



Republika Hrvatska

MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

Prisavlje 14, 10 000 Zagreb

NACIONALNI PLAN RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA NACRT KONAČNOG IZVJEŠĆA

PRILOG 1. – PRAVNI IZVORI I STRATEŠKE SMJERNICE

19. rujna 2016.

Verzija 1.0



PLANET S.A.
64 Louise Riencourt St
11523 Athens
Greece



EUFONDIA d.o.o.
Grašćica 36
10000 Zagreb
Croatia



ROGAN ASSOCIATES S.A.
9 Valetta St
15771 Athens
Greece



Sadržaj

Sadržaj	1
1. Uvod	3
2. Propisi koji određuju obilježja i obvezne elemente luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja	4
2.1 Pomorski zakonik.....	4
2.2 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.....	4
2.3 Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu.....	6
2.4 Zakon o morskom ribarstvu.....	8
2.5 Zakon o nadzoru državne granice	8
2.6 Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene	9
2.7 Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke.....	10
2.8 Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.....	10
2.9 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije ...	10
2.10 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije	12
2.11 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije ličko - senjske.....	15
2.12 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije,	17
2.13 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko - kninske županije	19
2.14 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Splitsko - dalmatinske županije	20
2.15 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije dubrovačko - neretvanske.....	22
2.16 Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš.....	25
2.17 Uredba o standardima i uvjetima koje moraju ispunjavati granični prijelazi za učinkovito i sigurno obavljanje granične kontrole	25
2.18 Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda.....	26
2.19 Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra	27
2.20 Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske	27

2.21	Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama ...	28
2.22	Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru.....	29
2.23	Odluke o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.....	29
2.24	Odluke o davanju suglasnosti na Odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.....	29
3.	Prostorni planovi.....	30
3.1	Prostorni plan Istarske županije	30
3.2	Prostorni plan Primorsko-goranske županije	31
3.3	Prostorni plan Ličko-senjske županije.....	33
3.4	Prostorni plan Zadarske županije.....	33
3.5	Prostorni plan Šibensko-kninske županije	34
3.6	Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije	35
3.7	Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije.....	35
4.	Strateške smjernice.....	37
4.1	Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine.....	37
4.2	Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2016. – 2018. 39	
4.3	Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine 40	
4.4	Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.....	41
4.5	Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva Republike Hrvatska 2013.	42
4.6	Nacionalni program razvitka otoka	43
4.7	Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.	43
4.8	Strategija upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem RH	44
4.9	Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ.....	45
4.10	Strateški ciljevi i preporuke za Europsku pomorsku prometnu politiku do 2018. godine 46	
4.11	Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi	46
4.12	Bijela knjiga - Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima.	47

1. Uvod

U ovom prilogu navedeni su pravni izvori te strateške smjernice kojima se određuje zakonodavni odnosno razvojni okvir rada lučkih uprava i luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.

Za svaki dokumentirani izvor navedena su osnovna obilježja koja određuju okvir. Također, u pojedinim slučajevima navedene su i odredbe koje, prema mišljenju autora, utječu ili mogu utjecati na učinkovitu provedbu temeljnih ciljeva koje moraju zadovoljiti luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Zaključci koji su izvedeni na temelju spomenutih izvora navedeni su u nadređenom tekstu.

2. Propisi koji određuju obilježja i obvezne elemente luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja

2.1 Pomorski zakonik

Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15, definira morsku luku kao morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.

U skladu s čl. 57. Pomorskog zakonika luke mogu biti otvorene za javni promet ili za posebne namjene ako je prije toga utvrđeno da je udovoljeno propisanim uvjetima za sigurnost plovidbe u luci. Ujedno u Pomorskom zakoniku ne pronalazi se podjela luka na luke otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet, već se u čl. 5. t. 46. daje samo definicija luke otvorene za međunarodni promet koja se definira kao luka slobodna za pristup plovniha objekata svih zastava. Koje se luke imaju smatrati lukama otvorenim za međunarodni promet definirano je Uredbom o određivanju luka otvorenih za međunarodni promet.¹

2.2 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN br. 158/03, 100/04, 141/06 38/09 i 123/11. temeljni je propis kojim se uređuje pravni status pomorskog dobra, pojmovno određenje luka i lučkog područja, razvrstaj luka uz propisivanje obveze donošenja podzakonskih akata, osnivanje i nadležnost lučkih uprava te obavljanje lučkih djelatnosti.

