



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA**

**Upravni odjel za regionalni razvoj,  
infrastrukturu i upravljanje projektima**

KLASA: 053-02/16-01/112  
URBROJ: 2170/1-09-18-355  
Rijeka, 04. lipnja 2018.

**ANALIZA I OCJENA POSTOJEĆEG STANJA PROMETNOG SUSTAVA U OKVIRU  
IZRADE GLAVNOG PLANA RAZVOJA PROMETNOG SUSTAVA  
FUNKCIONALNE REGIJE SJEVERNI JADRAN**



**Pročelnik**

**izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan**

Materijal izradila:

Adrijana Agatić, mag. ing. logist.



## 1. PRAVNI OSNOV

Člankom 52. točkom 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09, 9/13, 25/13-pročišćeni tekst, 5/18 i 8/18-pročišćeni tekst) propisano je da Župan donosi opće i pojedinačne akte te zaključke sukladno zakonu i drugim propisima te aktima Skupštine.

Člankom 25. stavkom 1. Poslovnika o radu Župana Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/14, 16/15, 3/16 i 19/16 – pročišćeni tekst) propisano je da Župan donosi opće akte kada je to propisano posebnim zakonom, pojedinačne akte kada rješava o pojedinim pravima, obvezama i pravnim interesima fizičkih i pravnih osoba, te zaključke.

## 2. OBRAZLOŽENJE

Primorsko-goranska županija kao vodeći partner u suradnji s partnerima Istarskom i Ličko-senjskom županijom provodi projekt odnosno izradu Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran (u daljnjem tekstu: Glavni plan), a temeljem Sporazuma o partnerstvu na izradi Glavnog plana kojeg su Županije potpisale te Dodatka I. Sporazumu. (**Prilog 1. i Prilog 2.**)

Glavni plan predstavlja strateški dokument kojim će se analizirati prometni sustav funkcionalne regije te definirati ciljevi i mjere za optimalan razvoj prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran. Svrha izrade Glavnog plana je analizirati i ocijeniti trenutno stanje prometnog sustava unutar obuhvata Glavnog plana te utvrditi bitne odrednice njegovog daljnjeg razvoja primjerenog gospodarstvu i lokalnom stanovništvu. Glavni plan bit će i dokument temeljem kojeg će se u budućnosti financirati projekti iz domene prometa, osobito kada je riječ o sredstvima EU. Jedan od preduvjeta mogućnosti financiranja projekata iz domene prometa EU sredstvima je izrađen Masterplan prometa.

Vremensko razdoblje za koje se izrađuje Glavni plan je 2030. godina, a planirani završetak izrade Glavnog plana je 31. prosinac 2018. godine.

Dana 27. listopada 2017. godine sklopljen je Ugovor s Izrađivačem Glavnog plana Zajednicom ponuditelja: UM i UM d.o.o., PTV Transport Consult GmbH (Njemačka), PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. (Slovenija), Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Građevinski fakultet u Zagrebu. (**Prilog 3.**)

Danom sklapanja Ugovora započela je provedba aktivnosti na projektu sukladno Projektnom zadatku i dinamičkom planu.

Projektom zadatkom određeni su uvjeti i zahtjevi za izradu odnosno sadržaj Glavnog plana. Projektni zadatak bio je sastavni dio Dokumentacije o nabavi te sastavni dio Ugovora s Izrađivačem. Jedan od zadataka Izrađivača je i izrada “Analize i ocjene postojećeg stanja prometnog sustava”.

Projektom zadatkom za izradu Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran (u daljnjem tekstu: Glavni plan) predviđeno je da se pojedine dijelove odnosno isporuke Glavnog plana usvaja Župan te Županijska skupština. Tako je predviđeno da “Analizu i ocjenu postojećeg stanja prometnog sustava” usvoji Župan.

### 3. SVRHA I SADRŽAJ DOKUMENTA "ANALIZA I OCEJNA POSTOJEĆEG STANJA PROMETNOG SUSTAVA"

Temeljem analize i ocjene postojećeg stanja utvrđeni su problemi i potrebe razvoja prometnog sustava kroz elaboriranje hipoteza i utvrđivanje snaga, slabosti, prilika i prijetnji, a koji su osnova za definiranje ciljeva i mjera razvoja prometnog sustava. Analiza i ocjena postojećeg stanja prometnog sustava sastoji se od sljedećih sastavnih dijelova:

**1. Prikupljanje, analiza i ocjena svih relevantnih podataka za prometnu analizu i izradu prometnih modela:** prikupljanje podataka podloga je za izradu prometnog modela te kao podrška cijelom nizu potrebnih analiza, a osobito dokazivanju postavljenih radnih hipoteza. Podaci su prikupljeni analizom postojećih publikacija, provođenjem terenskih istraživanja, konzultiranjem/traženjem dostupnih podataka od pojedinih institucija te konzultacija s relevantnim dionicima. Ova aktivnost detaljnije obuhvaća sljedeće:

- utvrđivanje podataka relevantnih za izradu Glavnog plana,
- analiza i ocjena dostupnosti podataka,
- analiza podataka koji nedostaju,
- analiza i ocjena dostupnih postojećih podataka,
- prikupljanje dodatnih dostupnih podataka iz publikacija i od referentnih institucija,
- provođenje terenskih istraživanja,
- plan redovitog prikupljanja podataka.

Posebno obiman i važan segment je provođenje terenskih istraživanja. Za podatke koji nisu dostupni u uporabljivom obliku iz objavljenih publikacija ili drugih verificiranih izvora provedena su terenska istraživanja koja su obuhvatila putnički i robni promet i to za svaku prometnu granu zasebno. Aktivnosti terenskih istraživanja obuhvatile su sljedeće:

- Ankete kućanstava,
- Ankete na cestovnim presjecima i vanjskim kordonima,
- Ankete na stajalištima javnog prijevoza putnika,
- Anketiranje pružatelja usluga prijevoza robe (lokalna i daljinska distribucija),
- Intervjuiranje članova partnerskih vijeća, tematskih radnih skupina i fokus grupa,
- Brojanje prometa na karakterističnim presjecima cesta,
- Brojanje prometa na raskrižjima,
- Istraživanje brzine kretanja vozila na karakterističnim dionicama,
- Brojanje putnika na stanicama i u vozilima javnog prijevoza,
- Korištenje dostupnih anonimiziranih masovnih skupova podataka.

Prikupljeni su svi podaci koji nedostaju, a za koje je utvrđeno da su relevantni za Plan s obzirom na prometnu infrastrukturu, upravljanje i organizaciju prometnog sustava, a sve s ciljem analize postavljenih radnih hipoteza Glavnog plana i izrade prometnog modela.

Prikupljeni podaci i svi relevantni dokumenti objedinjeni su u online bazi.

2. **Analiza i ocjena radnih hipoteza:** primarno je Projektnim zadatkom definirano 165 radnih hipoteza (opće hipoteze i za svaku prometnu granu posebno) koje su provjerene temeljem provedenih prometnih istraživanja, ostalih relevantnih izvora podataka i analitičkih podloga kao i konzultacijama s relevantnim dionicima, te se na taj način definirala lista potvrđenih konačnih hipoteza. Hipoteze su input definiranja problema i potreba razvoja prometnog sustava što u konačnici rezultira izradom seta ciljeva i mjera za razvoj prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran.
3. **Analiza i projekcija trendova prometne potražnje** (uključujući analizu ostalih relevantnih sektora) te procjenu prometne ponude i potražnje (na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini) bazirane na gospodarskim, demografskim, prostorno-planskim i ostalim relevantnim projekcijama. Izrađeni su scenariji odnosno projekcije kretanja opterećenja prometnih mreža po svim varijantama razvitka prometne ponude i potražnje u kretanju robe i putnika po svim prometnim granama, a za plansko razdoblje do 2030. godine sa presjecima 2020. i 2025.g. (scenarij trendova).
4. **Analiza i ocjena zakonskog okvira:** sadrži popis svih relevantnih zakonskih i podzakonskih akata koji su korišteni prilikom elaboriranja hipoteza.
5. **Lista prihvaćenih hipoteza:** sadrži sumirani prikaz svih hipoteza: radne hipoteze definirane Projektnim zadatkom, ažurirane hipoteze i potvrdu hipoteze (DA-prihvaća se, NE-ne prihvaća se). **(Prilog 4.)**
6. **Utvrđivanje matrice snaga i slabosti te prilika i prijetnji** (SWOT matrice) Glavnog plana se pripremala na osnovu analiziranih podataka, obrade hipoteza i bitnih elemenata za razvoj funkcionalne regije, a na temelju utvrđenih razvojnih problema i potreba. Za svaki od zaključaka provedeno je vrednovanje/bodovanje (1-5) u kontekstu važnosti za razvoj funkcionalne regije, gdje je 1 najmanje važan a 5 najviše važan. SWOT matrica izrađena je za svaku prometnu granu zasebno te integrirana za ukupni prometni sustav. Detekcijom i valoriziranjem snaga, slabosti, prilika i prijetnji doneseni su relevantni zaključci. **(Prilog 5.)**
7. **Lista projekata** koji će se uključiti u scenarij budućeg stanja „učini minimum“ i kao takvi će odrediti smjer ciljeva i mjera koje je neophodno poduzeti da bi se ostvarili planirani ciljevi.
8. **Prometni model i on-line baza podataka** zasebni su prilozi Analize i ocjene postojećeg stanja prometnog sustava.

Tijekom provjere radnih hipoteza i izrade SWOT analize aktivno su bili uključeni svi relevantni dionici putem Tematskih radnih skupina (Odluka o imenovanju voditelja i članova Tematskih radnih skupina donesena je na Kolegiju Župana 15. siječnja 2018. godine, KLASA: 022-04/18-01/1, URBROJ: 2170/1-01-01/5-18-25).

#### **4. IZNOS NOVČANIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVEDBU AKTA**

Za provođenje ovog akta nije potrebno osigurati sredstva u Proračunu Primorsko-goranske županije.

## **5. PRIJEDLOG ZAKLJUČKA**

Slijedom navedenog predlaže se Županu Primorsko-goranske županije da donese Zaključak u tekstu kako slijedi:

Na temelju članka 52. točke 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09, 9/13, 25/13-pročišćeni tekst, 5/18 i 8/18-pročišćeni tekst) i članka 25. stavka 1. Poslovnika o radu Župana Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/14, 16/15, 3/16 i 19/16 – pročišćeni tekst), Župan Primorsko-goranske županije dana \_\_\_\_\_ 2018. godine donio je sljedeći

### **ZAKLJUČAK**

Prihvća se "Analiza i ocjena postojećeg stanja prometnog sustava" u okviru izrade Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran, sa svim sastavnim dijelovima, a koja je izrađena od strane Izrađivača Glavnog plana (Zajednica ponuditelja: UM i UM d.o.o., PTV Transport Consult GmbH (Njemačka), PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. (Slovenija), Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Građevinski fakultet u Zagrebu).

## **Prilog 1.**

**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA** sa sjedištem u Rijeci, Adamićeva 10, OIB: 32420472134, koju zastupa Župan Zlatko Komadina, dipl.ing.,

**ISTARSKA ŽUPANIJA** sa sjedištem u Pazinu, Dršćevka 4, OIB: 90017522601, koju zastupa Župan mr.sc. Valter Flego

i

**LIČKO-SENJSKA ŽUPANIJA**, sa sjedištem u Gospiću, Dr. Franje Tuđmana 4, OIB: 40774389207, koju zastupa Župan Milan Kolić,

- nadalje strane Sporazuma -

# **S P O R A Z U M**

## **o partnerstvu na izradi Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran**

### **I. UVODNE ODREDBE**

#### **Članak 1.**

Strane Sporazuma utvrđuju:

- da je Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine („Narodne novine“ broj 131/14) utvrđeno pet funkcionalnih regija koje se odnose isključivo na promet i to: Središnja Hrvatska, Istočna Hrvatska, Sjeverni Jadran, Sjeverna i Središnja Dalmacija te Južna Dalmacija,
- da su Operativnim programom Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. (<http://www.strukturnifondovi.hr/vazni-dokumenti>) utvrđeni preduvjeti za sufinanciranje projekata iz sektora prometa od kojih je jedan od najvažnijih izrada glavnih planova razvoja prometnog sustava funkcionalnih regija,
- da je u tijeku postupak izrade prometnog modela Republike Hrvatske koji će biti osnova za izradu prometnog modela funkcionalne regije Sjeverni Jadran.

Strane Sporazuma suglasno utvrđuju kako je od vitalnog interesa za svekoliki i održivi razvoj županija strana ovog Sporazuma, a posebice održivi gospodarski razvoj i zaštitu okoliša na području funkcionalne regije Sjeverni Jadran potrebno osigurati preduvjete za održivi prometni razvoj i poboljšanje prometnog sustava.

Strane Sporazuma smatraju kako je to moguće postići korištenjem znanja u primjeni novih suvremenih tehnologija te europskih iskustava u razvoju prometnog sustava.

Sporazum o partnerstvu na izradi Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran (nadalje Plan) temelji se na strateškim dokumentima Europske unije, strateškim dokumentima Republike Hrvatske i strateškim razvojnim dokumentima strana ovog Sporazuma.

Strane Sporazuma nadalje suglasno utvrđuju da će se prilikom izrade Plana obavezno uvažiti svi postojeći strateški dokumenti s predmetnog područja, a osobito strategije razvoja prometnog sustava i prostorni planovi županija strana ovog Sporazuma te glavni planovi (masterplanovi) razvoja prometnog sustava županija strana ovog Sporazuma koji su u postupku izrade.

## **II. NAČELA, SVRHA I PREDMET SPORAZUMA**

### **Članak 2.**

Sporazumom se utvrđuju osnovna načela međusobne poslovne suradnje strana Sporazuma u postupku izrade Plana.

### **Članak 3.**

U cilju apliciranja na natječaje za (su)financiranje izrade Plana te financijsko vođenje izrade Plana, strane Sporazuma suglasne su da će vodeći partner biti Primorsko-goranska županija dok će Istarska županija i Ličko-senjska županija biti partneri.

Strane Sporazuma suglasne su da će dio sufinanciranja vlastitim sredstvima u izradi Plana snositi na jednake dijelove.

Ukupne financijske aktivnosti u postupku izrade Plana odvijaju se putem Primorsko-goranske županije kao vodećeg partnera i predstavnik Primorsko-goranske županije je voditelj Radne skupine iz članka 6. ovog Sporazuma.

### **Članak 4.**

Strane u Sporazumu su suglasne da će tijekom postupka izrade Plana, svatko prema vlastitim mogućnostima, u zajedničkom cilju osigurati podršku drugih institucija, gospodarskih subjekata, jedinica lokalne samouprave, nadležnih državnih tijela te drugih javnih ustanova na svojem području.



## Članak 9.

Ovaj Sporazum potpisuje se u 6 (šest) primjerka, od kojih svaka strana zadržava po 2 (dva) primjerka.

Sporazum stupa na snagu danom potpisa ovlaštenih osoba strana ovog Sporazuma.

Ličko-senjska županija Župan Milan Kolić	Istarska županija Župan mr. sc. Valter Flego	Primorsko-goranska županija Župan Zlatko Komadina, dipl.ing.
		
