i izrade dokumentacije pokaže da je u obuhvatu zahvata projekta moguće područje pronalaska arheoloških nalaza potrebno je izraditi Konzervatorski elaborat na temelju kojeg će se procijeniti utjecaj zahvata na kulturna dobra i kulturnu baštinu kao i arheološkim terenskim pregledom utvrditi ugroženost arheoloških nalazišta. Elaboratom propisati smjernice zaštite i očuvanja. Na području zaštićenih arheoloških nalazišta obvezno je arheološko istraživanje. Ukoliko se tijekom zahvata procjeni ugroženost kulturnog dobra nastavkom izvođenja moguće je zatražiti izmjenu projekta s ciljem zaštite nalazišta. Ako se tijekom infrastrukturnih radova naiđe na arheološko nalazište, nepokretne ili pokretne arheološke predmete sukladno propisima potrebno je radove obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel.

#### 4.3.2 Mjere ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu

Mjere ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu navedene su vezano za ciljeve u nastavku, a sukladno provedenim analizama u sklopu Strateške procjene utjecaja na okoliš.

##### C-3.1 Jačanje konkurentnosti unutarnje plovidbe

1. Kod provedbe mjere **M-3.1.1 Povezivanje luka s gospodarsko-poduzetničkim zonama**:
  - a. Kroz prostorne planove i druge dokumente značajne za prostorno uređenje planirati smještaj gospodarskih i poduzetničkih zona i njihovo povezivanje s

lukama izvan područja ekološke mreže, odnosno izvan površina ciljnih stanišnih tipova ili staništa povoljnih za ciljne vrste kako bi se izbjegla njihova degradacija i/ili trajno zauzeće;

- b. Na područjima ekološke mreže fragmentaciju prirodnih staništa prometnicama koje povezuju lučki prostor s okolnim gospodarskim i poduzetničkim zonama spriječiti planiranjem odgovarajućih namjenski građenih prijelaza i/ili prolaza za životinje.

### **C-5.1 Veća iskorištenost turističkog potencijala**

#### **2. Pri provedbi mjere M-5.1.1 Izgradnja i unaprjeđenje infrastrukture riječnog turizma:**

- a. U slučaju planiranja razvoja luka, pristaništa, prateće infrastrukture te drugih objekata u riječnom prometu (npr. skelski prijelazi), kao i razvoja projekata za veće korištenje turističkog potencijala prednost dati postojećim lokacijama i njihovom unaprjeđenju.
- b. Na području ekološke mreže planirati nove lokacije ili eksploatirati predložene lokacije iz prostornih planova odgovarajuće razine samo ako postojeće ne zadovoljavaju iz nužnih tehničkih, sigurnosnih ili organizacijskih razloga.
- c. Planirati nove lokacije u naseljima gdje je tehnički moguće korištenjem postojeće prateće infrastrukture, a pristupnu prometnu infrastrukturu postojećim ili novim putničkim pristaništima osigurati postojećim prometnicama, uz minimalne dodatne zahvate.
- d. Planirati gradnju nove infrastrukture ili proširivanje postojeće na način da se izbjegne trajni gubitak ciljnih staništa ekološke mreže uz rijeke, osobito: Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion* (3150), Rijeke s muljevitim obalama obraslim s *Chenopodium rubri* p.p. i *Bidention* p.p. (3270), Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0\*), Amfibijska staništa *Isoeto-Nanojuncetea* (3130), Hidrofilni rubovi visokih zeleni uz rijeke i šume (*Convolvulion sepilii*, *Filipendulion*, *Senecion fluviatilis*) (6430).
- e. Gradnja nove infrastrukture ne smije se planirati na lokacijama značajnih riječnih staništa za ciljne vrste ptica i ciljne vrste riba: sprudova, obalnih plićaka, riječnih otoka, riječnih rukavaca te strmih riječnih obala.
- f. Na rijeci Kupi uzvodno od Siska, na rijeci Uni, na rijeci Savi uzvodno od Siska te na rijeci Dravi uzvodno od Osijeka infrastrukturni zahvati za potrebe razvoja riječnog turizma kojima je svrha osiguranje pristupa u plovnom smislu ne smiju uključivati strukturne promjene obala i korita rijeka većih razmjera, turističke brodice treba prilagoditi postojećim uvjetima plovnosti, a radove na održavanju plovnog puta treba svesti na nužne radove za održavanje sigurnosti plovidbe.
- g. Planirati novu infrastrukturu u skladu s relevantnim europskim smjernicama, npr. Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova (ICPDR, 2010.) – korištenjem integrativnog pristupa u planiranju, uvažavanjem sljedećeg okvira za poboljšanje plovidbe:
  - i. optimizacija postojećih regulacija niskih voda kako bi se povećala njihova iskoristivost, smanjivanje taloženja u područja pera i smanjenje radova na održavanju;
  - ii. jaružanje (iskop nanosa radi produbljenja plovnog puta) uz definirano dopunjavanje materijalom (što dovodi do uravnoteženosti sedimenta);
  - iii. premještanje pojedinih dionica postojećeg plovnog puta kako bi se u svrhu plovidbe koristile dublje zone; što smanjuje potrebu za jaružanjem;

- iv. granulometrijsko poboljšanje korita, čime se također smanjuje potreba za iskopom nanosa (jaružanjem);
  - v. revitalizacija rijeke za poboljšanje ekološkog stanja sastoji se od obnove riječne obale (uklanjanje obaloutvrda na svim unutarnjim zavojima, dopuštanje bočne erozije), povezivanje rukavaca i zaustavljanje degradacije korita;
  - vi. optimizacija oblika i rasporeda pera prema ekološkim kriterijima, smanjujući njihov ukupan broj i duljinu vodnih građevina, a istovremeno dovodi do viših vodostaja i veće dinamike na obalama rijeke.
3. Kod razvoja projekata riječnog turizma i projekata revitalizacije rijeka u turističke svrhe, odnosno provedbe mjere **M-5.1.4 Revitalizacija rijeka u turističke svrhe** na području ekološke mreže uvažiti sljedeće:
- a. Koristiti postojeću infrastrukturu riječnog prometa u najvećoj mogućoj mjeri (ponajprije postojeće luke i pristaništa, postojeće pristupne prometnice lukama i pristaništima);
  - b. Prilagoditi projekte i plovila postojećim uvjetima plovnosti;
  - c. Nastaviti suradnju s javnim tijelima koji povezuju više dionika u riječnom turizmu npr. HGK, javne ustanove nadležne za upravljanje područjima ekološke mreže i zaštićenim područjima;
  - d. Uskladiti način provedbe turističkih i rekreativnih aktivnosti s prostornim planovima zaštićenih područja te planovima upravljanja zaštićenih područja, odnosno područja ekološke mreže;
  - e. Povezati i koristiti postojeću i planiranu posjetiteljsku infrastrukturu u zaštićenim područjima i/ili područjima ekološke mreže s aktivnostima razvojnih projekata u području riječnog turizma;
  - f. Osigurati disperziju turističkih i rekreativnih aktivnosti kako bi se izbjegao prevelik lokalni pritisak na nekom području ekološke mreže;
  - g. Kod izrade programa zatvorenih luka za vodene sportove planirati takvu infrastrukturu u naseljima (kako bi se u najvećoj mjeri izbjeglo zauzeće prirodnih riječnih obala i smanjilo uznemiravanje faune) te spriječiti gradnju na riječnim sprudovima, otocima i rukavcima te strmim riječnim obalama;
  - h. Planirati gradnju nove infrastrukture ili proširivanje postojeće na način da se izbjegne trajni gubitak ciljnih staništa ekološke mreže uz rijeke, osobito: Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion* (3150), Rijeke s muljevitim obalama obraslim s *Chenopodion rubri* p.p. i *Bidention* p.p. (3270), Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0\*), Amfibijska staništa *Isoeto-Nanojuncetea* (3130), Hidrofilni rubovi visokih zeleni uz rijeke i šume (*Convolvulion sepium*, *Filipendulion*, *Senecion fluviatilis*) (6430).
  - i. Prednost dati projektima koji su energetske održivi i učinkoviti (pogotovo u pogledu vrste plovila), koji mogu osigurati manje emisije u okoliš (buka, svjetlost, onečišćenje vode i zraka);
  - j. Prednost dati projektima čije aktivnosti su u skladu s načelima održivih oblika turizma („eko“ turizam, „zeleni“ turizam).
4. Kod provedbe mjere **M-5.1.5 Uspostava modela „polazišne luke“** na području ekološke mreže uvažiti sljedeće:

- a. Kod planiranja i razvoja modela „polazišne luke“ koristiti postojeću infrastrukturu riječnog prometa (ponajprije postojeće luke i pristaništa, postojeće pristupne prometnice lukama i pristaništima);
- b. Uskladiti način provedbe aktivnosti s prostornim planovima zaštićenih područja te planovima upravljanja zaštićenih područja, odnosno područja ekološke mreže;
- c. U najvećoj mogućoj mjeri povezati i koristiti postojeću i planiranu posjetiteljsku infrastrukturu u zaštićenim područjima i/ili područjima ekološke mreže s aktivnostima razvojnih projekata u području riječnog turizma;
- d. Osigurati disperziju turističkih aktivnosti i popratnih usluga kako bi se izbjegao prevelik lokalni pritisak na nekom području ekološke mreže.

### **C-8.1 Održavanje postojeće infrastrukture**

5. Prilikom provedbe aktivnosti vezanih uz mjeru **M-8.1.1 Obnova lučkih građevina i objekata** na području ekološke mreže uvažiti sljedeće:
  - a. Radove na održavanju građevina i objekata unutar područja ekološke mreže planirati uvažavajući osjetljiva razdoblja u životnim ciklusima ciljnih vrsta riba i ptica;
  - b. Prilikom provedbe tih aktivnosti poštivati mjere sprječavanja širenja i naseljavanja stranih invazivnih vrsta (u skladu s relevantnim nacionalnim smjernicama, npr. HAOP i Umweltbundesamt, 2015., Stručne smjernice – upravljanje rijekama): ako je mehanizacija kojom se planiraju radovi korištena na mjestima gdje su zabilježene invazivne vrste i planira ih se koristiti na drugim vodotocima ili dionicama gdje nema invazivnih vrsta, potrebno je mehanizaciju i opremu detaljno očistiti od mulja i vegetacije, po mogućnosti isprati i ostaviti da se suši kroz barem četiri tjedna prije upotrebe na drugim vodotocima;
  - c. Održavanje i sanaciju postojećih regulacijskih objekata (npr. pera, obaloutvrde i dr.) planirati na način da ih se unaprijedi, odnosno izvede slijedeći primjere najbolje prakse s ciljem da budu prihvatljiviji iz aspekta zaštite prirode, očuvanja riječnih obala te hidromorfologije rijeke, u skladu s relevantnim nacionalnim i europskim smjernicama u razvoju unutarnje plovidbe, npr. Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova (ICPDR, 2010.) i Stručne smjernice – upravljanje rijekama (HAOP, 2016.):
    - i. uzdužne strukture u riparijskoj zoni (npr. obaloutvrde): planirati u najmanjem potrebnom obuhvatu (duljina, visina); stabilizirati samo donji dio riječne obale (do srednje razine protoka), a gornji dio ostaviti prirodnim; sadnjom vrba stvoriti nova staništa; kameni nabačaj izvesti na „grubi način“, što podrazumijeva ostavljanje što više starih razvijenih stabala i prekrivanje obaloutvrde zemljom; kod održavanja potrebno je zadržati što više prirodnih struktura, npr. grmlje, drveće, panjeve s korijenjem i šljunčane sprudove;
    - ii. kod poprečnih struktura u koritu (npr. pera, pragovi, pregrade): koristiti prirodne materijale (bez betona, zadržavanjem otvorenog intersticija kako bi se osigurala vertikalna povezanost ispod riječnog korita); potrebno je obuhvat svesti na najmanju moguću mjeru kako bi se sačuvala prikladna staništa za reofilne vrste, odnosno zadržao prirodni tok i prirodni uvjeti riječnog korita, omogućile uzvodno-nizvodne migracije vodenih organizama te izbjegao efekt ujezerenja;
    - iii. unutar postojećeg polja pera restaurirati riječnu obalu uklanjanjem pojedinačnih pera i zaštitnih objekata u riparijskoj zoni;

- iv. snižavanjem postojećih pera smanjiti sedimentaciju nizvodno od pera;
- v. osigurati stalnu povezanost rukavaca s tokom rijeke (pri niskim protocima);
- vi. koristiti drugačija tehničkih rješenja za poboljšanje uvjeta plovnosti (alternativne vrste pera), npr. deklinirajuća pera (položena u nizvodnom smjeru kako bi se omogućila veća dinamika duž riječne obale), pera koja nisu „usidrena“ u obalu (ostavljanjem prolaza između pera i obale stvara se prostor za kretanje vodenih organizama i smanjuje sedimentacija u području pera), *chevroni*.

6. Prilikom provedbe aktivnosti vezanih uz mjeru **M-8.1.2 Održavanje plovnih putova:**

- a. Radove na održavanju objekata sigurnosti plovidbe planirati uvažavajući osjetljiva razdoblja u životnim ciklusima ciljnih vrsta riba i ptica na području ekološke mreže.
- b. Prilikom provedbe tih aktivnosti poštivati mjere sprječavanja širenja i naseljavanja stranih invazivnih vrsta (u skladu s relevantnim nacionalnim smjernicama, npr. HAOP i Umweltbundesamt, 2015., Stručne smjernice – upravljanje rijekama): ako je mehanizacija kojom se planiraju radovi korištena na mjestima gdje su zabilježene invazivne vrste i planira ih se koristiti na drugim vodotocima ili dionicama gdje nema invazivnih vrsta, potrebno je mehanizaciju i opremu detaljno očistiti od mulja i vegetacije, po mogućnosti isprati i ostaviti da se suši kroz barem četiri tjedna prije upotrebe na drugim vodotocima;
- c. Održavanje i sanaciju postojećih regulacijskih objekata planirati na način da ih se unaprijedi, odnosno izvede slijedeći primjene najbolje prakse s ciljem da budu prihvatljiviji iz aspekta zaštite prirode, očuvanja riječnih obala te hidromorfologije rijeke, u skladu s relevantnim nacionalnim i europskim smjernicama u razvoju unutarnje plovidbe, npr. Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova (ICPDR, 2010.) i Stručne smjernice – upravljanje rijekama (HAOP, 2016.):
  - uzdužne strukture u riparijskoj zoni (npr. obaloutvrde): planirati u najmanjem potrebnom obuhvatu (duljina, visina); stabilizirati samo donji dio riječne obale (do srednje razine protoka), a gornji dio ostaviti prirodnim; sadnjom vrba duž regulacijskog objekta stvoriti nova staništa i dodatno ojačati objekt; kameni nabačaj izvesti na „grubi način“, što podrazumijeva ostavljanje što više starih razvijenih stabala i prekrivanje obaloutvrde zemljom kako bi se ubrzao razvoj vegetacije; kod održavanja uzdužnih regulacijskih objekata potrebno je zadržati što više prirodnih struktura, npr. grmlje, drveće, panjeve s korijenjem i šljunčane sprudove;
  - kod poprečnih struktura u koritu (npr. pera, pragovi, pregrade): koristiti prirodne materijale (bez betona, zadržavanjem otvorenog intersticija kako bi se osigurala vertikalna povezanost ispod riječnog korita); potrebno je obuhvat svesti na najmanju moguću mjeru kako bi se sačuvala prikladna staništa za reofilne vrste, odnosno zadržao prirodni tok i prirodni uvjeti riječnog korita, omogućile uzvodno-nizvodne migracije vodenih organizama te izbjegao efekt ujezerenja;
  - unutar postojećeg polja pera restaurirati riječnu obalu uklanjanjem pojedinačnih pera i zaštitnih objekata u riparijskoj zoni;
  - snižavanjem postojećih pera smanjiti sedimentaciju nizvodno od pera;

- osigurati stalnu povezanost rukavaca s tokom rijeke (pri niskim protocima);
  - koristiti drugačija tehničkih rješenja za poboljšanje uvjeta plovnosti (alternativne vrste pera), npr. deklinirajuća pera (položena u nizvodno smjeru kako bi se omogućila veća dinamika duž riječne obale), pera koja nisu „usidrena“ u obalu (ostavljanjem prolaza između pera i obale stvara se prostor za kretanje vodenih organizama i smanjuje sedimentacija u području pera), *chevroni*.
- d. Kod radova na uklanjanju plutajućih i potonulih predmeta koji ugrožavaju sigurnost plovidbe, nanose mrtvog drveta, srušena ili polegnuta stabla gdje god je to moguće ostavljati u vodotocima te izmjestiti u dijelove vodotoka gdje ne ometaju plovidbu (npr. uz obalu, ili okretanjem naplavine stabala niz tok rijeke).
- e. Radove na održavanju dubine plovnog puta planirati uz poštivanje sljedećeg:
- izbjeći provedbu radova u osjetljivim razdobljima u životnim ciklusima ciljnih vrsta riba i ptica na području ekološke mreže;
  - planirati radove u minimalnom potrebnom obuhvatu i samo na nužnim lokacijama istovremeno na istom vodotoku;
  - koristiti najbolju dostupnu tehnologiju kako bi se umanjile posljedica zamućenja, podizanja sedimenta i oštećivanja bentičkih staništa izvan obuhvata planiranih radova;
  - iskopani materijal se smije eksploatirati samo ako pridonosi održavanju voda ili vodnih putova na unutarnjim vodama u skladu s propisima na području zaštite voda;
  - planirati radove na način da se izbjegne oštećivanje ili zauzeće vrijednih vodenih i obalnih ciljnih stanišnih tipova te vrijednih vodenih i obalnih staništa za očuvanje ciljnih vrsta riba, ciljnih vrsta ptica i ciljnih vrsta beskralješnjaka;
  - vremensku dinamiku radova planirati tako da se u isto vrijeme ne provode na prostorno bliskim dionicama niti na ukupno predugoj dionici pojedinog vodotoka (čime se kroz neko vrijeme omogućuje obnova oštećenih bentičkih staništa i održanje ukupnog stanja populacija pojedinih ciljnih vrsta vezanih uz ista);
  - planirati radove u skladu s relevantnim nacionalnim i europskim smjernicama u razvoju unutarnje plovidbe, npr. Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova (ICPDR, 2010.) i Stručne smjernice – upravljanje rijekama (HAOP, 2016.), osobito:
  - sediment uklanjati tijekom razdoblja srednjeg ili visokog vodostaja kako bi se izbjeglo stvaranje visokih količina suspendiranog materijala u stupcu vode;
  - materijal treba vratiti u uzvodne dionice rijeke ili na drugo pogodno mjesto;
  - detaljni planovi rada prije početka uklanjanja nanosa moraju obuhvaćati raspored planiranih radova, plan odlaganja kvalitetnog materijala (posebice šljunka) uzvodno, program praćenja stanja ciljnih vrsta ekološke mreže i abiotičkih čimbenika (temperatura, kisik);
  - u svrhu poboljšanja granulometrijskog sastava korita odlagati materijal iz iskopa u područja koja su izložena ispiranju i produbljivanju (plovni put) te gdje neće oštetiti značajna riječna mikrostaništa (npr. poznata zimovališta i mrijestilišta riba);

### **C-8.2 Izgradnja kapaciteta luka**

7. Pri provedbi mjera **M-8.2.1 Izgradnja luka i pristaništa**, **M-8.2.2 Izgradnja novih terminala za opasne tvari i specijaliziranih terminala te kapaciteta za gospodarenje otpadom** i **M-8.2.3 Izgradnja brodogradilišta i dizalica za podizanje riječnih plovila** uvažiti sljedeće mjere:
- a. Kod planiranja izgradnje kapaciteta luka (izgradnja luka i pristaništa, prateće infrastrukture te drugih objekata u riječnom prometu, npr. brodogradilišta i dizalice za riječna plovila, terminali za opasne tvari, specijalizirani terminali i kapaciteti za gospodarenje otpadom) prednost dati postojećim lokacijama luka i njihovom unaprjeđenju.
  - b. Na području ekološke mreže planirati nove lokacije ili eksploatirati predložene lokacije iz prostornih planova i drugih dokumenata značajnih za prostorno uređenje samo ako postojeće ne zadovoljavaju iz aspekta ostvarivanja ciljeva strategije razvoja riječnog prometa.
  - c. Kod planiranja izgradnje kapaciteta luka i proširivanja njihovih funkcija izbjeći smještaj infrastrukture na lokacijama značajnih riječnih staništa: sprudova, riječnih otoka, riječnih rukavaca, strmih riječnih obala, aluvijalnih i poplavnih šuma.
  - d. Ako izgradnju kapaciteta luka i proširivanje njihovih funkcija nije moguće planirati izvan područja ekološke mreže, tada pri određivanju lokacije i obuhvata treba uvažiti sljedeće mjere navedene prema prioritetima:
    - smještaj lokacije planirati izvan površina ciljnih stanišnih tipova i/ili povoljnih staništa za ciljne vrste, osobito riječna staništa poput sprudova, riječnih otoka, riječnih rukavaca, strmih riječnih obala, aluvijalnih i poplavnih šuma;
    - planirati izgradnju u što manjem obuhvatu;
    - planirati što kraću izravnu vezu s postojećim prometnicama kako bi se umanjio budući utjecaj na okoliš izgradnjom dodatne linearne infrastrukture;
  - e. Izbjeći provedbu radova u osjetljivim razdobljima u životnim ciklusima ciljnih vrsta, osobito ciljnih vrsta riba i ptica na području ekološke mreže;

### **C-8.3 Povećanje intermodalnosti**

8. Kod provedbe mjere **M-8.3.1 Izgradnja prometnica za spajanje luka s ostatkom prometne mreže**:
- a. Planirati smještaj prometnica za povezivanje luka s ostatkom prometne mreže izvan područja ekološke mreže kako bi se izbjegla degradacija i/ili trajno zauzeće ciljnih stanišnih tipova i staništa povoljnih za ciljne vrste.
  - b. Ako prometnice za povezivanje luka i pristaništa s ostatkom prometne mreže nije moguće planirati izvan područja ekološke mreže, tada pri određivanju lokacije treba uvažiti sljedeće mjere navedene prema prioritetima:
    - trasirati prometnicu izvan površina ciljnih stanišnih tipova i/ili povoljnih staništa za ciljne vrste (ako je potrebno u fazi planiranja pojedinog projekta provesti potrebna istraživanja rasprostranjenja ciljnih vrsta i ciljnih stanišnih tipova);
    - planirati što kraću izravnu vezu s postojećim cestovnim i željezničkim koridorima kako bi se umanjio budući utjecaj na okoliš izgradnjom dodatne linearne infrastrukture;
  - b. Na razini projekta primijeniti sve potrebne mjere zaštite okoliša i mjere organizacije gradnje kako bi se izbjegli nepoželjni utjecaji na područja ekološke

mreže u pogledu onečišćenja tijekom korištenja i nepotrebnog zauzeća ili oštećivanja staništa te naseljavanja i/ili širenja invazivnih vrsta tijekom gradnje.

9. Tijekom daljnje razrade i razvoja projekta **uspostave nacionalnog koridora Podunavlje – Jadran (mjera M-8.3.3 Uspostava nacionalnog koridora Podunavlje - Jadran)**, kada budu dostupni detaljniji tehnički podaci o opsegu projekta i potrebnim zahvatima za uspostavu koridora:
- a. Planirati razvoj projekta povezivanjem Zagreba i Slavenskog Broda željezničkom infrastrukturom te ga uskladiti s rezultatima postupka PUO i OPEM za projekt „Poboljšanje plovnosti rijeke Save za dionice od rkm 329+000 do 315+000 i od rkm 312+200 do rkm 300+000“ (u tijeku), kao i rezultatima budućeg postupka ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu projekta izgradnje Višenamjenskog kanala Dunav-Sava;
  - b. U okviru ove mjere SRRP ne smiju se planirati aktivnosti kojima bi se podizala klasa plovnosti rijeke međunarodnog plovnog puta rijeke Save iznad propisanih minimalnih klasa plovnosti za međunarodne plovne putove;
  - c. Sve potrebne radove i građevine duž rijeke Save planirati koristeći tehnička rješenja ili tehničke mjere kojima će se u najvećoj mogućoj mjeri očuvati obalna, vodena i šumska staništa te riparijska vegetacija, staništa od značaja za ciljne vrste ptica (osobito onih koje gnijezde uz obale rijeka i na riječnim sprudovima), značajna staništa ciljnih vrsta riba (plitka obalna staništa i riječni sprudovi, zimovališta i mrjestilišta riba), hidromorfologiju rijeke, slijedeći primjere najbolje prakse u skladu s relevantnim nacionalnim i europskim smjernicama u razvoju unutarnje plovidbe, npr. Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova (ICPDR, 2010.) i upravljanju rijekama, npr. Stručne smjernice – upravljanje rijekama (HAOP, 2016.) – korištenjem integrativnog pristupa u planiranju uz uvažavanje sljedećeg okvira za poboljšanje plovidbe:
    - optimizacija postojećih regulacija niskih voda kako bi se povećala njihova iskoristivost, smanjivanje taloženja u područja pera i smanjenje radova na održavanju;
    - iskop nanosa radi produbljenja plovnog puta provoditi uz definirano dopunjavanje materijalom (što dovodi do uravnoteženosti sedimenta);
    - premještanje pojedinih dionica postojećeg plovnog puta kako bi se u svrhu plovidbe koristile dublje zone uz jednosmjernu plovidbu, što smanjuje potrebu za produbljenjem korita;
    - granulometrijsko poboljšanje korita, čime se također smanjuje potreba za iskopom nanosa;
    - revitalizacija rijeke za poboljšanje ekološkog stanja sastoji se od obnove riječne obale (uklanjanje obaloutvrda na svim unutarnjim zavojima, dopuštanje bočne erozije), povezivanje rukavaca i zaustavljanje degradacije korita;
    - optimizacija oblika (tipa) i rasporeda pera prema ekološkim kriterijima, smanjujući njihov ukupan broj i duljinu vodnih građevina, a istovremeno dovodi do viših vodostaja i veće dinamike na obalama rijeke.
10. Prilikom provedbe mjere **M-8.3.4 Izgradnja intermodalne infrastrukture u teretnom i putničkom prometu** planirati lokacije za smještaj infrastrukture izvan područja ekološke mreže kako bi se izbjegla degradacija i/ili trajno zauzeće ciljnih stanišnih tipova i staništa povoljnih za ciljne vrste.