Pri pojmovnom određenju morske luke Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama prati u potpunosti rješenje sadržano u Pomorskom zakoniku. Sukladno članku 2. Zakona luka označava morsku luku, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.

Prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na:

- luke otvorene za javni promet i
- luke posebne namjene,

pri čemu i jedne i druge mogu biti otvorene za međunarodni i za domaći promet.

¹ NN br. 8/06.

Što se smatra lukom otvorenom za javni promet, a što lukom posebne namjene definirano je također člankom 2. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. U skladu s navedenim člankom luka otvorena za javni promet predstavlja morsku luku koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta.

Prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku, luke otvorene za javni promet dijele se na:

- luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
- luke županijskog značaja i
- luke lokalnog značaja.

Razvrstaj luka u Republici Hrvatskoj proveden je Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.² Na temelju članka 44. stavak 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama i Uredbe, nadležni ministar donosi Naredbu o razvrstaju luka za pojedinu županiju. Razvrstaj luka otvorenih za javni promet vrlo je bitan za cjelokupno uređenje lučkog sustava, budući se razvrstavanjem pojedine luke u neku od zakonskih kategorija utvrđuje i osnivač lučke uprave te način pribavljanja sredstava potrebnih za izgradnju kapitalnih objekata lučke podgradnje i nadgradnje.

Važno je istaknuti da lučka uprava, župan, gradonačelnik ili općinski načelnik mogu podnijeti prijedlog za drugačiji razvrstaj luka ako nastupe okolnosti prema kojima neka luka udovoljava mjerilima za drugačiji razvrstaj. Takva mogućnost predviđena je člankom 44. stavak 3. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama i vremenski je uvjetovana na način da se prijedlog može podnijeti nakon proteka roka od dvije godine od donošenja posljednjeg akta o mjerilima za razvrstaj luka.

Osim pojma luke potrebno je uvažavati i definiciju lučkog područja koje je Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama definirano kao područje morske luke, koje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučki bazen), koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, a kojim upravlja lučka uprava, odnosno ovlaštenik koncesije, a granica lučkog područja je granica pomorskog dobra.³

Izmjenama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2006. godine određeno je da lučko područje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja obuhvaća:

- područje namijenjeno za obavljanje linijskog pomorskog prometa,
- komunalni vez koji obuhvaća vez plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na području jedinice lokalne samouprave ili plovni objekt pretežito boravi na tom području i upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije ili očevidnik brodice nadležne lučke kapetanije ili ispostave,
- nautički vez za nautička plovila,
- ribarski vez i
- privezišta.

² NN br. 110/04 i 82/07.

³ Nešto drugačiju terminologiju, a samim time i sadržajnu odrednicu nalazimo u Zakonu o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN br. 124/09, 59/12. Za potrebe primjene tog zakona koristi se izraz lučko operativno područje koje označava mjesto gdje se odvija sučelje brod/luka, a koje može uključivati bilo koji dio lučkog područja, te sidrište i prilaz luci s morske strane (čl. 2. st. 1.).

Iako su zadržale formalni status luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja, prema sadržajima i funkciji koju vrše luke su ovom zakonskom izmjenom izgubile svoju tradicionalnu javnu funkciju te ustvari predstavljaju kombinaciju komunalnih luka, javnih luka i luka posebne namjene.

Osim definiranja lučkog područja važno je odrediti i tijelo koje je nadležno za njegovo utvrđenje. U skladu s člankom 74. Zakona lučko područje za sve luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja na svom području utvrđuje županijska skupština, u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske.⁴

Radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja osniva se lučka uprava. Prema članku 75. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama na području jedne županije može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva i suosnivači.

Osnivač lučke uprave za luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja je županija, a odluku o njenom osnivanju donosi županijska skupština. Odlukom o osnivanju županijske lučke uprave određuje se lučko područje, odnosno pomorsko dobro nad kojim se proteže nadležnost lučke uprave te utvrđuju lučke djelatnosti i objekti podgradnje i nadgradnje na lučkom području. Prema Zakonu lučku podgradnju (infrastruktura) čine, operativne obale i druge lučke zemljišne površine, lukobrani i drugi objekti infrastrukture (npr. lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža, objekti za sigurnost plovidbe u luci i sl.), a lučku nadgradnju (suprastruktura) jesu građevine izgrađene na lučkom području (upravne zgrade, skladišta, silosi, rezervoari i sl.), te drugi kapitalni prekrcajni objekti (stalno učvršćene dizalice i sl.).