KLASA: 346-01/16-01/22 URBROJ: 2127/1-02-16-01 Gospić, 10. 05. 2016.	KLASA: 340-01/16-01/05 URBROJ: 2163/1-02/1-16-2 Pula, 30.05. 2016.	KLASA: 053-02/16-01/112 URBROJ: 2170/1-09-16-5

Rijeka, 26. travanj 2016.

Prilog 2.

**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA** sa sjedištem u Rijeci, Adamićeva 10, OIB: 32420472134, koju zastupa Župan Zlatko Komadina, dipl.ing.,

**ISTARSKA ŽUPANIJA** sa sjedištem u Pazinu, Dršćevka 4, OIB: 90017522601, koju zastupa Župan mr.sc. Valter Flego

i

**LIČKO-SENJSKA ŽUPANIJA**, sa sjedištem u Gospiću, Dr. Franje Tuđmana 4, OIB: 40774389207, koju zastupa Župan mr. Darko Milinović, dr. med.,

- nadalje strane Sporazuma –

sklopili su dana 29. studenog 2017. godine u Rijeci

## **D O D A T A K I. S P O R A Z U M U**

### **o partnerstvu na izradi Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran**

#### **Članak 1.**

Strane Sporazuma suglasno utvrđuju:

- da je dana 30. svibnja 2016. godine sklopljen Sporazum o partnerstvu na izradi Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran (dalje u tekstu: Plan ili Projekt) između strana Sporazuma kojim je, u cilju apliciranja na natječaje za (su)financiranje izrade Plana, utvrđeno financijsko vođenje izrade Plana na način da će udio sufinanciranja vlastitim sredstvima snositi na jednake dijelove te da se ukupne financijske aktivnosti u postupku izrade Plana odvijaju putem Primorsko-goranske županije kao vodećeg partnera;
- da je Primorsko-goranska županija dana 7. prosinca 2016. godine podnijela prijavu na ograničeni poziv na dostavu projektnih prijedloga „Poziv za sufinanciranje izrade regionalnih prometnih masterplanova funkcionalnih regija Srednja Dalmacija, Sjeverna Dalmacija, Sjeverni Jadran i Istočna Hrvatska“ u okviru Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“;
- da je dana 7. ožujka 2017. godine Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture donijelo Odluku o financiranju za projekt Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran (KLASA: 340-01/16-01/59, URBROJ: 530-08-1-3-2-17-19), a kojom se odobrava financiranje odobrenog projekta ukupne vrijednosti 9.422.825,00 kuna i to odobrenim bespovratnim sredstvima u maksimalnom iznosu 7.990.555,60 kuna, odnosno 84,8000000% iznosa prihvatljivih troškova, dok sredstva prijavitelja i partnera iznose 1.432.269,40 kuna, odnosno 15,2000000% iznosa prihvatljivih troškova;

- da je dana 19. travnja 2017. godine sklopljen Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za projekte koji se financiraju iz Fondova u financijskom razdoblju 2014.-2020., referentni broj KK.07.4.2.02.0002 „Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran“ između vodećeg partnera Primorsko-goranske županije s jedne strane, i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije (SAFU) s druge strane;
- da je dana 5. srpnja 2017. godine Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije donijelo Odluku o odobravanju sredstava za sufinanciranje provedbe EU projekta (KLASA: 402-07/17-02/42, URBROJ: 538-06-1-2/013-17-2) radi sufinanciranja dijela sredstava koje je potrebno osigurati iz vlastitih izvora u provedi projekta „Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran“, a kojom se vodećem partneru dodjeljuju sredstva u najvišem iznosu od 572.907,76 kuna odnosno 40% ukupnog vlastitog učešća;
- da je dana 11. listopada 2017. godine sklopljen Ugovor o dodjeli sredstava Fonda za sufinanciranje provedbe EU projekata na regionalnoj i lokalnoj razini, referentni broj ugovora JPF.2017.-3.38., između vodećeg partnera Primorsko-goranske županije s jedne strane i Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije s druge strane, a kojim se ukupni dodijeljeni iznos iz prethodne točke ovog članka raspoređuje u jednakim omjerima: Primorsko-goranskoj županiji 190.969,26 kuna, Istarskoj županiji 190.969,25 kuna i Ličko-senjskoj županiji 190.969,25 kuna, pri čemu se dodijeljena sredstva isplaćuju vodećem partneru u tri dijela, a koji je po primitku sredstava u obvezi ista isplatiti partnerima u omjerima utvrđenim u Zahtjevu za nadoknadu sredstava;
- da je na temelju sklopljenog Sporazuma i prethodno navedenih akata potrebno utvrditi konkretne obveze projektnih partnera, Istarske županije i Ličko-senjske županije, u dijelu dinamike sufinanciranja prihvatljivih troškova prijavitelja i partnera u jednakim dijelovima.

## Članak 2.

Slijedom utvrđenja iz članka 1. ovog Dodatka I. Sporazumu, Strane Sporazuma suglasno utvrđuju da svaka snosi jednaki udio u sufinanciranju prihvatljivih troškova prijavitelja i partnera vlastitim sredstvima u okvirnim iznosima, zavisno o provedenim postupcima nabava te ugovorenim, izvršenim i odobrenim aktivnostima dionika u realizaciji Plana, kao i o eventualnim financijskim korekcijama, kako slijedi:

- Primorsko-goranska županija..... 477.423,14 kuna
- Istarska županija..... 477.423,13 kuna
- Ličko-senjska županija..... 477.423,13 kuna

Strane Sporazuma suglasno utvrđuju da će okvirne iznose iz prethodnog stavka projektni partneri, Istarska županija i Ličko-senjska županija, plaćati putem 2 (dvije) obročne uplate vodećem partneru, Primorsko-goranskoj županiji u vremenskom periodu i iznosu kako slijedi:

- prvi dio u visini od 50% iznosa iz stavka 1. ovog članka, po zaprimljenom Zahtjevu vodećeg partnera u 2018. godini;
- drugi dio u visini razlike do konačno utvrđenog iznosa zaključnim obračunom, po zaprimljenom Zahtjevu vodećeg partnera u 2019. godini.

### **Članak 3.**

U slučaju odobrenja dodatnih sredstava iz istih i/ili drugih izvora (su)financiranja, dodijeljeni iznos isplatit će se projektnim partnerima ili će se umanjiti financijska obveza svakog od partnera iz članka 2. ovog Dodatka I. Sporazumu, sve sukladno ugovornim odredbama o dodjeli novčanih sredstava.

### **Članak 4.**

Ukoliko se Projekt ne realizira u cijelosti ili u bilo kojem bitnom dijelu, vodeći partner i projektni partneri u jednakim omjerima snose obvezu povrata primljenih sredstava.

U slučaju projektnih troškova koji su sukladno Ugovoru o dodjeli bespovratnih sredstava za projekte koji se financiraju iz Fondova u financijskom razdoblju 2014.-2020., referentni broj KK.07.4.2.02.0002, trebali biti financirani bespovratnim sredstvima, ali nisu potvrđeni kao prihvatljivi od strane Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije, neprihvatljivi trošak dijeli se u jednakim omjerima između vodećeg partnera i projektnih partnera.

U slučaju nastanka dodatnih projektnih troškova koje nije moguće predvidjeti u trenutku sklapanja ovog Dodatka I. Sporazumu, Strane sporazuma suglasno utvrđuju da će iste snositi u jednakim omjerima.

### **Članak 5.**

Rizik utvrđivanja financijskih ispravaka koje Europska Komisija/država članica putem nadležnog tijela primjenjuje na izdatke koje u okviru podijeljenog upravljanja financira Europska unija, dijeli se u jednakim omjerima između strana Sporazuma u skladu s propisanim stopama ispravaka u rasponu od 5%, 10%, 25% i 100% u slučaju nesukladnosti provedbe aktivnosti u postupku izrade Plana s pravilima o javnoj nabavi.

Navedene stope primjenjuju se na rashode kada nije moguće količinski točno odrediti financijske posljedice za predmetni ugovor.

### **Članak 6.**

Odgovorne osobe za praćenje provedbe ovog Sporazuma su:

- za Primorsko-goransku županiju: izv.prof.dr.sc. Ljudevit Krpan,
- za Istarsku županiju: Josip Zidarić, dipl.ing.arh.,
- za Ličko-senjsku županiju: Ana Rukavina Stilinović, univ.spec.oec.

### **Članak 7.**

Ovaj Dodatak I. Sporazumu potpisuje se u 6 (šest) primjerka, od kojih svaka strana zadržava po 2 (dva) primjerka.

### Članak 8.

Ovaj Dodatak I. Sporazumu stupa na snagu danom potpisa ovlaštenih osoba strana ovog Sporazuma.

Ličko-senjska županija  
Župan  
mr. Darko Milinović, dr. med.



KLASA: 340-01/17-01/02  
URBROJ: 2125/1-02-17-06

Istarska županija  
Župan  
mr.sc. Valter Flego



KLASA: 340-01/16-01/05  
URBROJ: 2163/1-02/1-17-5

Primorsko-goranska županija  
Župan  
Zlatko Komadina, dipl.ing.



KLASA: 053-02/16-01/112  
URBROJ: 2170/1-09-17-167

*Članak 8.1*

## Prilog 3.

**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA**, Adamićeva 10, 51000 Rijeka, OIB: 32420472134, koju zastupa župan Zlatko Komadina, dipl.ing. (u daljnjem tekstu: Naručitelj)

i

Zajednica ponuditelja:

**UM i UM d.o.o.**, Šestinska cesta 11, 10000 Zagreb, Hrvatska, OIB: 31160214151 (član zajednice ovlašten za komunikaciju i potpis ugovora);

**PTV Transport Consult GmbH**, Stumpfstrasse 1, 76131 Karlsruhe, Njemačka, OIB: DE286474346;

**PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.**, Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana, Slovenija, OIB: SI15531058;

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU GRAĐEVINSKI FAKULTET**, Kačićeva 26, 10000 Zagreb, Hrvatska, OIB: 62924153420;

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**, Vukelićeva 4, 10000 Zagreb, Hrvatska, OIB: 25410051374,

(u daljnjem tekstu: Izrađivač),

zaključili su sljedeći

### UGOVOR

o izradi Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran  
Evidencijski broj nabave 09/02-17/01

#### I. SADRŽAJ I OBIM PREDMETA UGOVORA

##### Članak 1.

Ugovorne strane suglasno utvrđuju da je predmet ovog Ugovora izrada Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran (u daljnjem tekstu: Glavni plan) s nabavkom računalnog programa za izradu multimodalnog prometnog modela i edukacijom službenika projektnih županija za rad sa računalnim programom za izradu multimodalnog prometnog modela.

Ovaj Ugovor se sklapa na temelju provedenog postupka javne nabave Naručitelja, evidencijski broj 09/02-17/01, i izvršne Odluke o odabiru najpovoljnije ponude KLASA: 406-01/17-02/1, URBROJ: 2170/1-02-03/2-17-7 od 14. rujna 2017. godine.

Izrađivač se obvezuje izraditi Glavni plan potpuno i u skladu s Ponudom broj MP-013-2017 od 15. srpnja 2017. godine, Projektnim zadatkom za izradu Glavnog plana koji sadrži Načelnu strukturu upravljanja izradom Glavnog plana, Dinamičkim planom izrade Glavnog plana i Izjavom Izrađivača od 10. listopada 2017. godine, a koji priliježu ovom Ugovoru i čine njegov sastavni dio, te uputama predstavnika Naručitelja i odredbama ovog Ugovora.

Tijek izrade Glavnog plana obuhvaća sljedeće aktivnosti:

- prethodne aktivnosti koje Izrađivač mora izvršiti najkasnije 4 (četiri) tjedna po potpisivanju ovog Ugovora, a što se dokazuje dostavom Početnog izvještaja;
- operativna provedba konkretnih aktivnosti na izradi Glavnog plana, koja započinje po prihvatu Početnog izvještaja, a sastoji se od više međusobno povezanih zasebnih dijelova strukturiranih kao faze izrade, a o čijem prihvatu ovisi dinamika isplate ugovorenih sredstava Izrađivaču

## **Članak 2.**

Ugovorne strane suglasno utvrđuju da je Naručitelj dana 30. svibnja 2016. godine sklopio Sporazum o partnerstvu na izradi Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran (u daljnjem tekstu: Sporazum) s Istarskom županijom i Ličko-senjskom županijom (u daljnjem tekstu: Projektni partneri), a kojim je Naručitelju utvrđeno svojstvo vodećeg partnera putem kojeg se odvijaju ukupne financijske aktivnosti u postupku izrade Glavnog plana, dok su Istarska županija i Ličko-senjska županija partneri na izradi.

Sporazumom je utvrđena temeljna organizacijska i upravljačka struktura za provedbu izrade Glavnog plana i osiguranje njegove održivosti, a koju čini Radna skupina za praćenje izrade Glavnog plana (u daljnjem tekstu: Radna skupina).

Odluku o financiranju izrade Glavnog plana donijelo je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dana 7. ožujka 2017. godine.

Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za izradu Glavnog plana, referentni broj KK.07.4.2.02.0002, sklopljen je dana 19. travnja 2017. godine između Naručitelja s jedne strane, i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske Unije, s druge strane.

## **II. ROK, NAČIN IZRADE I PRIMOPREDAJA**

### **Članak 3.**

Izrađivač će s izradom Glavnog plana započeti odmah po stupanju na snagu ovog Ugovora, a trajanje ovog Ugovora je do 31. prosinca 2018. godine.

Rok iz prethodnog stavka može se produžiti samo iz objektivno opravdanih razloga odnosno bitno promijenjenih okolnosti koje ugovorne strane nisu mogle predvidjeti niti na njih utjecati, na pisani zahtjev Izrađivača koji mora biti dostavljen najkasnije 30 (trideset) dana prije isteka roka iz stavka 1. ovog članka te isključivo uz odobrenje Naručitelja, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske Unije, a o čemu se sklapa pisani dodatak ovom Ugovoru.

Dinamički plan izrade Glavnog plana, koji predstavlja bitan sastojak ovog Ugovora, može se izmijeniti iz razloga kojeg Ugovorne strane sporazumno prihvate i ocjene opravdanim, na pisani zahtjev Izrađivača koji mora biti dostavljen najkasnije 7 (sedam) dana prije isteka roka za koji se traži produljenje, na način da se pojedine faze izrade Glavnog plana unutar roka trajanja ovog Ugovora mogu produžiti odnosno skratiti, ovisno o stvarnoj dinamici izrade Glavnog plana, a o čemu pisanu suglasnost daje Naručitelj.

Pisana suglasnost iz prethodnog stavka činit će sastavni dio ovog Ugovora.

Izrađivač se sukladno Ponudi iz članka 1. ovog Ugovora obvezuje osigurati angažman stručnih osoba u sastavu navedenih glavnih stručnjaka i nominiranih dopunskih stručnjaka tijekom izrade Glavnog plana, a koji uključuje obveznu prisutnost glavnih stručnjaka na sastancima, te nominiranih dopunskih stručnjaka ukoliko se rasprava provodi u domeni njihovih stručnih znanja.