#### C-8.4 Unaprjeđenje plovnosti i održavanje plovnih putova

##### 11. Prilikom razvoja i planiranja Višenamjenskog kanala Dunav – Sava (mjera M-8.4.1 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava):

- a. Za odabrano konačno tehničko rješenje VKDS potrebno je odrediti razinu podzemne vode koju je u pojedinim dijelovima godine potrebno osigurati radi očuvanja šumskih ekosustava.
- b. Radi osiguravanja podzemne vode koja je tijekom godine potrebna za očuvanje povoljnih uvjeta šumskih ekosustava nakon odabira konačnog tehničkog rješenja za VKDS potrebno je u kontekstu izmijenjenih gabarita kanala, recentnih hidroloških podataka i rezultata monitoringa šumskih ekosustava (naročito za razdoblje nakon 2010. godine) revidirati: (1) hidrauličke modele promjena razina podzemnih voda duž trase kanala; (2) analize melioracijske uloge VKDS na šumske ekosustave u zaobalju u odnosu na prihvatljivi režim podzemnih voda sa stajališta održanja istih ekosustava.
- c. Ocjenu prihvatljivosti ekološke mreže na razini zahvata izraditi na temelju najmanje sljedećih parametara:
  - detaljne karte staništa 1:2000: močvarnih, vodenih i livadnih staništa, uključujući i staništa 3150 Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion*;
  - detaljna karta staništa 1:5000: 91E0 Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*);
  - analize vodnog režima močvarnih staništa, staništa 3150 temeljene na minimalno 5 godina kontinuiranog mjerenja razine voda (snimačima podataka tzv. *data logger*-ima) na minimalno 15 lokacija;
  - analiza razine podzemne vode i zasićenosti tla na stanišnom tipu 91E0 Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) na temelju podataka sa minimalno 5 lokacija tijekom minimalno 5 godina
  - analiza razine podzemne vode i zasićenosti tla u području šuma hrasta lužnjaka na temelju podataka sa minimalno 5 lokacija tijekom minimalno 5 godina (točan broj lokacija je potrebno odrediti na temelju potreba hidrauličkog modela podzemnih voda i vodotoka)
  - digitalni model reljefa napravljen LIDAR-skim snimanjem s vertikalnom točnošću od minimalno 5 cm (snimanje je potrebno napraviti za vrijeme niskih voda);
  - model razine vode u slatkovodnim staništima: stajaćice i tekućice na području zahvata;
  - analiza utjecaja promjene kakvoće vode na ovaj stanišni tip 3150 Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion* i druga vodena staništa bitna za ciljne vrste crvenog mukača, velikog panonskog vodenjaka, barske kornjače i vidre;
  - analiza kvalitete vode na lokalitetima na kojima dolaze sljedeći ciljevi očuvanja: 3150 Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion*; veliki panonski vodenjak (*Triturus dobrogicus*); crveni mukač (*Bombina bombina*), vidra (*Lutra lutra*)
  - veličina i distribucija populacija veliki panonski vodenjak (*Triturus dobrogicus*); crveni mukač (*Bombina bombina*), vidra (*Lutra lutra*) i njihovih ključnih staništa na području Spačvanskog bazena;
  - hidrauličkog modela podzemnih voda i vodotoka te modela plavljenja područja na temelju LIDAR-skog snimanja;

- analiza korištenja područja i rasprostranjenosti vrste širokouhi mračnjak (*Barbastella barbastella*);

- d. U šumskim stanišnim tipovima sa dominantnim hrastom lužnjakom osigurati srednju godišnju dubinu podzemne vode na onoj razini koja će osigurati očuvanje povoljnih ekoloških uvjeta (prema analizi u sklopu provedene PUO potrebno je osigurati srednju dubinu podzemne vode > 1.6 m).
  - e. Pogonskim pravilnikom za korištenje odvodnih sustava Višenamjenskog kanala Dunav-Sava sustava navodnjavanja te drugim planiranim vodnim građevinama potrebno je osigurati povoljnu razinu podzemne vode, povoljan režim plavljenja (dijelova) područja te razinu vode i/ili protočnost slatkovodnih staništa. Pogonski pravilnik je potrebno napraviti na temelju dovoljno detaljnih podloga (podataka) potrebnih za ocjenu prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu.
  - f. Na razini izvođenja zahvata primijeniti sve potrebne mjere zaštite i mjere organizacije gradnje kako bi se izbjegli nepoželjni utjecaji na područja ekološke mreže u pogledu onečišćenja tijekom gradnje i korištenja, nepotrebnog zauzeća ili oštećivanja staništa te naseljavanja i/ili širenja invazivnih vrsta tijekom gradnje.
  - g. Kroz prostorne planove i druge dokumente značajne za prostorno uređenje u zoni zahvata kanala na području ekološke mreže u cilju smanjenja trajnog zauzeća staništa, fragmentacije staništa te posljedičnog kumulativnog utjecaja planirati, osim kanala, samo smještaj nužnih infrastrukturnih površina za održavanje kanala.
12. Kod razrade projektno-tehničke dokumentacije vezano uz provedbu mjere modernizacije plovnih putova i osiguravanja plovnosti rijeka (**M-8.4.2 Modernizacija plovnih putova i osiguravanje plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove** uvažiti sljedeće:
- a. Koristiti pristup integrativnog planiranja s ciljem dugoročnog rješavanja ograničenja i uskih grla u pogledu plovidbe putem primjene tehničkih rješenja koja su iz aspekta očuvanja područja ekološke mreže prihvatljivija i u skladu s najboljom praksom (ICPDR 2010, Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova):
    - i. Održavanje i osiguranje odgovarajuće dubine plovnog puta izvesti na način da se spriječi negativan utjecaj na hidrološke prilike u zaobalju i nizvodno (snižavanje vodnog lica), npr. ograničavanjem širine plovnog puta (jednosmjerna plovidba, usmjeravanjem plovnog puta prema dubljim dijelovima korita, izvedbom sustava pera umjesto produbljenjem korita).
    - ii. Prilagoditi tehnička rješenja postojećim prirodnim procesima riječne morfologije i slijedeći pravila minimalne inženjerske intervencije, npr. snižavanjem pera smanjiti sedimentaciju nizvodno od pera; koristiti drugačija tehnička rješenja za poboljšanje uvjeta plovnosti (alternativne vrste pera), npr. deklinirajuća pera, pera koja nisu „usidrena“ u obalu, chevroni;
    - iii. Optimalno koristiti mogućnosti restauracijskog potencijala rijeke te dizajn regulacijskih struktura integrirati s obzirom na hidrauličke, morfološke i ekološke kriterije, npr. unutar postojećeg polja pera restaurirati riječnu obalu uklanjanjem pojedinačnih pera i zaštitnih objekata u riparijskoj zoni; stabilizacija korita rijeke kroz granulometrijsko poboljšanje korita, regulacija niskog vodostaja putem

pera, osigurati stalnu povezanost rukavaca s tokom rijeke (pri niskim protocima);

- b. Planirati infrastrukturne zahvate na način da ne doprinose trajnom zauzeću ciljnih stanišnih tipova, osobito: osobito: Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion* (3150), Rijeke s muljevitim obalama obraslim s *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.* (3270), Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0\*), Amfibijska staništa *Isoeto-Nanojuncetea* (3130), Hidrofilni rubovi visokih zeleni uz rijeke i šume (*Convolvulion sepii*, *Filipendulion*, *Senecion fluviatilis*) (6430).
- c. Osigurati longitudinalni kontinuitet obalnih staništa odabirom primjerenih tehničkih rješenja u skladu s navedenim smjernicama i primjerima dobre prakse.
- d. Planirati infrastrukturne zahvate na način da se spriječi trajno zauzeće i degradacija povoljnih riječnih staništa za ciljne vrste, osobito prirodnih riječnih obala (strme odronjene obale, obalne plićine), riječnih sprudova i riječnih rukavaca, zimovališta i mrijestilišta riba.
- e. Planirati zahvate uvažavajući osjetljiva razdoblja u životnim ciklusima ciljnih vrsta, osobito riba i ptica.
- f. Na razini projekta primijeniti sve potrebne mjere zaštite i mjere organizacije gradnje kako bi se izbjegli nepoželjni utjecaji na područja ekološke mreže u pogledu nepotrebnog zauzeća ili oštećivanja staništa te naseljavanja i/ili širenja invazivnih vrsta tijekom gradnje.
- g. U okviru ove mjere SRRP kako bi se izbjegli mogući značajni utjecaji na područja ekološke mreže ne smiju se provoditi aktivnosti kojima bi se unaprjeđivali tehnički uvjeti plovnosti izvan propisanih minimalnih klasa plovnosti za međunarodne plovne putove.

### **C-9.1 Unaprjeđenje sigurnosti**

#### **13. Prilikom provedbe mjere M-9.1.2 Sanacija i dogradnja postojećih objekata sigurnosti plovidbe i modernizacija signalizacije:**

- a. Planirati radove na obilježavanju plovnih putova te sanaciji i dogradnji objekata sigurnosti plovidbe uvažavajući osjetljiva razdoblja u životnim ciklusima ciljnih vrsta riba i ptica na području ekološke mreže.
- b. Radove sanacije i dogradnje objekata sigurnosti plovidbe gdje je to tehnički izvedivo obavljati uz pomoć plovne mehanizacije s vode, a bez odlaganja građevnog materijala na obalu i bez prisustva mehanizacije na obali.
- c. Sanaciju i dogradnju objekata sigurnosti plovidbe planirati u najmanjem potrebnom obuhvatu te izbjeći zauzeće i oštećivanje vrijednih riječnih staništa (prirodnih riječnih obala, sprudova, rukavaca).
- d. Planirati zahvate na način da ne doprinose trajnom zauzeću ciljnih stanišnih tipova, osobito: osobito: Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion* (3150), Rijeke s muljevitim obalama obraslim s *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.* (3270), Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0\*), Amfibijska staništa *Isoeto-Nanojuncetea* (3130), Hidrofilni rubovi visokih zeleni uz rijeke i šume (*Convolvulion sepii*, *Filipendulion*, *Senecion fluviatilis*) (6430).
- e. Prilikom provedbe tih aktivnosti poštivati mjere sprječavanja širenja i naseljavanja stranih invazivnih vrsta (u skladu s relevantnim nacionalnim smjernicama, npr. HAOP i Umweltbundesamt, 2015., Stručne smjernice – upravljanje rijekama):

- i. ako je mehanizacija kojom se planiraju radovi korištena na mjestima gdje su zabilježene invazivne vrste i planira ih se koristiti na drugim vodotocima ili dionicama gdje nema invazivnih vrsta, potrebno je mehanizaciju i opremu detaljno očistiti od mulja i vegetacije, po mogućnosti isprati i ostaviti da se suši kroz barem četiri tjedna prije upotrebe na drugim vodotocima;
- f. Kroz sanaciju i dogradnju postojećih objekata sigurnosti plovidbe i regulacijskih objekata gdje god je tehnički izvedivo iste unaprijediti, odnosno izvesti slijedeći primjere najbolje prakse s ciljem da budu prihvatljiviji iz aspekta zaštite prirode, očuvanja riječnih i obalnih staništa te hidromorfologije rijeke, a u skladu s relevantnim nacionalnim i europskim smjericama u razvoju unutarnje plovidbe, npr. Platina – Priručnik dobre prakse u održivom planiranju vodnih putova (ICPDR, 2010.), Stručne smjernice – upravljanje rijekama (HAOP 2016.):
  - i. uzdužne strukture u riparijskoj zoni (npr. obaloutvrde): planirati u najmanjem potrebnom obuhvatu (duljina, visina); stabilizirati samo donji dio riječne obale (do srednje razine protoka), a gornji dio ostaviti prirodnim; sadnjom vrba stvoriti nova staništa; kameni nabačaj izvesti na „grubi način“, što podrazumijeva ostavljanje što više starih razvijenih stabala i prekrivanje obaloutvrde zemljom; kod održavanja potrebno je zadržati što više prirodnih struktura, npr. grmlje, drveće, panjeve s korijenjem i šljunčane sprudove;
  - ii. kod poprečnih struktura u koritu (npr. pera, pragovi, pregrade): koristiti prirodne materijale (bez betona, zadržavanjem otvorenog intersticija kako bi se osigurala vertikalna povezanost ispod riječnog korita); potrebno je obuhvat svesti na najmanju moguću mjeru kako bi se sačuvala prikladna staništa za reofilne vrste, odnosno zadržao prirodni tok i prirodni uvjeti riječnog korita, omogućile uzvodno-nizvodne migracije vodenih organizama te izbjegao efekt ujezerenja;
  - iii. unutar postojećeg polja pera restaurirati riječnu obalu uklanjanjem pojedinačnih pera i zaštitnih objekata u riparijskoj zoni;
  - iv. snižavanjem postojećih pera smanjiti sedimentaciju nizvodno od pera;
  - v. osigurati stalnu povezanost rukavaca s tokom rijeke (pri niskim protocima);
  - vi. koristiti drugačija tehničkih rješenja za poboljšanje uvjeta plovnosti (alternativne vrste pera), npr. deklinirajuća pera (položena u nizvodno smjeru kako bi se omogućila veća dinamika duž riječne obale), pera koja nisu „usidrena“ u obalu (ostavljanjem prolaza između pera i obale stvara se prostor za kretanje vodenih organizama i smanjuje sedimentacija u području pera), *chevroni*.

#### 14. Za potrebe provedbe mjere **M-9.1.5 Izgradnja međunarodnih zimovnika:**

- a. Lokacije izgradnje novih zimovnika planirati na način da se u najvećoj mjeri očuvaju vrijedna staništa od značaja za ciljne vrste riba i ciljne vrste ptica, osobito strme i odronjene riječne obale, riječni sprudovi, otoci i plitka obalna staništa, utvrđena zimovališta i mrijestilišta riba, prirodni riječni rukavci.
- b. Planirati zahvate na način da ne doprinose trajnom zauzeću ciljnih stanišnih tipova, osobito: Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion* (3150), Rijeke s muljevitim obalama obraslim s *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.* (3270), Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion*

*incanae, Salicion albae*) (91E0\*), Amfibijska staništa *Isoeto-Nanojuncetea* (3130), Hidrofilni rubovi visokih zeleni uz rijeke i šume (*Convolvulion sepii, Filipendulion, Senecion fluviatilis*) (6430).

- c. Sve prateće hidrotehničke objekte (npr. obaloutvrde) planirati u najmanjem potrebnom obuhvatu.
- d. Planirati radove na izgradnji zimovnika i održavanju akvatorija postojećih i planiranih zimovnika uvažavajući osjetljiva razdoblja u životnim ciklusima ciljnih vrsta riba i ptica na području ekološke mreže.
- e. Na razini projekta primijeniti sve potrebne mjere zaštite okoliša i mjere organizacije gradnje kako bi se izbjegli nepoželjni utjecaji na područja ekološke mreže u pogledu onečišćenja vodotoka i obala tijekom gradnje i korištenja, nepotrebnog zauzeća ili oštećivanja staništa te naseljavanja i/ili širenja invazivnih vrsta.

### 4.3.3 Prijedlog programa praćenja stanja okoliša

#### 4.3.3.1 Šume i šumarstvo, biološka raznolikost i zaštićena područja

Vežano uz mjeru **8.4.1. Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava** potrebno je nastaviti započeti program praćenja vežano za šume prema usvojenom programu kojim treba utvrditi: prihvatljivi režim podzemnih voda sa stajališta održanja šumskih ekosustava u zaobalju VKDS-a, meliorativnu ulogu kanala na šumske ekosustave u zaobalju i ekonomsku interpretaciju promjena u šumskim ekosustavima za različite stupnjeve zaštite zaobalja VKDS-a.

Vežano uz mjeru **8.4.2. Modernizacija plovnih putova i osiguravanje plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove:** provoditi kontinuirani monitoring razina podzemne vode u šumskim ekosustavima poplavnih područja.

#### 4.3.3.2 Kulturna baština

Vežano uz mjeru **5.1.3. Uspostava riječnog turističkog sustava, identitet, zakonodavni okvir i prepoznatljivost** provoditi program praćenja intenziteta turističkog riječnog prometa i njegov utjecaj na kulturna dobra/kulturnu baštinu.

Vežano uz **sve infrastrukturne mjere** koje imaju utjecaj na kulturna dobra/kulturnu baštinu provoditi evidenciju površina u kulturnim krajolicima koje su oštećene infrastrukturnim radovima.

## 5 Indikativni financijski okvir

U ovom poglavlju dat će se općeniti pregled mogućih izvora financiranja projekata koji će proizaći iz mjera predviđenih ovim Srednjoročnim planom. Konačne odluke o izvoru financiranja moći će biti donesene tek kada detaljno budu poznati uvjeti financiranja iz pojedinog izvora, a što ovisi o budućim ciklusima planiranja državnog proračuna, objavama poziva za EU sufinanciranje projekata kroz različite programe i instrumente Europske unije te o interesu banaka i privatnih investitora za konkretne projekte.

Predviđa se da će u narednom periodu buduće projekte u sektoru unutarnje plovidbe biti moguće sufinancirati iz europskih fondova i programa Unije, financijskim instrumentima, sredstvima državnog proračuna te kroz mobiliziranje privatnog kapitala. U nastavku je dan pregled tih izvora financiranja te su predviđene vrste mjera, koje bi se potencijalno mogle financirati, detaljnije opisane u Akcijskom planu.

## **5.1 Europski fondovi i programi Unije**

U svrhu sufinanciranja aktivnosti koje mogu proizaći iz mjera predviđenih ovim Planom, analizirani su dostupni izvori financiranja do kraja 2021. godine (s obzirom na trenutno ugovorene projekte kao i dostupni izvori financiranja za programsko razdoblje 2021. – 2027.

Jedan od dostupnih izvora financiranja je Europski strukturni i investicijski fondovi (ESIF) za razdoblje 2014. – 2020. Za projekte u sektoru unutarnje plovidbe u ovom programskom razdoblju relevantan je Kohezijski fond. Sredstva navedenog fonda dostupna su za financiranje kroz Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Nadalje, Mehanizam za oporavak i otpornost te višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021. – 2027., financijski je mehanizam za oporavak radi potpore oporavku nakon krize uzrokovane bolešću COVID-19. Ciljevi i mjere koji su predviđeni Strategijom te aktivnosti koje proizlaze iz ovog Srednjoročnog plana i popratnog Akcijskog plana, u skladu su s preporukama Europske komisije te su odgovarajući projekti uključeni u Nacionalni plan oporavka i otpornosti. Posljednji izvor su programi Unije, u čije su razmatranje uzeti sljedeći programi, odnosno instrumenti za sufinanciranje projekata, Instrument za povezivanje Europe (eng. Connecting Europe Facility, CEF) i Obzor Europa.

## **5.2 Financijski instrumenti**

Financijski instrumenti općenito dobivaju na sve većem značaju u EU te se već i u programskom razdoblju 2014. – 2020. potiče njihovo korištenje.

Jedan od takvih instrumenata je Europska investicijska banka (EIB), u zajedničkom je vlasništvu država članica EU-a. Financiranje putem EIB-a uglavnom se ostvaruje putem kredita i jamstva, te se takvo financiranje može kombinirati s financiranjem iz drugih izvora sredstava EU-a. Zatim, Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD) međunarodna je financijska institucija u vlasništvu 65 država, Europske zajednice i Europske investicijske banke. EBRD fokusira svoje financiranje na sektore energetike, komunalne infrastrukture i okoliša. U programskom razdoblju 2021. – 2027., fond InvestEU djelovat će kao jedinstven mehanizam EU-a za potporu ulaganjima kojim će se zamijeniti svi postojeći financijski instrumenti. Njegov je opći cilj podupirati ciljeve politika Unije mobiliziranjem javnih i privatnih ulaganja unutar EU-a.

## **5.3 Državni proračun**

Za sve aktivnosti koje se planiraju sufinancirati sredstvima iz EU fondova, potrebno je osigurati i dodatna sredstva s obzirom da stopa EU sufinanciranja niti kroz nacionalne operativne programe niti kroz instrumente Europske unije ne iznosi 100% prihvatljivih troškova (osim za projekte uključene u Nacionalni plan oporavka i otpornosti). Sredstva državnog proračuna će

biti potrebno planirati za implementaciju svih predviđenih vrsta mjera, no to je potrebno činiti sukladno strateškim prioritetima i ovisno o dostupnosti drugih izvora financiranja. Izazov pri tome svakako predstavljaju financijski limiti, iz tog razloga će se pokušati identificirati alternativni izvori financiranja.

#### **5.4 Javno-privatna partnerstva**

U uvjetima proračunskih ograničenja, javno-privatno partnerstvo nameće se kao dobra praksa financiranja projekata i aktivnosti kojima je svrha pružanje javne usluge. U tom slučaju, privatni partner financira, projektira i gradi te upravlja i održava objekt, odnosno pruža usluge na postojećem objektu. Uloga javnog partnera je zaštita javnog interesa te definiranje ciljeva u smislu kvalitete usluge, politike cijena i praćenja zadovoljenja tih ciljeva. Ovakav oblik financiranja investicija u sektoru unutarnje plovidbe bio bi posebno koristan u pogledu izgradnje, obnove i unaprjeđenja infrastrukture i suprastrukture, a ulaganja bi se mogla provesti brže čime bi se brže ostvarili i željeni učinci ulaganja.

U nastavku su u tablici prikazani samo projekti i ulaganja koja se predviđaju provesti u razdoblju od 2022. do 2031. Svi navedeni troškovi su indikativni te su moguća odstupanja, posebno kada se radi o projektima za koje u ovom trenutku nije dovršena projektno-tehnička dokumentacija, odnosno nisu izabrane varijante za buduće infrastrukturne zahvate, te stoga nije moguće znati niti točnu cijenu izvođenja radova.

**Tablica 16: Mogući izvori financiranja razvoja vodnih putova**

Planirani projekt/ ulaganje	Ukupan trošak	Izvor financiranja			
		Državni proračun	EU fondovi	Kreditni (uključujući financijske instrumente EU)*	Privatni investitori
<b>RIS - Razvitak riječnih informacijskih servisa u Republici Hrvatskoj</b>					
Uspostava VHF sustava na Dunavu	1.000.000	150.000	850.000		
Osposobljavanje RIS operatera	200.000	200.000			
Nadogradnja RIS sustava	2.500.000	375.000	2.125.000		
Osiguravanje mjera i tehničkih preuvjeta za visoku razinu sigurnosti mrežne i informacijske komponente RIS sustava	500.000	500.000			
Održavanje	7.000.000	7.000.000			
<b>Dunav</b>					
Uređenje vodnog puta na rijeci Dunav kod Sotina od rkm 1321+000 do rkm 1325+000	22.500.000	3.375.000	19.125.000		
Uređenje plovnog puta rijeke Dunav od rkm 1333+000 do rkm 1433+000)	1.000.000	150.000	850.000		
Radovi na izgradnji međunarodnog zimovnika na Dunavu u Opatovcu na rkm 1314+000	34.000.000	5.100.000	28.900.000		
Izgradnja pristaništa (mooring places)	15.000.000	15.000.000			
Uređenje i tehničko održavanje na vodnom putu rijeke Dunav	18.850.000	18.850.000			
<b>Drava</b>					
Uređenje plovnog puta rijeke Drave od ušća do Osijeka na IV klasu plovnog puta (od rkm 0+000 do rkm 12+000)	41.321.000	6.198.150	35.122.850		
Uređenje i tehničko održavanje na vodnom putu rijeke Drave	32.000.000	32.000.000			
Izgradnja nove skele „Križnica“, općina Pitomača	7.250.000		7.250.000		
<b>Sava</b>					
Uređenje dionica od posebnog rizika plovnog puta rijeke Save (od Račinovaca do Siska)	165.000.000	24.750.000	140.250.000		
Osiguranje plovidbe rijekom Savom na području grada Zagreba	1.000.000	150.000	850.000		
Uređenje i tehničko održavanje na vodnom putu rijeke Save	42.000.000	42.000.000			
<b>Kupa</b>					
EKO-REKUPA: EKO-revitalizacija i uređenje rijeke Kupe za putničku i sportsku plovidbu sa razvojem prateće infrastrukture	288.252.807	MMPI: 133.617.740 MT: 55.405.067			99.230.000
<b>Obilježavanje plovnih putova</b>					
Razvoj sustava obilježavanja vodnih putova Republike Hrvatske	33.500.000	5.025.000	28.475.000		



Modernizacija i prilagodba plovila	44.000.000		44.000.000		
Usluge tekućeg i investicijskog održavanja sustava za obilježavanje vodnih putova Dunava, Drave i Save	800.000	800.000			
<b>VKDS</b>					
Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava	3.047.500.000	152.375.000	2.590.375.000	304.750.000	
<b>LU Vukovar</b>					
Izgradnja vertikalne obale u luci Vukovar – AKT K930005	327.583.890	49.137.583	278.446.307		
Izgradnja terminala za zbrinjavanje otpada s plovila	135.000.000	20.250.000	114.750.000		
Izgradnja putničkog pristaništa Vučedol – AKT A930002	2.500.000	375.000	2.125.000		
Proširenje pristaništa za putničke brodove u Vukovaru – AKT A930002	60.000.000	60.000.000			
Izgradnja komunalnog i putničkog pristaništa na Otoku športova u Vukovaru – AKT A930002	7.000.000	7.000.000			
Izgradnja manjih pristaništa za lokalne i turističke brodove – AKT A930002	7.275.000	7.275.000			
Projekt izgradnje komunalnog pristaništa u Batini – AKT A930002	5.200.000	5.200.000			
Izgradnja komunalnog veza za opskrbu alternativnim gorivima	500.000	75.000	425.000		
<b>LU Slavonski Brod</b>					
Dovršetak izgradnje lučke infrastrukture – AKT A928002	43.775.000	43.775.000			
Izgradnja Terminala za opasne terete; Postrojenje za zbrinjavanje otpada i opskrbu brodova pogonskim gorivom u luci Slavonski Brod – AKT K928005	61.180.000	9.177.000	52.003.000		
Brodogradilište za izgradnju i popravak riječnih plovila u luci Slavonski Brod	84.360.000	10.000.000			74.360.000
Nabava dizalice za podizanje manjih riječnih plovila u luci Slavonski Brod	7.600.000	7.600.000			
Nastavak izgradnje industrijskog kolosijeka u lučkom području luke Slavonski Brod sa spojem na X željeznički koridor	55.062.000	8.259.300	46.802.700		
Izgradnja putničkog pristaništa na rijeci Savi u Slavonskom Brodu – AKT A928002	16.872.000	16.872.000			
Izgradnja pristaništa na rijeci Savi u mjestu Davor – AKT A928002	34.960.000	21.827.200	13.132.800		
Izgradnja pristaništa na rijeci Savi u Babinoj Gredi – AKT A928002	17.480.000	10.913.600	6.566.400		
Izgradnja pristaništa na rijeci Savi u Slavonskom Kobašu, Općina Oriovac – AKT A928002	16.872.000	16.872.000			
Izgradnja komunalnog veza za opskrbu alternativnim gorivima	500.000	75.000	425.000		
<b>LU Osijek</b>					

Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta – AKT K810072	268.121.555	37.188.460	211.816.028	19.117.067	
Izgradnja intermodalne infrastrukture	738.470.000	75.270.500	627.699.500	35.500.000	
Izgradnja i rekonstrukcija južne obale luke Osijek – AKT K810072	595.500.000	60.825.000	506.175.000	28.500.000	
Uspostava "Vodenog tramvaja" – AKT A810069	11.970.000	11.970.000			
Uređenje sjeverne obale bazena – AKT K810072	25.500.000	3.825.000	21.675.000		
Izgradnja sportskih pristaništa – AKT A810069	30.000.000	30.000.000			
Izgradnja infrastrukture i sustava za prihvat otpada s plovila	3.800.000		3.800.000		
Izgradnja komunalnog veza za opskrbu alternativnim gorivima	500.000	75.000	425.000		
<b>LU Sisak</b>					
Dovršetak izgradnje komunalnog pristaništa - AKT A931002	60.000.000	50.000.000			
Izgradnja Nove luke Sisak - AKT A931002	350.000.000	17.500.000	297.500.000	35.000.000	
Izgradnja pristaništa - AKT A931002	32.000.000	32.000.000			
Unaprjeđenje infrastrukture postojećeg brodogradilišta – AKT K931003	8.000.000	8.000.000			
<b>UKUPNO</b>	<b>6.812.755.252</b>	<b>1.124.358.600</b>	<b>5.081.939.585</b>	<b>422.867.067</b>	<b>173.590.000</b>

## **6 Okvir za praćenje i vrednovanje**

Okvir za praćenje i vrednovanje definiran je u skladu s nadležnim zakonodavnim, metodološkim te okvirom postupanja prilikom praćenja provedbe i vrednovanja učinaka javnih politika i akata strateškog planiranja. Prije svega navedeno se odnosi na Zakon o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17), Uredbu o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/18), te Pravilnik o provedi postupaka vrednovanja (NN 66/19).