U skladu s člankom 78. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja mogu se obavljati ove djelatnosti:

- privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata,
- ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i uskladištenje roba i drugih materijala,
- ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila i
- ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovim djelatnostima u neposrednoj gospodarskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi (npr. ugostiteljska djelatnost, servisne djelatnosti i dr.).

Prostorne i gospodarske mogućnosti daljnjeg razvoja luke planiraju se i ocjenjuju Godišnjim programom rada i razvoja luke županijskog značaja kojeg donosi na prijedlog ravnatelja, upravno vijeće lučke uprave uz suglasnost župana, te uz prethodno mišljenje ministarstva nadležnog za otoke i suglasnost Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture uz obvezu usmjeravanja najmanje 30% sredstava na lučko područje gdje je prihod nastao.

2.3 Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu

Prijevoz u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu uređen je posebnim zakonom (NN br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11 i 80/13) koji je stupio na snagu 2006. godine, a do danas je

⁴ Ne traži se više prethodna suglasnost Vlade Republike Hrvatske, nego samo njena suglasnost (ona može biti i naknadna).

doživio nekoliko izmjena što govori u prilog tvrdnji da se radi o dinamičnoj djelatnosti koja iziskuje stalne prilagodbe bilo institucionalnim, zakonodavnim ili tržišnim promjenama i potrebama. Riječ je o Zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Jedan dio izmjena i dopuna Zakona uvjetovan je time što je Hrvatska u međuvremenu postala članica Europske unije.

Ovim Zakonom stvorene su pretpostavke unaprjeđenja i efikasnijeg obavljanja ove djelatnosti koja je od interesa za Republiku Hrvatsku. Svrha samog Zakona kao i pridruženih provedbenih propisa je povećanje kvalitete usluga povezivanja kopna i otoka, i otoka međusobno kao i povećanje sigurnosti plovidbe u povezivanju kopna i otoka, posebice uvođenja konkurencije u obalnom linijskom pomorskom prometu, a time i razvoja brodarstva u nacionalnoj plovidbi.

Kao što je u članku 3. Zakona istaknuto, razvoj i održavanje javnog prijevoza u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu ima za cilj stvaranje boljih uvjeta za život na otocima i poticanje njihovog razvitka.

Zakon definira javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu kao prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga.

Javnim prijevozom ne smatra se povremeni prijevoz putnika u obalnom pomorskom prometu. To je prijevoz koji se obavlja sezonski ili je sastavni dio turističke ponude, taksi prijevoz i prijevoz djelatnika pravnih i fizičkih osoba za njihove potrebe i kao takav ne obavlja se temeljem ugovora o koncesiji.

Neovisno o podjeli luka i obuhvatu lučkog područja kako ga propisuje Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, ovaj Zakon predviđa drugačiju podjelu linija koristeći kriterij radi li se o povezivanju otoka i kopna odnosno otoka međusobno u okviru županije ili pak općine i grada.

Prema značaju pravca, linije na kojima se obavlja javni prijevoz, razvrstavaju se na:

- državne linije,
- županijske i međužupanijske linije i
- lokalne linije.

Status županijskih i međužupanijskih linija reguliran je člankom 8. Zakona. To su one linije kojima se poboljšava pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području jedne ili više županija. Odluku o određivanju županijskih i međužupanijskih linija donosi županijska skupština, odnosno županijske skupštine, uz prethodnu suglasnost Agencije za obalni linijski pomorski promet.

Navedeni kriterij nije jedini kriterij kojeg zakonodavno tijelo koristi za razvrstaj linija. Drugi kriterij temelji se na vrsti prijevoza odnosno plovnog objekta kojim se održava pojedina linija. Tako postoje trajektne linije, brzobrodске linije i klasične brodske linije (članak 12. Zakona).

2.4 Zakon o morskom ribarstvu

Zakonom o morskom ribarstvu, NN br. 81/13, 14/14, 152/14, utvrđuje se gospodarenje i zaštita obnovljivih bioloških bogatstava mora, način i uvjeti obavljanja ribolova i uzgoja, praćenja ulova i uzgoja kroz prikupljanje podataka, potpore u ribarstvu i uređenje tržišta, nadzor i kontrola.