Neopravdani izostanak s više od tri mjeseca sastanka predstavlja bitan element za raskid ovog Ugovora.

Tijekom provedbe izrade Glavnog plana, Izrađivač se obvezuje odraditi konkretne aktivnosti zadane u Projektnom zadatku za izradu Glavnog plana.

Tijekom provedbe izrade Glavnog plana, Izrađivač mora Naručitelju dostavljati slijedeće projektne isporuke/izvješaje koje će u konačnici činiti Glavni plan:

- Glavne izvještaje sa zadanim sadržajem iz Projektnog zadatka za izradu Glavnog plana prema utvrđenim rokovima iz Dinamičkog plana izrade Glavnog plana;
- Izvještaje o dinamici i statusu realizacije izrade Glavnog plana u formi kraćih izvještaja o napredovanju izrade Glavnog plana u prethodnom mjesecu, u skladu sa zadanim sadržajem i rokovima iz Projektnog zadatka za izradu Glavnog plana, a koji su osnova za minimalno 2 (dva) redovita mjesečna sastanka (primarni i sekundarni) Izrađivača i Radne skupine.

Izrađivač je dužan održati interne prezentacije članovima Radne skupine za svaki od dostavljenih izvještaja iz prethodnog stavka, na hrvatskom jeziku ili s prijevodom na hrvatski jezik kojeg osigurava Izrađivač.

#### **Članak 4.**

O prihvatu Glavnih izvještaja članovi Radne skupine sastavljaju i potpisuju zapisnik.

Zapisnikom iz prethodnog stavka utvrđuje se prihvata Glavnih izvještaja ili se isti uz uputu vraćaju Izrađivaču na izmjenu, dopunu ili doradu, uz ostavljanje odgovarajućeg roka za uređenje.

Izrađivač je u obvezi prihvatiti sugestije, primjedbe, zantjeve i upute Naručitelja i izraditi potrebne izmjene, dopune ili dorade izrađenih Glavnih izvještaja, u skladu s danim uputama Naručitelja.

Naručitelj nije u obvezi prihvatiti Glavne izvještaje ukoliko isti nisu u skladu s danim uputama, odredbama ovog Ugovora i njegovim sastavnim dijelovima.

Glavni izvještaji smatraju se prihvaćenim od strane Radne skupine po potpisu zapisnika iz stavka 2. ovog članka.

Glavni plan smatra se izrađenim u cijelosti po dostavi usvojenog Glavnog plana od strane županijskih Skupština Projektних partnera i sažetka Glavnog plana, u skladu s člankom 6. stavkom 4. ovog Ugovora.

#### **Članak 5.**

Ako Izrađivač zakasni s izradom i predajom Glavnih izvještaja Naručitelj ima pravo Izrađivaču obračunati iznos ugovorne kazne na način da za svaki dan zakašnjenja od dana prekoračenja ugovorenog krajnjeg roka pojedine projektne isporuke iz članka 8. stavka 1. ovog Ugovora, utvrđenog Dinamičkim planom izrade Glavnog plana, obračuna iznos od 0,1% ugovorenog iznosa s uključenim PDV-om, a za koji će se umanjiti isplata ugovorenog iznosa iz članka 7. ovog Ugovora.

Obračun i naplata ugovorne kazne iz prethodnog stavka primjenjuju se i u slučaju neurednog ispunjenja i zakašnjenja s ispunjenjem po isteku odgovarajućeg roka iz članka 4. stavka 2. ovog Ugovora.

Ovaj članak ne primjenjuje se u slučajevima zakašnjenja i neurednog ispunjenja uzrokovanim višom silom ili bitno promijenjenim okolnostima koje Izrađivač iz objektivnih razloga nije mogao predvidjeti niti na njih utjecati, odnosno pisanog naloga Naručitelja.



### **Članak 6.**

Izrađivač se obvezuje izraditi i predati Glavne izvještaje, a sve u skladu sa zadanim rokovima iz Dinamičkog plana izrade Glavnog plana ili ažuriranog Dinamičkog plana izrade Glavnog plana o čemu se sklapa pisani dodatak ovom Ugovoru i to isključivo uz prethodnu suglasnost Naručitelja, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske Unije.

Radne verzije Glavnih izvještaja dostavljaju se u 6 (šest) tiskanih primjeraka na hrvatskom jeziku te u digitalnom formatu pogodnim za daljnju obradu (doc, xls, dwg, shp, i sl. file).

Svi usvojeni Glavni izvještaji dostavljaju se u pisanoj formi na hrvatskom jeziku u 6 (šest) primjeraka (u boji) te u elektronskom obliku na CD/DVD mediju (6 primjeraka) u formatima pogodnim za daljnju obradu (doc, xls, dwg, shp., i sl.).

Konačno usvojeni cjeloviti Glavni plan kao i sažetak Glavnog plana moraju biti dostavljeni u po 3 (tri) izvornika uvezanih tiskanih primjeraka i 9 (devet) preslika uvezanih tiskanih primjeraka te 12 (dvanaest) digitalnih primjeraka na hrvatskom i engleskom jeziku - prevedenih od strane ovjerenog sudskog tumača za engleski jezik.

Prometni model mora biti dostavljen u digitalnom obliku (otvoren za korištenje i dopune kroz ugovoreni računalni program) koji je moguće potpuno funkcionalno koristiti i dopunjavati te modelirati.

Svi Glavni izvještaji, izrađena pripadajuća dokumentacija i projektne isporuke moraju biti predani ili dostavljeni u Upravni odjel za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima Primorsko-goranske županije, Adamićeva 10/M, 51 000 Rijeka na dokaziv način, izravnom predajom ili putem pošte, uz izdavanje potvrde o primitku od strane Naručitelja, osim isporuke računalnog programa za izradu multimodalnog prometnog modela s pripadajućim sadržajem, a koji mora biti dostavljen na adresu Naručitelja, Istarske županije i Ličko-senjske županije.

### **III. CIJENA, NAČIN I ROK PLAĆANJA**

#### **Članak 7.**

Sukladno ponudi Izrađivača iz članka 1. ovog Ugovora, ugovorne strane suglasno utvrđuju da ukupno ugovorena cijena usluge koja je predmetom ovog Ugovora iznosi **6.648.000,00 kn** bez PDV-a, odnosno **8.310.000,00 kn** s PDV-om. Ugovorena cijena je fiksna i nepromjenjiva.

#### **Članak 8.**

Naručitelj se obvezuje vršiti plaćanje u 5 (pet) obroka kako slijedi:

- I. obrok u visini od 15% ugovorenog iznosa nakon isporuke računalnog programa za izradu multimodalnog prometnog modela, po potpisanom primopredajnom zapisniku
- II. obrok u visini od 30% ugovorenog iznosa po dostavljenoj Analizi i ocjeni postojećeg stanja prihvaćenoj od strane Radne skupine
- III. obrok u visini od 20% ugovorenog iznosa po dostavljenom Nacrtu prijedloga Glavnog plana prihvaćenom od strane Radne skupine

IV. obrok u visini od 20% ugovorenog iznosa po usvajanju dostavljenog Konačnog prijedloga Glavnog plana na županijskim Skupštinama Projektnih partnera

V. obrok u visini od 15% ugovorenog iznosa nakon dostave usvojenog i uvezanog Glavnog plana i sažetka Glavnog plana, po potpisanom primopredajnom zapisniku.

Plaćanje se vrši na transakcijski račun pojedinog člana zajednice Izrađivača ili njegovog podugovaratelja na temelju ispostavljenog računa – situacije u kojoj je naveden član zajednice Izrađivača ili njegovog podugovaratelja kojemu se plaća s podacima i iznosom za uplatu.

Naručitelj će vršiti plaćanja u roku do 10 (deset) dana od dana doznake sredstava od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a najkasnije u roku do 60 (šezdeset) dana od dana primitka računa ili ga vratiti uz navođenje razloga.

Dio predmeta Ugovora koji će izvršavati pojedini članovi zajednice Izrađivača i podaci za plaćanje:

1. JM i UM d.o.o., Upravljanje projektom, ekonomske analize, analize pomorskog prometa, izrada masterplana, u vrijednosti 700.245,00 kn bez PDV-a, odnosno 875.306,25 kn s PDV-om, transakcijski račun broj HR8023400091110766547,
2. PTV Transport Consult GmbH, Dostava računalnog programa za izradu multimodalnog prometnog modela, Prikupljanje i analiza podataka, izrada prometnog modela, izrada masterplana, u vrijednosti 2.034.045,00 kn bez PDV-a, odnosno 2.542.556,25 kuna s PDV-om, transakcijski račun broj DE25660501010108188475,
3. PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Prikupljanje i analiza podataka, izrada prometnog modela, izrada masterplana, u vrijednosti 1.055.925,00 kn bez PDV-a, odnosno 1.319.906,25 kn s PDV-om, transakcijski račun broj SI56290000001823748,
4. SVEUČILIŠTE U ZAGREBU GRAĐEVINSKI FAKULTET, Prikupljanje i analiza podataka, urbanne analize, analize cestovnog prometa, analize zračnog prometa, izrada prometnog modela, izrada masterplana, u vrijednosti 1.055.925,00 kn bez PDV-a, odnosno 1.319.906,25 kn s PDV-om, transakcijski račun broj HR0223600001101219412,
5. SVEUČILIŠTE U ZAGREBU FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI, Provođenje anketa i prikupljanje i analiza podataka pravne analize, analize željezničkog prometa, izrada masterplana, u vrijednosti 1.164.155,00 kn bez PDV-a, odnosno 1.455.193,75 kn s PDV-om, transakcijski račun broj HR6823600001101425998.

Dio predmeta Ugovora koji će izvršavati podugovaratelji i podaci za plaćanje:

1. ERICSSON NIKOLA TESLA d.d., Krapinska 45, 10000 Zagreb OIB: 84214771175, Izrada anonimiziranih setova podataka, u vrijednosti 222.300,00 kn bez PDV-a, odnosno 277.875,00 kn s PDV-om, transakcijski račun broj HR7624840081100331673,
2. INSTITUT DRUŠTVENIH ZNANOSTI IVO PILAR, Marulićev trg 19/I, 10000 Zagreb, OIB: 32840574937, Izrada istraživanja, ankete kućanstava i pružatelja usluga prijevoza robe u vrijednosti 415.405,00 kn bez PDV-a, odnosno 519.256,25 kn s PDV-om, transakcijski račun broj HR3323600001101455340.

Naručitelj će usluge koje će izvesti podugovaratelji neposredno platiti podugovarateljima.

Izrađivač mora svojoj situaciji (obroku) priložiti situacije (obroke) svojih podugovaratelja koje je prethodno ovjerio.

Sucjelovanje podugovaratelja ne utječe na odgovornost Izrađivača za izvršenje ovog Ugovora.

Izrađivač smije tijekom izvršenja ovog Ugovora mijenjati podugovaratelja za onaj dio Ugovora koji je dao u podugovor i samo uz suglasnost Naručitelja.

O promjeni podugovaratelja ugovorne strane će zaključiti dodatak ovom Ugovoru s podacima o uslugama koje će pružiti podugovaratelj, te podacima o podugovaratelju (ime, tvrtka, sjedište, OIB i broj računa).

#### **IV. JAMSTVO ZA UREDNO ISPUNJENJE UGOVORA**

##### **Članak 9.**

Izrađivač je obavezan Naručitelju dostaviti jamstvo za uredno ispunjenje ugovora za slučaj povrede ugovornih obveza u obliku bankarske garancije koju izdaje bankarska institucija nadležna za financijsko poslovanje Izrađivača.

Bankarska garancija mora biti bezuvjetna, s klauzulom „plativo na prvi poziv“ odnosno „bez prava prigovora“, u visini od 10% (deset posto) od vrijednosti ovog Ugovora bez PDV-a te rokom važenja do 30. lipnja 2019. godine.

Uz bankarsku garanciju Izrađivač će Naručitelju predati i Potvrdu o raspoloživosti licence i svih potrebnih modula za izradu prometnog modela, sve u roku od 8 (osam) dana od dana sklapanja ovog Ugovora, a u protivnom Naručitelj zadržava pravo aktivirati jamstvo za ozbiljnost ponude.

U slučaju produženja roka izrade Glavnog plana, Izrađivač je dužan Naručitelju predati bankarsku garanciju s produženim rokom važenja, a koji mora biti 6 (šest) mjeseci duži od ugovorenog roka izrade Glavnog plana.

Bankarsku garanciju iz prethodnog stavka Izrađivač je u obvezi dostaviti Naručitelju u roku od 8 (osam) dana od dana sklapanja dodatka ovom Ugovoru, a u protivnom Naručitelj zadržava pravo aktivirati jamstvo za uredno ispunjenje ugovora i/ili raskinuti ovaj Ugovor.

Ukoliko je jamstvo za uredno ispunjenje ugovora dano od strane više članova zajednice Izrađivača, Naručitelj zadržava pravo istovremene aktivacije svih bankarskih garancija.

Naručitelj će bankarsku garanciju koristiti isključivo u slučaju povrede ugovornih obveza odnosno u slučaju neispunjenja obveza, neurednog ispunjenja obveza ili za slučaj zakašnjenja, osim u slučajevima iz članka 5. stavka 3. ovog Ugovora.

Iznimno od prethodno propisanog jamstva za uredno ispunjenje ugovora u obliku bankarske garancije, Izrađivač može uplatiti Naručitelju novčani polog u iznosu iz stavka 2. ovog članka na transakcijski račun kod Privredne banke Zagreb d.d., IBAN: HR6923400091800008005, model: 68, poziv na broj: 7374 - OIB Izrađivača.

Za sve podatke korištene u izradi Glavnog plana potrebno je jasno naznačiti izvore, a Izrađivač ovim ugovorom preuzima isključivu odgovornost za točnost, potpunost, istinitost i vjerodostojnost izrađenih i predanih Glavnih izvještaja te u slučaju isporuke koja nije usklađena na način kako je to prethodno navedeno, Izrađivač odgovara za štetu Naručitelju do iznosa visine jamstva iz stavka 2. ovog članka.

## **V. PRIJENOS VLASNIŠTVA NAD DOKUMENTACIJOM**

### **Članak 10.**

Glavni plan koji će proizaći kao konačni proizvod temeljem ovog Ugovora, prezentacijski materijali, izvješća ili drugi materijal, grafički prikazi, odnosno sve što Izrađivač napravi za Naručiitelja, pripast će Naručiitelju i postat će vlasništvo Naručiitelja.

Izrađivač ne smije prikupljenu, analiziranu i izrađenu dokumentaciju u svrhu izrade Glavnog plana ustupiti trećoj osobi, a u protivnom odgovara Naručiitelju za prouzročenu štetu.

Izrađivač se obvezuje čuvati kao poslovnu tajnu sve informacije i podatke kojima ima pristup radi provedbe ovog Ugovora.

## **VI. RASKID UGOVORA**

### **Članak 11.**

Naručiitelj može jednostrano raskinuti ovaj Ugovor u slučaju ako se Izrađivač ne pridržava odredbi ovog Ugovora, osobito onih koje se odnose na rok izvršenja i razinu kvalitete izrade Glavnog plana.