### **6.1 Praćenje i izvještavanje**

Praćenje provedbe Srednjoročnog plana uključuje praćenje ostvarenja pokazatelja pojedinog strateškog cilja. Kako bi aktivnosti praćenja bile kontinuirane te kako bi se otklonile sve smetnje i prepreke za provedbu i ostvarenje strateških ciljeva Plana, provodit će se dvije aktivnosti:

- Imenovanje službenika unutar MMPI za upravljanje provedbom Srednjoročnog plana, Praćenje i izvještavanje o provedbi Srednjoročnog plana.

### **6.2 Vrednovanje**

Provedbom postupka vrednovanja Srednjoročnog plana utvrđivat će se nedostaci u provedbi te stupanj ostvarenja i učinka provedbe utvrđenih posebnih ciljeva Srednjoročnog plana. Postupak će omogućiti procjenu potrebe za donošenjem relevantnih odluka kako bi se osigurala održiva provedba. Vrednovanje će provesti neovisni unutarnji ili vanjski stručnjaci tijekom te nakon provedbe Srednjoročnog plana.

Postupak vrednovanja tijekom provedbenog razdoblja provest će se u drugom kvartalu 2030. godine.

Postupkom vrednovanja nakon provedbe utvrdit će se stupanj konačnog ostvarenja posebnih ciljeva te će se osigurati preporuke za daljnje strateško planiranje. Postupak će se provoditi tijekom 2032. godine, a vrednovat će se ostvarivanje posebnih ciljeva za 2031. godinu te će se ocijeniti cjelokupni razvojni učinak provedbe Srednjoročnog plana. Na temelju rezultata, ishoda i učinaka utvrđenih postupkom vrednovanja bit će provedena revizija javnih politika i daljnjih procesa strateškog planiranja u području razvoja unutarnje plovidbe koji će obuhvaćati razdoblje nakon 2031. godine.

## Popis slika i tablica

### Popis slika

Slika 1: Prikaz lokacije tvornice Borovo d.d. u odnosu na postojeće lučko područje luke Vukovar ..... 28

### Popis tablica

Tablica 1: Pregled izvršenja mjera predviđenih Strategijom razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.) .....	13
Tablica 2: Prikaz ključnih projekata po lukama započetih u prethodnom strateškom razdoblju .....	14
Tablica 3: Stanje vlasništva na lučkom području Sisak .....	24
Tablica 4: Stanje vlasništva na lučkom području Slavonski Brod .....	25
Tablica 5: Stanje vlasništva na lučkom području Osijek.....	25
Tablica 6: Stanje vlasništva na lučkom području Vukovar – lokacija I. ....	26
Tablica 7: Programsko-planski dokumenti i podloge u sektoru unutarnje plovidbe (indikativna lista) .....	34
Tablica 8: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – vodni putovi* .....	38
Tablica 9: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – RIS.....	40
Tablica 10: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Vukovar* .....	40
Tablica 11: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Slavonski Brod* .....	41
Tablica 12: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Osijek.....	42
Tablica 13: Indikativni plan provedbe planiranih ulaganja i troškova na godišnjoj razini – luka Sisak* .....	43
Tablica 14: Prikaz povezanosti posebnih ciljeva Srednjoročnog plana sa strateškim ciljevima Strategije .....	45
Tablica 15: Povezanost posebnih ciljeva s pokazateljima ishoda Srednjoročnog plana .....	48
Tablica 16: Mogući izvori financiranja razvoja vodnih putova .....	87

### Popis priloga

Prilog 1. Predložak za izradu nacionalnog plana

Prilog 2. Analiza stanja

Prilog 3. Metode valorizacije eksternih troškova i politika naplate korištenja infrastrukture u riječnom prometu

Prilog 1. Predložak za izradu nacionalnog plana													
NOSITELJ IZRADE AKTA:		Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture			NAZIV AKTA:		Srednjoročni plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa Republike Hrvatske za razdoblje od 2022. do 2031. godine		ROK VAŽENJA AKTA:		9 godina		
Razvojni smjer NRS-a 2030.		RS 1. Održivo gospodarstvo i društvo		RS 3. Zelena i digitalna tranzicija		Strateški cilj NRS-a 2030.		SC 1. Konkurentno i inovativno gospodarstvo		SC 8. Ekološka i energetska tranzicija za klimatsku neutralnost		SC 2. Obrazovani i zaposleni ljudi	SC 10. Održiva mobilnost
Doprinos provedbi nadređenog akta strateškog planiranja		Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2022. do 2032. godine											
Popis posebnih ciljeva													
Redni broj posebnog cilja	Pokazatelj i ciljna vrijednost pokazatelja učinka NRS-a 2030.	Naziv cilja sektorske/ višesektorske strategije	Naziv i ciljna vrijednost pokazatelja učinka sektorske/ višesektorske strategije	NAZIV POSEBNOG CILJA	Pokazatelj ishoda	Početna vrijednost vrijednost pokazatelja ishoda	Ciljna vrijednost pokazatelja ishoda	Ukupan procijenjeni trošak provedbe posebnog cilja	Planirani izvor financiranja u Državnom proračunu	Doprinos zelenoj tranziciji (DA/NE)	Doprinos digitalnoj transformaciji (DA/NE)	SDG	
1.	Indeks globalne konkurentnosti (GCI) Ciljna vrijednost: < 45. mjesta	SC 1. Povećanje konkurentnosti i poticanje održivog razvoja sektora unutarnje plovidbe	Udio teretnog prometa na unutarnjim vodama u odnosu na ukupan teretni promet Ciljna vrijednost: 3,05%	Optimizacija i automatizacija sustava unutarnje plovidbe	Broj zaposlenih u društvima unutarnje plovidbe/duljina plovni putova; Kod: OI.02.11.49	0,05	0,5	n/p	Potrebno otvoriti novi program	DA	DA	SDG 8	
					Udio stručno osposobljenih brodaraca u ukupnom broju zaposlenih u sustavu unutarnje plovidbe; Kod: OI.02.11.50	0	50%						
2.	BDP po stanovniku prema paritetu kupovne moći, u % prosjeka EU-a Ciljna vrijednost: 75%	SC 1. Povećanje konkurentnosti i poticanje održivog razvoja sektora unutarnje plovidbe	Udio teretnog prometa na unutarnjim vodama u odnosu na ukupan teretni promet Ciljna vrijednost: 3,05%	Povećanje konkurentnosti unutarnje plovidbe kroz modernizaciju i jačanje gospodarskih aktivnosti	Godišnji ostvareni teretni promet u lukama na unutarnjim plovnim putovima; Kod: OI.02.11.52	993.634 t	3.460.000 t	n/p	Potrebno otvoriti novi program	DA	DA	SDG 8	
					Godišnji ostvareni promet putnika u lukama na unutarnjim plovnim putovima; Kod: OI.02.11.51	880.142	1.904.877						
					Udio moderniziranih / novih plovila u ukupnoj floti plovila u riječnom prometu; Kod: OI.02.11.53	0	10%						
3.	Indeks globalne konkurentnosti (GCI)	SC 1. Povećanje konkurentnosti i poticanje održivog razvoja sektora unutarnje plovidbe	Emisije CO2 pogonskih goriva plovila na unutarnjim vodama Ciljna vrijednost: 0,6 % ili 0,772 kt CO2eq (udio od ukupnog prometnog sektora) Emisije stakleničkih plinova izražene u kt CO2eq nastale uslijed izgaranja pogonskih goriva u plovilima na unutarnjim vodama Ciljna vrijednost: 0,6 % ili 0,772 kt CO2eq (udio od ukupnog prometnog sektora)	Jačanje ekološke održivosti unutarnje plovidbe	Broj punionica za alternativna goriva u lukama unutarnjih voda; Kod: OI.02.11.54	0	3	n/p	Potrebno otvoriti novi program	DA	NE	SDG 8	
4.	Indeks globalne konkurentnosti (GCI), komponenta "Infrastruktura"	SC 2. Razvoj infrastrukture i povećanje plovnosti u unutarnjoj plovidbi	Kapacitet terminala u lukama i pristaništima na unutarnjim vodama Ciljna vrijednost: 6	Povećanje infrastrukturnih kapaciteta	Udio međunarodnih plovni putova klase IV (i više) u ukupnoj duljini unutarnjih plovni putova RH; Kod: OI.02.11.55	47%	87%	n/p	Potrebno otvoriti novi program	DA	NE	SDG 9	
					Ukupni broj izgrađenih lučkih terminala i pristaništa; Kod: OI.02.11.56	0	10						
5.	Emisija stakleničkih plinova (bazna godina - 1990.)	SC 2. Razvoj infrastrukture i povećanje plovnosti u unutarnjoj plovidbi	Udio rkm uređenog za riječnu plovidbu prema klasi plovnosti naspram ukupnog broja rkm Ciljna vrijednost: 524,2 rkm	Jačanje sigurnosti i povećanje plovnosti	Udio plovni putova pokrivenih sustavom Riječnih informacijskih servisa (RIS) u ukupnoj duljini unutarnjih plovni putova; Kod: OI.02.11.57	53%	73%	n/p	Potrebno otvoriti novi program	DA	DA	SDG 9	

# **Srednjoročni plan razvitka vodnih putova, luka i pristaništa Republike Hrvatske za razdoblje od 2022. do 2031. godine**

## *Prilog 2. Analiza stanja*

**Kolovoz, 2022.**

*Projekt je sufinancirala Europska unija iz Kohezijskog fonda.*



Republika Hrvatska  
MINISTARSTVO MORA,  
PROMETA I INFRASTRUKTURE



EUROPSKI STRUKTURNI  
I INVESTICIJSKI FONDOVI



Operativni program  
**KONKURENTNOST  
I KOHEZIJA**



Europska unija  
Zajedno do fondova EU

# Sadržaj

<b>1</b>	<b>Uvod.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Analiza postojeće pravne regulative, subjekti i interesne grupe u unutarnjoj plovidbi .....</b>	<b>4</b>
2.1	Pravna regulativa, subjekti upravljanja i javne ovlasti .....	4
2.1.1	Pravna regulativa relevantna za subjekte u unutarnjoj plovidbi.....	4
2.1.2	Subjekti upravljanja i pravne osobe s javnim ovlastima .....	5
<b>3</b>	<b>Modeli upravljanja.....</b>	<b>9</b>
3.1	Analiza upravljanja vodnim putovima .....	9
3.1.1	Sustav upravljanja vodnim putovima .....	9
3.1.2	Identifikacija nedostataka postojeće organizacije .....	10
3.2	Analiza upravljanja lukama i pristaništima na državnoj, županijskoj i lokalnoj razini .....	13
3.2.1	Sustav upravljanja lukama i pristaništima .....	13
3.2.2	Identifikacija nedostatka postojećeg sustava.....	16
3.3	Ocjena funkcionalnosti modela upravljanja .....	25
3.4	Prijedlozi poboljšanja, reorganizacije i razgraničenja odgovornosti .....	27
3.4.1	Međusobna povezanost i korelacija pojedinih subjekata u unutarnjoj plovidbi.....	30
<b>4</b>	<b>Kriteriji za vrednovanje efikasnosti i kvalitete modela upravljanja vodnim putovima i lukama.....</b>	<b>32</b>
4.1	Definiranje kriterija i mjerljivih pokazatelja .....	32
4.2	Metode za višekriterijsku analizu modela upravljanja, usluga i rada javnih tijela .....	34

## Popis kratica

AGN	Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja
CEF	Instrument za povezivanje Europe
EU	Europska unija
IKT	Informacijske i komunikacijske tehnologije
LNG	ukapljeni prirodni plin
LU	Lučka uprava
m	metar
m <sup>2</sup>	metar kvadratni
NN	Narodne novine
RH	Republika Hrvatska
RIS	Riječni informacijski servis
tkm	tonski kilometar
ZALU	Zajednica lučkih uprava unutarnjih voda
ZLK	Zakon o lučkim kapetanijama
ZPLUV	Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda
ZVDSP	Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima



# 1 Uvod

Prilog 2 sastavni je dio Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa Republike Hrvatske za razdoblje od 2022. do 2031. godine, kojim se utvrđuju operativni planovi razvoja, uređenja i održavanja plovnih putova, razvoja Riječnih informacijskih servisa te razvoja luka i pristaništa u Republici Hrvatskoj.

Kroz Prilog 2 analizirana je postojeća pravna regulativa te subjekti i interesne grupe u sektoru unutarnje plovidbe nakon čega je izrađena analiza upravljanja vodnim putovima te analiza upravljanja lukama i pristaništima na državnoj, županijskoj i lokalnoj razini. Iz navedenih analiza proizašla je ocjena funkcionalnosti modela upravljanja te prijedlozi poboljšanja, reorganizacije i razgraničenja odgovornosti u 14 područja.

Također, Prilog 2 definira kriterije za vrednovanje efikasnosti i kvalitete modela upravljanja vodnim putovima i lukama te identificira metode za višekriterijsku analizu modela upravljanja, usluga i rada javnih tijela. Na kraju dokumenta prikazani su rezultati višekriterijske analize za sustav upravljanja vodnim putovima i sustav upravljanja lukama i pristaništima iz kojih su jasno vidljiva područja unutar navedenih sustava u kojima postoji prostor za napredak, u vidu upravljanja istima.

## **2 Analiza postojeće pravne regulative, subjekti i interesne grupe u unutarnjoj plovidbi**

### **2.1 Pravna regulativa, subjekti upravljanja i javne ovlasti**

#### **2.1.1 Pravna regulativa relevantna za subjekte u unutarnjoj plovidbi**

U nastavku teksta navedena je pravna regulativa koja je relevantna za funkcioniranje subjekata u unutarnjoj plovidbi:

**Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda** (NN 144/21) (dalje: ZPLUV) temeljni je pravni akt kojim se uređuje plovidba unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalno-pravni odnosi glede plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće, ustroj i rad lučkih kapetanija i nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda. Na pitanja, koja nisu predmet ZPLUV-a, na odgovarajući se način primjenjuje Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19).

**Zakon o ustanovama** (NN 76/93, 29/97, 47/99, 35/08, 127/19) odnosi se na rad javnih ustanova i definira kako se ustanove osnivaju za trajno obavljanje djelatnosti od javnog interesa sukladno posebnom zakonu.

**Zakon o lučkim kapetanijama** (NN 118/18) (dalje: ZLK) odnosi se istovremeno na pomorske luke i luke unutarnjih voda. ZLK uređuje teritorijalno ustrojstvo i organizaciju rada lučkih kapetanija, utvrđuje poslove sigurnosti plovidbe te način organizacije njihova obavljanja, prava, obveze i odgovornosti službenika i namještenika u obavljanju tih poslova, njihov radno-pravni položaj, inspeksijske ovlasti te druga pitanja važna za rad lučkih kapetanija i obavljanje poslova iz njihova djelokruga.

**Uredba o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture** (NN 97/20, 2/21) uređuje ustrojstvo Ministarstva te poslove svake od pojedinih uprava u njegovu sastavu.

**Uredbom o upravljanju i vođenju poslova lučkih uprava unutarnjih voda** (NN 100/08, 76/12, 31/16) uređuje se sastav i ovlasti članova Upravnog vijeća, uvjeti za imenovanje, razrješenje i ovlasti ravnatelja te ostala pitanja u svezi s radom lučkih uprava unutarnjih voda

**Pravilnikom o inspekciji sigurnosti unutarnje plovidbe** (NN 31/14) utvrđuju se način i postupci obavljanja inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, stručna sprema, posebni ispiti i uvjeti koje mora ispunjavati inspektor sigurnosti plovidbe, kao i obrasci iskaznice i značke inspektora sigurnosti plovidbe.

**Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti brodarskog agenta** (NN 81/16) propisuju se uvjeti za obavljanje agencijskih djelatnosti u brodarstvu, prava i obveze brodarskog agenta i agenta unutarnje plovidbe te ispitni program i način polaganja stručnog ispita za stjecanje ovlaštenja agenta unutarnje plovidbe.

**Pravilnikom o Tehničkom nadzornom tijelu i uvjetima za priznavanje klasifikacijskih društava** (NN 84/18) definiraju se sastav, postupak i kriteriji imenovanja Tehničkoga nadzornog tijela te postupak i uvjeti za priznavanje klasifikacijskih društava.

### **2.1.2 Subjekti upravljanja i pravne osobe s javnim ovlastima**

U nastavku teksta navedeni su subjekti upravljanja i pravne osobe s javnim ovlastima u sustavu unutarnje plovidbe:

#### **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture**

Uprava unutarnje plovidbe je dio Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (dalje: Ministarstvo), a njezine su zadaće vezane za rad luka i plovidbu unutarnjim vodama. Uz Upravu unutarnje plovidbe u sektoru unutarnje plovidbe djeluje i Uprava sigurnosti plovidbe čiji je rad usmjeren za nadzor i zaštitu sigurnosti plovidbe te upravljanje riječnim prometom.

U okviru Ministarstva, u sklopu Uprave sigurnosti plovidbe, uspostavljena je i Nacionalna RIS središnjica te četiri lučke kapetanije na unutarnjim vodama.

#### **Lučke uprave**

Lučke uprave su osnovane od Republike Hrvatske. Pravne su osobe, neprofitne organizacije kojima upravljaju upravna vijeća, a voditelji poslovanja su ravnatelji. Prema Zakonu o ustanovama, javna se ustanova osniva za trajno obavljanje djelatnosti od javnog interesa.

Lučke uprave osnovane su i za obavljanje djelatnosti koje predstavljaju javnu službu. Djelatnosti koje predstavljaju obavljanje javne službe taksativno su navedene u ZPLUV-u i to su:

- upravljanje nekretninama u vlasništvu Republike Hrvatske koje se nalaze u sastavu lučkih područja javnih luka,
- davanje prava najma, zakupa, osnivanja prava služnosti ili prava građenja na javnom vodnom dobru u lučkom području,
- naplatu lučkih pristojbi,
- davanje koncesija za javne usluge, za obavljanje lučkih usluga,
- davanje koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra na lučkom području,
- davanje koncesije za javne radove, za građenje lučkih građevina, prema propisima o javno-privatnom partnerstvu,
- sklapanje ugovora o koncesiji,
- ubiranje naknade za koncesiju,
- potvrđivanje i objava lučkih tarifa,
- nadzor nad radom tovarišta,
- uvid u poslovnu i financijsku dokumentaciju lučkih korisnika.

Nad djelatnostima lučkih uprava koje predstavljaju obavljanje javne službe, odnosno izvršavanje njihovih javnih ovlasti, Ministarstvo ima pravo upravnog nadzora.

## Hrvatski registar brodova

**Hrvatski registar brodova** (dalje: HRB) je javna ustanova, neprofitna pravna osoba koja pruža usluge statutarne certifikacije plovila unutarnje plovidbe sukladno ZPLUV-u te je ovlašten za preglede svih vrsta brodova pod zastavama Europske unije.

Poslovi HRB-a koji predstavljaju javne ovlasti a odnose se na unutarnju plovidbu obuhvaćaju:

- obavljanje tehničkog nadzora i baždarenja u skladu s Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe,
- izdavanje isprava, knjiga i izvješća na osnovi obavljenog tehničkog nadzora ili baždarenja.

## Lučki operateri

Lučki operateri su društva koja obavljaju djelatnosti u lukama unutarnjih voda temeljem koncesije ili temeljem upisa u odgovarajući registar za djelatnosti za koje nije potrebna koncesija (brodarski agenti, špediteri, kontrola kvalitete robe).

Lučki operateri obavljaju lučke djelatnosti u lukama unutarnjih voda temeljem koncesijskih ugovora. Uglavnom se radi o koncesijama za lučke usluge. Lučki operateri u javnim lukama djelatnosti obavljaju prema cijenama iz lučkih tarifa koje predlažu prilikom postupka davanja koncesije u okviru svog programa rada, a lučka uprava te tarife potvrđuje (upravno vijeće) i javno ih objavljuje.

U javnim lukama lučki operateri su dužni pružati usluge svim korisnicima pod jednakim uvjetima i bez diskriminacije, sukladno odredbama ZPLUV-a.

## Brodarska društva

**Dunavski Lloyd d.d. Sisak** - obavlja poslove riječnog transporta odnosno prijevoza kombiniranih roba na području Dunava, Drave i Save te agencijske poslove u lukama Osijek i Vukovar.

**Lađar d.o.o. Sisak** – obavlja poslove prijevoza unutarnjim plovitim putovima.

**Hidrogradnja d.o.o. Osijek** – obavlja izvođenje radova iz područja vodnog gospodarstva i hidrotehnike na unutarnjim vodnim putovima i zatvorenim vodnim površinama.

**Feliks Regulacija d.o.o. Slavonski Brod** – osnovna djelatnost društva je eksploatacija, prodaja i prijevoz šljunka i pijeska. Uz to, ostali poslovi koje društvo obavlja su hidrogradnja, uređenje plovni putova, regulacija plovni putova, riječni transport rasutih i tekućih tereta i drugo.

**Brodsko Posavina d.d. Slavonski Brod** – društvo se bavi vodnogospodarskom i hidrotehničkom (izgradnja nasipa, vodnih građevina, obaloutvrda) djelatnošću, djelatnostima niskogradnje, vrši usluge transporta i drugo.

## Udruženja u unutarnjoj plovidbi

**Zajednica za promet na unutarnjim vodama** pri Hrvatskoj gospodarskoj komori, Županijskoj komori Osijek - Zajednica za promet okuplja brodare, luke i lučke operatere na

rijekama Savi, Dunavu i Dravi. Zajednica održava sastanke na kojima se iznose planovi, izvješća o poslovanju i razini prometa u pojedinim lukama te informacije o poslovanju brodarka na unutarnjim vodama te problemi s kojima se brodari susreću u svom radu. Zajednica je spona između operatera i brodarskih poduzeća prema nadležnom Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture.

**Zajednica lučkih uprava unutarnjih voda** (dalje: ZALU) osnovana je od strane lučkih uprava na unutarnjim vodama. Sjedište ZALU je u Slavonskom Brodu. Poslovi ZALU su propisani Statutom ustanove, a odnose se na usklađivanje rada lučkih uprava u smislu pružanja što boljih i kvalitetnijih usluga u javnim lukama, usklađivanje naknada za korištenje luka, procedura vezano za davanje koncesija kao i svih pitanja usmjerenih na funkcioniranje lučkog sustava, suradnju s relevantnim institucijama i društvima te s morskim lukama kao i organizacija odgovarajućih edukacija, savjetovanja i seminara te poboljšanje uvjeta za razvoj i jačanje turizma u unutarnjoj plovidbi.

**Zajednica riječnog turizma** pri Hrvatskoj gospodarskoj komori, Županijskoj komori Osijek osnovana je s ciljem unaprjeđenja razvoja svih oblika riječnog nautičkog turizma te međunarodnih riječnih krstarenja, jednodnevnih riječnih krstarenja i domaćeg i međunarodnog jahtarenja. Sva ta tri potencijala razvoja riječnog nautičkog turizma zahtijevaju nužnu koordinaciju svih dionika i strateški osmišljene planove razvoja. Upravo kroz Zajednicu stvorit će se uvjeti za njihov integrirani razvoj, vodeći računa o ujednačenom razvoju i interesima svih uključenih dionika. Hrvatska kroz prirodno razvijen sustav unutarnjih vodnih putova ima veliki potencijal za razvoj riječnog nautičkog turizma, no unatoč tome riječnim turizmom je potrebno koordinirano upravljanje te se ovaj turistički potencijal mora razvijati u skladu sa nacionalnim strateškim ciljevima. Osim povećanog broja kruzera koji na svojim putovanjima pristaju u hrvatskim pristaništima na Dunavu i Dravi, posljednjih godina bilježi se i trend razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja unutarnjim vodnim putovima. Izletnička plovidba u manjoj ili većoj mjeri razvijena je na Dunavu, gornjem toku Save, Kupi i Bosutu, a interes za ulaganja u ovu vrstu turizma sve je veći.