Za potrebe izrade ovog dokumenta izdvaja se pojmovna odrednica iskrcajnih mjesta koja su u članku 2. st. 2. t. 3. Zakona definirana kao dijelovi lučkog područja i iznimno druga mjesta izvan lučkih područja namijenjena iskrcaju ulova ribe i drugih morskih organizama ili njihovih proizvoda iz gospodarskog ribolova na moru. Uz definiranje iskrcajnih mjesta veže se i mogućnost odnosno dopuštenje iskrcavanja ribe i drugih morskih organizama. Tako je člankom 43. stavak 1. Zakona propisano da se iskrcaj riba i drugih morskih organizama iz gospodarskog i malog obalnog ribolova na moru može obavljati samo na iskrcajnim mjestima koja odredi ministar, uz suglasnost ministra nadležnog za pomorstvo.

Mogućnost iskrcavanja ribe izvan iskrcajnog mjesta predstavlja iznimku koja je uvjetovana određivanjem takvog mjesta od strane nadležne lučke kapetanije iz izrijekom propisanog razloga, a riječ je o sigurnosti plovidbe ili, uz prethodno odobrenje ribarskog inspektora, ako se radi o očuvanju kvalitete ulova.

Iskrcajna mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru određena su Odlukom o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru iz 2009. godine. Zakonom iz 2013. godine propisana je obveza ministar da donese novu Odluku o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru u roku dvije godine od stupanja na snagu Zakona odnosno 2015. godine. Kako nova odluka nije donijeta ostaje na snazi Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru iz 2009. godine.

U Zakonu o morskom ribarstvu iz 2013. godine izostavljena je odredba iz članka 83. Zakona o morskom ribarstvu iz 2010. godine koja se odnosila na doprinos regionalne i lokalne samouprave razvoju ribarstva i lučke infrastrukture potrebne za prihvatanje ribarskih brodova i iskrcaj ribe. U skladu s navedenim člankom jedinice područne (regionalne) samouprave bile su dužne, sukladno Nacionalnom strateškom planu razvoja ribarstva, u suradnji s jedinicama lokalne samouprave:

- osigurati dio luke za neometan iskrcaj ribe na propisanim iskrcajnim mjestima te
- osigurati privezišta za ribarska plovila sukladno potrebama.

2.5 Zakon o nadzoru državne granice

Ovim Zakonom (NN br. 83/13 i 27/16) uređuje se nadzor državne granice, poslovi granične policije u unutrašnjosti države, međunarodna granična policijska suradnja i suradnja službi na državnoj granici.

Prema Zakonu lučka uprava morske luke odnosno ovlaštenik koncesije u lukama posebne namjene smatraju se operatorima. Posebno je važan članak 11. Zakona koji propisuje uvjete izgradnje i opremanja graničnih prijelaza te obveze operatora.

Granični prijelazi moraju biti izgrađeni i opremljeni tako da omogućavaju učinkovito i sigurno obavljanje granične kontrole, sukladno standardima i uvjetima koje uredbom utvrđuje Vlada Republike Hrvatske. Području graničnog prijelaza pripada prostor koji je potreban za obavljanje granične kontrole i drugih graničnih formalnosti, kao i neposredna okolica s objektima koji su potrebni za nesmetano i sigurno odvijanje prometa i obavljanje granične kontrole, te drugih graničnih formalnost, a formalno ga određuje nadležna policijska uprava uz prethodno pribavljeno mišljenje nadležnog područnog carinskog ureda i ministarstva nadležnog za pomorstvo, promet i infrastrukturu.

Operatori su dužni s pripadajućim objektima i organizacijom omogućiti da se granična kontrola obavlja nesmetano u skladu s odredbama ovoga Zakona. Troškove uređenja i opremanja graničnih prijelaza snose operatori. U skladu s člankom 13. Zakona granični prijelaz i njegovo područje unutar luke trebaju biti označeni propisanim oznakama i signalizacijom koje postavlja i održava operator.

2.6 Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene

Mjerila za razvrstaj pojedine luke u određeni razred obzirom na njezin značaj definirana su posebnim propisom kojeg donosi Vlada Republike Hrvatske, a to je Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, NN br. 110/04. i 82/07. Donošenjem Uredbe iz 2004. godine stavljena je van snage Odluka o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet iz 1996. godine.