Naručiitelj ima pravo raskinuti ovaj Ugovor neovisno o korištenju bankarske garancije.

Prije raskida ovog Ugovora ili aktivacije bankarske garancije, Naručiitelj je dužan Izrađivaču uputiti pisano upozorenje s navođenjem nepravilnosti i dati mu rok do 15 (petnaest) dana da se uskladi s preuzetim obvezama.

Ovaj Ugovor će se smatrati raskinutim u trenutku dostave pisane obavijesti Naručiitelja Izrađivaču o raskidu ugovora.

### **Članak 12.**

U slučaju raskida Ugovora zbog neurednog ispunjenja ili neispunjenja obveze od strane Izrađivača, Naručiitelj ima pravo, bez ikakvog daljnjeg odobrenja ili dozvole Izrađivača, naplatiti puni iznos bankarske garancije iz članka 9. ovog Ugovora.

Raskidom Ugovora zbog neispunjenja ugovorne obveze jedne ugovorne strane, druga strana ima pravo na naknadu štete sukladno pravilima obveznog prava.

## **VII. OVLAŠTENI PREDSTAVNICI ZA PRAĆENJE IZVRŠENJA**

### **Članak 13.**

Za praćenje izvršenja međusobnih prava i obveza iz ovog Ugovora, ugovorne strane imenuju svoje ovlaštene predstavnike:

- za Naručiitelja: izv.prof.dr.sc. Ljudevit Krpan,
- za Izrađivača: mr.sc. Ivica Perica.

## **VIII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### **Članak 14.**

Ugovorne strane izvršavaju obveze preuzete ovim Ugovorom u skladu s uvjetima određenima u dokumentaciji o nabavi i ponudom iz članka 1. ovog Ugovora.

Naručitelj će tijekom trajanja ugovora kontrolirati je li izvršenje ovog Ugovora u skladu s uvjetima određenima u dokumentaciji o nabavi i ponudom iz članka 1. ovog Ugovora.

U slučaju nastanka okolnosti iz kojih proizlazi potreba za produženjem roka trajanja izrade Glavnog plana primjenjuje se članak 3. stavak 2. ovog Ugovora.

U slučaju izmjene Dinamičkog plana izrade Glavnog plana primjenjuje se članak 3. stavak 3. ovog Ugovora.

Naručitelj smije izmijeniti ovaj Ugovor tijekom njegova trajanja bez provođenja novog postupka javne nabave ako izmjene, neovisno o njihovoj vrijednosti, nisu značajne u smislu članka 321. Zakona o javnoj nabavi („Narodne Novine“ broj 120/16).

Naručitelj smije izmijeniti ugovor o javnoj nabavi tijekom njegova trajanja bez provođenja novog postupka javne nabave ako su kumulativno ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. vrijednost izmjene manja je od europskih pragova iz članka 13. Zakona o javnoj nabavi;
2. vrijednost izmjene manja je od 10 % prvotne vrijednosti ugovora o javnoj nabavi;
3. izmjena ne mijenja cjelokupnu prirodu ugovora.

Ugovorne strane će svako povećanje prvotne vrijednosti ovog Ugovora urediti pisanim dodatkom Ugovoru, a na temelju prethodne suglasnosti Naručitelja.

### **Članak 15.**

Ugovorne strane suglasno utvrđuju da su upoznate sa sadržajem i značenjem odredbi ovog Ugovora te se odriču prava pobijanja istog iz razloga nerazumijevanja ili nesklada volje i očitovanja.

Za sve što nije regulirano ovim Ugovorom, a relevantno je za međusobne odnose ugovornih strana, primijenit će se odgovarajuće odredbe Zakona o obveznim odnosima.

### **Članak 16.**

Sva eventualna sporna i/ili dvojbena pitanja u svezi s tumačenjem ovog Ugovora ili njegove primjene, ugovorne strane će razriješiti sporazumno ili mirnim putem, a ukoliko u tome ne uspiju prihvaćaju nadležnost suda u Rijeci.

### **Članak 17.**

Ovaj Ugovor je sastavljen u 4 (četiri) istovjetna izvorna primjerka, od kojih 2 (dva) zadržava Naručitelj i 2 (dva) zadržava Izrađivač.

**Članak 18.**

Ovaj Ugovor stupa na snagu danom obostranog potpisa osoba ovlaštenih za zastupanje ugovornih strana.

**ZA IZRAĐIVAČA**

**Direktor UM i UM d.o.o.**

**UM i UM d.o.o.**  
Šestinska cesta 11, 10000 Zagreb

*Ivica Perica*

**mr.sc. Ivica Perica**

*Zagreb, 27.10.2017*

**ZA NARUČITELJA**



**Župan**

*Zlatko Komadina*  
**Zlatko Komadina, dipl.ing.**

KLASA: 053-02/16-01/112

URBROJ: 2170/1-09-17-136

Rijeka, 19. listopada 2017.

*[Handwritten signatures and initials]*

## Prilog 4.

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
<b>Opće hipoteze</b>		
H1. Istarska županija može se promatrati kao samostalna funkcionalna podregija funkcionalne regije Sjeverni Jadran.	Svaka od županija u sklopu funkcionalne regije Sjeverni Jadran može se promatrati kao samostalna funkcionalna podregija.	DA
H2. Prometno opterećenje funkcionalne regije višestruko je veće tijekom turističke sezone.		DA
H3. Ulaskom Republike Hrvatske u Schengenski prostor bitno će se povećati razmjena roba i putnika sa zemljama EU.		DA
H4. Razvoj prometnog sustava funkcionalne regije uvjetovan je njegovim nejednolikim gospodarskim razvojem.		DA
H5. Za kvalitetnu valorizaciju luke Rijeka potrebna je neposredna prometna, informatička i logistička integracija sa ostalim lukama Sjevernog Jadrana. H7. Modernizacija i dogradnja željezničke infrastrukture prema Sloveniji i Mađarskoj jedan je od preduvjeta razvoja luke Rijeka u okviru sjevernojadranskih luka.	Za kvalitetnu valorizaciju luke Rijeka potrebna je neposredna prometna, informatička i logistička integracija sa ostalim lukama Sjevernog Jadrana, kao i modernizacija i dogradnja željezničke infrastrukture prema Sloveniji i Mađarskoj.	DA
H6. Osiguranje adekvatnih prostornih kapaciteta luke Rijeka omogućiti će njen dinamičan razvoj te potaknuti gospodarski razvoj funkcionalne regije.	Kvalitetnom reorganizacijom prometne mreže u gradu Rijeci te osiguranjem adekvatnih prostornih kapaciteta za luku Rijeka osigurati će se suživot i razvoj državne luke i Grada te potaknuti gospodarski razvoj funkcionalne regije.	DA
H8. Povećano korištenje cesta niže razine uslužnosti (državnih, županijskih i lokalnih a ponekad i nerazvrstanih cesta) za teretni promet umjesto cesta visoke razine uslužnosti (autocesta i brzih cesta) osim prometnih problema uzrokuje i ekološke probleme (bitno uvećana emisija stakleničkih plinova i ostalih čestica) na lokalnoj razini.	H8. Povećano korištenje cesta niže razine uslužnosti (državnih, županijskih i lokalnih a ponekad i nerazvrstanih cesta) za teretni tranzitni promet umjesto cesta visoke razine uslužnosti (autocesta i brzih cesta) osim prometnih problema uzrokuje i ekološke probleme (bitno uvećana emisija stakleničkih plinova i ostalih čestica) na lokalnoj razini.	DA
H9. Unapređenje pristupačnosti u putničkom i teretnom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama je nužno za gospodarski razvoj. H17. Kvalitetna reorganizacija prometne mreže u gradu Rijeci osigurati će adekvatan suživot i razvoj državne luke i grada kroz zadovoljenje i teretnog i putničkog prometa.	Unapređenje pristupačnosti u putničkom i teretnom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama je nužna je za gospodarski razvoj i urbanu mobilnost.	DA
H10. Neravnomjerna zastupljenost pojedinih prometnih grana.		DA
H11. Nedovoljan udio željezničkog prometa (robnog i putničkog) u odnosu na ukupni promet.		DA
H12. Modernizacijom prometne infrastrukture, suprastrukture i voznog parka moguće je povećati udio željeznice u ukupnom prometu.		DA

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
<p>H13. Izgradnjom autocestovnih prometnica sa Republikom Slovenijom značajno će se povećati kvaliteta turističke usluge.</p> <p>H14. Nedostatna povezanost pojedinih dijelova funkcionalne regije Sjeverni Jadran sa susjednim državama, uska grla na graničnim prijelazima, neadekvatni granični prijelazi te prilazi graničnim prijelazima.</p> <p>H15. Obnova prekograničnih prometnica omogućiti će socijalnu i gospodarsku integraciju prekograničnog područja.</p>	<p>Obnova (unaprjeđenje) prekograničnih prijelaza i prometnica omogućiti će socijalnu i gospodarsku integraciju prekograničnog područja te povećati kvalitetu turističke destinacije.</p>	<p>DA</p>
<p>H16. Nedovoljni planovi povećanje energetske učinkovitosti u prometnom sustavu.</p>	<p>Ne postoje odgovarajući planovi i mjere provedbe za povećanje energetske učinkovitosti u prometnom sustavu.</p>	<p>DA</p>
<p>H18. Važeća zakonska i podzakonska rješenja ne osiguravaju adekvatnu integriranost prometnog sektora i stoga predstavljaju potencijalno ograničavajući čimbenik razvoja učinkovitog prometnog sustava.</p>		<p>DA</p>
<p>H19. Slaba i neefikasna prometna povezanost za posljedicu ima depopulaciju ruralnih područja i koncentraciju gospodarskih aktivnosti u urbanim sredinama.</p> <p>H20. Slaba prostorna integriranost - loša povezanost većih središta s manjim lokalnim središtima.</p>	<p>Slaba i neefikasna prometna povezanost dovodi do slabe prostorne integriranosti, te za posljedicu ima depopulaciju ruralnih područja i koncentraciju gospodarskih aktivnosti u urbanim sredinama.</p>	<p>DA</p>
<p>H21. Preopterećenost pojedinih prometnica s obzirom na koncentriranje prometa u većim urbanim područjima što uvjetuje nužnost modernizacije, rekonstrukcije i dogradnje, povećanja sigurnosti prometnog sustava.</p>		<p>DA</p>
<p>H22. Postoji potreba za promišljanjem načina povezivanja slabo naseljenih brdsko-planinskih područja u uvjetima povećanja cijene fosilnih goriva (npr. Gorski kotar, Ličko-senjska županija)</p> <p>H165. Smanjenjem cijena ili ukidanjem cestarina, mostarina i tunelarina pridonijet će se smanjenju regionalnih nejednakosti i pridonijeti osiguranju kvalitetnih uvjeta za život u svim mikroregijama kao što je primjerice Gorski Kotar te će se pridonijeti povećanju gospodarskih kretanja.</p> <p>H52. Sva područja sa razvojnim posebnostima trebaju imati na raspolaganju ujednačene mjere prometne politike (npr. besplatna autocesta za brdsko-planinska područja po uzoru na besplatnu/jeftiniju trajektnu kartu za otočane).</p>	<p>Postoji potreba za redefiniranjem mjera prometne politike za područja s prostorno razvojnim posebnostima.</p>	<p>DA</p>
<p>H161. Unaprjeđenje zakonske regulative u domeni prometa i prijevoznitva bitno će unaprijediti konkurentnost i kvalitetu prometne usluge kako u teretnom tako i u putničkom prometu.</p>		<p>DA</p>
<p><b>Lučki terminali i pomorski promet</b></p>		



HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
H23. Adekvatna infrastrukturna i prostorna integracija prometnih sustava osigurati će razvoj luke Pula kao hub luke za kruzere. H38. Nedostatan kapacitet luka za kruzerska putovanja te nedostatak prateće infrastrukture na istim lokacijama koja bi zadovoljila načela intermodalnosti (autobus, trajekt, kruzer, promet u mirovanju, biciklizam) te veze sa zračnim lukama.	Za kvalitetnu uslugu prihvata brodova za kružna putovanja potrebno je osigurati adekvatnu lučku i prometnu infrastrukturu koja će se temeljiti na načelima intermodalnosti i prostorne integracije prometnih sustava.	DA
H24. Komunalni vezovi u lukama otvorenim za javni promet ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva.		DA
H25. Razvoj županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet osigurati će gospodarski napredak otočnih zajednica. H26. Dogradnja luka otvorenih za javni promet svih razina generator su razvoja priobalnog i otočnog prostora (dostupnost, ribarstvo, ...).	Razvoj (unapređenje) županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet osigurati će gospodarski napredak otočnih i priobalnih zajednica.	DA
H27. Nedovoljno dobra povezanost otoka, pogotovo u sezonalnom dijelu godine (nedovoljan kapacitet postojećih luka i pristupnih prometnica). H35. Nedostatan kapacitet postojećih luka za trajektni promet na otocima, s nedostatkom sustava za regulaciju prometa u mirovanju.	Nedostatna infrastruktura, u kontekstu povezanosti otoka i priobalja pogotovo u sezonalnom dijelu godine, krira poteškoće u (nedovoljan kapacitet postojećih luka i pristupnih prometnica)	DA
H28. Pouzdanost pomorskih veza s otocima, primjerice za jakog vjetra, može se povećati ulaganjima u lučku infrastrukturu te obnovu i osuvremenjivanje plovila.		DA
H29. Osiguranje povezivanja cjelogodišnjim brzobrodskim linijama koje povezuju županijske centre (npr. Rijeka-(Rab)-Zadar, Pula-(Lošinj)-Zadar, Pula-(Lošinj)-(Cres)-Rijeka) omogućiti će kvalitetniji život i integraciju otočnog stanovništva. H30. Županijske brzobrodске linije (poput npr. Šilo-Crikvenica) povećati će dostupnost socijalnih usluga slabo pokretnom otočnom stanovništvu. H31. Povećanje frekvencije trajektnih i katamaranskih linija te kvalitete sadržaja u trajektnim lukama povećati će konkurentnosti otočkog gospodarstva. H42. Postoji potencijal za razvoj frekventnijih pomorskih veza Raba, Cresa i Lošinja s Rijekom i Zadrom.	Osiguranjem cjelogodišnjih brzobrodskih linija, odnosno povećanjem frekvencije postojećih linija i unapređenjem sadržaja trajektnih luka omogućiti će se kvalitetniji život i integracija otočnog stanovništva te konkurentnost otočkog gospodarstva.	DA
H32. Brodovi u javnom linijskom prometu su na granici životnog vijeka. H33. Unapređenje i modernizacija trajektne i katamaranske flote povećati će kvalitetu pružanja prijevozne usluge.	Unapređenjem i modernizacijom flote brodova u javnom linijskom prometu, koji su na granici životnog vijeka, povećati će se kvaliteta pružanja prijevozne usluge.	DA
H34. Unifikacija i integracija sustava županijskih lučkih uprava unaprijediti će i racionalizirati planiranje, razvoj i upravljanje lukama lokalnog i županijskog značaja.	Unifikacija sustava županijskih lučkih uprava unaprijediti će i racionalizirati planiranje, razvoj i upravljanje lukama lokalnog i županijskog značaja.	NE
H36. Nezadovoljenje postojećih kapaciteta luka nautičkog turizma u odnosu na sezonalnu potražnju istih na području funkcionalne regije Sjeverni Jadran. H37. Za razvoj nautičkog sadržaja potrebno je	Za osiguravanje kvalitetne i pouzdane usluge prihvata nautičkih plovila, posebno u odnosu na sezonalnu potražnju, potrebno je povećati kapacitete luka otvorenih za javni promet	DA