## Ostali dionici

Republika Hrvatska članica je međunarodnih komisija kako slijedi:

- **Dunavska komisija** je međudržavna komisija koja ima za cilj implementaciju Beogradske konvencije (Konvencija o režimu plovidbe Dunavom iz 1948. godine (koja je izmijenjena dodatnim protokolom iz 1998. godine). Dunavska komisija objavljuje direktive koje (za razliku od propisa Centralne komisije za plovidbu Rajnom – CCNR), nemaju obvezujuću pravnu snagu, nego predstavljaju preporuke. Pojedine države odlučuju o eventualnom ugrađivanju preporuka u svoje nacionalno zakonodavstvo. Preporuke Komisije se odnose na nautičko područje, tehničko područje (plovila) te na zaštitu okoliša i prikupljanje otpada.
- **Savska komisija** osnovana je 2005. godine. Subregionalna je organizacija koja je osnovana temeljem Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save iz 2002. godine (koji su potpisale Republika Slovenija, Republika Hrvatska, BiH i Republika Srbija), a pod pokroviteljstvom Pakta o stabilnosti za jugoistočnu Europu. Sjedište Savske komisije je

u Zagrebu. Zadatak joj je provedba Okvirnog sporazuma i realizacija zajedničkih ciljeva kao što su: uspostavljanje međunarodnog režima plovidbe Savom i njezinim pritocima, uspostavljanje održivog upravljanja vodama, poduzimanje mjera za sprječavanje ili ograničavanje opasnosti kao i uklanjanje štetnih posljedica nastalih uslijed poplava, leda, suša i nezgoda koje uključuju tvari opasne za vode. Savska komisija ovlaštena je donositi odluke i davati preporuke.

Upravljanje vodnim putovima i lukama unutarnjih voda u prvom redu ima nautički, sigurnosni, tehnički aspekt, no isto tako ima i niz drugih aspekata kao što su prostorni, građevinski, ekološki, vodno-gospodarski, hidrološki i sigurnosni.

U tehničko-operativnom smislu vodnim putovima upravlja nadležno Ministarstvo donoseći programe održavanja, obilježavanja, snimanja i drugo. U nautičko-sigurnosnom smislu vodnim putovima upravlja također nadležno Ministarstvo, putem lučkih kapetanija unutarnjih voda. Budući da rijeke, odnosno vodni putovi imaju i vodno-gospodarski i ekološki aspekt, upravljanje istima je nužno planirati i realizirati usko surađujući s tijelima nadležnim za vodno gospodarstvo i zaštitu prirode. U tom pogledu može se istaknuti suradnja Ministarstva s **Hrvatskim vodama i ministarstvom nadležnim za zaštitu okoliša**. Pri upravljanju vodnim putovima važan je i hidrološki aspekt koji se odnosi na mjerenje protoka rijeka. U pogledu aktivnosti hidroloških mjerenja važan dionik je **Državni hidrometeorološki zavod**. U kontekstu rada luka unutarnjih voda, određivanja lučkih područja te izgradnje i održavanja lučkih građevina uska je suradnja s **ministarstvom nadležnim za prostorno uređenje i graditeljstvo** koje je uključeno u postupke kako prostornog planiranja tako i nužnih procedura prilikom izgradnje. Suradnja ministarstva nadležnog za promet i ministarstva nadležnog za prostorno uređenje i graditeljstvo ostvaruje se i važna je i za projekte izgradnje infrastrukture i održavanja plovnih putova.

Vodni putovi su ujedno i rijeke koje predstavljaju državnu granicu. Stoga je važno uzeti u obzir i tu činjenicu i tijela čija je nadležnost nadzor državne granice, ali i prekogranične aktere.

## 3 Modeli upravljanja

### 3.1 Analiza upravljanja vodnim putovima

#### 3.1.1 Sustav upravljanja vodnim putovima

**Uprava unutarnje plovidbe** obavlja poslove definirane Uredbom o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te poslove koji su Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda ili drugim propisima stavljani u djelokrug Ministarstva, a odnose se na riječni promet i plovidbu te luke i vodne putove unutarnjih voda.

Dio Uprave unutarnje plovidbe je i bivša Agencija za vodne putove. Agencija je bila osnovana kao javna ustanova i samostalna pravna osoba te je bila zadužena za upravljanje vodnim putovima. Slijedom Odluke Hrvatskog Sabora o proglašenju Zakona o izmjenama i dopuni Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih putova 1. siječnja 2019. godine sve poslove Agencije za vodne putove je preuzelo nadležno Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Između ostalog, to su poslovi upravljanja vodnim putovima u svrhu osiguranja sigurnosti plovidbe koji su definirani kao: izrada prijedloga Srednjoročnog plana u dijelu koji se odnosi na vodne putove, gradnja, tehničko unaprjeđenje i prometno-tehnološka modernizacija vodnih putova, tehničko održavanje vodnih putova, osposobljavanje vodnih putova i objekata sigurnosti plovidbe onesposobljenih zbog elementarnih nepogoda, kontrola i nadzor stanja plovnog puta, osiguravanje funkcionalnosti Riječnih informacijskih servisa.

Uz Upravu unutarnje plovidbe u sektoru unutarnje plovidbe djeluje i **Uprava sigurnosti plovidbe** čiji je rad usmjeren za nadzor i zaštitu sigurnosti plovidbe te upravljanje riječnim prometom. U okviru Ministarstva, u sklopu Uprave sigurnosti plovidbe, uspostavljena je i **Nacionalna RIS središnjica** koja obavlja poslove upravljanja Riječnim informacijskim servisima, kao i druge poslove u skladu s plovibnim propisima. Sjedište Nacionalne RIS središnjice je u Sisku. Nacionalna RIS središnjica djeluje pod nazivom »RIS Hrvatska«, a u međunarodnoj komunikaciji koristi naziv »National RIS Centre – Croatia«.

U sklopu Uprave sigurnosti plovidbe uspostavljene su i četiri **lučke kapetanije** na unutarnjim vodama:

- Lučka kapetanija Vukovar sa sjedištem u Vukovaru,
- Lučka kapetanija Osijek sa sjedištem u Osijeku i ispostavom u Varaždinu,
- Lučka kapetanija Slavonski Brod sa sjedištem u Slavonskom Brodu,
- Lučka kapetanija Sisak sa sjedištem u Sisku.

Lučke kapetanije ustrojene su na temelju ZPLUV-a te obavljaju poslove: inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, spašavanja ljudskih života i imovine na unutarnjim vodama, provode istrage plovibnih nesreća, obavljaju poslove utvrđivanja sposobnosti čamaca za plovidbu, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti članova posade za stjecanje zvanja u unutarnjoj plovidbi, tehničke i druge stručne poslove sigurnosti plovidbe koji su im posebnim propisom stavljani u nadležnost, obavljaju upravne poslove iz svoga djelokruga, upisivanje i brisanje plovila te s tim u vezi vode propisane službene evidencije, poslove izdavanja propisanih isprava

i knjiga, osobnih isprava članova posade, rješavaju u prekršajnim postupcima povodom plovidbenih prekršaja, potvrđuju pravilnike o redu u lukama i pristaništima unutarnjih voda.

### 3.1.2 Identifikacija nedostataka postojeće organizacije

Da bi se mogla ocijeniti efikasnost nekog sustava ili modela upravljanja, nužno je razumijevanje različitih aspekata koji čine upravljanje. Svaki od ovih aspekata utječe na efikasnost sustava, odnosno modela upravljanja – čak i ako bi samo jedan od promatranih aspekata imao nedostatke, moguće je da bi cjelokupni sustav bio slabije učinkovit. Stoga je važno razumjeti kako funkcionira svaki od aspekata koji čine neki sustav, identificirati eventualne nedostatke i poduzeti mjere za njihovo unaprjeđenje, čime se povećava efikasnost sustava kao cjeline.

Pri analizi sustava upravljanja vodnim putovima promatrani su sljedeći aspekti: organizacija i ovlasti, procedure, ljudski resursi, komunikacija i upravljanje informacijama, strateško upravljanje, financije. U nastavku je svaki aspekt obrađen zasebno i kvalitativno ocijenjen. Ocjena „Zadovoljavajuće“ dana je za one aspekte koji su dobro uređeni i za koje nije utvrđena potreba za unaprjeđenjima. Ocjena „Postoji prostor za unaprjeđenje“ dana je ukoliko su za pojedini aspekt utvrđene poteškoće ili nedostaci koji umanjuju efikasnost.

Promatrani aspekt	Ocjena
Organizacija i ovlasti	Postoji prostor za unaprjeđenje

Unutarnja organizacija na razini Ministarstva uređena je Uredbom o unutarnjem ustrojstvu kojom su jasno utvrđene organizacijske jedinice i zaduženja svake od njih. Opisom poslova su na razini Ministarstva jasno utvrđene zadaće i kvalifikacije pojedinog radnog mjesta te postoji jasno razgraničenje između upravljačkih funkcija i operativnih funkcija čime je stvoren jasan sustav donošenja odluka i podjele odgovornosti.

Prostor za unaprjeđenje postoji u pogledu odvajanja zakonodavne funkcije Ministarstva i operativne funkcije u dijelu poslova planiranja i provedbe gradnje, tehničkog unaprjeđenja i održavanja vodnih putova, prometno-tehnološke modernizacije vodnih putova, osiguravanja funkcionalnosti Riječnih informacijskih servisa te kontrole i nadzora stanja plovnih putova omogućit će se da se tehnička znanja i stručnost usmjere operativno na unaprjeđenje prometne infrastrukture kroz projekte.

Promatrani aspekt	Ocjena
Procedure	Postoji prostor za unaprjeđenje

U sklopu Ministarstva procedure su jasne, no postoji prostor za ubrzavanje njihovog provođenja. Trenutno procedure nisu digitalizirane na način koji bi omogućio administrativno rasterećenje djelatnika (npr. procedure izvještavanja, odobrenja). Provođenje internih procedura, ali i procedura u odnosu na vanjske dionike usko je vezano za pisani (papirnati) trag te formalna pismena odobrenja. U tom smislu prilike za digitalizaciju i automatizaciju poslovanja još nisu iskorištene.



Što se tiče vanjskih procedura, odnosno procedura u nadležnosti drugih tijela a koje su od utjecaja na poslovanje Ministarstva vezano za unutarnju plovidbu, često se događa usporavanje poslovnih procesa jer se na neka odobrenja, dozvole i rješenja dugo čeka (primjerice procedure vezane za ishodenje dozvola za građenje, procedure u području zaštite okoliša – ishodenje rješenja vezano za utjecaj zahvata na ekološku mrežu i vodna tijela, ishodenje rješenja vezano za utjecaj zahvata na okoliš, procedure vezane za rješavanje žalbi u postupcima javne nabave). Na navedeno Ministarstvo nema nikakvog utjecaja s obzirom da se ne radi o njegovoj nadležnosti, no navedena poteškoća može značajno utjecati na provođenje investicija i razvojnih projekata te ih odgađati ili usporavati. U tom dijelu efikasnost rada Ministarstva ovisi o unaprjeđenjima cjelokupnog sustava javne uprave.

Promatrani aspekt	Ocjena
Ljudski resursi	Postoji prostor za unaprjeđenje

Okvirni broj službenika i namještenika određen je na razini svake ustrojstvene jedinice Ministarstva Uredbom o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a kvalifikacije koje pojedinac mora ispunjavati za obavljanje zadaća na pojedinom radom mjestu također su propisane. Postojeći broj djelatnika na poslovima u području unutarnje plovidbe zadovoljavajući je u odnosu na postojeće potrebe i unutarnje ustrojstvo, no u razdoblju važenja ovog Srednjoročnog plana moguće je da će biti nužne određene promjene u tom pogledu, ovisno o eventualnim institucionalnim promjenama, promjenama radnih procesa i radnom opterećenju.

Prostor za unaprjeđenje u pogledu ljudskih resursa na poslovima u području unutarnje plovidbe zabilježen je u dijelu daljnjeg razvoja kompetencija djelatnika. S općim razvojem sektora unutarnje plovidbe te novim politikama (prometnim, gospodarskim, okolišnim, energetske i drugim) i trendovima na globalnoj i europskoj razini, nameće se potreba usavršavanja vještina i razvoja kompetencija u nekim područjima, a posebno se mogu istaknuti informacijsko-komunikacijske tehnologije za sektor unutarnje plovidbe (digitalizacija), intermodalnost, zaštita okoliša, alternativni izvori energije, principi eksternalizacije troškova, ali i vještine vezano za upravljanje investicijama i izvorima financiranja projekata.

Promatrani aspekt	Ocjena
Komunikacija i upravljanje informacijama	Postoji prostor za unaprjeđenje

Uprava unutarnje plovidbe i Uprava sigurnosti plovidbe, uključujući lučke kapetanije i Nacionalnu RIS središnjicu, rade sa značajnom količinom različitih informacija koje služe za praćenje stanja u sektoru, aktivnosti kontrole, izvještavanje, donošenje odluka, informiranje javnosti i u druge svrhe. Prikupljanje i dijeljenje nekih informacija je sustavno (primjerice na godišnjoj razini i u zadanim obrascima), no postoji prostor za povećanje efikasnosti u samim procesima prikupljanja informacija, organizacije informacija te korištenja informacija.

Informacije se uglavnom prikupljaju putem elektroničke pošte i iz dokumenata koje pripremaju druga tijela (primjerice lučke uprave) te se unose i obrađuju u različitim formatima koje su uglavnom osmislili sami djelatnici (informacije se često ne unose na unificirani način). To zahtijeva znatnu količinu ručnog unosa i obrade, pri čemu postoji rizik od pogrešaka. U sklopu Ministarstva koristi se DFS platforma kojom su omogućeni dijeljenje i razmjena informacija

između djelatnika i ustrojstvenih jedinica kojima je prethodno dan pristup određenim podacima. Potrebno je nastaviti poticati korištenje ovakvih alata kako bi pristup informacijama bio što učinkovitiji i brži, za razliku od pristupa informacijama putem pisanih zahtjeva i pojedinačnih upita za dostavljanjem podataka. U slučajevima kada je potrebno brzo doći do informacija ili ih brzo analizirati (primjerice za provjeru postojećeg stanja, financijske prognoze, ad-hoc izvještavanje, i slično) trenutno se ne koristi alat koji bi jednostavnom selekcijom željenih opcija mogao analizirati i vizualizirati željene informacije, nego je iste potrebno obraditi ručno što pod pritiscima vremenskih rokova može biti izazovno.

Vezano za RIS, tijekom godine se bilježe prekidi u radu sustava, a nužno je ostvariti i bolju povezanost s lukama. Unatoč nabavi novih baznih stanica, mreža između samih stanica je zastarjela. Tijekom godine, sustav bilježi prekide u radu, a najviše zbog zastarjelih servera na svim lokacijama. Naime, oprema ne pruža sigurnu vezu s Internet mrežom, što stvara prekide u slanju i primanju podataka. Jednako tako, zbog vremenskih neprilika događaju se povremeni prekidi u radu. Kako bi se omogućila puna operativnost sustava, potrebna je nadogradnja mreže između baznih stanica, odnosno potrebno je komunikaciju između baznih stanica dignuti na viši nivo te omogućiti i rezervnu vezu u slučaju prekida osnovne veze.

Prostor za napredak također postoji i u pogledu dijeljenja informacija s javnošću te promidžbe sektora unutarnje plovidbe. Primarni izvor informacija o sektoru unutarnje plovidbe svakako je službena web stranica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Na njoj se objavljuju informacije o investicijama, razvojnim projektima i aktivnostima u sektoru unutarnje plovidbe, no potrebno je razmotriti mogućnosti intenziviranja objava i obogaćivanja sadržaja. Vidljivost sektora unutarnje plovidbe u hrvatskoj javnosti je mala te bi se u tom području aktivnosti i suradnja s drugim dionicima u sektoru unutarnje plovidbe mogli intenzivirati.

<b>Promatrani aspekt</b>	<b>Ocjena</b>
Strateško upravljanje	Postoji prostor za unaprjeđenje

Uprava unutarnje plovidbe provodi aktivnosti strateškog upravljanja u sektoru unutarnje plovidbe. To uključuje definiranje strateških prioriteta, posebnih ciljeva, mjera i pokazatelja što je prvenstveno učinjeno kroz pripremu prethodno važeće Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.) i Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje od 2009. do 2016. godine) te nove Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2022. do 2032. godine i ovog Srednjoročnog plana. Uprava unutarnje plovidbe također sudjeluje u pripremi Strateških planova Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Vezano za Strateški plan Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koji se priprema na godišnjoj razini, prostor za definiranje prioriteta, posebnih ciljeva, mjera i pokazatelja za sustav unutarnje plovidbe je ograničen pošto se radi o strateškom dokumentu za cjelokupno Ministarstvo pa veća razina detaljnosti nije moguća. Za sektor unutarnje plovidbe bilo bi korisno ukoliko bi se strateški planovi za kratkoročna razdoblja mogli pripremati fokusirano za sektor unutarnje plovidbe, a kako bi se izvršenje strateških dokumenata višeg ranga moglo

preciznije usmjeravati, uključujući i definiranje jasnih kriterija za financiranje ulaganja na godišnjoj razini.

Prostor za unaprjeđenje postoji u dijelu praćenja i izvještavanja o napretku provedbe krovnog strateškog dokumenta za sektor unutarnje plovidbe, odnosno o napretku u postizanju strateških ciljeva. Izvješća o provedbi i rezultatima provedbe prethodno važeće Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.) i Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009.- 2016. godine) nisu javno dostupni.

Promatrani aspekt	Ocjena
Financiranje	Postoji prostor za unaprjeđenje

Uprava unutarnje plovidbe planira i troši sredstva iz državnog proračuna za građenje, tehničko unaprjeđenje, održavanje i prometno-tehnološku modernizaciju vodnih putova Republike Hrvatske, ali i za ulaganja u luke i pristaništa na vodnim putovima. Pri tome značajno ograničenje predstavljaju limiti državnog proračuna koji su takvi da pokrivanje svih potreba za ulaganjima nije moguće, odnosno investicije i razvojni projekti planiraju se i provode sukladno mogućnostima, a ne sukladno stvarnim potrebama. Uprava unutarnje plovidbe je u pogledu financiranja razvojnih projekata uložila značajne napore i uspješno osigurala sufinanciranje nekih razvojnih projekata iz EU fondova, kako kroz nacionalni Operativni program Promet 2007. – 2013. i Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. tako i kroz programe međunarodne suradnje i Instrument za povezivanje Europe (eng. *Connecting Europe Facility* - CEF).

Prostor za unaprjeđenje u pogledu ulaganja postoji, no njegovo ostvarenje ne ovisi samo o nadležnoj Upravi niti Ministarstvu, već o promjenama u cjelokupnom sustavu javne uprave. Mogućnosti za financiranje investicija i razvojnih projekata koje još nisu u dovoljnoj mjeri iskorištene u Republici Hrvatskoj su financijski instrumenti, ali i krediti i privatne investicije.

## **3.2 Analiza upravljanja lukama i pristaništima na državnoj, županijskoj i lokalnoj razini**

### **3.2.1 Sustav upravljanja lukama i pristaništima**

Luke se prema namjeni razvrstavaju na:

- javne luke – luke koje imaju obvezu pružanja javnih usluga, u koje može uploviti plovilo u domaćem ili međunarodnom prometu radi obavljanja prekrcajnih operacija, opskrbe zalihama, smjene posade ili nekoga drugog razloga sukladno odredbama ZPLUV-a,
- privatne luke – luke koje ne obavljaju javne usluge, već služe lučkom korisniku za obavljanje osnovne gospodarske aktivnosti.

**Javne luke** se prema značenju u lučkom sustavu razvrstavaju na:

- luke od državnog značaja - luke čiji je osnivač Republika Hrvatska i čiji je osnutak, razvoj i poslovanje od prometnog, gospodarskog i drugog interesa za Republiku Hrvatsku;

- luke od županijskog značaja - luke čiji je osnivač županija i čiji je osnutak, razvoj i poslovanje od prometnog, gospodarskog i drugog interesa za županiju.

Javnim lukama upravljaju lučke uprave, a tijela upravljanja u lučkim upravama su Upravno vijeće i ravnatelj. U javnim lukama lučke uprave dužne su osigurati održivost poslovanja i financijsku stabilnost uvažavajući ekonomske kriterije vrednovanja tržišta lučkih usluga.

Tehnička mjerila za razvrstavanje luka u prvom su redu određena Europskim ugovorom o glavnim unutarnjim vodnim putovima od međunarodnog značaja (AGN)<sup>1</sup> u dijelu koji se odnosi na luke od međunarodnog značaja. Uvjeti kojima moraju udovoljavati luke i pristaništa, mjerila za njihovo razvrstavanje i uvjeti sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima propisani su Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN 32/09).

Upravljanje javnim lukama obavlja se kroz:

- upravljanje lučkim područjima javnih luka od strane lučkih uprava u kontekstu imovinsko – pravnih odnosa što podrazumijeva rješavanje imovinsko-pravnih pitanja (otkup u ime i za račun Republike Hrvatske, izvlaštenje, evidencija u zemljišnim knjigama, upravljanje javnim vodnim dobrom);
- planiranje razvoja javnih luka zajedno s nadležnim Ministarstvom, osiguravanje pružanja lučkih usluga svima pod jednakim uvjetima, bez diskriminacije te osiguravanje kontinuiteta obavljanja lučkih usluga u javnim lukama;
- davanje koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti u javnim lukama,
- razvoj luka s obzirom na tehničke zahtjeve postavljenje AGN-om i Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima kojima moraju udovoljavati luke – zahtjevi vezano za kategoriju plovnog puta zadaća su Ministarstva; odgovornost lučkih uprava je planirati i graditi/obnavljati lučku infrastrukturu kako bi se dosegla potrebna razina lučkih kapaciteta za javne luke od državnog značaja (500.000 t godišnje) odnosno za županijske luke (250.000 t godišnje);
- osiguravanje povezanosti s međunarodnim cestovnim i željezničkim koridorima za luke od državnog značaja, a za luke od županijskog značaja sa glavnim županijskim centrima
- stvaranje uvjeta za razvoj gospodarske zone ili povezivanje s postojećim zonama
- razvoj luka s obzirom na ekološke zahtjeve – pogotovo se misli na zahtjeve kojima moraju udovoljavati tzv. E-luke (Osijek, Vukovar) - uređaji za preradu otpada prikupljenog na brodovima trebaju biti dostupni u lukama od međunarodnog značaja; oprema za prikupljanje otpada koji nastaje na plovilima trebala bi biti dostupna u svakoj luci;
- osiguravanjem ekonomske održivosti za svaku javnu luku – kako bi se osigurao dovoljan priljev od sredstava lučkih naknada koje čine lučke pristojbe i naknada za koncesiju (negativna razlika između prihoda i troškova obavljanja javne službe nadoknađuju se u državnom proračunu za luke od državnog značaja a za luke od županijskog značaja u proračunu županije).

---

<sup>1</sup> Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) (NN-MU 16/98 M.U.)

**Privatne luke** su luke koje ne obavljaju javne usluge, već služe lučkom korisniku za obavljanje osnovne gospodarske aktivnosti. Upravitelj privatne luke je privatna pravna osoba koja je dužna izraditi i dostaviti Ministarstvu plan razvitka luke za razdoblje za koje se izrađuje Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda te pristaništa (5-10 godina). U privatnim lukama vlasnik – operater sam rješava imovinsko-pravne odnose s vlasnicima/upraviteljima zemljišta. Dužan je ishoditi od nadležne lučke uprave koncesiju za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra za što plaća stalnu koncesijsku naknadu jednaku osnovici dok se promjenjiva naknada ne plaća.

Ministarstvo može na temelju Strategije razvitka riječnog prometa Republike Hrvatske i Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa ograničiti broj koncesija koje se izdaju za privatne luke i pristaništa u slučaju da to može bitno narušiti poslovanje koncesionara u javnim lukama.

**Pristaništa** služe za obavljanje manjeg broja lučkih usluga. Mogu se koristiti za javne potrebe ili za osobne potrebe korisnika pristaništa te imaju specifičnu funkciju. Pristaništa mogu biti razvrstana kao pristaništa od značaja za Republiku Hrvatsku ili kao pristaništa od značaja za županiju s obzirom na karakteristike. Pristanište se otvara i razvrstava prema funkciji odlukom ministra. Uvjeti za otvaranje, tijela nadležna za određivanje pristanišnog područja, tijela nadležna za upravljanje pristaništem te drugo vezano za otvaranje i rad pristaništa propisana su Uredbom o pristaništima (NN 134/08).

Vrste pristaništa prema ZPLUV-u su: za potrebe tijela državne uprave, industrijsko-trgovačka, putnička, postaje za opskrbu plovila, brodogradilišna, sportska, turistička, komunalna.

Upravljanje pristaništima ima slijedeće aspekte:

- većinom pristaništa upravljaju određene lučke uprave<sup>2</sup>;
- o vrsti pristaništa ovisi postupak njegova otvaranja – za određene vrste pristaništa potrebno je prethodno mišljenje nadležnih lokalnih tijela (komunalno pristanište) ili mišljenje ministarstva nadležnog za zaštićene prirodne vrijednosti (turističko pristanište);
- u pristaništima od gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku i pristaništima od gospodarskog značaja za županiju lučka infrastruktura na području pristaništa mora biti u vlasništvu Republike Hrvatske ili jedinice lokalne samouprave, odnosno Republika Hrvatska ili jedinica lokalne samouprave trebaju imati nad lučkom infrastrukturom pravo građenja;
- Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda (NN 32/09) propisani su uvjeti prema kojima će industrijsko-trgovačka i brodograđevna pristaništa moći biti razvrstana u pristaništa od gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (za industrijsko-trgovačka pristaništa – ukupni prekreajni kapacitet veći od 50.000 tona godišnje; za brodograđevna pristaništa – veličina navoza veća od 80 metara, odnosno veličina doka za plovila veća od 800 tona nosivosti) a ispod te razine smatrat će se da su od interesa za županiju;

---

<sup>2</sup> Osim za turistička kojima upravlja osoba koja upravlja nacionalnim parkom ili parkom prirode i za komunalna kojima upravlja grad ili općina na čijem području se nalazi pristanište;

- ZPLUV-om i Uredbom o pristaništima je propisano kako se za korištenje pristaništa plaćaju lučke naknade koje čine lučke pristojbe i naknada za koncesiju.