Da bi neko područje steklo status luke otvorene za javni promet od županijskog značaja mora ispunjavati uvjete iz članka 5. Uredbe. Člankom 5. propisana su sljedeća mjerila za razvrstaj:

- prosječan promet preko 50.000 tona tereta godišnje u razdoblju od 1998. – 2003. godine, odnosno prosječan promet putnika preko 100.000 putnika godišnje u razdoblju 1998. – 2003. godine za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika;
- odgovarajuća cestovna povezanost sa zaleđem;
- instalirani lučki kapaciteti za promet tereta 50.000 tona, odnosno gatove i obale za prihvat brodova do 80 m dužine i gaza do 4 m;
- najmanje tri linije mjesečno u domaćem prometu za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.

Posebno je važna odredba članka 8. Uredbe koja propisuje obvezu udovoljavanja svih mjerila propisanih za odgovarajući razred luke.

Mjerilo za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u luke lokalnog značaja sukladno Uredbi je prosječan promet do 50.000 tona tereta godišnje u razdoblju 1998. – 2003. godine, odnosno prosječan promet putnika do 100.000 putnika godišnje u razdoblju 1998. – 2003. godine za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.

Lokalne luke su i sve luke koje služe javnoj uporabi, a imaju samo izgrađenu obalu za siguran privez plovila.

Uredba također predviđa kategorizaciju luka s obzirom na pretežnu djelatnost koja se obavlja u luci tako da luka otvorena za javni promet može biti putnička luka ili teretna luka. Ukoliko luka ispunjava uvjete za razvrstaj u pojedini razred, bilo prema putničkom, bilo prema teretnom prometu, ukupna luka se razvrstava u onaj razred za koji pretežiti promet zadovoljava mjerila.

2.7 Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke

Pri određivanju statusa pojedine luke i donošenju odluke o razvrstaju luke ili dijela luke u određenu kategoriju treba uzeti u obzir i Uredbu o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN br. 110/04) iz razloga što su ovom Uredbom propisani temeljni uvjeti koje mora ispuniti bilo koja luka, neovisno o kategorizaciji kako bi se omogućilo sigurno uplovljavanje, privezivanje, sidrenje i boravak plovnih objekata kao i zaštita mora od onečišćenja s brodova.

2.8 Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra

Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, NN br. 8/04., 82/05, iznimno je važna jer osim kriterija i postupka utvrđivanja granice pomorskog dobra propisuje kriterije i postupak utvrđivanja granice lučkog područja luka otvorenih za javni promet te luka posebne namjene. Uredbom se također propisuje način izrade i obvezni sadržaj prijedloga granice te plan raspodjele troškova utvrđivanja granice.

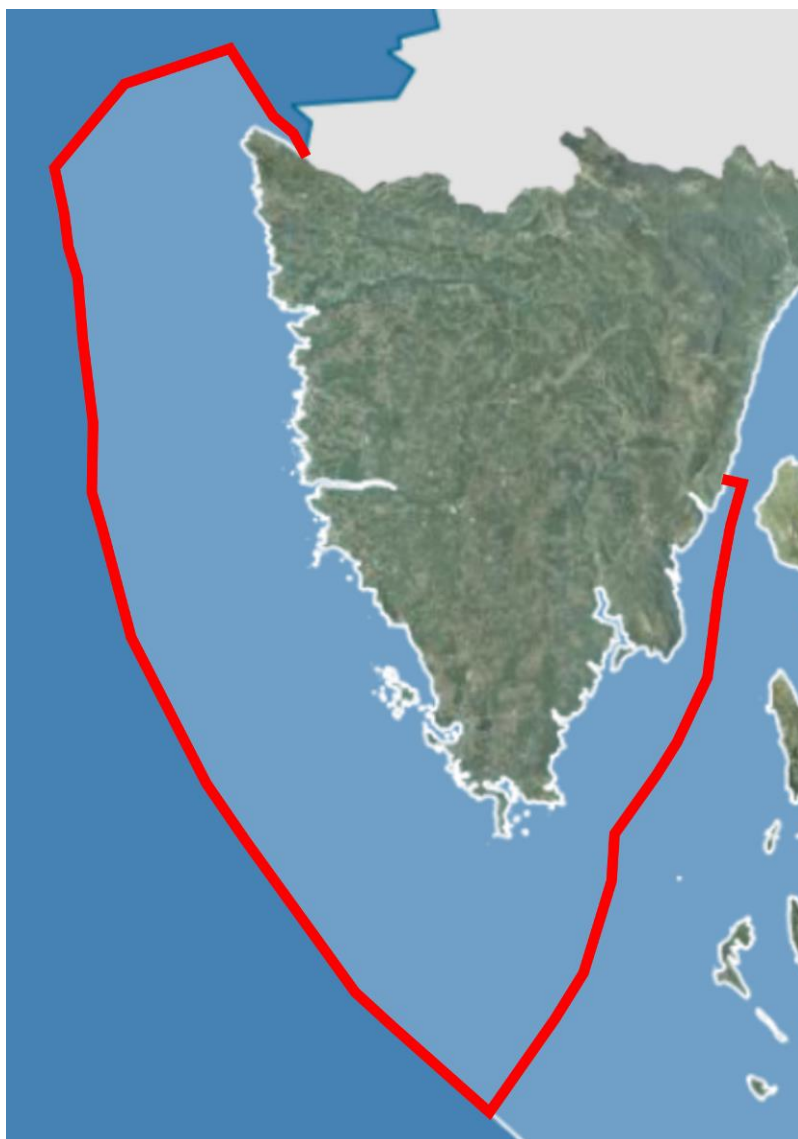
Prema članku 12. Uredbe zahtjev za utvrđivanje granica lučkog područja za luke otvorene za javni promet (neovisno o njihovom značaju) podnosi se županijskom povjerenstvu za granice pomorskog dobra. Sadržaj prijedloga granice lučkog područja definiran je člankom 13. Uredbe kojim se propisuju i potrebni prilozi. O važnosti prostornih planova za razvoj luke i planiranje mogućih djelatnosti svjedoči upravo i navedeni članak jer se istim zahtijeva da se u prijedlogu navedu i podaci o usklađenosti postojećeg stanja u prostoru s dokumentima prostornog uređenja, a kao poseban prilog potrebno je priložiti izvod iz detaljnog plana uređenja ili lokacijsku dozvolu.