<b>HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM</b>	<b>AŽURIRANE HIPOTEZE</b>	<b>POTVRDA HIPOTEZE</b>
povećati broj vezova za nautička plovila.		
H39. Kvalitetnije uklapanje pomorskog putničkog prijevoza u javni prijevoz putnika unaprijediti će i potaknuti korištenje javnog prijevoza.	Kvalitetnija povezivanje (usklađivanje) javnog prijevoza putnika i pomorskog putničkog prijevoza regije unaprijediti će i potaknuti korištenje javnog prijevoza.	DA
H40. Poticanje korištenja pomorskog prijevoza za distribuciju tereta smanjiti će opterećenje cestovnog prometa (osobito tijekom turističke sezone) te smanjiti negativan utjecaj na okoliš.	Poticanje korištenja pomorskog prijevoza za distribuciju tereta (short-sea shipping) smanjiti će opterećenje cestovnog prometa (osobito tijekom turističke sezone) te smanjiti negativan utjecaj na okoliš.	NE
H41. Plovnost jezera može se kvalitetno iskoristiti u turističke svrhe te time doprinijeti rastu kvalitete života ruralnih područja.		NE
H166. Smanjenjem cijene trajektne karte, osobito u dane vikenda, povećala bi se atraktivnost i popularizacija otoka, povećala mobilnost i kvaliteta života stanovnika otoka		DA
H43. Postoji potencijal dužobalnog javnog prijevoza putnika.	Postoji potencijal dužobalnog javnog prijevoza putnika (cruising)	NE
<b>Zračni promet</b>		
H44. Unapređenje infrastrukture zračnog prometa (zračne luke Pula, Rijeka i Lošinj) omogućiti će bolju dostupnost te gospodarsku konkurentnost. H45. Neadekvatna pristupačnost zračnih luka s međunarodnim okruženjem. H46. Za punu afirmaciju zračnih luka potrebno ih je primjereno integrirati u regionalni prometni sustav.	Unapređenje infrastrukture zračnog prometa te njihova primjerena integracija u prometni sustav regije (zračne luke Pula, Rijeka i Lošinj) osigurati će bolju pristupačnost te gospodarsku konkurentnost.	DA
H47. Izgradnja Zračne luke Rab preduvjet je razvoja gospodarskih aktivnosti otoka te uvjet za razvoj otoka baziranog na turizmu kategoriziranom sa 4+ zvjezdica. H48. Mreža malih lokalnih aerodroma bitna je za dostupnosti i povećanje kvalitete života malih udaljenih zajednica (npr. letjelišta Unije, Vrsar, Medulin, Umag,...).	Mreža malih lokalnih aerodroma povećat će dostupnost i kvalitetu života malih udaljenih zajednica te povećati kvalitetu turističke destinacije.	NE
H49. Korištenje hidroaviona u funkciji povezivanja turističkih destinacija kvalitetan je odgovor smanjenju prometa na cestama te povećava dostupnost i atraktivnost destinacija. H50. Turistička zračna povezanost otoka i kopna pokazala se kao tržišno neisplativa te za kvalitetno povezivanje treba razviti instrumente subvencioniranja ovog oblika prijevoza.	Postoji potreba za redefiniranjem mjera za zračnim povezivanjem otoka	DA
H51. Nepostojeći ili neadekvatni heliodromi ograničavajući su čimbenik pristupačnosti funkcionalnim centrima u hitnim slučajevima.		DA
<b>Cestovni promet i prijevoz</b>		
H54. Za sve značajne generatore prometa (velika građevinska područja atraktivne turističke destinacije, velike prometne terminale) potrebno je osigurati dostupnost prometnicama velike razine uslužnosti (npr. Liburnijska obilaznica, Križišće-Žuta Lokva, treća traka Križišće-Valbiska, dovršetak gradnje Istarskog Y, čvor Miklavija, Kozala, Trinajstići,...). H65. Nepostojanje kvalitetne alternativne	Postoji potreba za redefiniranjem prometnih veza dijelova FR prometnicama velike razine uslužnosti	DA

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
prometne veze između Gorskog kotara i Crikveničko-vinodolskog područja		
<p>H55. Kolizija tranzitnog i urbanog/lokalnog prometa u sezoni smanjuje stupanj mobilnosti.</p> <p>H56. Pristupačnost nekim gospodarskim zonama omogućena je isključivo prometnicama koje prolaze najužim urbanim područjima gradova i naselja.</p> <p>H57. Nedovoljna integriranost obilaznica urbanih područja te nedostatak pristupnih čvorova i prometnica.</p> <p>H58. Nepostojanje obilaznice oko urbanih područja uzrokuje prolaz tranzitnog prometa (putničkih i teretnih vozila) kroz njihova središta.</p>	<p>Uslijed nedostatka obilaznica urbanih područja, ali i nedostatka dijelova mreže (čvorova i prometnica) tranzitni promet (putničkih i teretnih vozila) se odvija njihovim središtima, što naročito u sezoni dovodi do smanjenog stupnja mobilnosti.</p>	DA
<p>H59. Problem utjecaja sezonskog prometa na naseljene sredine, sezonski tranzitni promet te u pojedinim područjima iznimno pojačan promet u naseljenim središtima (npr. Novi Vinodolski).</p> <p>H60. Osiguranje adekvatne dostupnosti do turističkih destinacija u sezoni prometnicama veće razine prometne uslužnosti povećati će ekonomsku snagu područja i kvalitetu destinacije.</p>	<p>Problem adekvatne dostupnosti turističkih destinacija naročito je izražen tijekom sezone, rješenjem ovog problema povećati će se ekonomska snaga područja i kvaliteta destinacije.</p>	DA
<p>H61. Nedovoljna kvaliteta i ograničenost prometne infrastrukture- naročito u Ličko-senjskoj županiji.</p>	<p>Nedovoljna kvaliteta i ograničenost prometne infrastrukture u FR Sjeverni Jadran</p>	DA
<p>H62. Neodgovarajuća povezanost sa glavnim koridorima EU- lokalne i sekundarne prometnice, samim time slaba mobilnost putnika i tereta.</p>		DA
<p>H63. Neadekvatna prometna mreža na otocima obzirom na strukturu i prometno-tehničke elemente s obzirom na postojeći broj osobnih i teretnih vozila čime je bitno smanjen stupanj sigurnosti u prometu te povećano vrijeme putovanja i sl.</p> <p>H64. Modernizacija cesta na otocima povećati će sigurnost u prometu te atraktivnost destinacija.</p> <p>H68. Izgradnja i modernizacija dijela županijskih i lokalnih prometnica pomoći će valorizaciji kulturnih, prirodnih te općenito turističkih sadržaja.</p> <p>H69. Dio prometnica niže razine uslužnosti (županijskih i lokalnih cesta) s obzirom na stanje kolnika, nepostojanje nogostupa i autobusnih ugibališta te nepostojanje javne rasvjete u naseljenim mjestima predstavlja bitan čimbenik sigurnosti u prometu.</p> <p>H70. Cesta na kojima prometuju vozila javnog prijevoza trebaju imati zadovoljene adekvatne prometne standarde s ciljem osiguranja sigurnosti učesnika u prometu ali i kvalitete prometne usluge.</p>	<p>Modernizacija i unapređenje cesta i cestovne mreže županijskih i lokalnih prometnica povećati će sigurnost u prometu te atraktivnost destinacija.</p>	DA

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
H66. Promjena sustava izvora financiranja županijskih uprava za ceste unaprijediti će kvalitetu i mogućnosti održavanja i (do)gradnje županijskih i lokalnih cesta te osigurati njihovu financijsku održivost. H67. Nedovoljna financijska sredstva za ulaganje u obnovu i modernizaciju cesta nižeg ranga. H53. Financiranje rada zimske službe od strane Republike Hrvatske bitno će povećati kvalitetu života u gorskim predjelima.	Promjena sustava izvora financiranja županijskih i lokalnih cesta unaprijediti će kvalitetu i mogućnosti održavanja i (do)gradnje te osigurati njihovu financijsku održivost.	DA
H71. Ograničenja kretanja cestovnih vozila, npr. zbog bure, su nerealno niska te bi njihovo usklađivanje sa EU standardima unaprijedilo povezanost otoka te njihovu turističku atraktivnost.		DA
H72. Prometno preopterećenje urbanih područja generira probleme utjecaja na okoliš (povećano zagađenje i smanjena kvaliteta života).		DA
H73. Nedovoljni kapacitet prometnica u (gužve u vršnim satima) te mala brzina prometovanja zbog neusklađenosti u modalnoj razdiobi. H74. Povećanje cestovnog prometa tijekom turističke sezone na otocima uzrokuje česte zastoje i zagušenja na čitavoj mreži prometnica (osobito tijekom izmjena turista te u vrijeme vršnih dnevnih opterećenja-npr. odlazak na plažu ili večernja kretanja, ...).	Nedovoljni kapaciteti prometnica u u vršnim satima uzrokuju česte zastoje i zagušenja na kompletnoj mreži prometnica	DA
<b>Željeznička infrastruktura i prijevoz</b>		
H75. Nefunkcionalnost postojeće željezničke mreže prema gospodarskim i proizvodnim zonama utječe na odvijanje logističkih <b>radnji</b> putem cestovnog prometa i unutar naseljenih zona.		DA
H76. Adekvatnom valorizacijom željezničke pruge Rijeka-Zagreb osim nacionalnih mogu se unaprijediti i regionalni razvojni potencijali (afirmacija radnih zona u okruženju željezničkih kolodvora, povećanje broja ranih mjesta, stimulacija korištenja željeznice u turističke i rekreacijske svrhe).	Adekvatnom valorizacijom željezničke pruge Rijeka - Zagreb - državna granica (Mađarska i Srbija) osim nacionalnih mogu se unaprijediti i regionalni razvojni potencijali (afirmacija radnih zona u okruženju željezničkih kolodvora, povećanje broja ranih mjesta, stimulacija korištenja željeznice u turističke i rekreacijske svrhe)	DA
H77. Postojeći željeznički kapaciteti u Gorskom kotaru i Lici izuzetan su potencijal za turistički i gospodarski razvoj. H95. Obnova željezničkih pruga na području Istre omogućila bi veći turistički i gospodarski razvoj (afirmacija radnih zona u okruženju kolodvora, povećanje broja ranih mjesta, stimulacija korištenja željeznice u turističke i rekreacijske svrhe)	Postojeći željeznički kapaciteti funkcionalne regije izuzetan su potencijal za turistički i gospodarski razvoj.	DA
H78. Nedovoljno održavanost željezničke infrastrukture (osobito kolodvora) smanjuje sigurnost u prometu <del>te odvrća korisnike od korištenja željezničkog prometnog sustava.</del>	Nedovoljno održavanost (tehnički i tehnološki uvjeti) željezničke infrastrukture (osobito kolodvora) smanjuje sigurnost u prometu	DA
H79. Opće stanje željezničkog voznog parka (putničkog i teretnog) ne odgovara suvremenim standardima.		DA

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
<p>H80. Izgradnjom drugog kolosijeka postojeće željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani i novih stajališta osigurat će se uvjeti za uključivanje željeznice u sustav javnog prijevoza na širem riječkom području te povećati kvaliteta javne usluge i smanjiti emisije CO<sub>2</sub> u centru grada Rijeka.</p> <p>H81. Izgradnja nove željezničke pruge i/ili rekonstrukcija postojeće željezničke pruge od Oštarija do Škrljeva preko Krasice omogućiti će veliki kapacitet željezničke pruge, smanjiti vrijeme putovanja između Rijeke i Zagreba</p>	<p>Izgradnjom nove pruge Rijeka - Zagreb drežničkom varijantom omogućava se tzv. Lički željeznički Y te se omogućava znatno bolja željeznička prijevozna usluga.</p>	<p>DA</p>
<p>H82. Modernizacijom putničkog željezničkog voznog parka te intenziviranjem broja putničkih trasa potaknuti će korištenje željeznice u dnevnim migracijama ali i za potrebe rekreacijskih turističkih i ostalih razloga putovanja (osobito prema ruralnim područjima).</p>		<p>DA</p>
<p>H83. U svrhu povećanja sigurnosti u željezničkom prometu osim podizanja razine osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza potrebno je obnavljanje voznog parka s novim vlakovima, kako bi se umanjili rizici tehničkih kvarova i poboljšale performanse vlaka.</p> <p>H84. Izgradnjom primjerenih željezničko-cestovnih prijelaza izvan razine u najužim urbanim područjima i područjima sa velikim prometnim volumenom (npr. Krešimirova ulica u Rijeci) povećati će se sigurnost ali i protočnost u prometu te time i razina prometne usluge.</p> <p>H85. Ugradnjom kamera na željezničko – cestovne prijelaze i drugih informacijskih displeja na cestovnim prometnicama povećala bi se sigurnost željezničkog i cestovnog prometa</p>	<p>U skladu sa prometnim opterećenjem potrebno je adekvatno osigurati željezničke cestovne i željezničko pješačke prijelaze u razini.</p>	<p>DA</p>
<p>H86. Afirmacijom Zagrebačke obale aktivirati će se teretni promet željeznicom u središtu grada što će uzrokovati velike gužve na cestovnim prometnicama.</p>		<p>NE</p>
<p>H87. Rekonstrukcijom kolodvora Rijeka Brajdica i postojećeg kontejnerskog terminala omogućiti će se veći udio željezničkog prijevoza kontejnera u odnosu na sadašnje stanje i smanjenje udjela cestovnog prometa</p>		<p>DA</p>
<p>H88. Rekonstrukcija kolodvora sukladno Tehničkim specifikacijama za interoperabilnost unaprijediti će teretne i putničke kapacitete željezničke mreže.</p>		<p>DA</p>
<p>H89. Elektrifikacija cjelokupne željezničke mreže smanjiti će negativan utjecaj na okoliš.</p> <p>H90. Elektrifikacija željezničke mreže (i na dijelovima koji su modernizirani) korištenjem lokomotiva veće snage i duljih vlakova može predstavljati ograničavajući faktor prometne eksploatacije.</p>	<p>Elektrifikacija neelektrificiranih pruga značajno će doprinjeti manjem utrošku energije te pozitivnim utjecajima na otisak CO<sub>2</sub></p>	<p>NE</p>
<p>H91. Nedovoljno učešće robnog i putničkog prijevoza željeznicom u odnosu na ukupni prijevoz.</p>		<p>DA</p>
<p>H92. Niska komercijalna brzina i nepouzdanost u pogledu vremena dolaska/odlaska do određanih kolodvora u željezničkom prometu na</p>		<p>DA</p>