**Tovarište** je dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor izvan područja luke ili pristaništa koji je namijenjen privremenom obavljanju prekrcajnih operacija za vlastite potrebe korisnika. Za obavljanje privremenih prekrcajnih operacija za vlastite potrebe izvan lučkog područja na rok do godinu dana (npr. ukrcaj/iskrcaj pijeska, šljunka, građevnog materijala, drvene građe), a koje mogu uključivati i privremeno odlaganje materijala, pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik, mogu zahtjevom nadležnoj lučkoj upravi zatražiti otvaranje tovarišta. Za obavljanje djelatnosti na tovarištu nije potrebna koncesija.

**Zimovnik** je posebna vrsta pristaništa koje služi isključivo za zaštitu plovila od leda i elementarnih nepogoda. Njime upravlja nadležno Ministarstvo. Trenutno u Republici Hrvatskoj nije u funkciji niti jedan zimovnik. U pripremi je izgradnja i stavljanje u funkciju međunarodnog zimovnika u Opatovcu od strane nadležnog Ministarstva.

### 3.2.2 Identifikacija nedostatka postojećeg sustava

Hrvatske luke na unutarnjim vodama uređene su na tzv. Landlord modelu upravljanja gdje se teži istovremeno ka zadovoljenju javnog i privatnog interesa. Republika Hrvatska je regulatorno tijelo i vlasnik zemljišta i infrastrukture, dok su lučke operacije i usluge prepuštene privatnim društvima. Landlord model upravljanja je dominantan u većim i srednjim europskim lukama. Infrastruktura se daje na korištenje privatnim društvima koja održavaju i grade svoju suprastrukturu nužnu za obavljanje djelatnosti. Djelatnici su većinom uposlenici privatnih operatera, isključimo li lučku administraciju (lučka uprava) koja spada u javni sektor.

Pri analizi sustava upravljanja riječnim lukama i pristaništima promatrani su sljedeći aspekti: organizacija i ovlasti, procedure, ljudski resursi, komunikacija i upravljanje informacijama, financije i ekonomska održivost poslovanja, tehničko-tehnološki uvjeti, usluge i koncesije. U nastavku je svaki aspekt obrađen zasebno i kvalitativno ocijenjen. Ocjena „Zadovoljavajuće“ dana je za one aspekte koji su dobro uređeni i za koje nije utvrđena potreba za unaprjeđenjima. Ocjena „Postoji prostor za unaprjeđenje“ dana je ukoliko su za pojedini aspekt utvrđene poteškoće ili nedostaci koji umanjuju efikasnost.

Promatrani aspekt	Ocjena
Organizacija i ovlasti	Zadovoljavajuće

Sve četiri lučke uprave (Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak) imaju jasnu organizacijsku strukturu utvrđenu svojim statutima, a podjela poslova između ustrojstvenih jedinica i pojedinačnih radnih mjesta također je utvrđena kroz interne pravilnike, prvenstveno pravilnike o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta. Upravljačke funkcije i funkcije za vođenje poslovanja jasno su odvojene od operativnih funkcija, odnosno lučkom upravom upravlja Upravno vijeće, a voditelj poslovanja je ravnatelj. Upravno vijeće sastoji se od predsjednika, potpredsjednika i članova, a čine ga predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, jedinice lokalne samouprave na čijem području se nalazi luka od državnog značenja i trgovačkih društava koja obavljaju lučke djelatnosti temeljem odobrenja Lučke uprave.

Upravno vijeće obavlja poslove kako je propisano u Uredbi o upravljanju i vođenju poslova lučkih uprava unutarnjih voda te sukladno ZPLUV-u, Statutu lučke uprave i primjenjivim općim aktima. Upravno vijeće, između ostalog, obavlja sljedeće poslove: utvrđuje prijedlog srednjoročnog plana razvitka luke, donosi operativni program građenja i modernizacije lučkih građevina, te operativni program održavanja lučkih građevina, određuje visinu lučkih i pristanišnih pristojbi, donosi godišnji plan rada i financijski plan lučke uprave, odlučuje o uzimanju zajmova uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske, donosi Statut lučke uprave i druge opće akte propisane Statutom.

U Upravnom vijeću Ministarstvo je zaduženo za nadzor rada lučkih uprava. Ovakva podjela ovlasti između Ministarstva i lučkih uprava omogućava dobar balans između autonomije lučkih uprava i centralnog upravljanja sustavom unutarnje plovidbe jer se s jedne strane osigurava da lučke uprave na lokalnoj razini provode nacionalne politike razvoja, a Ministarstvo sa strateške i ekonomske strane osigurava provedbu strateških projekata i razvoja sektora.

Uvođenje poduzeća i privatnog kapitala u rad luka kroz koncesije ima pozitivan učinak na rad i konkurentnost pojedinih luka te postoji jasan ugovorni odnos između lučke uprave i koncesionara. U ovakvom upravljačkom modelu ne postoji potpuna fleksibilnost u odnosu na tržište kakva bi postojala u slučaju potpuno privatnih luka, no uvođenje privatnog sektora kroz koncesije omogućava više efikasnosti u radu, lakše suočavanje s promjenama i zahtjevima tržišta te otvara mogućnosti za investicije barem u nužnu suprastrukturu kao i fokus na kvalitetu usluge.

Promatrani aspekt	Ocjena
Procedure	Postoji prostor za unaprjeđenje

Procedure u sklopu lučkih uprava su jasno su propisane statutima lučkih uprava, pravilnicima o unutarnjoj organizaciji lučkih uprava te primjenjivim propisima (poput ZPLUV-a, Uredbe o upravljanju i vođenju poslova lučkih uprava unutarnjih voda, Uredbe o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda (NN 32/09), Pravilnika o kriterijima za određivanje naknada za koncesije u lukama i pristaništima unutarnjih voda (NN 72/15) i drugim primjenjivim propisima), no postoji prostor za ubrzanje njihovog provođenja. U lukama se bilježi nedostatak digitalizacije procedura, evidencije prometa, izdavanja računa, izrade statističkih izvješća i slično. Većina poslovanja odvija se još uvijek papirnatim putem, što usporava rad i predstavlja administrativno opterećenje za djelatnike.

Poteškoću za poslovanje u lukama i pristaništima predstavljaju procedure za koje uglavnom nisu nadležne lučke uprave niti Ministarstvo:

- Sustav koncesija je iznimno zahtjevan, pravila davanja koncesija su stroga, a izmjene postojećih ugovora iznimno složene.
- Nisu sve nekretnine i/ili lučka infrastruktura u javnim lukama od državnog značaja vlasništvo RH (ili ugovor o pravu građenja). I dalje postoji problem privatnog vlasništva koncesionara u lukama Osijek i Vukovar. Na nekima od nekretnina u vlasništvu Republike Hrvatske nije izvršen upis upravljanja u korist lučkih uprava.

- Ne postoje utvrđene procedure za javno vodno dobro u sastavu lučkih područja (davanje prava najma, zakupa, služnosti i građenja).

Promatrani aspekt	Ocjena
Ljudski resursi	Postoji prostor za unaprjeđenje

Djelatnici su većinom uposlenici privatnih operatera, isključimo li lučku administraciju (lučka uprava) koja spada u javni sektor. Takav model je odgovarajući jer prvenstveno omogućava financiranje nužne radne snage iz privatnog kapitala, a s obzirom na podjelu poslova između lučkih uprava i lučkih operatera logično je da je veći dio djelatnika uposlen kod lučkih operatera koji pružaju lučke usluge.

Prostor za unaprjeđenje zabilježen je u pogledu daljnjeg razvoja znanja i kompetencija djelatnika kako pri lučkim upravama tako i kod lučkih operatera. Da bi se osiguralo efikasno upravljanje, ali i praćenje prometno-tehnoloških trendova u sektoru unutarnje plovidbe, nužno je osigurati adekvatne edukacije ili čak zapošljavanja kadra sa specifičnim kompetencijama. U pogledu lučkih uprava potrebno je razvijati kompetencije u području upravljanja investicijama i razvojnim projektima, a to uključuje i znanja vezano za pripremu i provedbu EU sufinanciranih projekata koji su dominantni izvor sredstava za ulaganja u lučku infrastrukturu. Kod lučkih operatera nužno je osigurati redovna usavršavanja u pogledu novih tehnologija, lučke mehanizacije i automatizacije poslovnih procesa i lučkih operacija, ali i vezano za tretiranje otpada s plovila i alternativna goriva poput LNG-a – ovisno o tome kojom se djelatnošću bavi pojedini operater.

Promatrani aspekt	Ocjena
Komunikacija i upravljanje informacijama	Postoji prostor za unaprjeđenje

Razmjena informacija između lučkih uprava i Ministarstva te između lučkih operatera i lučkih uprava vrši se uglavnom putem godišnjih izvješća u zadanom formatu ili razmjenom informacija na zahtjev elektroničkom poštom, telefonski ili kroz sastanke. S obzirom da lučke uprave i lučki operateri trebaju redovno izvještavati iste setove informacija (primjerice kroz Izvješće o izvršenju plana rada i financijskog plana za pojedinu godinu), postoje ujednačeni obrasci za vođenje podataka i izvještavanje, a koji se većinom temelje na računovodstvenim principima. Informacije koje se trenutno prikupljaju i razmjenjuju odnose se prvenstveno na količinu tereta, broj putnika, prihode i rashode poslovanja te ulaganja, što su ključni pokazatelji poslovanja.

Prostor za unaprjeđenje postoji u pogledu načina prikupljanja, obrade i međusobne razmjene informacija. Trenutno ne postoji jedinstveni online prostor ili alat koji bi omogućio e-pristup svim dionicima kojima su informacije potrebne, a kojim bi bilo omogućeno da se u realnom vremenu prate rezultati poslovanja (npr. količine tereta, broj putnika, broj korištenih vezova i dr.) te prometno-tehnički aspekti luka i pristaništa (npr. ulaganja u infrastrukturu i suprastrukturu). Ne koriste se niti alati za automatsko generiranje izvještaja, a koji bi mogli omogućiti brz pristup i jasan prikaz željenih informacija.



Vezano uz postojeće načine praćenja prometa, postojeće rješenje nije zadovoljavajuće za sve sudionike procesa u luci (administrativnih i tehničkih) te je stoga nužno u svim lukama uspostaviti jedinstveni sustav, odnosno provesti postupak digitalizacije praćenja prometa koji će se uklopiti u Riječne informacijske servise te u sustav ERI-poruka (standardizirana elektronička poruka prema međunarodnom standardu za elektroničko izvješćivanje s plovila na unutarnjim vodnim putovima koje se razmjenjuju između korisnika u sklopu Riječnih informacijskih servisa). Postoji intencija uspostavljanja sustava ERI izvješćivanja na međunarodnoj razini na čemu se radi u okviru međunarodnih projekata, no sustav još nije uspostavljen.

Što se tiče komunikacije s javnošću, za sve četiri luke dostupne su njihove internetske stranice koje se redovno ažuriraju, a objavljene informacije osiguravaju dostatnu razinu transparentnosti. Postoji prostor za unaprjeđenje u pogledu promidžbe sektora unutarnje plovidbe i riječnih luka kao područja u kojima je moguće razvijati različite gospodarske djelatnosti.

<b>Promatrani aspekt</b>	<b>Ocjena</b>
Financiranje i ekonomska održivost	Postoji prostor za unaprjeđenje

Organizaciju poslovanja lučkih uprava iznimno je zahtjevno razmatrati kroz financijsku održivost poslovanja budući da se standardne metode procjene financijske održivosti ne mogu primijeniti na poslovanje lučkih uprava. Lučke uprave u javnim lukama zastupaju javni interes. Investicije u luke i pristaništa su značajne i financijski iznimno zahtjevne te zapravo u pravilu financijski nisu isplative u kratkom vremenskom roku, odnosno imaju dugo razdoblje povrata. One su svakako nužne zbog javnog interesa i opće društvene koristi, no potrebno je poduzimati mjere kojima bi se koliko je moguće smanjilo vrijeme povrata na investiciju, odnosno povećala isplativost tih investicija. S druge pak strane postoji, osim direktnih financijskih pokazatelja na poslovanje lučkih uprava, i niz indirektnih ekonomskih utjecaja koje ima poslovanje luka i rad putničkih pristaništa na lokalno gospodarstvo (npr. pozitivan učinak na niz drugih subjekata i gospodarskih društava poput lokalnih komunalnih poduzeća, turističkih zajednica i dr.).

Analiza prihoda lučkih uprava za razdoblje od 2016. do 2020. godine pokazala je da većinu prihoda lučkih uprava čine sredstva državnog proračuna, dok ostatak čine prihodi od lučkih pristojbi i naknada, koncesija, zakupa i najma imovine, EU projekata (u slučaju kada se radi o direktnom prihodu lučkih uprava) te ostalih prihoda.

**Tablica 1: Struktura prihoda lučkih uprava za razdoblje od 2016. do 2020. godine izraženo u postocima**

		Lučke pristojbe i naknade	Koncesijske naknade	Prihodi od zakupa i najma imovine	Prihodi iz proračuna	Prihodi od EU projekata	Ostali prihodi	Ukupno
Lučka uprava Vukovar	2016.	23%	11%	4%	56%	1%	6%	100%
	2017.	27%	10%	4%	53%	2%	4%	100%
	2018.	29%	9%	3%	43%	13%	3%	100%
	2019.	33%	8%	3%	41%	11%	4%	100%
	2020.	22%	15%	1%	48%	13%	1%	100%
Lučka uprava Osijek	2016.	30%	0%	1%	69%	0%	0%	100%
	2017.	12%	4%	0%	84%	0%	0%	100%
	2018.	10%	3%	0%	86%	0%	0%	100%
	2019.	10%	2%	2%	85%	0%	1%	100%
	2020.	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Lučka uprava Slavonski i Brod	2016.	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	2017.	2%	47%		42%	0%	9%	100%
	2018.	2%	41%		50%	6%	0%	100%
	2019.	5%	38%	0%	43%	11%	2%	100%
	2020.	1%	17%	1%	64%	9%	5%	100%
Lučka uprava Sisak	2016.	28%		1%	69%	0%	2%	100%
	2017.	40%	4%	0%	54%	0%	3%	100%
	2018.	36%	1%	0%	61%	0%	2%	100%
	2019.	20%		0%	78%	0%	2%	100%
	2020.	14%	3%	0%	79%	0%	4%1	100%

**Izvor: Temeljem godišnjih financijskih izvješća lučkih uprava**

Prihodi iz državnog proračuna općenito se odnose na sredstva za tehničko i investicijsko održavanje te tekuće prihode za ostale troškove, a zasebno se u financijskim izvješćima lučkih uprava vode kapitalne investicije iz državnog proračuna. Iz strukture prihoda vidljivo je da se udio prihoda iz državnog proračuna u razdoblju od 2016. do 2019. godine smanjivao u Lučkoj upravi Vukovar, dok se kod Lučke uprave Sisak taj udio povećava, a kod lučkih uprava Osijek i Slavonski Brod uglavnom se zadržava na istoj razini kroz promatrane godine. Lučka uprava Vukovar je u promatranom periodu kroz direktno korištenje EU fondova (EU sredstva iz izvora osim nacionalnih operativnih programa) uspješno povećala svoje prihode, a smanjila udio učešća državnog proračuna. Pri tome je vidljiv i rast prihoda od lučkih pristojbi što je u direktnoj vezi s rastom prometa koji se bilježi u luci Vukovar, a koji je prikazan na narednim stranicama. U 2020. godini vidljiv je pad udjela lučkih pristojbi i naknada u ukupnim prihodima lučkih uprava, što je i razumljivo s obzirom na poteškoće koje je za poslovanje u cijelom svijetu izazvala pandemija bolesti COVID-19.

Prihodi od lučkih pristojbi direktno ovise o veličini prometa što lukama Vukovar i Osijek omogućava značajnije prihode od lučkih pristojbi s obzirom da one ostvaruju međunarodni promet. S druge strane, vidljivo je da se lučka uprava Slavonski Brod u strukturi prihoda od

vlastite djelatnosti trenutno oslanja na prihode od zakupa i najma imovine te koncesijske naknade. Za sve luke, a posebice za luke na Dravi i Savi neophodno je osigurati dostatne razine plovnosti rijeka da bi se prihodi od vlastite djelatnosti lučkih uprava mogli povećati u odnosu na prihode iz državnog proračuna.

**Tablica 2: Struktura rashoda lučkih uprava za razdoblje od 2016. do 2020. godine izraženo u postocima**

		Troškovi za zaposlene	Materijalni troškovi	Troškovi održavanja	Kapitalne investicije	Ostali rashodi	Ukupno
Lučka uprava Vukovar	2016.	13%	15%	39%	16%	17%	100%
	2017.	18%	24%	33%	5%	20%	100%
	2018.	8%	13%	13%	57%	10%	100%
	2019.	19%	23%	30%	7%	21%	100%
	2020.	26%	24%	20%	10%	20%	100%
Lučka uprava Osijek	2016.	23%	15%	4%	34%	24%	100%
	2017.	16%	12%	18%	25%	29%	100%
	2018.	15%	19%	33%	3%	29%	100%
	2019.	9%	12%	11%	55%	14%	100%
	2020.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Lučka uprava Slavonski Brod	2016.	23%	36%	NA	NA	41%	100%
	2017.	11%	8%	4%	56%	21%	100%
	2018.	5%	2%	7%	72%	13%	100%
	2019.	2%	3%	1%	92%	3%	100%
	2020.	1%	2%	1%	92%	4%	100%
Lučka uprava Sisak	2016.	13%	15%	33%	14%	25%	100%
	2017.	13%	14%	20%	31%	22%	100%
	2018.	6%	3%	19%	62%	9%	100%
	2019.	6%	4%	18%	50%	22%	100%
	2020.	10%	27%	14%	7%	42%	100%

**Izvor: Temeljem godišnjih financijskih izvješća lučkih uprava**

U strukturi rashoda dominiraju investicije. Temeljem podataka za razdoblje od 2016. do 2019. godine provedena je i analiza pokrića neinvesticijskih rashoda (troškovi za zaposlene i materijalni troškovi isključujući troškove tehničkog održavanja) prihodima iz djelatnosti (lučke pristojbe i naknade, naknade od koncesija, zakup i najam imovine te direktni prihodi od EU projekata).

**Tablica 3: Pokriće neinvesticijskih rashoda prihodima iz djelatnosti za razdoblje od 2016. do 2020. godine**

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Lučka uprava Vukovar	100%	99%	100%	100%	71%
Lučka uprava Osijek	56%	44%	34%	31%	NA
Lučka uprava Slavonski Brod	NA	100%	100%	100%	60%
Lučka uprava Sisak	100%	100%	100%	100%	38%

**Izvor: Temeljem godišnjih financijskih izvješća lučkih uprava**

Rezultati analize pokazuju da trenutno sve lučke uprave, osim Lučke uprave Osijek, ostvaruju dostatne prihode iz vlastite djelatnosti za pokriće vlastitih troškova, odnosno da su u mogućnosti financirati troškove osnovne djelatnosti samostalno, dok Lučka uprava Osijek razliku sredstava nadoknađuje proračunskim sredstvima. Zbog utjecaja bolesti COVID-19 na poslovanje lučkih uprava, 2020. godina je iznimka.

Svakako je važno istaknuti da ekonomičnost i održivost pojedine luke prvenstveno ovisi o količini prometa (teretnog i putničkog) koja se ostvaruje te se u tom smislu radi o javnim lukama od interesa za Republiku Hrvatsku u koje je potrebno nastaviti ulagati kako bi se povećala njihova konkurentnost, a samim time i doprinijelo hrvatskom gospodarstvu. Sve se lučke uprave značajno oslanjaju na sredstva državnog proračuna kada se radi o kapitalnim ulaganjima, premda sve više koriste i EU sufinanciranje te po potrebi kredite. Navedeno upućuje s jedne strane na ovisnost o državnom proračunu koji pak ima svoje limite, a s druge strane upućuje na nužnost unaprjeđenja postojećih i razvoja novih usluga kako bi se vlastiti prihodi povećali do razine koja omogućava barem neki dio kapitalnih ulaganja, ali i na nužnost za pronalaskom alternativnih izvora financiranja. To se prvenstveno odnosi na korištenje sredstava iz EU fondova, poticanje privatnih ulaganja koncesionara ili kroz javno-privatna partnerstva te kroz korištenje kredita i financijskih instrumenata.

Što se tiče korištenja sredstava iz državnog proračuna u narednom razdoblju, važno je uzeti u obzir da su sve četiri lučke uprave objavom dokumenta Podaci iz Registra proračunskih i izvanproračunskih korisnika (NN 60/2020) navedene kao subjekti koji od 2021. godine imaju status proračunskog korisnika državnog proračuna. To znači da svaka lučka uprava samostalno planira sredstva za svoje aktivnosti u državnom proračunu, sukladno određenim limitima, te ima obavezu praćenja i izvještavanja o izvršenju. U ovom se pogledu očekuje određeno pojednostavljenje administrativnih procedura s obzirom na to da će lučke uprave moći samostalno raspolagati sredstvima koja im budu dostupna iz državnog proračuna kao proračunskim korisnicima.

<b>Promatrani aspekt</b>	<b>Ocjena</b>
Tehničko-tehnološki uvjeti	Postoji prostor za unaprjeđenje

U svim lukama infrastruktura je javna, odnosno u vlasništvu je države. Lučke uprave održavaju postojeću infrastrukturu i ulažu u istu sukladno proračunskim mogućnostima te koristeći sredstva dostupna iz EU fondova. S druge strane, suprastruktura poput dizalica, skladišta, raznih pogona većinom je u vlasništvu koncesionara koji istu koriste na lučkoj infrastrukturi za usluge i u razdoblju određenom koncesijskim ugovorom. S obzirom na ograničenja državnog proračuna, postoji potreba za dodatnim izvorima ulaganja u lučku infrastrukturu kako bi se omogućila što brža realizacija razvojnih projekata i time povećala konkurentnost hrvatskih luka. EU sredstva se već koriste te je svakako potrebno nastaviti s tom praksom gdje je moguće.

Osim toga, potrebno je unaprijediti model upravljanja u lukama te kroz javno-privatna partnerstva, veći angažman koncesionara pa i kredite ili financijske instrumente otvoriti veći prostor za privatna ulaganja u samu infrastrukturu. Model javno-privatnog partnerstva nije se do sada koristio u lukama unutarnjih voda. Neki od razloga su potreba za dogradnjom i

modernizacijom lučke infrastrukture te postojeće koncesije koje su ugovorene na dulje rokove (prioritetne koncesije). Također, u lukama postoje djelomično neriješeni imovinsko-pravni odnosi što daje određenu razinu nesigurnosti potencijalnim ulagačima. Razlog su i postupci davanja koncesija - rokovi za davanje ove vrste koncesija su 30 godina, odnosno maksimalno 50 godina uz suglasnost Vlade RH. Radilo bi se o visokim investicijama pa se postavlja pitanje mogućnosti povrata investicija u ovim rokovima kao i međusobnog reguliranja odnosa nakon isteka koncesija (što se događa s izgrađenom infrastrukturom/ suprastrukturom).

Prostor za unaprjeđenje u tehničko-tehnološkom smislu postoji u različitim aspektima u sve četiri luke, no važno je napomenuti da se stupanj tehničko-tehnološkog razvitka razlikuje od luke do luke te je u tom pogledu potrebno usklađivanje u kvaliteti infrastrukture i opreme. U svim lukama postoje potrebe za nadogradnjom infrastrukture i modernizacijom tehnologija i opreme. Operacije nisu automatizirane, koristi se klasična mehanizacija za pretovar. U lukama nedostaju terminali i oprema za prihvat i zbrinjavanje otpada s plovila, a u lukama od međunarodnog značaja nedostaju i uređaji za preradu otpada prikupljenog na brodovima. Infrastruktura za opskrbu alternativnim gorivima (poglavito LNG) i opskrbu električnom energijom također nije razvijena.

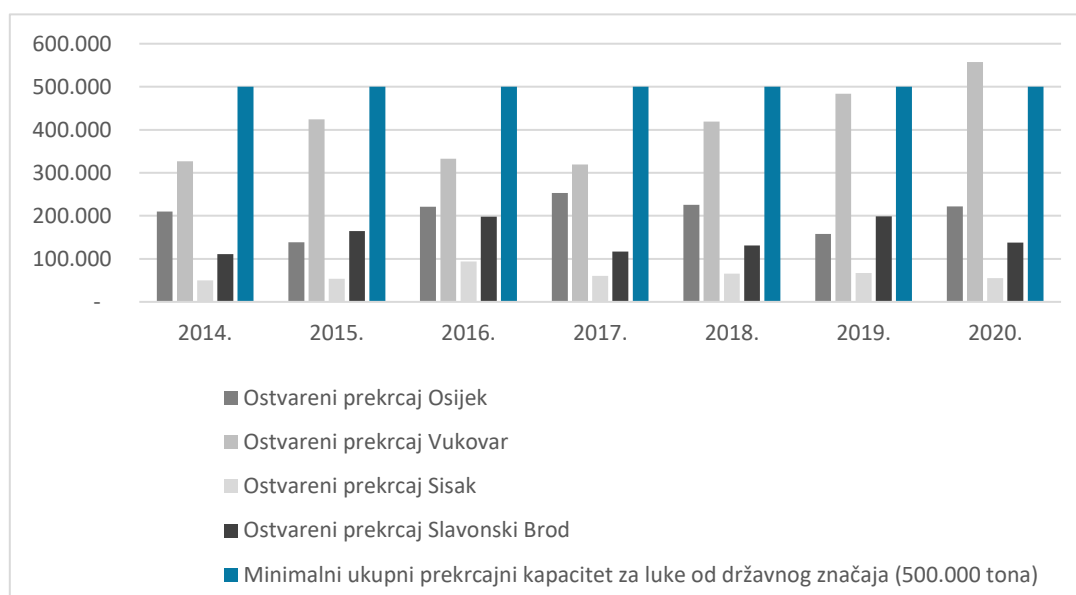
Poslovanje luka dominantno ovisi o stanju plovnosti i održavanju plovnih putova, a što trenutno predstavlja poteškoću za luke Sisak i Slavonski Brod te dijelom za luku Osijek zbog postojanja kritičnih dionica na Savi i Dravi. Navedeno uzrokuje smanjenu dostupnost luka te nemogućnost prihvata nekih plovila (posebice ako se radi o plovilima većeg gaza).

Promatrani aspekt	Ocjena
Usluge	Postoji prostor za unaprjeđenje

Sve četiri luke dominantno su teretne, odnosno usluge koje dominiraju u poslovanju su usluge ukrcaja, iskrcaja i pretovara tereta. Analiza je pokazala da kod luka Osijek, Vukovar i Slavonski Brod postoji diverzifikacija u pogledu strukture tereta, odnosno da ove tri luke mogu pružiti i pružaju usluge za različite vrste tereta, dok je luka Sisak usmjerena na tekuće terete (nafta). Diverzifikacija s jedne strane svakako povećava kompetitivnost pojedine luke. S druge strane, promatrajući cjelokupan sustav unutarnje plovidbe u RH, trebalo bi izbjegavati da hrvatske luke budu jedna drugoj konkurencija. Lukama Osijek i Vukovar koje se nalaze geografski blizu jedna drugoj objema u strukturi tereta dominira rasuti teret i pijesak. U tom smislu potrebno je osmisliti modele za specijalizaciju luka.

Vidljivo je da u promatranom periodu niti jedna od luka ne koristi svoje kapacitete u skladu s minimalnim ukupnim prekracajnim kapacitetom za luke od državnog značaja propisanim Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda (NN 32/09), izuzev luke Vukovar koja je u 2020. godini premašila taj pokazatelj.

**Slika 1: Iskorišteni prekrcajni kapacitet u lukama na godišnjoj razini u odnosu na minimalni prekrcajni kapacitet propisan za luke od državnog značaja**



**Izvor: Temeljem podataka LU Osijek, LU Vukovar, LU Slavonski Brod i LU Sisak**

Iz svega navedenog vidljivo je da potencijali hrvatskih luka za teretni promet nisu u potpunosti iskorišteni te postoji nužnost za većim i efikasnijim iskorištavanjem prekrcajnih kapaciteta.

Mogućnost skladištenja tereta u neposrednoj blizini plovnog puta važna je lučka usluga. Sve četiri hrvatske luke na unutarnjim vodama imaju skladišne kapacitete, a veličine skladišnih prostora različite su u pojedinim lukama. Što se tiče drugih vrsta lučkih usluga, u sve četiri luke postoji prostor za unaprjeđenje popratnih usluga vezano za terete (npr. pakiranje i prepakiranje robe, kontrola kvalitete, trgovina). U svim lukama postoji prostor za unaprjeđenje i u pogledu usluga opskrbe plovila i prihvata otpada s plovila, iako je stupanj razvijenosti infrastrukture za ove usluge te sam opseg usluga koje se trenutno pružaju različit među lukama.

U pogledu drugih vrsta usluga, sve četiri luke imaju mogućnosti za putnički promet. U lukama Vukovar i Osijek vidljiv je rast putničkog prometa i značajan potencijal za razvoj tog aspekta prijevoza, a posebice u kombinaciji s uslugama iz sektora turizma. Vrlo mali obim putničkog prometa bilježi se u lukama Slavonski Brod i Sisak, primarno zbog nepovoljnog stanja plovnosti rijeke Save. Da bi se potencijal putničkog prometa iskoristio, potrebno je prvenstveno osigurati dostatnu razinu plovnosti rijeka (prvenstveno Sava, dijelom Drava). Dodatno, potrebno je ulagati u promidžbu, suradnju s putničkim agencijama, suradnju s entitetima iz drugih sektora (poput kulture, turizma, pa čak i gospodarstva i poljoprivrede u smislu domaćih OPG-ova i slično). Ovo su aktivnosti koje je svakako potrebno intenzivirati u daljnjem upravljanju i razvoju hrvatskih luka.

Luka Osijek jedina za sada u svom obuhvatu ima i sportska pristaništa (Neptun, Retfala i Zimska luka). U pogledu pristaništa općenito, vrste pristaništa trenutno nisu prilagođene zahtjevima korisnika i organizaciji upravljanja pristaništima te je nužno preispitivanje i nova podjela vrsta pristaništa sukladno stvarnim potrebama.

U pogledu vanjskih čimbenika, na poslovanje luka negativno utječe nepovoljno gospodarsko okruženje, prvenstveno manjak industrija i drugih generatora potražnje za lučkim uslugama. Stoga je s jedne strane nužno ponuditi druge vrste usluga u lukama u skladu s potražnjom, a s druge ojačati međusektorsku suradnju koja bi rezultirala simultanim razvojem luka i gospodarstva u užem i širem lučkom području.

Promatrani aspekt	Ocjena
Koncesije	Postoji prostor za unaprjeđenje

Tijekom godina kroz praktičnu primjenu modela koncesija u lukama unutarnjih voda uočene su poteškoće koje utječu na cjelokupno poslovanje i razvoj luka unutarnjih voda:

- stroga pravila kod davanja koncesija što direktno negativno utječe na složenost postupaka davanja koncesija te smanjenu mogućnost izmjena koncesijskih ugovora u skladu sa zahtjevima tržišta koje se brzo mijenja čime se cjelokupan sustav doima tromim.
- prioritetne koncesije koje su dane temeljem Zakona o lukama unutarnjih voda iz 1998. godine gdje su zatečeni lučki operateri imali pravo dobiti koncesiju bez javnog nadmetanja uz uvjet da Republika Hrvatska postaje vlasnikom lučkih građevina tih trgovačkih društava. U međuvremenu su neka od tih trgovačkih društava privatizirana bez da je napravljena diobena bilanca, odnosno zemljište i infrastruktura su postali privatno vlasništvo. Neki od ovakvih ugovora o koncesijama su i dalje na snazi.
- imovinsko-pravni problemi, koji slijede prethodnu točku, a gdje su privatna društva vlasnici nekretnina u lučkom području gdje obavljaju djelatnost što se kosi s karakterom javnih luka i predstavlja problem prilikom davanja koncesija.
- složen postupak pripreme nadmetanja uz izradu studije gospodarske opravdanosti koja iziskuje znatna financijska sredstva.
- ugovori za postojeće koncesije koji su na isteku često sadrže odredbe vezano za građevine u vlasništvu koncesionara koje čine buduće nadmetanje za koncesiju neizvjesnim (što će se dogoditi s izgrađenim građevinama, što ako je postojeća tehnologija zastarjela i sl.).
- neizvršavanje ugovora o koncesiji u smislu investicija i razine pretovara.
- nepovoljno gospodarsko okruženje koje negativno utječe na broj potencijalnih koncesionara prilikom javnog nadmetanja te kasnije i na njihov rad.

### 3.3 Ocjena funkcionalnosti modela upravljanja

Analiza modela upravljanja pokazala je da postoji prostor za unaprjeđenje upravljanja vodnim putovima i upravljanja lukama i pristaništima u Republici Hrvatskoj. Vidljivo je da se u prethodnim razdobljima radilo na jačanju svih promatranih aspekata upravljanja te je i u narednom periodu potrebno nastaviti s aktivnostima koje će ojačati efikasnost modela upravljanja i to na način koji će omogućiti prilagodbe novim europskim i nacionalnim politikama te trendovima razvoja i kretanja prometa.

U cilju stvaranja konkurentnog, visokoučinkovitog i modernog sustava unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj koji je potpuno integriran u europsku prometnu mrežu te funkcionira po načelima ekonomske i ekološke održivosti, nužno je osigurati ulaganja u prometno-tehnološke

aspekte, jačanje ljudskih resursa i informacijsko-komunikacijske tehnologije uz istovremeno uklanjanje proceduralnih barijera.

U odnosu na prometno-tehnološku komponentu ključno je osigurati preduvjete za neometano odvijanje prometnih tokova te privlačenje korisnika prijevoza unutarnjim plovnim putovima. To se prije svega odnosi na redovno održavanje plovnih putova i klasa plovnosti na Savi, Dravi i Dunavu, modernizaciju lučke infrastrukture i opreme te korištenje IKT-a u poslovanju, posebno koristeći funkcionalnosti RIS-a (digitalizacija sektora unutarnje plovidbe).

U odnosu na gospodarsku i društvenu komponentu, potencijal unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj je nedovoljno iskorišten. To se ne odnosi samo na nisku iskorištenost prekrcajnih kapaciteta u lukama, nego i na nedostatak gospodarsko-poduzetničkih zona u blizini luka i na još uvijek nisku iskorištenost turističkog potencijala unutarnje plovidbe. Samim ulaganjima u prometno-tehnološku komponentu povećat će se privlačnost unutarnje plovidbe kao prijevoznog moda pa se može očekivati povećanje broja korisnika lučkih usluga, ali i tzv. *spill-over* efekt na stvaranje i jačanje gospodarskih zona, poduzetništva, industrije, povećanje ponude turističkih usluga. Time se ujedno otvaraju mogućnosti za otvaranje novih radnih mjesta i jačanje gospodarstva, pa čak i demografsku obnovu područja u kojima su smještene luke unutarnjih voda.

S obzirom na sve navedeno može se reći da sektor unutarnje plovidbe trenutno nije funkcionalan u mjeri i na način na koji bi mogao biti, no potencijal za razvoj je velik i postoji jasna vizija njegovog ostvarenja.



### 3.4 Prijedlozi poboljšanja, reorganizacije i razgraničenja odgovornosti

Područje	Prijedlozi poboljšanja
Procedure	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Više iskoristiti mogućnosti digitalizacije i automatizacije poslovnih procesa u radu Ministarstva (npr. digitalna odobrenja, strukturirane dijeljene baze podataka za brz pristup informacijama, korištenje alata za vizualizaciju i automatsko generiranje izvještaja). Pri tome se za određivanje prikladnog načina i alata za unaprjeđenje pojedine procedure preporučuje provesti detaljno snimanje procesa (AS-IS stanje) uz pomoć vanjskih stručnjaka koji onda mogu predložiti i izraditi konkretna rješenja.</li> <li>• Digitalizirati poslovne procese u svim lukama i putničkim pristaništima na unutarnjim vodama (npr. za evidenciju prometa, izdavanje računa, izradu izvješća).</li> </ul>
Ljudski resursi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na razini Ministarstva, lučkih uprava i operatera redovito (na godišnjoj razini) provoditi analizu kompetencija te temeljem nje definirati planove edukacija ili zapošljavanja. Analizu kompetencija preporuča se provoditi na način da se za svakog djelatnika utvrde potrebne kompetencije (uključujući i područja u kojima je potrebno sticati nova znanja) te se za svaku kompetenciju daje ocjena postojeće razine znanja u odnosu na željenu i utvrđuje se eventualni jaz, odnosno kompetencije koje je potrebno dodatno jačati.</li> <li>• Planove edukacija izrađivati za svakog djelatnika pojedinačno na način da se omogući stjecanje specifičnih, stručnih i tehničkih znanja (npr. edukacije vezano za RIS sustav, nove tehnologije, lučku mehanizaciju, automatizaciju lučkih operacija, tretiranje otpada s plovila, alternativna goriva poput LNG-a), a uzimajući u obzir rezultate analize kompetencija i zahtjeve pojedinog radnog mjesta.</li> <li>• Osigurati edukacije u području upravljanja investicijama i razvojnim projektima kako za djelatnike Ministarstva tako i za lučke uprave, a to uključuje i znanja vezano za pripremu i provedbu EU sufinanciranih projekata.</li> <li>• Iskoristiti mogućnosti učenja putem online platformi (ovisno o dostupnosti relevantnih tema na online platformama).</li> <li>• Poticati uključivanje djelatnika i institucija u projekte (nacionalno i na međunarodnoj razini) te sudjelovanje u praktičnim treninzima, a kako bi se omogućilo stjecanje što više znanja i jačanje kompetencija kroz praktično iskustvo. Osim stjecanja znanja, kroz uključivanje djelatnika i institucija u projekte doprinijet će se i vidljivosti sektora te Republike Hrvatske općenito.</li> <li>• Prenositi stečena znanja unutar vlastite institucije ili širem krugu dionika u sustavu unutarnje plovidbe (npr. prijenos znanja i informacija stečenih na konferencijama, projektima, studijskim putovanjima od strane osoba koje su sudjelovale).</li> <li>• Poticati razvoj stručnog kadra u vodnom prometu te nastaviti sa stipendiranjem učenika/studenata iz područja unutarnje plovidbe.</li> </ul>
Komunikacija i upravljanje informacijama	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uvesti alat za e-pristup ključnim dionicima sektora unutarnje plovidbe (prvenstveno Ministarstvo, lučke uprave i operateri) za praćenje stanja u sektoru i ključnih pokazatelja u realnom vremenu, a ne samo na godišnjoj razini.</li> <li>• Unaprijediti dijeljenje informacija s javnošću na način da se informacije o stanju vodnih putova, lukama, projektima, uslugama i slično dijele češće na internetskim stranicama Ministarstva i lučkih uprava.</li> <li>• Pojačati promidžbene aktivnosti korištenjem godišnjih planova za vidljivost i promidžbu u kojima će biti utvrđene konkretne aktivnosti (adekvatan marketinški miks), proračun, ciljana publika i poruke koje se žele prenijeti; suradnja Ministarstva, lučkih uprava i operatera, jedinica lokalne i regionalne samouprave te lokalnih i regionalnih turističkih zajednica je neophodna kako u pripremi planova promidžbenih aktivnosti tako i u njihovoj provedbi (npr. zajednička organizacija konferencija, dijeljenje informacija na vlastitim web stranicama, zajednička izrada materijala za informiranje, zajedničko sudjelovanje u sajmovima ili konferencijama na EU i međunarodnoj razini).</li> <li>• Osigurati prisutnost informacija o sektoru unutarnje plovidbe u medijima i na društvenim mrežama.</li> </ul>

Strateško upravljanje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ojačati praćenje provedbe aktivnosti predviđenih strateškim dokumentima (sektorska strategija, srednjoročni plan, masterplanovi luka) te o napretku redovito i transparentno izvještavati javnost (primjerice jednom godišnje). To uključuje informiranje o provedenim aktivnostima i napretku provedbe mjera i projekata predviđenih strateškim dokumentima, informiranje o postignućima i konkretnim rezultatima (u smislu ključnih pokazatelja, financiranja, učinka poduzetih aktivnosti na opće gospodarstvo i stanovnike), itd.</li> <li>• Razmotriti mogućnosti kratkoročnog planiranja za sustav unutarnje plovidbe kako bi se omogućilo jasnije usmjeravanje prioriteta na godišnjoj razini kao i definiranje kriterija za ulaganja.</li> <li>• Provoditi evaluacije srednjoročnih i dugoročnih strateških dokumenata tijekom i nakon razdoblja provedbe koje pokrivaju strateški dokumenti, a kako bi se mogla ocijeniti uspješnost i učinci te postignuća u odnosu na planirano i faktori uspješnosti. Provedba evaluacija je od ključne važnosti za formulaciju novih politika, strateških ciljeva i mjera ili redefiniranje postojećih ako se utvrdi potrebnim.</li> </ul>
Financiranje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povećati korištenje EU fondova za financiranje izrade projektne dokumentacije te izgradnje i modernizacije infrastrukture u lukama i plovnim putovima.</li> <li>• Za ulaganja više koristiti mogućnosti financijskih instrumenata, kredita i privatnih investicija.</li> <li>• Povećati broj investicija u lukama kroz javno-privatno partnerstvo.</li> <li>• Povećati prihode lučkih uprava kako bi lučke uprave iz vlastitih sredstava, osim tekućih troškova, financirale i dio tehničkog održavanja, ali i investicija.</li> <li>• Koristiti mogućnosti davanja u zakup/najamninu korištenja nekretnina na lučkom području na kratki rok i privremeno, a staviti naglasak na davanje koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti i ostvarivanje što većeg prihoda od koncesija i lučkih djelatnosti.</li> </ul>
Sigurnost i nadzor prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redovno održavati RIS sustav i osigurati rad svih njegovih funkcionalnosti.</li> <li>• Sudjelovati u međunarodnim projektima koji se bave RIS sustavom i njegovim nadogradnjama.</li> </ul>
Građenje i održavanje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vršiti redovno održavanje, obilježavanje plovnih putova koordinirati s korisnicima vodnih putova i operaterima u lukama.</li> <li>• Provoditi redovno snimanje dubina plovnih putova i informiranje brodarstva</li> <li>• Koristiti nove tehnologije kod snimanja i obilježavanja plovnih putova</li> <li>• Provoditi redovno čišćenje plovnog puta.</li> </ul>
Ekološki aspekti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• U svim lukama od međunarodnog značaja planirati terminale za prihvat i zbrinjavanje otpada koji nastaje na brodovima.</li> <li>• U E-lukama osigurati i uređaje za preradu otpada koji se prikupi.</li> <li>• Budući da poslovi prikupljanja i zbrinjavanja otpada nisu komercijalno isplativi, iznaći rješenja zajedno s drugim europskim zemljama kako će se naplaćivati predmetne usluge (primjerice kroz sustav vinjeta, načelo „onečišćivač plaća“).</li> <li>• Modernizirati riječnu flotu u kontekstu tehnoloških inovacija, tj. u domeni zaštite okoliša i novih tržišnih okruženja kroz raspoložive programe potpora.</li> </ul>
Sigurnosna zaštita	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usluga sigurnosne zaštite u putničkim pristaništima trenutno ne postoji, no potrebno je razmotriti njezino uvođenje u svim međunarodnim putničkim pristaništima.</li> </ul>
Javne usluge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provesti planiranje u prostoru i pripremu projekata za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva.</li> <li>• Sukladno specifičnostima i tržišnim zahtjevima, razmotriti proširenje postojećih lučkih usluga (npr. u putničkim pristaništima vezano za kruzere ponuditi mogućnost remonta brodova izvan sezone pristajanja).</li> <li>• Izvan područja luka unutarnjih voda osigurati mogućnost tzv. privežišta, odnosno prostora gdje bi plovila u međunarodnom prometu mogla pristajati. Privežišta bi služila za opskrbu vodom/strujom/namirnicama, odnosno za odmor posade te bi predstavljala dodatnu javnu uslugu.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planirati izgradnju i pružanje usluga zimovnika na unutarnjim vodnim putovima te pri tome razmotriti upravljanje zimovnicima (zadržati upravljanje od strane Ministarstva ili je potrebno da se zimovnicima upravlja na operativnoj razini).</li> <li>• U sve luke uvesti sustave kontrole kvalitete usluga te ispitivanje zadovoljstva korisnika pruženim uslugama.</li> <li>• Razmotriti mogućnosti i modele specijalizacije hrvatskih luka kroz fokusirane analize tržišta (specijalizacija se može razmatrati s različitih aspekata – specijalizacija za određena tržišta, specijalizacija za specifične usluge, specijalizacija za manevriranje određenim vrstama tereta).</li> </ul>
Komercijalne djelatnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• U okviru posebnog zakona (ZPLUV) predvidjeti, koliko to dozvoljava Zakon o koncesijama, jednostavnija pravila za koncesije, odnosno predvidjeti slučajeve u kojima je moguće davanje koncesija na zahtjev i izmjene ugovora o koncesiji.</li> <li>• Kroz propise osigurati uvjete za lakše prilagođavanje zahtjevima tržišta, odnosno uvjete za dinamičniji sustav poslovanja u lukama (posebice pojednostavljenje procedure za sklapanje, izmjene i raskid koncesijskih ugovora).</li> <li>• Poduzeti aktivnosti (npr. lobiranje, pregovori, promidžba, osiguravanje infrastrukture za pružanje usluga remonta kruzerima, usluge zimovnika) kako bi hrvatska putnička pristaništa postala polazišne luke za kruzere, a što bi imalo značajan utjecaj na lokalni turizam, sveukupno gospodarstvo, ali i druge grane prometa.</li> <li>• Omogućiti obavljanje popratnih djelatnosti u lukama (npr. postavljanje kioska, bankomata ili drugih usluga).</li> <li>• Izraditi planove povezivanja luka s gospodarsko-poduzetničkim zonama u okruženju.</li> </ul>
Upravljanje lukama i pristaništima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadležno Ministarstvo usmjeriti odgovarajuće aktivnosti prema Državnom odvjetništvu u kontekstu iznalaženja rješenja za nekretnine i infrastrukturu u privatnom vlasništvu u lukama Osijek i Vukovar.</li> <li>• Proširiti lučka područja prema potrebama (npr. proširenje luke Vukovar na područje Borova d.d. Vukovar).</li> <li>• Izvršiti evidenciju upravljanja za sve nekretnine u lučkim područjima koje su vlasništvo Republike Hrvatske od strane lučkih uprava.</li> <li>• Utvrditi procedure i visine naknada za davanje nekretnina koje su javno vodno dobro u najam, zakup, davanje prava služnosti i prava građenja.</li> <li>• Preispitati i izvršiti novu podjelu vrsta pristaništa sukladno potrebama koje proizlaze iz analize tržišta te jasno razgraničiti odgovornosti i ovlasti upravljanja pristaništem (lučke uprave, jedinice lokalne samouprave, općina).</li> <li>• Omogućiti da se pristaništa izvan nacionalnog parka i parka prirode razvrstaju kao turistička (u okviru pojedinih općina).</li> <li>• Preispitati odredbe kojima se reguliraju tovarišta.</li> </ul>
Zakonodavne aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donijeti potrebne zakonodavne akte te izmjene i dopune postojećih propisa/odredbi iz područja unutarnje plovidbe s ciljem daljnjeg razvoja gospodarstva i riječnog brodarstva.</li> </ul>
Međunarodna suradnja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nastaviti suradnju sa međunarodnim organizacijama u području unutarnje plovidbe.</li> <li>• Intenzivirati suradnje kroz međudržavne komisije/povjerenstva i stručne radne grupe u sklopu provedbe bilateralnih sporazuma o plovidbi vodnim putovima i njihovom tehničkom održavanju.</li> </ul>

### 3.4.1 Međusobna povezanost i korelacija pojedinih subjekata u unutarnjoj plovidbi

#### Međunarodna razina

Uprava unutarnje plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture sudjeluje u radu međudržavnih komisija i povjerenstava za provođenje međudržavnih ugovora, sudjeluje u radu i prati rad međunarodnih organizacija i drugih međunarodnih subjekata iz područja unutarnje plovidbe, te sudjeluje u radu radnih grupa međunarodnih organizacija na ekspertnoj razini: UN/Ekonomske komisije za Europu, Odbora za kopneni promet, radne grupe za promet unutarnjim vodama, radne grupe za ujednačavanje tehničkih i sigurnosnih pravila u unutarnjoj plovidbi sa sjedištem u Genevi, Dunavske komisije sa sjedištem u Budimpešti, Centralne komisije za plovidbu Rajnom sa sjedištem u Strasbourgu, Savske komisije sa sjedištem u Zagrebu.

Za plovidbu i održavanje vodnih putova važni su bilateralni međudržavni sporazumi/ugovori s državama s kojima Republika Hrvatska graniči kao i s ostalim državama s kojima nema granice, no međusobno se regulira plovidba unutarnjim vodnim putovima.

#### Nacionalna razina

Zajedno s lučkim upravama, nadležno Ministarstvo definira i vodi politiku luka unutarnjih voda, odnosno planira važne infrastrukturne i druge razvojne projekte te pruža potporu lučkim upravama pri pronalaženju drugih modela financiranja razvoja lučke infrastrukture, uz financiranje iz državnog proračuna (EU fondovi, krediti, javno-privatno partnerstvo, različiti poticaji i subvencije za jedinice lokalne samouprave i korisnike lučkih usluga). Ministarstvo zajedno s lučkim upravama sudjeluje u realizaciji i implementaciji infrastrukturnih i drugih projekata koji se financiraju iz Europske unije. Lučke uprave su, sukladno Podacima iz registra proračunskih i izvanproračunskih korisnika, od 1. siječnja 2021. godine postale korisnici Državnog proračuna Republike Hrvatske, što je u značajnoj mjeri izmijenilo način dosadašnjeg funkcioniranja i odnosa između lučkih uprava i službi Ministarstva u kontekstu financiranja kapitalnih investicija u lukama, ali i tehničkog održavanja infrastrukture i redovnog poslovanja na način da lučke uprave prestaju biti neprofitne pravne osobe, a postaju korisnici državnog proračuna te će, kao takve, lučke uprave imati zasebnu poziciju unutar državnog proračuna (do sada je to bila Uprava unutarnje plovidbe), a svi vlastiti prihodi lučkih uprava će se uplaćivati u državni proračun te će se moći koristiti za propisanu djelatnost lučkih uprava. Ujedno, izmijenio se i način (pred)financiranja aktivnosti u okviru projekata financiranih iz EU fondova.

Republika Hrvatska je osnivač lučkih uprava. Lučkim upravama upravljaju Upravna vijeća (imaju po pet članova: tri predstavnika osnivača i po jedan predstavnik jedinice lokalne samouprave i koncesionara), a voditelj poslovanja je ravnatelj. Ministarstvo ima pravo upravnog nadzora nad djelatnostima koje predstavljaju obavljanje javne službe, odnosno nad djelatnostima lučkih uprava koje predstavljaju javne ovlasti.

Lučke su uprave osnivači ZALU-a putem koje se stvara platforma za međusobnu suradnju lučkih uprava, ali i bolju i intenzivniju suradnju s nadležnim Ministarstvom.

Lučke kapetanije u okviru svojih mjesnih nadležnosti imaju ingerenciju u lukama unutarnjih voda u smislu pitanja sigurnosti plovidbe u okviru pojedinih projekata koje provode lučke

uprave. Tako daju posebne uvjete u prilikom izgradnje lučkih građevina, daju mišljenja i suglasnosti kada je to propisano ZPLUV-om te daju prethodnu suglasnost na pravilnike kojima se regulira red u luci te nadziru provođenja reda u luci. Inspektori u okviru kapetanija nadziru provođenje zakonskih i podzakonskih odredbi te su ovlašteni na propisivanje popratnih mjera.