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
većini željezničkih dionica.		
H93. Izgradnja željezničke pruge između Rijeke i Istre povećati će dostupnost te time i dinamizirati gospodarska kretanja.	Željezničkim povezivanjem dijelova funkcionalnih regija značajno će doprinjeti razvoju putničkog i robnog prijevoza	NE
H94. Zatvorena željeznička pruga prema Bršici predstavlja jedan od ograničavajućih čimbenika razvoja tog lučkog terminala.		DA
<b>Javni prijevoz putnika</b>		
H96. Nepostojanje organizacijskog tijela za provedbu adekvatnog integriranog prometnog sustava, kao i odgovornog tijela za promidžbu, informiranje i edukaciju građana i operatera sustava javnog prijevoza. H98. Javni prijevoz nije adekvatno integriran te je organizacijski nekonzistentan. H99. Integrirani javni prijevoz (more, željeznica, cesta) značajno će unaprijediti dostupnost urbanih područja i povećati udio javnog prijevoza u načinskoj raspodjeli. H100. Implementacijom integriranog javnog prijevoza putnika povećati će se njegova atraktivnost i pouzdanost a time i broj putnika u javnom prijevozu. H101. Nepostojanje zakonske regulative u domeni integriranog prijevoza putnika ograničavajući je čimbenik njegove pune implementacije. H106. Sustav javnog prijevoza nije međusobno usklađen. Veliki je problem neusklađenost voznih redova svih vidova prometa posebno s aspekta usklađivanja voznih redova trajektnih, brzobrodskih i katamaranskih veza sa sustavom javnog cestovnog prometa koji bi svojim integriranim načinom rješavanja otklonio dio postojećih problema.	Uspostavom funkcionalnog sustava integriranog javnog prijevoza putnika značajno će se unaprijediti efikasnost i atraktivnost javnog prijevoza putnika. Na taj način će javni prijevoz putnika postati konkurentniji u odnosu na ostale oblike prometa.	DA
H97. Postoji veliki potencijal za razvoj javnog prijevoza putnika u okolici urbanih područja.		DA
H102. U javnom prijevozu presudno dominantan udio ima cestovni prijevoz putnika.		DA
H103. Neusklađenost međužupanijskih, županijskih i gradskih linija javnog prijevoza putnika (prostorna i vremenska). H107. Djelomična ograničenost mreže linija javnog prijevoza putnika. Postojeća mreža javnog prijevoza (međužupanijska, županijska i lokalna) nije osigurala potpunu povezanost svih naseljenih naselja sa središtima jedinica lokalne samouprave te posredno i sa središtima županija kao i među županijama sa javnim prijevozom putnika.	Zbog neprikladne rasprostranjenosti i neuskaldenosti međužupanijskih, županijskih i gradskih linija javnog prijevoza putnika nije osugrana kvalitetna usluga mobilnosti svim naseljenim mjestima.	DA
H104. Slaba kontrola dijela županijskih i međužupanijskih linija rezultira njihovim nevoženjem (neovisno o izdanim dozvolama).		DA
H105. Izmjena zakonskih odredbi te aktivno uključenje županija u davanja dozvola za međužupanijski linijski putnički prijevoz omogućiti će njegovo kvalitetno odvijanje i		NE

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
praćenje.		
H108. Adekvatan sustav javnog prijevoza osobito je važan za rjeđe naseljena mjesta i za turistička područja.		DA
H109. Osiguranje kvalitetnije dostupnosti manje naseljenih područja doprinijeti će pozitivnim migracijskim a time i gospodarskim kretanjima na tim područjima.		DA
H110. Poboljšanje organizacije županijskog sustava javnog prijevoza moguće je provođenjem mjera održive mobilnosti i implementacijom intermodalnog sustava prijevoza.		DA
H111. Nepostojanje kvalitetnih prometnih veza u međuzupanijskom prometu te osobito iz smjera Zadra prema otoku Rabu (niti pomorska niti cestovna).		DA
H112. Integracija sustava naplate u javnom prijevozu putnika jedan je od čimbenika povećanja njegova korištenja.		DA
H113. Gradnja jedinstvenog pomorsko-putničkog terminala (more/željeznica/cesta) bitno će povećati kvalitetu usluge te dostupnost funkcionalne regije.		DA
H114. Adekvatni prometni terminali međuzupanijskog javnog prijevoza putnika povećati će kvalitetu prometne usluge a time i razinu korištenja javnog prijevoza.		NE
H115. Primjereno uređenje terminala i okretišta javnog prijevoza povećati će njegovu atraktivnost te broj korisnika a tim i smanjiti korištenje osobnih vozila.		DA
H116. Nedovoljan broj stajališta javnog prijevoza po standardima minimalne usluge, osobito na otocima i u brdsko-planinskom području. H117. Neadekvatna opremljenost stajališta javnog prijevoza (svi vidovi prometa), osobito na otocima i u brdsko-planinskom području. H118. Potrebna su ulaganja u infrastrukturu autobusnih stajališta kako bi se umanjio broj stajališta bez ugibališta i nadstrešnice, a time bi se dodatno motiviralo korisnike na korištenje javnog prijevoza te osigurala adekvatna sigurnost putnika.	Infrastrukturni uvjeti autobusnih stajališta nisu primjermi za funkcionalnu organizaciju javnog prijevoza putnika	DA
H119. Neodrživa metodologija nadoknade prometnih troškova, zastarjeli sustavi izdavanja i naplate prijevoznih karata ( <u>smanjuju protočnost</u> ).	Postojeća metodologija naknada putnih troškova korisnicima javnog prijevoza je neodrživa.	DA

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
<p>H120. Javni prijevoz putnika na linijama slabije frekvencije nema osiguranu financijsku održivost.</p> <p>H121. Ograničena sposobnost samofinanciranja javnog prijevoza je veliki teret proračuna jedinica regionalne i lokalne samouprave.</p> <p>H127. Subvencioniranje posebnih linija javnog prijevoza od strane RH i JLRS za osobe smanjenje pokretljivosti povećao bi njihovu mobilnost i osigurao kvalitetnije uključenje u svakodnevne životne aktivnosti.</p>	<p>Sustav sufinanciranja javnog prijevoza putnika nije adekvatno postavljen</p>	<p>DA</p>
<p>H122. Izmještanje autobaze javnog prijevoza iz centra grada Rijeke doprinijet će kvalitetnijem funkcioniranju javnog prijevoza.</p>	<p>H122. Izmještanje autobaze javnog prijevoza iz središta grada Rijeke doprinijet će kvalitetnijem funkcioniranju javnog prijevoza i grada općenito</p>	<p>DA</p>
<p>H123. Zastarjeli sustavi izdavanja i naplate prijevoznih karata smanjuju protočnost.</p>		<p>DA</p>
<p>H124. Nedovoljan broj električnih/ solarnih punionica električnih bicikala i automobila.</p>		
<p>H125. Zastarjeli i energetska neučinkovit vozni park javnog prijevoza.</p> <p>H128. Cjelovitom modernizacijom i informatizacijom vozila javnog prijevoza putnika (zamjena zastarjelog voznog parka) unaprijedit će se kvaliteta prometne usluge, povećao broj putnika te smanjio negativan utjecaj na okoliš (manja emisije CO<sub>2</sub>).</p> <p>H129. Korištenje CO<sub>2</sub> neutralnih prijevoznih sredstava smanjiti će negativan utjecaj cestovnog prometa na okoliš.</p>	<p>Modernizacijom voznog parka u sustavu javnog prijevoza unaprijedit će se kvaliteta javnog prijevoza i smanjiti njegov negativni utjecaj na okoliš</p>	<p>DA</p>
<p>H126. Nedovoljan broj niskopodnih vozila i nepostojanje zvučne najave kretanja vozila javnog prijevoza ograničavajući je čimbenik kretanja za osobe smanjenje pokretljivosti.</p>		<p>DA</p>
<p>H130. Zastarjeli sustavi informiranja i dostupnosti putničkih podataka (on-line, e-mail, web, facebook, twitter, informacije na stajalištima i vozilima, telefonske informacije, ...).</p>		<p>DA</p>
<p>H131. Ograničeni broj taksi licenci te neadekvatna usluga ograničava punu funkcionalnost taksi usluge, osobito urbanih područja.</p>		<p>DA</p>
<p>H132. Mreža lokalnih turističkih autobusa (vlakica) smanjuje potrebu za korištenjem osobnih automobila u najužim i najopterećenijim urbanim turističkim središtima.</p>		<p>DA</p>
<p>H133. Nepostojanje biciklističkih staza kao poveznice između gradskih i prigradskih naselja i sa stajalištima javnog prijevoza smanjuje privlačnost i sigurnost korištenja biciklističkog prometa.</p>		<p>DA</p>
<p>H134. U javnom prijevozu putnika (osobito željezničkom) potrebno nedostaju prostori za prijevoz bicikala (posebni vagoni/nosači).</p>		<p>DA</p>
<p>H135. Gradnja uspinjača/žičara prema centrima velike prometne atrakcije može osim povećanja turističke atraktivnosti značajno doprinijeti smanjenju prometnog opterećenja te ekološkog zagađenja.</p>		<p>DA</p>



HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
<p>H136. U najužim urbanim područjima Rijeke i Pule je potrebno dodatno naglasiti atraktivnost javnog prijevoza putnika na način da u se daju prioriteta prolaska na semaforiziranim raskrižjima te osiguraju posebne prometne trake rezervirane za javni prijevoz putnika.</p> <p>H137. Uspješnost korištenja prometnih traka rezerviranih za javni prijevoz putnika te davanje prioriteta prolaska javnom prijevozu putnika na semaforiziranim raskrižjima ograničeno je zbog čestih kršenja prometnih propisa od strane osobnih i dostavnih vozila.</p>	<p>Uspješnost korištenja prometnih traka rezerviranih za javni prijevoz putnika te davanje prioriteta prolaska javnom prijevozu putnika na semaforiziranim raskrižjima ograničeno je zbog čestih kršenja prometnih propisa od strane osobnih i dostavnih vozila.</p>	<p>DA</p>
<p>H138. Poticanjem (uključujući i financijsko) korištenja Car sharing i Car pooling sustava kao i omogućavanja vožnje osobnim vozilima sa tri i više putnika trakama rezerviranim za javni prijevoz putnika smanjiti će se broj osobnih automobila koja ulaze u najuža urbana područja.</p>		<p>DA</p>
<b>Pješački i biciklistički promet</b>		
<p>H139. Postoji potencijal za razvoj biciklističkog sustava (infrastruktura i bicikli) osobito u turističkim područjima.</p> <p>H141. Nedovoljna promocija održivih oblika mobilnosti poput pješčenja i biciklizma.</p>	<p>Postoji potencijal za razvoj biciklističkog sustava (infrastruktura i bicikli) osobito u turističkim područjima, kojoj šteti i nedovoljna promocija održivih oblika mobilnosti poput pješčenja i biciklizma.</p>	<p>DA</p>
<p>H124. Nedovoljan broj električnih/ solarnih punionica električnih bicikala.</p> <p>H140. Nedovoljno razvijen i nedovoljno povezan postojeći sustavi biciklističkih i pješačkih staza.</p> <p>H142. Izgradnjom i promocijom biciklističkih staza povećati će se sigurnost i udobnost putovanja biciklima te potiče razvoj cikloturizma općenito.</p> <p>H143. Nedovoljno razvijena mreža biciklističkih staza u gradovima te kao poveznice između gradskih i prigradskih naselja kao i sa stajalištima javnog prijevoza.</p> <p>H145. Nikakva ili neadekvatna opremljenost stajališta sa sustavom javnih bicikala.</p> <p>H146. Problem sigurnosti u prijelazima pješaka i biciklista, nedostatak rješenja za korisnike osjetljivih skupina prometnog sustava (arhitektonske barijere).</p>	<p>Na području biciklističkog sustava nedovoljno su razvijene staze, poveznice, opremljenost stajališta je loša i prometna sigurnost za pješake i bicikliste je loša.</p>	<p>DA</p>
<p>H144. Izravna posljedica pješačkih zona (bez motornog prometa) je rasterećenje užeg centra urbanog područja, što čini dio politike održivog razvoja, koja promiče ideju pješčenja i bicikliranja.</p>		<p>DA</p>
<b>Garažno-parkirni sustav</b>		
<p>H147. Nedovoljna ponuda parkirališnih mjesta u blizini intermodalnih točaka (Park&amp;Ride sustavi).</p> <p>H124. Nedovoljan broj električnih/ solarnih punionica automobila.</p> <p>H148. Izgradnja ili nadogradnja (u više razina) otvorenih i zatvorenih parkirališta na obodu grada (uvođenje Park&amp;Ride sustava) smanjiti će prometno opterećenje u urbanim središtima.</p>	<p>Nedovoljna je ponuda intermodalnih točaka (Park&amp;Ride), gdje bi bila omogućena intermodalnost uz ostale usluge održive mobilnosti (električne punionice)</p>	<p>DA</p>

HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM	AŽURIRANE HIPOTEZE	POTVRDA HIPOTEZE
<p>H149. Brojni atraktori prometa koji se nalaze u središtu grada onemogućavaju zadovoljavanje prometne potražnje za parkirnim mjestima.</p> <p>H150. Planiranjem i gradnjom parkirališta/garaža odgovarajućeg kapaciteta osigurati će zadovoljenje potražnje za parkiralištima u pojedinim kritičnim zonama kao što su bolnica, centar grada, autobusni i željeznički kolodvor, itd.</p>	<p>Planiranjem i gradnjom parkirališta/garaža odgovarajućeg kapaciteta osigurati će zadovoljenje potražnje za parkiralištima u pojedinim kritičnim zonama kao što su bolnica, autobusni i željeznički kolodvor i ostali atraktori prometne potražnje.</p>	<p>DA</p>
<p>H151. On-line dostupnost informacija o statusu popunjenosti parkirališta te ostalih informacija kao i mogućnost on-line kupovina parkirnih karata te uvođenje uputno parkirno garažnog sustava smanjiti će nepotrebno kruženje vozila u urbanim područjima</p>		<p>DA</p>
<b>Planiranje prometa</b>		
<p>H152. Osiguranje adekvatnih statističkih podataka omogućiti će bolje praćenje i upravljanje prometnim sustavom (osobito u urbanim područjima).</p> <p>H153. Provođenje detaljnog plana planiranja jedan je od ključnih preliminarnih koraka prema izradi prikladnog i korisnog Prometnog modela.</p>	<p>Prikupljanje i analiza adekvatnih statističkih podataka omogućiti će uz upotrebu Prometnog modela bolje praćenje i upravljanje prometnim sustavima.</p>	<p>DA</p>
<b>Urbana logistika</b>		
<p>H154. Osiguranje i poštivanje korištenje malih dostavnih vozila na ekološki primjeren pogon pridonijeti će kvaliteti opskrbe užih urbanih središta.</p> <p>H156. Usklađenje svih aktivnosti/dionika u lancu opskrbe bitno će povećati kvalitetu pružene logističke usluge a time i konkurentnost riječkog prometnog pravca.</p> <p>H158. Promjena navike/mogućnosti uobičajene koncentracije dostave u vremenu od 8 do 12 sati smanjiti će gužve u središtima urbanih područja.</p> <p>H159. Poticanje korištenja ekološki prihvatljivih dostavnih vozila u najužim urbanim jezgrama koje nisu infrastrukturno uređene za veliki promet doprinijeti će smanjenju negativnog utjecaja prometa na okoliš te povećati kvalitetu dostave.</p>	<p>Osiguranje i korištenje malih dostavnih vozila na ekološki primjeren pogon, usklađenje svih aktivnosti/dionika u lancu opskrbe, promjena navike/mogućnosti uobičajene koncentracije dostave u vremenu od 8 do 12 sati pridonijeti će kvaliteti opskrbe užih urbanih središta i smanjenju negativnog utjecaja prometa na okoliš.</p>	<p>DA</p>
<p>H155. Organizacija distribucijskog prometa stimuliranjem vremena distribucije van vršnih prometnih vremena povećati će propusnost urbanih prometnica, povećati razinu prometne usluge i povećati sigurnost u prometu.</p>		<p>DA</p>
<p>H157. Osiguranjem dovoljnog broja parkirališnih mjesta na primjerenim lokacijama za potrebe dostave u gradskom središtu, eliminirat će se nepropisno parkiranje i bespotrebne vožnje s ciljem potrage za slobodnim (parkirnim) mjestom.</p>		<p>DA</p>
<p>H160. Razdvajanja prijevoza dostavnih vozila u trajektnom prijevozu tijekom turističke sezone unaprijediti će kvalitetu prijevozne usluge turistima.</p>		<p>DA</p>
<b>Signalizacija</b>		

<b>HIPOTEZE DEFINIRANE PROJEKTNIM ZADATKOM</b>	<b>AŽURIRANE HIPOTEZE</b>	<b>POTVRDA HIPOTEZE</b>
H162. Uvođenje inteligentnih transportnih sustava u urbana područja unaprijediti će kvalitetu prometne usluge.		DA
H163. Zastarjeli sustavi signalizacije, neusklađenost prometne signalizacije - nepostojanje „zelenog vala“ na pojedinim prometnicama.		DA
H164. Smanjena razina sigurnosti prometa na cestama zbog nedovoljno razvijene aktivne prometne signalizacije		DA
H165. Primjerena organizacija prometa tijekom vršnih opterećenja unaprijediti će prometnu uslugu i zadovoljstvo korisnika.		DA

**Prilog 5.**  
**Luke i pomorski promet**

<b>SNAGE</b>	
1.	Potencijal za povećanje atraktivnosti i konkurentnosti prometnog pravca
2.	Tradicija pomorstva i brodarstva te kvaliteta obrazovnog kadra u sektoru pomorstva
3.	Poslovni i investicijski kapaciteti u lučkom sektoru nakon privatizacije lučkih usluga
4.	Turistička atraktivnost obalnog područja i dostupnost luka
5.	Dostignuta razina ponude i kvalitete lučkih usluga u županijskim lukama
6.	Organizacija i operativna razina upravljanja županijskim i lokalnim lukama prilagođena zahtjevima FR
7.	Sposobnost prihvata nautičkih plovila u tranzitu, u lukama otvorenim za javni promet, neovisno o kapacitetima specijaliziranih luka nautičkog turizma (načelo otvorenosti i ravnopravnosti u smislu korisnika javnih usluga)
8.	Pozitivni učinci razvijenog koncepta županijskih pomorsko-putničkih linija i prihvaćenost od strane korisnika
9.	Razvijenost malog poduzetništva u sektoru pomorstva
10.	Mogućnost logističkog povezivanja pomorskog i zračnog prijevoza u funkciji turističkog razvoja
<b>SLABOSTI</b>	
1.	Nepostojanje kvalitetne prometne veze na Mediteranski i Baltički koridor (prema Sloveniji i Italiji)
2.	Neujednačena godišnja potražnja za pomorskim prijevozom i prihvatom plovila
3.	Nedovoljni prostorni kapaciteti luke Rijeka za kvalitativnu i tehnološku prilagodbu zahtjevima tržišta lučkih usluga
4.	Komunalni vezovi u većim priobalnim i otočnim središtima ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva
5.	Nedovoljni kapacitet tranzitnih vezova za prihvatanje nautičkih plovila u lukama otvorenim za javni promet
6.	Previsoke cijene prijevoznih karata u javnom pomorskom prijevozu izvan turističke

	sezone
7.	Umanjena raspoloživost javnog pomorskog prijevoza uslijed tehničkih ograničenja brodova i/ili tehničkih ograničenja luka pri graničnim vremenskim uvjetima
8.	Nedovoljna razvijenost IT usluga u području pomorskog javnog prijevoza te u području lučkih usluga (rezervacija karata, rezervacija vezova, upravljanje dolascima, praćenje statusa usluge u realnom vremenu, intermodalna integracija putovanja, itd.)
9.	Neusklađenost voznih redova pomorskog i kopnenog javnog prijevoza, nedovoljna integracija javnog prijevoza na organizacijskoj razini

## PRILIKE

1.	Horizontalno povezivanje pomorskog sektora sa ostalim strateškim prioritetnim ciljevima, posebno u dijelu razvoja novih tehnologija, razvoju poduzetništva, energetike, zaštite okoliša i znanosti
2.	Povoljan geoprometni položaj
3.	Mogućnost korištenja sredstava iz ESI fondova i programa EU
4.	Logistička integracija luke Rijeka kroz NAPA udruženje u kontekstu povećanja konkurentnosti Sjevernojadranskog prometnog pravca
5.	Implementacija jedinstvenog lučkog informatičkog sustava (PCS)
6.	Koncepcija TEN-T koridora u odnosu na distribuciju prometnih tokova na pravcima zapadno i istočno od FR
7.	Jačanje tržišta putničkog brodarstva u sektoru kružnih putovanja
8.	Nova logistika opskrbe plovila LNG pogonskim gorivom i razvoj priobalnog prijevoza radi distribucije LNG goriva za brodove i druge korisnike na kopnu
9.	Usmjeravanje razvoja infrastrukture i usluga temeljenih na konceptima „pametne specijalizacije, pametnih gradova” i „zelenih luka”

## PRIJETNJE

1.	Neprepoznavanje strateške važnosti teretnog tranzita na nacionalnoj razini kao izvoznog proizvoda i izostajanje sustavnog pristupa za povećavanje konkurentnosti (nepostojanje strateških partnerstva u razvoju prometne infrastrukture i razvoju logističkog koncepta s ključnim interesnim grupacijama)
----	---

2.	Potencijalna prevelika koncentracija lučkog prometa u gradu Rijeci i većim županijskim lukama mogu utjecati na kvalitetu lučkih usluga
3.	Vršna opterećenja tijekom turističke sezone utječu generalno na opterećenje prometnih tokova pa tako i u pomorskom prometu negativno utječu na mobilnost putnika i lokalnog stanovništva
4.	Financijska ograničenja u pogledu financiranja obveznih javnih usluga i u pogledu financiranja lučke infrastrukture od strane javnih institucija
5.	Nepostojanje sustava integralnog upravljanja obalnim područjem i međuresorskog planiranja
6.	Rizici povezani sa zaštitom okoliša, očuvanjem bioraznolikosti mora i opterećenjem prostora zbog prekomjerne izgradnje luka i intenzivnog razvoja nautičkog turizma
7.	Depopulacija stanovništva na otocima
8.	Konflikt interesa različitih kategorija korisnika lučkih usluga (lokalno stanovništvo, nautičari, ribari..)
9.	Nedostatak integracije razvojnih politika i programa
10.	Opasnost od državne centralizacije i političkih mjera na štetu razvijenijih područja ili sub-regija

## Zračni promet

### SNAGE

1.	Dobra pozicioniranost postojećih aerodroma
2.	Povećana potražnja za zračnim prometom tijekom turističke sezone / ljetni mjeseci
3.	Potencijal za podizanje kvalitete i sigurnosti aerodroma
4.	Definirana pretpostavka organizacije prometa hidroavionima
5.	Predviđeni okviri za organizaciju interventnog zračnog prijevoza
6.	Svijest dionika o važnosti dobre pristupačnosti zračnim lukama

### SLABOSTI

1.	Nepostojanje kvalitetnog organiziranog prijevoza do zračnih luka
2.	Nedostatak razvojnih studija o zračnom prijevozu
3.	Nedostatak razvojnih studija o zračnom prijevozu hidroavionima i interventnim letjelicama
4.	Nepostojanje adekvatne infrastrukture za interventne letove

## PRILIKE

1.	Rast turizma – povećanje broja dolazaka
2.	Zakonskom regulativom i prostorno-planskom dokumentacijom definirana pretpostavka organizacije prometa hidroavionima
3.	Zakonskom regulativom i prostorno-planskom dokumentacijom predviđeni okvira za organizaciju interventnog zračnog prijevoza
4.	Poboljšanje kvalitete života u svim područjima FR Sjeverni Jadran uvođenjem usluga zračnog prijevoza
5.	Dostupnost zračnog prijevoza potiče razvoj manje pristupačnih područja – otoka
6.	Kvalitetna i sigurna infrastrukturna veza sa zračnim lukama potiče razvoj usluge zračnog prijevoza i ostvaruje uvjete za dobru regionalnu i međunarodnu povezanost FR Sjeverni Jadran
7.	Razvoj zračnog prometa hidroavionima i helikopterima povećava pristupačnost turističkih područja i otoka u FR Sjeverni Jadran

## PRIJETNJE

1.	Smanjena potražnje za prometom izvan turističke sezone
2.	Upitna održivosti zračnog prijevoza hidroavionima na području FR Sjeverni Jadran
3.	Uvođenje novih zračnih linija i letova mijenja prirodna staništa i postojeći ekosustav
4.	Rekonstrukcija postojeće infrastrukture za zračni promet može negativno utjecati na postojeći ekosustav
5.	Gradnja nove infrastrukture za zračni promet može negativno utjecati na postojeći ekosustav

6.	Depopulacija stanovništva na otocima
7.	Nedostatak integracije razvojnih politika i programa
8.	Uvođenje vojnog prometa na postojeće aerodrome

## Cestovni promet

### SNAGE

1.	Povoljan geoprometni položaj – blizina razvijenih europskih regija/zemalja
2.	Povećana potražnja za cestovnim prometom tijekom turističke sezone /ljetni mjeseci
3.	Cestovni promet je dominantan i najrazvijeniji način prijevoza
4.	Turistička atraktivnost područja funkcionalne regije
5.	Dobra povezanost regije cestama visoke uslužnosti
6.	Pokrivenost dijelova FR cestovnom mrežom
7.	Gospodarski razvoj FR
8.	Povoljan geoprometni položaj luke Rijeka

### SLABOSTI

1.	Nejednolika razvijenost svih dijelova funkcionalne regije
2.	Nedovoljne prometno tehničke karakteristike cestovne mreže niže kategorije
3.	Nedovoljna sigurnost u cestovnom prometu
4.	Nedovoljna ulaganja u održavanje cestovnog sustava
5.	Nepostojanje baze podataka u svrhu analize postojećih uvjeta na cestama niže kategorije
6.	Nedovoljno kvalitetna veza s ostalim vidovima prometa (željeznice, pomorski promet, zračni promet)
7.	Neadekvatna pokrivenost dijelova FR cestovnom mrežom
8.	Nezadovoljavajuća cestovna infrastruktura u područjima visoke turističke aktivnosti



## 9. Nezadovoljavajuća cestovna infrastruktura na otocima

### PRILIKE

1. Povećanje sigurnosti prometa
2. Mogućnost korištenja sredstava iz ESI fondova i programa EU
3. Mogućnost povezivanja s drugim oblicima prometa (intermodalnost)
4. Smanjenje korištenje osobnih automobila u gradovima i turističkim centrima
5. Mogućnost smanjenja onečišćenja zraka i utjecaja na okoliš
6. Izgradnja nedostajuće cestovne infrastrukture
7. Bolja povezanost sa zemljama europskog područja i povećanje tranzitnog prometa

### PRIJETNJE

1. Smanjena sigurnost u cestovnom prometu
2. Povećanje vremena putovanja uslijed uskih grla
3. Nedovoljna ulaganja u gradnju i održavanje cestovnog sustava
4. Negativan utjecaj na okoliš uslijed emisije ispušnih plinova
5. Depopulacija stanovništva u nerazvijenim područjima i na otocima
6. Negativan utjecaj na cestovnu infrastrukturu uslijed rasta turizma

### SNAGE

1.	Povoljan geoprometni položaj – TEN-T Mediteranski koridor i RFC – RailFreightCorridor 6
2.	Veliki prijevozni kapacitet
3.	Prostorni smještaj službenih mjesta za putnički prijevoz u centrima mjesta
4.	Pozitivni parametri na zaštitu okoliša
5.	Povezanost lučke i željezničke infrastrukture u prijevozu robe
6.	Udobnost putovanja u željezničkom putničkom prijevozu

### SLABOSTI

1.	Kvaliteta veze s ostalim modovima prometa (cestovni, pomorski i zračni promet)
2.	Komercijalna brzina u željezničkom putničkom prijevozu
3.	Prolazno vrijeme (tranzit time) u željezničkom prijevozu robe
4.	Prilagođavanje tržišnim uvjetima
5.	Povezanost željezničkih pruga Istre sa ostatkom funkcionalne regije
6.	Konfiguracija terena

### PRILIKE

1.	Povećanje sigurnosti prometa posebice na željezničko cestovnim prijelazima
2.	Mogućnost korištenja sredstava iz ESI fondova i programa EU
3.	Mogućnost povezivanja s drugim oblicima prometa (intermodalnost i integriranost)
4.	Poboljšanje željezničke infrastrukture

5.	Poboljšanje voznog parka željeznice
6.	Uvođenje parnih turističkih vlakova
7.	Uvođenje izletničkih vlakova

## PRIJETNJE

1.	Nedovoljna ulaganja u održavanje željezničkog sustava
2.	Izgrađenost visoko kvalitetne cestovne infrastrukture
3.	Cestovni promet je dominantan i najrazvijeniji način prijevoza
4.	Depopulacija stanovništva u ruralnim područjima
5.	Smanjenje razine usluge
6.	Ukidanje pojedinih linija i službenih mjesta

## Javni prijevoz putnika

### NAGE

1.	Dobra povezanost Rijeke autobusima prema Zagrebu i Istri
2.	U Lici dobra povezanost gradova koji su uz autocestu zbog velikog broja linija od Zagreba prema Dalmaciji
3.	Povoljan geografski položaj za razvitak JPP-a
4.	Dobra cestovna infrastruktura koja čini podlogu za JPP
5.	Razvijen JGPP autobusima na području Pule i Rijeke
6.	Potpisani i u provođenju PSO za Pulu i Rijeku
7.	Pilot projekti s inovativnim tehnologijama na području Rijeke i Pule (pametne stanice, aplikacije, brojanje putnika)
8.	Nabavka novih autobusa sufinanciranih iz EU fondova u Puli i Rijeci