Lučke uprave na unutarnjim vodama usko surađuju s koncesionarima na lučkim područjima iz svoje nadležnosti, nadziru njihov rad u smislu izvršavanja koncesijskih ugovora te u financijskom smislu. Lučki operateri dostavljaju izvješća o poslovanju lučkim upravama periodički u skladu s ugovornim obvezama. Lučke tarife prema kojima posluju koncesionari se donose na način da ih koncesionar predlaže, a upravna vijeća lučkih uprava ih potvrđuju i javno objavljuju.

Kroz Zajednicu za promet na unutarnjim vodama međusobno su povezani gotovo svi subjekti uključujući nadležno Ministarstvo, lučke uprave, lučke operatere te brodarska društva. Kroz rad Zajednice razmjenjuju se informacije i diskutira se problematika sustava te se iznalaze rješenja.

## 4 Kriteriji za vrednovanje efikasnosti i kvalitete modela upravljanja vodnim putovima i lukama

Efikasnost i kvalitetu modela upravljanja vodnim putovima i lukama korisno je redovito vrednovati, jednako kao što je nužno redovito praćenje provedbe strateških dokumenata ili projekata i postignuća željenih ciljeva. Vrednovanje modela upravljanja općenito je koristan alat koji omogućava da se precizno identificiraju nedostaci koji čine rad manje efikasnim ili manje kvalitetnim te da se isti adekvatno adresiraju odgovarajućim mjerama.

### 4.1 Definiranje kriterija i mjerljivih pokazatelja

Za vrednovanje modela upravljanja vodnim putovima predlaže se korištenje sljedećih kriterija:

Tablica 4: Prijedlog kriterija za vrednovanje modela upravljanja vodnim putovima

Kriterij	Pokazatelj	Izvor informacija
Postojanje jasne organizacije, podjele poslova i odgovornosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Broj ustrojstvenih jedinica i radnih mjesta koji vrše poslove u sektoru unutarnje plovidbe</li> <li>• Broj radnih mjesta s upravljačkim ovlastima u odnosu na operativne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interni akti Ministarstva</li> </ul>
Efikasnost procedura i poslovnih procesa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrijeme trajanja obavljanja administrativnih postupaka</li> <li>• Broj automatiziranih administrativnih i poslovnih procesa</li> <li>• Troškovi administrativnih procesa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snimke poslovnih procesa, moguće od strane vanjskih stručnjaka</li> </ul>
Adekvatnost ljudskih resursa u odnosu na radne potrebe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postotak radnog opterećenja po radnom mjestu</li> <li>• Postotak izvršenja godišnjeg plana edukacija</li> <li>• Postotak izvršenja Plana zapošljavanja na godišnjoj razini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rezultati godišnje analize radnog opterećenja</li> <li>• Evidencija pohađanih edukacija i treninga po djelatniku</li> <li>• Evidencija zaposlenih po radnom mjestu</li> </ul>
Digitalizacija poslovanja i komunikacije	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postotak ostvarene digitalizacije</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvršenje ugovora za provedbu digitalizacije</li> </ul>
Marketinška aktivnost i prisutnost u medijima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Broj pojavljivanja u medijima na godišnjoj razini temeljem zakupa medijskog prostora u promidžbene svrhe</li> <li>• Broj sudjelovanja u promotivnim događanjima na godišnjoj razini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objave u novinama, televizijske i radio emisije</li> <li>• Evidencija organizacije i sudjelovanja u promotivnim događanjima</li> </ul>
Učinkovitost praćenja ostvarenja strateških ciljeva i transparentnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Broj objavljenih izvješća o napretku provedbe strateških dokumenata i projekata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objave izvješća na Internet stranici Ministarstva</li> </ul>
Učinkovitost financiranja ulaganja i razvojnih projekata	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udio alternativnih izvora financiranja za ulaganja u vodne putove u odnosu na državni proračun</li> <li>• Udio kredita i privatnog financiranja za ulaganja u vodne putove</li> <li>• Udio financiranja razvojnih projekata u odnosu na troškove redovnog održavanja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan i izvršenje državnog proračuna</li> <li>• Izvješća o provedbi pojedinih ulaganja i razvojnih projekata, uključujući podatke o financiranju i izvorima financiranja</li> </ul>

Za vrednovanje modela upravljanja lukama i pristaništima predlaže se korištenje sljedećih kriterija:

**Tablica 5: Prijedlog kriterija za vrednovanje modela upravljanja lukama i pristaništima**

Kriterij	Pokazatelj	Izvor informacija
Postojanje jasne organizacije, podjele poslova i odgovornosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Broj ustrojstvenih jedinica i radnih mjesta koji vrše poslove u lukama</li> <li>• Broj radnih mjesta s upravljačkim ovlastima u odnosu na operativne</li> <li>• Utvrdiv broj i vrsta poslova koje obavljaju lučki operateri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podzakonski akti kojima se reguliraju ovlasti i odgovornosti unutar lučkih uprava</li> <li>• Opći akti lučkih uprava</li> <li>• Koncesijski ugovori</li> </ul>
Efikasnost procedura i poslovnih procesa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrijeme trajanja obavljanja administrativnih postupaka</li> <li>• Broj automatiziranih administrativnih i poslovnih procesa</li> <li>• Vrijeme potrebno za izvještavanje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snimke poslovnih procesa, moguće od strane vanjskih stručnjaka</li> </ul>
Adekvatnost ljudskih resursa u odnosu na radne potrebe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postotak radnog opterećenja po radnom mjestu</li> <li>• Postotak izvršenja godišnjeg plana edukacija</li> <li>• Postotak izvršenja Plana zapošljavanja na godišnjoj razini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rezultati godišnje analize radnog opterećenja</li> <li>• Evidencija pohađanih edukacija i treninga po djelatniku</li> <li>• Evidencija zaposlenih po radnom mjestu</li> </ul>
Digitalizacija poslovanja i komunikacije	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postotak ostvarene digitalizacije</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvršenje ugovora za provedbu digitalizacije</li> </ul>
Marketinška aktivnost i prisutnost u medijima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Broj pojavljivanja u medijima na godišnjoj razini temeljem zakupa medijskog prostora u promidžbene svrhe</li> <li>• Broj sudjelovanja u promotivnim događanjima i sajmovima na godišnjoj razini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objave u novinama, televizijske i radio emisije</li> <li>• Evidencija organizacije i sudjelovanja u promotivnim događanjima</li> </ul>
Učinkovitost financiranja ulaganja i razvojnih projekata	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postotak pokriva rashoda za osnovnu djelatnost od vlastitih prihoda</li> <li>• Udio alternativnih izvora financiranja za ulaganja u luke u odnosu na državni proračun (vlastiti prihodi, EU sredstva, krediti, privatna ulaganja)</li> <li>• Postotak ispunjenja plana investicija koncesionara na godišnjoj razini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan i izvršenje godišnjeg plana rada i financiranja luka/ Plan i izvršenje državnog proračuna</li> <li>• Plan i izvršenje plana koncesionara</li> </ul>
Razvoj i modernizacija lučke infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Godišnja ulaganja u lučku infrastrukturu</li> <li>• Godišnja ulaganja u pristaništa</li> <li>• Godišnja ulaganja u infrastrukturu za prihvat i obradu otpada s plovila</li> <li>• Godišnja ulaganja u infrastrukturu za alternativna goriva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Godišnja izvješća lučkih uprava</li> </ul>
Iskorištenost prekrcajnih kapaciteta u lukama	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udio ostvarenog prekrcaja u pojedinoj luci u odnosu na minimalni ukupni prekrcajni kapacitet za luke od državnog značaja na godišnjoj razini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Godišnja izvješća lučkih uprava</li> </ul>

Kriterij	Pokazatelj	Izvor informacija
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udio ostvarenog prekrcaja po vrsti tereta na godišnjoj razini</li> </ul>	
Iskorištenost kapaciteta za putnički promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Broj putnika u pojedinoj luci godišnje</li> <li>• Broj pristajanja putničkih plovila u pojedinoj luci godišnje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Godišnja izvješća lučkih uprava</li> </ul>
Riješenost imovinsko-pravnih odnosa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Broj riješenih predmeta</li> <li>• Postotak podjele vlasništva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zemljišne knjige i katastar</li> </ul>
Efikasnost koncesija	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postotak izvršenja plana poslovanja pojedinog koncesionara u pogledu investicija i ostvarenog prometa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Godišnja izvješća lučkih uprava</li> <li>• Plan i izvršenje plana koncesionara</li> </ul>

## 4.2 Metode za višekriterijsku analizu modela upravljanja, usluga i rada javnih tijela

Iz prethodnih je poglavlja vidljivo da je za potrebe ocjene modela upravljanja nužno sagledati različite aspekte o kojima ovisi uspješnost rada javnih tijela i pružanja javnih usluga u sektoru unutarnje plovidbe. Stoga se za buduće analize uspješnosti rada tijela u sustavu unutarnje plovidbe preporučuje primjena sveobuhvatne višekriterijske analize s elementima kvantitativne i kvalitativne ocjene, a kako bi se omogućilo s jedne strane mjerljivo praćenje ključnih pokazatelja i s druge strane šire sagledavanje zatečenog stanja, uzroka i izazova koje je potrebno adresirati.

U nastavku se navodi set kriterija i opisa ciljanih stanja za različite aspekte upravljanja vodnim putovima, lukama i pristaništima te pitanja kao smjernice temeljem kojih se provodi višekriterijska analiza, odnosno pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje (sivom bojom označena su pitanja koja su primjenjiva samo za lučke uprave). Na kraju poglavlja je temeljem pitanja za višekriterijsku analizu dana ocjena modela upravljanja vodnim putovima i lukama, pri čemu je za svako pitanje moguć odgovor: U potpunosti (vrijedan 1 bod), Djelomično (vrijedan 0,5 bodova) i Uopće ili malim dijelom (vrijedan 0 bodova). Ovisno o tome koliko je za pojedini sustav u sklopu pojedinog područja primjenjivo pitanja, zbroj dodijeljenih bodova stavljen je u odnos s maksimalno mogućim brojem bodova za pojedino područje. Rezultati su prikazani tablično i grafički.

Napominje se da je predložena metodologija namijenjena tijelima u sustavu upravljanja vodnim putovima i lukama/ pristaništima te se preporučuje njeno korištenje u narednom razdoblju. U sklopu višekriterijske analize i niže navedenih pitanja preporučuje se korištenje kriterija i pokazatelja za ocjenu pojedinih aspekata upravljanja vodnim putovima te lukama i pristaništima kako su navedeni u prethodnom poglavlju.

**Tablica 6: Smjernice za provođenje višekriterijske analize rada javnih tijela u sektoru unutarnje plovidbe**

<b>ORGANIZACIJA I OVLAŠTI</b>
<i>Ciljano stanje: Za uspješan rad javnih tijela važno je postojanje jasne organizacijske strukture, podjele poslova i odgovornosti. Time se omogućava jasan sustav zaduženja kojima pojedinci i organizacijske jedinice doprinose misiji i viziji poslovanja.</i>
Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postoji li jasno određena organizacijska struktura javnog tijela/ ustanove?</li> <li>• Postoji li jasna podjela poslova među organizacijskim jedinicama?</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jesu li jasno definirane zadaće i odgovornosti pojedinog radnog mjesta javnog tijela/ ustanove?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jesu li odgovornosti za upravljanje jasno odvojene od operativnih poslova, odnosno jesu li specifično izdvojene rukovoditeljske pozicije?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jesu li odgovornosti i zadaće koncesionara jasno utvrđene?</li> </ul>
<b>PROCEDURE</b>
<p><i>Ciljano stanje: Da bi cjelokupno poslovanje moglo biti učinkovito važno je osigurati preduvjete za brze reakcije i brzo adresiranje eventualnih poteškoća. Učinkovite procedure omogućavaju i brže ostvarenje nužnih promjena i investicija. Dugotrajne procedure koje se sastoje od mnogo međukoraka i koje se odvijaju pretežito papirnatim putem usporavaju poslovanje i čine sustav tromim, uz stvaranje administrativnog opterećenja kako za djelatnike tako i za korisnike, pa je navedeno potrebno izbjeći koliko je moguće.</i></p>
Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jesu li procedure za postupanje u okviru različitih poslovnih procesa Ministarstva i lučkih uprava jasne i dokumentirane?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je li provođenje procedura Ministarstva i lučkih uprava efikasno, odnosno jesu li uspostavljene procedure takve da omogućavaju brzu reakciju i tečnu provedbu poslovnih procesa bez zastoja?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jesu li procedure i poslovni procesi informatizirani unutar javnog tijela/ ustanove, odnosno do koje mjere se koriste mogućnosti digitalizacije i automatizacije poslovanja?</li> </ul>
<b>LJUDSKI RESURSI</b>
<p><i>Ciljano stanje: U pogledu ljudskih resursa cilj je osigurati dostatan broj i strukturu radne snage za izvršenje svih potrebnih zadataka u zadanom obimu i rokovima, a kako bi rad doveo do željenih rezultata. Potrebno je osigurati da je radno opterećenje adekvatno raspoređeno među djelatnicima, a da istovremeno postoji dovoljan broj djelatnika sa specifičnim setovima kompetencija – ovisno o radnim zadacima. Da bi se to osiguralo, u javnim tijelima bi trebali postojati mehanizmi redovite analize ljudskih resursa, ali i aktivnosti kojima će se adresirati rezultati provedenih analiza – prvenstveno zapošljavanja i edukacije.</i></p>
Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je li broj djelatnika dovoljan za izvršavanje radnih zadataka? Postoji li potreba za preraspodjelom radnog opterećenja između djelatnika ili ustrojstvenih jedinica?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jesu li postojeći profili stručnjaka zadovoljavajući u odnosu na radne potrebe, odnosno jesu li postojeće kompetencije dostatne u odnosu na specifičnost radnih zadataka, poslovnih procesa i općih trendova razvoja u sektoru?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postoji li i provodi li se plan jačanja kompetencija i treninga?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izrađuju li se planovi zapošljavanja i provode li se zapošljavanja u skladu s analizama radne opterećenosti i kompetencija?</li> </ul>
<b>KOMUNIKACIJA I UPRAVLJANJE INFORMACIJAMA</b>
<p><i>Ciljano stanje: Za učinkovit rad javnih tijela neophodan je pristup točnim i recentnim informacijama kojima se dionicima može omogućiti informiranje i donošenje odluka temeljem praćenja u realnom vremenu. Pri tome je nužno upravljati pravom pristupa informacijama, no svakako je one podatke koji su nužni za poslovanje ili donošenje strateških odluka potrebno prikupljati i stavljati na raspolaganje onim dionicima kojima ti podaci zaista trebaju (prvenstveno Ministarstvu i lučkim upravama). Razmjena informacija među dionicima je to učinkovitija što je pristup informacijama brži i sveobuhvatniji, a struktura podataka ujednačena, lako prepoznatljiva i u tom smislu razumljiva za sve koji podatke koriste.</i></p>
Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postoje li mehanizmi redovnog prikupljanja informacija o postojećem stanju na vodnim putovima i u lukama i vode li se ti podaci na jasan i sistematičan način koji omogućava informirano donošenje odluka?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Može li se unutar javnog tijela/ ustanove brzo doći do potrebnih informacija?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provode li se mjere redovnog informiranja i prenošenja informacija važnih za poslovanje unutar javnog tijela/ ustanove?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postoji li jedinstveni dijeljeni alat ili online prostor u kojemu ključni dionici mogu razmjenjivati i brzo pristupati potrebnim informacijama?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je li RIS funkcionalan cijele godine i jesu li sve luke uključene u razmjenu informacija u sklopu RIS-a?</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dijele li se informacije o sustavu unutarnje plovidbe s javnosti i drugim tijelima redovno i na transparentan način (primjerice izvješća o radu, provedbi projekata i ulaganja, ključnim postignućima, mjerljivim rezultatima, itd.)?</li> <li>• Provode li se promidžbene aktivnosti o sustavu unutarnje plovidbe i lučkih usluga i jesu li one dostatne da bi se prenijele željene poruke?</li> </ul>
<p><b>STRATEŠKO UPRAVLJANJE</b></p> <p><i>Ciljano stanje: Nužno je osigurati usklađenost strateških dokumenata kako bi se na svim razinama osigurao isti smjer djelovanja. Osim dobrog i usklađenog strateškog planiranja, neophodno je i redovito praćenje provedbe strateških dokumenata, posebice u pogledu ostvarenja strateških ciljeva i ključnih pokazatelja. Redovito praćenje i izvještavanje o napretku provedbe i postizanju ciljeva omogućava pravovremenu identifikaciju eventualnih odstupanja te prilagođavanje pristupa provedbi i određivanje prioriteta u kratkoročnim razdobljima (primjerice na godišnjoj razini).</i></p> <p>Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Izrađuju li se strateški dokumenti u sektoru unutarnje plovidbe u skladu s relevantnim zakonodavnim i strateškim okvirom na europskoj i nacionalnoj razini?</li> <li>• Vršili li se redovito praćenje i izvještavanje o rezultatima provedbe strateških dokumenata?</li> </ul>
<p><b>FINANCIRANJE I EKONOMSKA ODRŽIVOST</b></p> <p><i>Ciljano stanje: U pogledu financiranja osnovne djelatnosti lučkih uprava cilj je ostvariti 100% pokrivenosti rashoda osnovne djelatnosti od prihoda osnovne djelatnosti. Što se tiče financiranja ulaganja u vodne putove i luke, potrebno je smanjiti ovisnost o sredstvima iz državnog proračuna te u ukupnim ulaganjima težiti povećanju udjela sredstava iz drugih izvora (EU fondovi, javno-privatna partnerstva, ulaganja koncesionara, krediti, financijski instrumenti). S povećanjem konkurentnosti hrvatskih luka, potrebno je težiti tome da lučke uprave mogu što više troškova za tehničko održavanje i kapitalna ulaganja pokriti iz vlastitih prihoda.</i></p> <p>Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jesu li investicije u vodne putove, luke i pristaništa usklađene s relevantnim strateškim okvirom i planovima razvoja?</li> <li>• Postoje li jasni kriteriji za određivanje prioriteta za ulaganja, uključujući i kriterije za korištenje sredstava iz državnog proračuna?</li> <li>• Postoje li velika odstupanja između financijskog plana i realizacije?</li> <li>• Kakva je struktura izvora za ulaganja? Koriste li se alternativni izvori sredstava (prvenstveno EU fondovi) maksimalno koliko je moguće za kapitalna ulaganja?</li> <li>• Jesu li vlastiti prihodi lučkih uprava dostatni za pokriće rashoda za osnovnu djelatnost (ljudski resursi i materijalni troškovi)?</li> <li>• Bilježi li se rast teretnog prometa i kakva je struktura tereta u pojedinoj luci?</li> <li>• Bilježi li se rast putničkog prometa u pojedinoj luci/ pristaništu?</li> </ul>
<p><b>TEHNIČKO-TEHNOLOŠKI UVJETI</b></p> <p><i>Ciljano stanje: Osim prihoda i rashoda, ključan pokazatelj poslovanja luka je količina prometa (teretnog i putničkog). Da bi se isti mogao ostvariti u što većem obimu, a što je gospodarski interes Republike Hrvatske, važno je osigurati preduvjete za privlačnost i konkurentnost hrvatskih luka – to se prije svega odnosi na kvalitetu infrastrukture luka i vodnih putova te na opseg i kvalitetu usluga. U pogledu tehničko-tehnoloških uvjeta potrebno je ostvariti plovnost tijekom cijele godine (odnosno omogućiti kontinuiran pristup lukama), dostatnost lučkih kapaciteta i učinkovitost lučkih operacija, ali i infrastrukturu nužnu za zbrinjavanje otpada i korištenje ekološki čistih goriva.</i></p> <p>Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Je li plovnost na vodnim putovima od međunarodnog značaja osigurana tijekom cijele godine, odnosno je li pristup lukama i pristaništima na međunarodnim vodnim putovima moguć tijekom cijele godine?</li> <li>• Odgovaraju li lučka infrastruktura i suprastruktura prometnoj potražnji? Je li kapacitet pojedine luke dostatan i u kojoj mjeri je iskorišten?</li> <li>• Koriste li se u lukama moderne tehnologije i oprema te jesu li operacije automatizirane?</li> <li>• Imaju li sve luke terminale i opremu za prihvat i zbrinjavanje otpada s plovila?</li> <li>• Imaju li sve luke od međunarodnog značaja uređaje za preradu otpada prikupljenog na brodovima?</li> <li>• Imaju li sve luke od međunarodnog značaja infrastrukturu za alternativna goriva?</li> </ul>

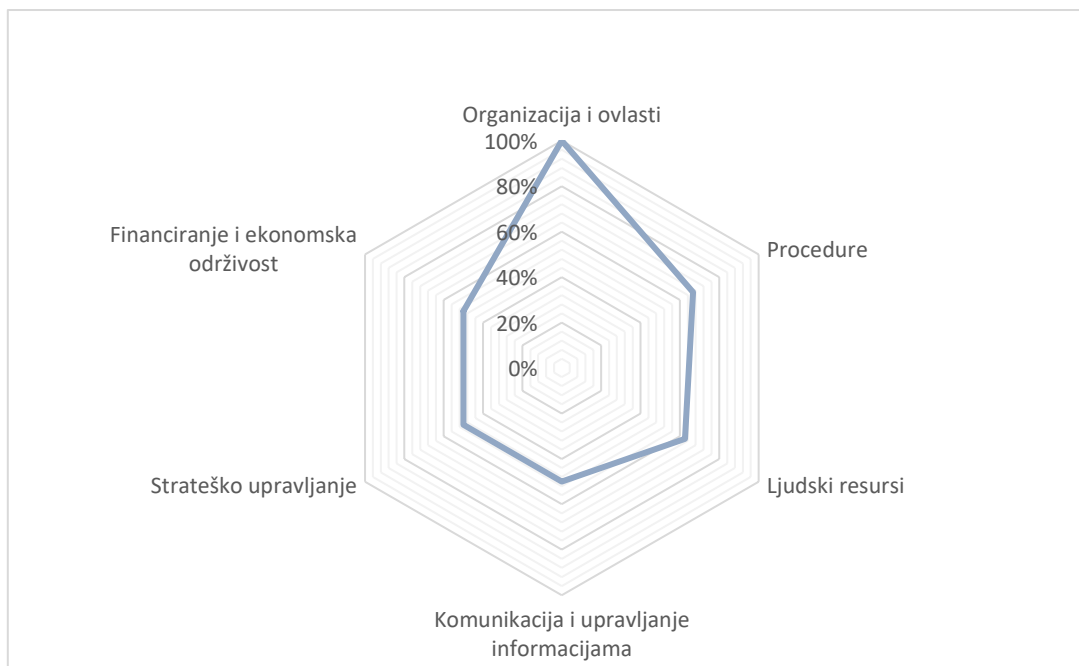
<b>USLUGE</b>
<i>Ciljano stanje: Uz adekvatnu, održavanu i modernu infrastrukturu, uspješnost rada luka ovisi o opsegu i kvaliteti pruženih usluga. Nužno je u skladu s potrebama tržišta omogućiti raznovrsne usluge, na način koji će omogućiti razvoj svih luka od međunarodnog značaja. Potrebno je postići omjer cijene i kvalitete koji će omogućiti maksimalnu iskorištenost lučkih kapaciteta i trend rasta. Osim toga, nužno je ostvariti međusektorsku suradnju koja će rezultirati tržišnom ponudom kompatibilnih usluga s uslugom prijevoza unutarnjim vodama.</i>
Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postoji li diverzifikacija usluga u sklopu pojedine luke?</li> <li>• Postoji li jasna specijalizacija luka i terminala unutar pojedinih luka?</li> <li>• Pružaju li se sve usluge predviđene Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda?</li> <li>• Jesu li lučke uprave i operateri uključeni u međusektorsku suradnju s drugim relevantnim akterima (npr. povezivanje unutarnje plovidbe i sektora turizma, povezivanje unutarnje plovidbe i gospodarsko-poduzetničkih zona)?</li> </ul>
<b>KONCESIJE</b>
<i>Ciljano stanje: Da bi koncesije bile učinkovite, nužno je da koncesionari uredno izvršavaju svoje planove u pogledu ostvarenog prometa i investicija. S druge strane, lučke uprave trebaju imati mehanizme za kontrolu provedbe koncesijskih ugovora te za odgovarajuća postupanja u slučaju da koncesionari ne izvršavaju svoje ugovorne obaveze. U pogledu dodjele koncesija na lučkom području, ali i općenito učinkovitosti upravljanja lučkim područjem koje ne bi trebalo biti dijeljeno između više entiteta, potrebno je da su pitanja vlasništva u potpunosti riješena, odnosno da u lukama koje su javno dobro ne postoji privatno vlasništvo nad dijelovima lučkog područja.</i>
Pitanja za ocjenu postojećeg stanja u odnosu na ciljano stanje:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvršavaju li koncesionari svoje obaveze i planove poslovanja u pogledu ostvarenog prometa i investicija?</li> <li>• Koji je stupanj riješenosti imovinsko-pravnih odnosa, odnosno pitanja vlasništva u lučkom području?</li> </ul>

Primjenom prethodno opisane metodologije i pitanja, dobiveni su rezultati kako slijedi u nastavku.

- **Sustav upravljanja vodnim putovima**

**Tablica 7: Rezultati višekriterijske analize za sustav upravljanja vodnim putovima**

Područje	Maksimalni mogući broj bodova	Dodijeljeni broj bodova	Rezultat
Organizacija i ovlasti	4	4	100%
Procedure	3	2	67%
Ljudski resursi	4	2,5	63%
Komunikacija i upravljanje	7	3,5	50%
Strateško upravljanje	2	1	50%
Financiranje i ekonomska održivost	4	2	50%

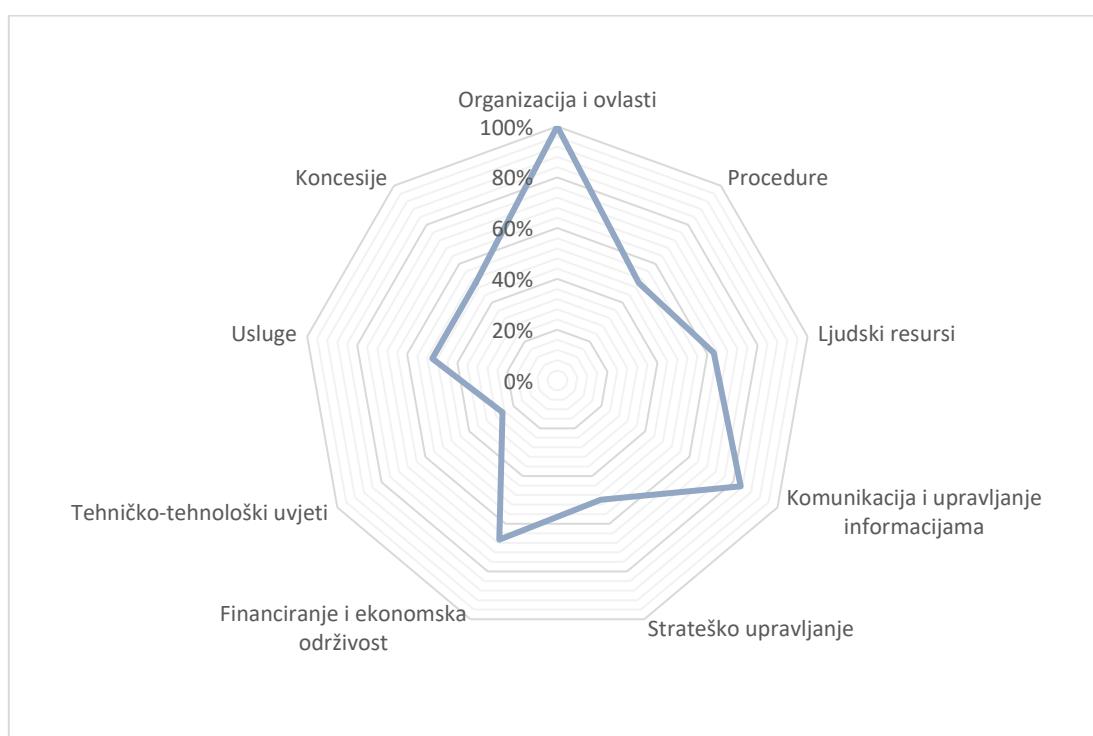


Kao što je prikazano i pojašnjeno u analizi, sustav upravljanja vodnim putovima može se unaprijediti u području jačanja efikasnosti i digitalizacije procedura i poslovnih procesa, daljnjeg jačanja ljudskih resursa i kompetencija, intenziviranju komunikacije i promidžbi unutarnje plovidbe, snažnijim praćenjem i izvještavanjem o napretku provedbe strateških planova te korištenju alternativnih izvora financiranja za kapitalna ulaganja u plovne putove (poglavito nastavak korištenja sredstva iz EU sredstava, ali i iz drugih neproračunskih izvora).

- **Sustav upravljanja lukama i pristaništima**

**Tablica 8: Rezultati višekriterijske analize za sustav upravljanja lukama i pristaništima**

Područje	Maksimalni mogući broj bodova	Dodijeljeni broj bodova	Rezultat
Organizacija i ovlasti	5	5	100%
Procedure	3	1,5	50%
Ljudski resursi	4	2,5	63%
Komunikacija i upravljanje	7	6	83%
Strateško upravljanje	2	1	50%
Financiranje i ekonomska održivost	6	4	67%
Tehničko-tehnološki uvjeti	6	1,5	25%
Usluge	4	2	50%
Koncesije	2	1	50%



Kao što je prikazano i pojašnjeno u analizi sustava, sustava upravljanja lukama i pristaništima može se unaprijediti u području jačanja efikasnosti i digitalizacije procedura i poslovnih procesa, daljnjeg jačanja ljudskih resursa i kompetencija, intenziviranju komunikacije i promidžbi unutarnje plovidbe, jačanju tehničko-tehnoloških kapaciteta i usluga što će dovesti i do povećanja prometa u lukama te samim time omogućiti da se vlastiti prihodi od djelatnosti povećaju i usmjere na investicije uz sve manje korištenje sredstava državnog proračuna.

**Srednjoročni plan razvitka vodnih putova, luka i pristaništa  
Republike Hrvatske za razdoblje od 2022. do 2031. godine**

*Prilog 3. Metode valorizacije eksternih troškova i politika naplate  
korištenja infrastrukture u riječnom prometu*

**Kolovoz, 2022.**

*Projekt je sufinancirala Europska unija iz Kohezijskog fonda.*



Republika Hrvatska  
MINISTARSTVO MORA,  
PROMETA I INFRASTRUKTURE



EUROPSKI STRUKTURNI  
I INVESTICIJSKI FONDOVI



Operativni program  
**KONKURENTNOST  
I KOHEZIJA**



Europska unija  
Zajedno do fondova EU

# Sadržaj

<b>1</b>	<b>Uvod.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Metode valorizacije eksternih troškova i politika naplate korištenja infrastrukture u riječnom prometu .....</b>	<b>3</b>
2.1	Politika naplate korištenja infrastrukture u riječnom prometu .....	3
2.2	Eksterni troškovi.....	5

# 1 Uvod

Prilog 3 sastavni je dio Srednjoročnog plana razvitka vodnih putova, luka i pristaništa Republike Hrvatske za razdoblje od 2022. do 2031. godine, kojim se utvrđuju operativni planovi razvoja, uređenja i održavanja plovnih putova, razvoja Riječnih informacijskih servisa te razvoja luka i pristaništa u Republici Hrvatskoj.

Kroz Prilog 3 analiziraju se metode valorizacije eksternih troškova i politika naplate korištenja infrastrukture u riječnom prometu. U poglavlju 2.1. prikazana je usporedba pokrivenosti troškova po prometnim modovima i tipovima vozila te je analizirano prikupljanje i zbrinjavanje otpada s plovila na razini Europske unije. U poglavlju 2.2. prikazani su najvažniji rezultati Priručnika o eksternim troškovima prometa, izdanog od strane Europske komisije te je analiziran postojeći pravni okvir u Republici Hrvatskoj vezan uz područje eksternih troškova u prometu.



## 2 Metode valorizacije eksternih troškova i politika naplate korištenja infrastrukture u riječnom prometu

### 2.1 Politika naplate korištenja infrastrukture u riječnom prometu

U pogledu troškova za prometnu infrastrukturu općenito se razlikuju troškovi izgradnje, obnove i održavanja te operativni troškovi, granični troškovi i eksterni (vanjski) troškovi. U kontekstu Bijele knjige o budućnosti prometa u razdoblju do 2050. naslovljenu „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – susret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011)0144), donesena je Rezolucija Europskog parlamenta od 14. prosinca 2017. o Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije. Njome se, između ostalog, predviđa da svaki način prijevoza treba pokriti svoje granične troškove i za trošenje infrastrukture (načelo „korisnik plaća”) i za vanjske troškove, npr. za onečišćenje zraka i onečišćenje bukom (načelo „onečišćivač plaća”) te se smatra da će primjena tih dvaju načela u cijeloj EU pomoći pri rješavanju nejednakosti u naplati među različitim načinima prijevoza.

2019. godine Europska komisija objavila je rezultate studije o održivoj naplati prometne infrastrukture i internalizaciji prometnih eksternalija, a u sklopu koje je ocijenjena primjena načela „korisnik plaća“ i „onečišćivač plaća“ u EU zemljama i odabranim trećim zemljama. Studija je pokazala da se načelo „korisnik plaća“ vrlo ograničeno primjenjuje u EU te da je pokriće infrastrukturnih troškova putem direktne naplate korisnicima ili kroz poreznu politiku još uvijek nisko za sve prometne modove, osim za zračni i pomorski promet.

**Tablica 1: Pokriće troškova po prometnim modovima i tipovima vozila**

	Ukupno pokriće troškova	Pokriće infrastrukturnih troškova
<b>Putnički promet</b>		
Osobni automobil	51%	27%
Autobus	17%	3%
Motocikl	19%	3%
Brza željeznica	26%	28%
Električni putnički vlak	16%	19%
Dizelski putnički vlak	22%	16%
Zrakoplov	34%	82%
<b>Teretni promet</b>		
Teška vozila	26%	14%
Električni teretni vlak	12%	16%
Dizelski teretni vlak	26%	25%
Riječna plovila	6%	12%
Pomorska plovila	4%	127%

**Izvor: Europska komisija, izvadak iz studije *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities: Executive summary, 2019***

Vidljivo je da je na EU razini omjer infrastrukturnih troškova i naplate korištenja infrastrukture, bilo kroz poreznu politiku bilo kroz direktnu naplatu korisnicima, najniži u sektoru unutarnje plovidbe. Studija je pokazala da su u zračnom i pomorskom prometu prihodi općenito dostatni za pokriće troškova. U cestovnom prometu se u većini zemalja naplaćuje pristup i korištenje

cesta kroz korištenje vinjeta i cestarina, dok se pristup infrastrukturi u željezničkom prometnu naplaćuje u svim zemljama, a primjenjuju se i porezi na gorivo. U slučaju unutarnje plovidbe, uglavnom se naplaćuju samo lučke naknade.

U Republici Hrvatskoj se u sektoru unutarnje plovidbe primjenjuje politika naplate i korištenja infrastrukture u kontekstu Bijele knjige europske prometne politike i načela „korisnik plaća“ također samo za lučke naknade. U hrvatskim lukama na unutarnjim vodama naplata korištenja infrastrukture provodi se putem lučkih naknada koje su propisane Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN 144/21) gdje stoji kako se obavljanje javne službe financira iz sredstava lučkih naknada te kako se za korištenje luka i pristaništa plaćaju lučke naknade koje čine lučke pristojbe i naknade za koncesiju. Lučke pristojbe plaća brodar plovila koje koristi luku ili pristanište, a naknadu za koncesiju plaća lučki operater i/ili lučki korisnik sukladno ugovoru o koncesiji. Lučke pristojbe i koncesijske naknade prihod su lučkih uprava i služe za održavanje postojeće infrastrukture u lukama i pristaništima.

U pogledu prikupljanja i zbrinjavanja otpada s plovila već godinama postoji suradnja zapadnoeuropskih zemalja rajnskog sliva koje su potpisnice Konvencije o prikupljanju, odlaganju i prihvatu otpada nastalog tijekom plovidbe na Rajni i unutarnjim plovnim putovima (Njemačka, Francuska, Belgija, Nizozemska, Luksemburg i Švicarska). Tom konvencijom uspostavljen je specifičan način plaćanja zbrinjavanja otpada s plovila po načelu “onečišćivač plaća” i to na način da se prihvati i zbrinjavanje otpada plaća kroz univerzalnu naknadu prilikom opskrbe plovila gorivom (takozvani **rajnski model**). S druge strane, razvoj jedinstvenog **dunavskog modela** je u tijeku. Naime, za rijeku Dunav postoje dvije inicijative: jedna je primjena rajnskog modela koja je diskutabilna u kontekstu velikih socio-ekonomskih razlika među pojedinim podunavskim zemljama (što nije slučaj među zapadnim zemljama) i gdje bi ovaj model predstavljao značajne izdatke za brodare; druga je model naplate putem vinjeta gdje bi se naplata vršila putem jedinstvenog modela i zbrinjavanje bi bilo uključeno u cijenu vinjeta. Pri tome bi se prihodi od vinjeta razmjerno dijelili među državama. Prethodno su, kako bi se analizirali modeli primjene načela „onečišćivač plaća“ te pripremio okvir za međunarodnu suradnju u pogledu korištenja i naplate infrastrukture za zbrinjavanje otpada s plovila na rijeci Dunav, provedeni neki važni projekti u kojima je sudjelovala i Lučka uprava Vukovar u sklopu programa South East Europe. Značajan doprinos za uređenje ovih pitanja ostvaren je provedbom projekata WANDA (Waste management for Inland Navigation on the Danube) i CO-WANDA (Convention for Waste Management for Inland Navigation on the Danube). U sklopu projekta **WANDA** (2009.- 2012. godine) pripremljen je koncept upravljanja otpadom s brodova, implementirane su pilot aktivnosti za prikupljanje opasnog i neopasnog otpada s brodova te su izvršene pripreme za razvijanje i primjenu međunarodnog modela financiranja za završeni i zamašćeni otpad s brodova. Kao nastavak tog projekta, u sklopu projekta **CO-WANDA** (2012. – 2014. godine) izrađen je međunarodni unificirani akt kao podloga za buduću međunarodnu konvenciju za zbrinjavanje otpada s brodova u unutarnjoj plovidbi. Posebnu pozornost obratilo se na modele financiranja, odnosno naplate zbrinjavanja otpada s plovila te se u tom pogledu istaknuo koncept naplate zbrinjavanja otpada s plovila korištenjem elektroničkih vinjeta. Takav model naplate uzima u obzir vrstu otpada koji se zbrinjava, ali i različite kategorije plovila, što su ključni parametri za određivanje troška.

Premda su prethodno navedenim projektima učinjeni značajni koraci za napredak u uređenju pitanja zbrinjavanja otpada na unificiran način među zemljama dunavskog sliva, nije postignut konačan dogovor na međunarodnoj razini, odnosno model za naplatu zbrinjavanja otpada s plovila nije odabran. Trenutno je zemljama prepušteno da ovo pitanje urede same na nacionalnoj razini, no daljnja suradnja prema uspostavi međunarodnog pristupa primjenjivog na sve zemlje i sa zajedničkim ciljevima u pogledu zbrinjavanja otpada s plovila bit će nastavljena kroz nove partnerske projekte. Dobra prilika za takvu suradnju su projekti transnacionalne suradnje (INTERREG projekti) te projekti koji mogu biti sufinancirani kroz instrument Europske komisije Obzor Europa.

## 2.2 Eksterni troškovi

Na razini Europske unije već se više od deset godina provode analize i izrađuju metodologije i paketi uputa vezano za valorizaciju eksternih troškova u prometu. Pod pojmom eksterni (vanjski) troškovi ili eksternalije podrazumijevaju se indirektni učinci prometnog sustava na društvo u cjelini koji se mogu kvantificirati, odnosno kojima je moguće pridružiti monetarnu vrijednost, te ih na taj način uključiti u formiranje cijene korištenja pojedine vrste prijevoza. Uključivanjem eksternih troškova u cijenu prijevoza mogu se promovirati vidovi prijevoza s manjim negativnim društvenim učincima (npr. s manjim učincima na onečišćenje okoliša, zdravlje ljudi i slično), a što je u skladu s principima „korisnik plaća“ i „onečišćivač plaća“ koji postaju sve važniji dio europskih politika. S druge strane, imajući u vidu kvantificiranu vrijednost pojedinog eksternog troška, donositelji javnih politika i zakonodavci mogu pripremiti javne politike i regulatorni okvir kojim se eksterni troškovi mogu adresirati, a u cilju umanjenja negativnih utjecaja na društvo i okoliš.

2008. godine je u svrhu valorizacije i internalizacije eksternih troškova Europska komisija objavila prvi Priručnik o eksternim troškovima prometa koji je sadržavao upute i najbolju praksu u pogledu metodologije za procjenu različitih kategorija eksternih troškova u sektoru prometa. Ta je verzija unaprijeđena 2014. godine i upotpunjena saznanjima iz novijih istraživanja te smjernicama novih politika. Od 2019. godine u upotrebi je trenutno važeća zadnja verzija Priručnika koja sadrži preporuke u pogledu korištenja metodologije valorizacije eksternih troškova te ulaznih i izlaznih vrijednosti eksternih troškova za sve transportne modove i sve kategorije eksternih troškova. Priručnik je namijenjen za korištenje na razini EU općenito te na razini pojedinih zemalja. Kategorije eksternih troškova prometa koje se obrađuju u predmetnom Priručniku su:

- Nesreće,
- Zagađenje zraka,
- Klimatske promjene,
- Buka,
- Prometna zagušenja,
- Emisije „od izvora do spremnika“ (eng. *Well-to-tank emissions*)<sup>1</sup>,
- Narušavanje prirodnih staništa,
- Ostalo (npr. zagađenje tla i vode).

---

<sup>1</sup> Uključuje emisije uslijed eksploatacije i transporta sirovine (sirova nafta ili prirodni plin).

Za svaku je kategoriju eksternog troška opisana metodologija izračuna s ulaznim vrijednostima, odnosno izvorima ulaznih vrijednosti uzetih u izračun, a u konačnici je analiza u sklopu Priručnika pokazala koliki su ukupni i prosječni eksterni troškovi na razini 27 članica Europske unije za pojedini prometni mod. Neki od rezultata analize prikazani su u tablicama niže.

**Tablica 2: Ukupni i prosječni eksterni troškovi po prometnom modu**

Kategorija vozila	Ukupni eksterni troškovi	Prosječni eksterni troškovi
<b>Putnički promet</b>	<b>Milijarde eur</b>	<b>Euro-cent/ pkm</b>
Osobni automobil	565	12,0
Autobus	19	3,6
Motocikl	41	24,5
Brza željeznica	1	1,3
Električni putnički vlak	11	2,6
Dizelski putnički vlak		3,9
Zrakoplov	48	3,4
<b>Lako komercijalno vozilo</b>	<b>Milijarde eur</b>	<b>Euro-cent/ vkm</b>
Lako komercijalno vozilo	118	24,7
<b>Teretni promet</b>	<b>Milijarde eur</b>	<b>Euro-cent/ tkm</b>
Teška vozila	78	4,2
Električni teretni vlak	5	1,1
Dizelski teretni vlak		1,8
Riječna plovila	3	1,9
Pomorska plovila	98	0,7

Izvor: Europska komisija, *Handbook on the external costs of transport, 2019*

**Tablica 3: Ukupni eksterni troškovi po kategorijama troška i prometnim modovima**

Ukupni eksterni troškovi EU-28	Putnički promet					§	Teretni promet				
	Automobil	Autobus	Motocikl	Željeznički i promet	Zračni promet	Cestovni promet – laka vozila	Cestovni promet – teška vozila	Željeznički i promet	Unutarnja plovidba	Zračni promet	Pomorski promet
Kategorija	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a	Mrld.€/a
Nesreće	210,2	5,3	21,0	2,1	0,1	19,8	23,0	0,3	0,1	0,0	0,1
Zagađenje zraka	33,4	4,0	1,8	0,6	0,9	15,5	13,9	0,7	1,9	0,1	65,0
Klimatske promjene	55,6	2,5	1,5	0,2	29,8	13,2	9,6	0,2	0,4	2,9	24,0
Buka	26,2	1,6	14,8	3,9	0,8	5,4	9,1	2,5	0,0	0,0	0,0
Prometna zagušenja	196,1	4,5	0,0	0,0	0,0	55,5	14,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Well-to-Tank	18,1	0,8	0,8	3,1	11,9	3,8	3,7	0,6	0,2	1,3	9,0
Narušavanje prirodnih staništa	25,9	0,6	0,5	2,7	0,0	4,4	3,6	1,0	0,3	0,0	0,0
<b>Ukupno</b>	<b>565,4</b>	<b>19,3</b>	<b>40,5</b>	<b>12,5</b>	<b>43,6</b>	<b>117,6</b>	<b>77,5</b>	<b>5,4</b>	<b>2,9</b>	<b>4,3</b>	<b>98,1</b>

Izvor: Europska komisija, *Handbook on the external costs of transport, 2019*

Iz rezultata provedene studije prikazanih u Priručniku o eksternim troškovima prometa Europske komisije vidljivo je da promet unutarnjim plovnim putovima ima najmanje ukupne eksterne troškove od svih modova prijevoza. Promet unutarnjim plovnim putovima je tih i ne stvaraju se prometna zagušenja, za razliku od cestovnog i djelomično željezničkog prometa.

Nesreće su također vrlo rijetke. Neki učinci i s njima povezani eksterni troškovi zabilježeni su u dijelu utjecaja na okoliš, no ukupno gledajući ti su učinci manji u usporedbi s drugim modovima prometa, a naročito u usporedbi s cestovnim prometom. Najveći, iako i dalje niski, eksterni troškovi su u unutarnjoj plovidbi zabilježeni za kategoriju onečišćenja zraka, no to je ponajviše uzrokovano činjenicom da plovila na rijekama koriste motore s dugim životnim vijekom, što znači da se zamjena postojećih motora novima koja manje zagađuju zrak događa sporije i kroz duži vremenski period.

U kontekstu europske i međunarodne politike zaštite okoliša, koja je primarno sadržana u Europskom zelenom planu (odnosno budućem Europskom zakonu o klimi) i Pariškom sporazumu, cilj je do 2050. godine svesti emisije stakleničkih plinova na nulu, EU učiniti klimatski neutralnom, unaprijediti učinkovito iskorištavanje resursa prelaskom na čisto kružno gospodarstvo te obnoviti biološke raznolikosti i smanjiti onečišćenja. Paket mjera donesenih u sklopu Europskog zelenog plana sadrži, između ostalog, i mjere za postizanje održivog i pametnog prometnog sustava, a jedna od mjera izričito predviđa inicijative za povećanje korištenja kapaciteta željeznice i unutarnjih plovnih putova.

Slijedom svega navedenog, vidljivo je da je promet unutarnjim plovnim putovima prepoznat kao prometni mod u čiji je razvoj potrebno ulagati i čijem korištenju će se u narednim desetljećima težiti kao jednoj od ključnih alternativa cestovnom prometu. Obaveza Republike Hrvatske kao zemlje članice EU je da doprinosi europskim politikama, uključujući i prometne i okolišne i energetske koje su zapravo potpuno nerazdvojne i sve će se uže promatrati njihovi među utjecaji. U tom je smislu razvoj sektora unutarnje plovidbe prijeko potreban.

Trenutno u Republici Hrvatskoj ne postoje propisi i pravila kojima bi se uredilo područje eksternih troškova (primjerice kroz poreznu politiku, subvencije ili olakšice), no načelo „onečišćivač plaća“ inkorporirano je u Zakon o zaštiti okoliša, a Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine predviđa opće mjere za podizanje energetske učinkovitosti prometnog sustava (mjera G.6), smanjenje negativnih ekoloških utjecaja prometa (mjera G.12) i prilagođavanje klimatskim promjenama i njihovo ublažavanje (mjera G.13). U skladu s time u narednom razdoblju očekuje se provedba aktivnosti i mjera kojima bi se adresiralo pitanje naplate eksternih troškova, odnosno poticaja za one modove prometa koji imaju manje negativne učinke na društvo i okoliš te za korisnike tih prometnih modova. Da bi se odabrale konkretne mjere i definirale politike naplate eksternih troškova, potrebna je šira suradnja na nacionalnoj, pa i na međunarodnoj razini. Odabiru najprikladnijih mjera trebaju prethoditi detaljne analize u koje će biti uključeni tehnološki, okolišni, socio-ekonomski, financijski, regulatorni i drugi aspekti koji odražavaju specifičnosti Republike Hrvatske (poput gustoće naseljenosti i geografskih karakteristika). Stoga je neophodan multidisciplinarni pristup pri formiranju radnih skupina i provedbi analiza koje će služiti kao podloge za definiranje politika i pravnih akata. Politike naplate eksternih troškova dio su fiskalne politike te će biti potrebna uska suradnja s tijelom državne uprave nadležnim za financije.

Neke od metoda valorizacije eksternih troškova koje se primjenjuju u drugim zemljama ili se razmatraju kao koncepti, a preporučuje ih se razmotriti i pri definiranju politika naplate eksternih troškova u Republici Hrvatskoj, su:

- **Porez na ugljik ili porez na CO<sub>2</sub>** – podrazumijeva uvođenje naknade za proizvodnju, distribuciju ili upotrebu fosilnih goriva poput nafte, ugljena i prirodnog plina. Iznos poreza ovisi o tome koliko ugljičnog dioksida svaka vrsta goriva emitira kada se koristi. Države u kojima se porez na CO<sub>2</sub> već primjenjuje uglavnom su kao osnovicu za porez izabrale kilogram ili tonu emisije CO<sub>2</sub> koja se oslobađa pri izgaranju jedinice goriva. Primjere primjene poreza na ugljik nalazimo u Skandinavskim zemljama, Nizozemskoj i Sloveniji.
- **Porez na registraciju vozila** – podrazumijeva naplatu dodatne naknade pri registraciji ovisno o vrsti pogona i razini emisije štetnih plinova. Ova mjera primjenjuje se u Irskoj.
- **Uvođenje sustava *cap-and-trade*** – podrazumijeva definiranje gornje granice ukupnog zagađenja na nacionalnoj razini te utvrđivanje dopuštenih kvota za zagađenje koje proizvode pojedini poslovni subjekti. Svaki bi poslovni subjekt dobio dopuštenje koliko CO<sub>2</sub> najviše može emitirati te bi se tim dopuštenjima moglo trgovati.
- **Uvođenje zona niskih emisija štetnih plinova i naknada za prometovanje tim zonama** – podrazumijeva definiranje zona (uglavnom u gradovima) za koje su određena ograničenja emisija štetnih plinova po vozilu. Ukoliko emisije štetnih plinova za vozilo prelaze definirano ograničenje, naplaćuje se naknada za prometovanje u toj zoni. Ova mjera primjenjuje se u Velikoj Britaniji.

Uvođenje mjera naplate eksternih troškova u sektoru prometa, odnosno propisivanja većih izdataka za one koji više zagađuju, vrlo je osjetljivo pitanje te se snažno preporučuje priprema komunikacijske strategije prema različitim skupinama korisnika prijevoza (građani, tvrtke koje koriste ili vrše uslugu prijevoza, industrije, udruženja poduzetnika i drugi) kako bi se osiguralo široko razumijevanje mjera koje se žele uvesti. Svim je interesnim skupinama također potrebno osigurati mogućnost da iskažu svoje mišljenje i daju doprinos formiranju mjera i javnih politika u području naplate eksternih troškova (primjerice kroz javna savjetovanja, ankete, istraživanja javnog mnijenja), a kako bi se osiguralo i široko prihvaćanje istih.

I u ovom području postoji prostor za uključivanje Republike Hrvatske u međunarodne projekte, primjerice kroz instrumente INTERREG i Obzor Europa, a uzimajući u obzir da i druge zemlje članice Europske Unije još uvijek rade na pronalasku adekvatnih rješenja.