9. Novi pristup shvaćanju mobilnosti u RH i regiji (od strane dionika)

## SLABOSTI

1. Veliki nesklad između teorijske i realne usluge javnog prijevoza autobusima
2. Loša pokrivenost javnim prijevozom područja udaljenijih od velikih gradova
3. Nepostojanje ikakve integracije JPP-a
4. JPP nije konkurentan u odnosu na osobni automobil
5. Nema kontrole kvalitete izvršenja javnog prijevoza na županijskim linijama
6. Relativno loša infrastruktura JPP-a (terminali, stajališta)
7. Neprikladni modeli sufinanciranja JPP-a
8. Neprikladna organizacija rada kolodvora u manjim gradovima
9. Zastarjeli vozni park na određenim međužupanijskim linijama
10. Neprikladno informiranje putnika
11. Nema mikroprijevoza (prijevoz na poziv)
12. Mogućnosti pogreške u prometnim prognozama i planovima razvitka JPP-a
13. Nepostojanje „up to date” baze podataka dozvola
14. Nepostojanje JGPP-a u manjim gradovima FR
16. Nedostatak koordinacije između općina, gradova, županija, regije i države
17. Neprikladan javni prijevoz željeznicom
18. Nema pomorskog prometa u funkciji JGPP
19. Nedovoljni ljudski i tehnički resursi za povlačenje novca iz EU fondova za buduće projekte

## Prilike

1. Veliki potencijal u turistima kako korisnicima JGPP-a
2. Promjena zakona o JPP-u u postupku

3.	Mogućnost razvoja pomorskog prometa u funkciji JGPP-a (posebno zapadna obala Istre)
4.	HŽ započeo aktivnosti na optimizaciji željezničkog putničkog prometa
5.	Integracija željeznice u JGPP u rijeci (Škrljevo - Jurdani)
6.	Skora liberalizacija tržišta željezničkih usluga
7.	Integracija željeznice i JGPP-a u Puli (barem u turističke svrhe u prvoj fazi)
8.	Mogućnost povlačenja sredstava iz EU fondova za razvitak javnog prijevoza kako održivog oblika mobilnosti
9.	Aktualna ulaganja u trendu održive mobilnosti
10.	Aktualni trend popularizacije održive mobilnosti u EU i RH
11.	Mogućnost novih gospodarskih ulaganja što jača potencijal javnog prijevoza
12.	Mogućnost razvitka kooperativnih i ostalih ITS sustava u funkciji JGP-a (strategija razvoja ITS-a za RH)
13.	Konstantno ulaganje u JGPP na području Pule i Rijeke
14.	Veliki potencijal za poboljšanje JPP-a optimizacijom i usklađivanjem voznih redova

## PRIJETNJE

1.	Sporost u provođenju novih zakonskih odredbi
2.	Nezainteresiranost pojedinih prijevoznika za optimizaciju i uvođenje novopredloženih modela
3.	Nestabilni uvjeti rada prijevoznika (promjena cijena goriva, poreza, cestarina....)
4.	Opasnost od sve jačeg iseljavanja stanovništva (pad broja korisnika)
5.	Navike ljudi na osobni komfor u individualnom prijevozu
6.	Automobil je još uvijek statusni simbol u velikom dijelu FR
7.	JPP u velikom dijelu FR na glasu kao način prijevoza za korisnike slabijeg imovinskog statusa
8.	Zagušenja prometnica automobilima ima negativan utjecaj na kvalitetu JPP-a
9.	Ovisnost JPP-a u turističkim destinacijama isključivo o turizmu

## Garažno parkirni sustav

### SNAGE

1.	Pristup rješavanju problema parkiranja izgradnjom parkirališnih garaža (Rijeka, Opatija)
2.	Suvremeni sustavi naplate parkiranja
3.	Početak razvoja uputnih sustava prema slobodnim parkirališnim mjestima (Rijeka, Pula)
4.	Zabrana parkiranja u gradskim središtima i organizacija parkiranja na periferiji središta grada (Rovinj, Umag, Novigrad)
5.	Regulacija ponude i potražnje sustavom naplate u većini gradova koji imaju nedostatak mjesta za parkiranje

### SLABOSTI

1.	Nedovoljna broj mjesta za parkiranja u središtima velikih gradova i turističkih destinacija
2.	Preveliki broj uličnih parkirališta u odnosu na zasebna parkirališta i garaže
3.	Nepostojanje uputnih sustava prema slobodnim parkirališnim mjestima
4.	Veliki udio vozila u prometnom toku koja traže parkirališno mjesto
5.	Nerazvijeni Park&Ride koncepti
6.	Neadekvatna tarifna politika
7.	Ilegalno parkiranje u turističkim destinacijama
8.	Gradovi ne mogu regulirati cijenu u javnim garažama kojima upravljaju privatni operateri
9.	Nedefinirana metodologija za određivanje potrebnog broja mjesta za parkiranje u pojedinim zonama
10.	Nema nacionalne regulative koja definira dimenzije mjesta za parkiranje

### Prilike

1.	Razvoj održivih oblika prometovanja koja smanjuju korištenje osobnih automobile, a time i potreba za parkiranjem
----	--

2.	Razvitak novih tehnologija koje omogućavaju jednostavnije vođenje do slobodnih mjesta za parkiranje
3.	Inovativni sustavi automatskih i montažnih garaža koji mogu riješiti problem sezonske potražnje za parkiranjem u turističkim destinacijama
4.	Mogućnost javno – privatnog partnerstva za izgradnju garaža
5.	Uklanjanje parkirališta s ulica u korist pješaka, biciklista i javnog prijevoza je u skladu s konceptom održive mobilnosti i može biti sufinancirano iz fondova EU

## PRIJETNJE

1.	Teško dostižna financijska opravdanost izgradnje podzemnih parkirališnih garaža u manjim gradovima
2.	Nekonzistentnost tarifne politike (ovisno o politici)
3.	Potražnja za parkiranjem u turističkim destinacijama sezonalnog karaktera i jako ovisna o turizmu - nesigurnost investicije u parkirališne garaže
4.	Neprovođenje regulatornih mjera (nesankcioniranje ilegalnog parkiranje)
5.	Netransparentno izdavanje povlaštenih karata
6.	Stav da izgradnja parkirališnih garaža „navlači” novi promet u gradska središta
7.	Jači razvitak JPP-a omogućava turistima dolazak do destinacije automobilom, parkiranje na prikladnom parkiralištu i ne korištenje automobila za obilazak interesnih točaka

## Biciklistički sustav

### SNAGE

1.	Ugodna klima veći dio godine, blage zime u priobalnom dijelu
2.	Vrlo raznolika i očuvana krajobrazna i kulturna baština, atraktivna za biciklizam u rekreacijske i turističke svrhe
3.	Dobra opća prometna dostupnost za biciklističke turiste (zračni, pomorski, cestovni promet)
4.	U nekoliko dijelova regije već postoje sustavi za posuđivanje bicikala (Pula, Rijeka, Poreč, Umag, Gospić itd.), neki također s električnim biciklima

5.	Tradicija biciklizma u SZ dijelu Hrvatske, osobito razvoj biciklizma na Istarskom poluotoku
6.	Postojeća gradnja i planovi za biciklističke rute u Istri i na nekim mjestima na Kvarneru
7.	Sve brži razvoj pješačkih prostora u gradovima, posebice u starim gradskim središtima
8.	Za hrvatske razmjere, relativno visok udio biciklizma u Puli
9.	Većina ljudi već se slaže da biciklizam može biti odgovarajući način prijevoza
10.	Znatno veći udio pješaćenja u modalnoj raspodjeli u Jadranskom dijelu Hrvatske nego u kontinentalnom dijelu (više od trećine)
11.	Razvoj SUMP u regiji (Sjeverni Jadran, Pula, itd.) kao osnova za promicanje održivih oblika mobilnosti

### SLABOSTI

1.	Vrlo mali postotak vožnje biciklom u odnosu na kontinentalnu Hrvatsku i druge europske zemlje (bez obzira na svrhu putovanja)
2.	Nisko vlasništvo bicikala u regiji, osobito u usporedbi s kontinentalnom Hrvatskom
3.	Većina stanovnika nikad ili veoma rijetko biciklira, a samo mali dio njih redovito biciklira
4.	Reljef u nekim gradovima nije pogodan za biciklizam
5.	Vruće ljeto
6.	Loše razvijena infrastruktura bicikla (staze itd.), biciklističke staze su često neprimjereno upravljane, npr. na cestama s gustim i brzim prometom
7.	Neispravna prometna signalizacija / označavanje biciklističkih ruta
8.	U Jadranskom dijelu Hrvatske veći dio ljudi vjeruje da su ceste opasne za bicikliste nego u kontinentalnom dijelu Hrvatske
9.	Nedostatak mogućnosti za intermodalnost (vlakovi, autobusi, trajekti)
10.	Svaka županija razvija vlastite biciklističke rute, tako da nema integracije i povezanosti pristupa
11.	Ograničena turistička ponuda izvan ljetne sezone, biciklistički turizam ima najveći potencijal u proljeće i jesen
12.	Niska razina suradnje između različitih dionika
13.	Nedostatak sigurnih biciklističkih parkirališta

### PRILIKE



1.	Povećana podrška biciklističkog turizma na državnoj razini (npr. Uloga biciklističkog turizma priznata u Strategiji razvoja turizma, Akcijski plan razvoja cikloturizma)
2.	Ruta EuroVelo 8 prolazi kroz regiju, postoje projekti koji su već povezani s njom
3.	Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi i Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje biciklističke rute mreži na nacionalnoj razini, koji su temelj za razvoj infrastrukture na regionalnoj i lokalnoj razini
4.	Pristup europskim fondovima i europskoj podršci za biciklizam na strateškoj razini
5.	Za biciklistički turizam važno je da će prijelaz preko granica prema Sloveniji i Mađarskoj biti lakši (buduća schengenska granica)
6.	Biciklistički turizam kao poticajni faktor za veći udio biciklizama kao sredstvo dnevnog prijevoza
7.	Potencijal za bolje informacije, promociju, znanje dionika
8.	Potencijal za veći razvoj biciklizma u kontinentalnom dijelu regije i povezivanje s obalom
9.	Razvoj električnih bicikala, pogotovo kada veće udaljenosti i raznolik reljef ne privlače klasično bicikliranje
10.	Iskorištavanje manje prometnih cesta, šumskih putova itd. za trasiranje biciklističkih ruta

### PRIJETNJE

1.	Biciklizam i pješaćenje nisu dovoljno strateški podržani na nacionalnoj razini
2.	Nedostatak sredstava za izgradnju biciklističke infrastrukture (lokalna, regionalna, državna, europska)
3.	Javni prijevoz (autobus, željeznica) se ne razvija dovoljno ili čak preokreće pa se mogućnosti intermodalnosti ne mogu poboljšati
4.	Nedovoljna horizontalna i vertikalna koordinacija, suradnja i komunikacija među svim dionicima važnim za razvoj biciklizma
5.	Uz rast bicikliranja (npr. zbog povećane promocije), sigurnost biciklista može se pogoršati ako infrastruktura ne prati rast potražnje
6.	Sukobi javnih i privatnih interesa
7.	Neravnoteža između mekih i teških akcija ili zanemarivanja jednog od njih (npr. promocija bez podrške izgradnji infrastrukture)
8.	Daljnje povećanje osobnog motornog prometa

9.	Izazovi povezani s promjenama putnih navika, osobito kada je biciklizam gotovo nedostupan i nema tradiciju
10.	Nedostatno priznanje Hrvatske kao biciklističke destinacije
11.	Nedovoljna regulacija biciklističke infrastrukture na trošak pješaka (npr. postavljanjem staze na pločnike)

## Integrirana analiza

### SNAGE

1.	Povoljan geoprometni položaj i blizina razvijenih regija EU
2.	Uspostavljen odgovarajući prostorni sustav i pokrivenost linija javnog prijevoza putnika
3.	Razvijena cestovna infrastruktura rezultira dominantnim i najznačajnijim načinom prijevoza
4.	Prostorni potencijal funkcionalne regije
5.	Potencijal za povećanje atraktivnosti i konkurentnosti prometnog pravca
6.	Veliki željeznički prijevozni kapacitet
7.	Dobra pozicioniranost postojećih aerodroma
8.	Kontinuirano povećanje potražnja za zračnim prometom, posebice tijekom turističke sezone / ljetni mjeseci

### SLABOSTI

1.	Nedostatak intermodalnosti i integriranosti prometnog sustava
2.	Neodgovarajuća organizacija linija javnog prijevoza i upravljanje prometnim sustavom, te neusklađenost voznih redova pomorskog i kopnenog javnog prijevoza
3.	Nesustavno i neplansko ulaganje u prometnu infrastrukturu
4.	Sezonalnost prijevozne potražnje (vršna opterećenja tijekom turističke sezone)
5.	Neujednačen sustav naselja funkcionalne regije
6.	Usklađenost strateških ciljeva razvoja funkcionalne regije

7.	Nepostojanje kvalitetne prometne veze na Mediteranski i Baltički koridor (prema Sloveniji i Italiji) u kontekstu pomorskog prometa
8.	Nedovoljna razvijenost IT usluga u području javnog prijevoza te u području lučkih usluga (rezervacija karata, rezervacija vezova, upravljanje dolascima, praćenje statusa usluge u realnom vremenu, intermodalna integracija putovanja, itd.)

## PRILIKE

1.	Turistička privlačnost prostora kao podloga za daljnji razvoj prometne mreže
2.	Razvoj intermodalnosti i integriranosti prometnog sustava
3.	Mogućnost daljnjeg gospodarski razvoj u sklopu funkcionalne regije baziranog na razvijenoj prometnoj infrastrukturi
4.	Korištenje energetski učinkovitih resursa i održive mobilnosti kao koncepta prometnog razvoja
5.	Povećanje sigurnosti prometa, posebice na željezničko cestovnim prijelazima
6.	Usmjeravanje razvoja infrastrukture i usluga temeljenih na konceptima „pametnog prometa”
7.	Promjene legislative vezane za JPP

## PRIJETNJE

1.	Razvoj prometnog sustava može negativno utjecati na eko sustav
2.	Depopulacija stanovništva u pojedinim dijelovima funkcionalne regije
3.	Složenost prometnog sustava može utjecati na razvoj funkcionalne regije
4.	Neadekvatno planiranje i pripreme proračuna vezano za razvoja prometnog sustava
5.	Razvoj određenih prometnih segmenata može utjecati na razvoj pojedinih gospodarskih grana
6.	Neprepoznavanje strateške važnosti teretnog tranzita na nacionalnoj razini kao izvoznog proizvoda i izostajanje sustavnog pristupa za povećavanje konkurentnosti (nepostojanje strateških partnerstva u razvoju prometne infrastrukture i razvoju logističkog koncepta s

	ključnim interesnim grupacijama)
7.	Vršna opterećenja tijekom turističke sezone utječu generalno na opterećenje prometnih tokova pa tako i u pomorskom prometu negativno utječu na mobilnost putnika i lokalnog stanovništva
8.	Financijska ograničenja u pogledu financiranja obveznih javnih usluga i u pogledu financiranja prometne infrastrukture od strane javnih institucija
9.	Nedostatak integracije razvojnih politika i programa