2.9 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije

Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije iz 2011. godine s izmjenama iz 2015. godine (NN br. 32/11., 124/1) lukama županijskog značaja proglašeno je osam luka:

- 1) luka Pula – putnička i teretna luka
- 2) luka Umag – putnička luka
- 3) luka Novigrad – putnička luka
- 4) luka Poreč – putnička luka

- 5) luka Rovinj – putnička luka
- 6) luka Brijuni – putnička luka
- 7) luka Antenal – teretna luka
- 8) luka Brestova – putnička luka.



Slika 1 Područje Istarske Županije

Naredbom je izvršen razvrstaj luka po kriteriju prometa i djelatnosti koje se obavljaju u luci na putničke i teretne luke. Donošenjem Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije iz 2011. godine stavljena je van snage Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije iz 1997. godine s izmjenama i dopunama.

Lukom otvorenom za javni promet lokalnog značaja proglašeno je 30 luka:

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| 1) luka Kanegra | 16) luka Valbandon |
| 2) luka Savudrija | 17) luka Ribarska koliba – Pula |
| 3) luka Zambratija | 18) luka Banjole |
| 4) luka Bašanija – Gamboc | 19) luka Polje (Permantura) |
| 5) luka Katoro | 20) luka Runke |
| 6) luka Stella Maris – Mandrač | 21) luka Medulin |
| 7) luka Lovrečica | 22) luka Ližnjan – Kuje |
| 8) luka Dajla | 23) luka Krnica |
| 9) luka Karigador | 24) luka Trget |
| 10) luka Funtana | 25) luka Tunarica |
| 11) luka Vrsar | 26) luka Sveta Marina |
| 12) luka Červar porat | 27) luka Rabac |
| 13) luka Vrh Lima | 28) luka Plomin luka |
| 14) luka Peroj | 29) luka Prtlog |
| 15) luka Fažana | 30) luka Dajla – Belveder. |

2.10 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije

Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije donijeta je 14. studenog 2014. godine, NN br. 3/15., 38/15. Prema ovoj Naredbi 27 luka na području Primorsko goranske županije razvrstano je u luke otvorene za javni promet županijskog značaja, a to su:

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| 1) luka Bakar, | 11) luka Malinska, |
| 2) luka Baška, | 12) luka Martinšćica, |
| 3) luka Cres, | 13) luka Merag, |
| 4) luka Crikvenica, | 14) luka Mišnjak, |
| 5) luka Kostrena, | 15) luka Mošćenička Draga |
| 6) luka Kraljevica, | 16) luka Mrtvaška, |
| 7) luka Krk, | 17) luka Novi Vinodolski, |
| 8) luka Lopar, | 18) luka Omišalj, |
| 9) luka Lovran, | 19) luka Opatija, |
| 10) luka Mali Lošinj, | 20) luka Porozina, |

21) luka Puntat,

22) luka Rab,

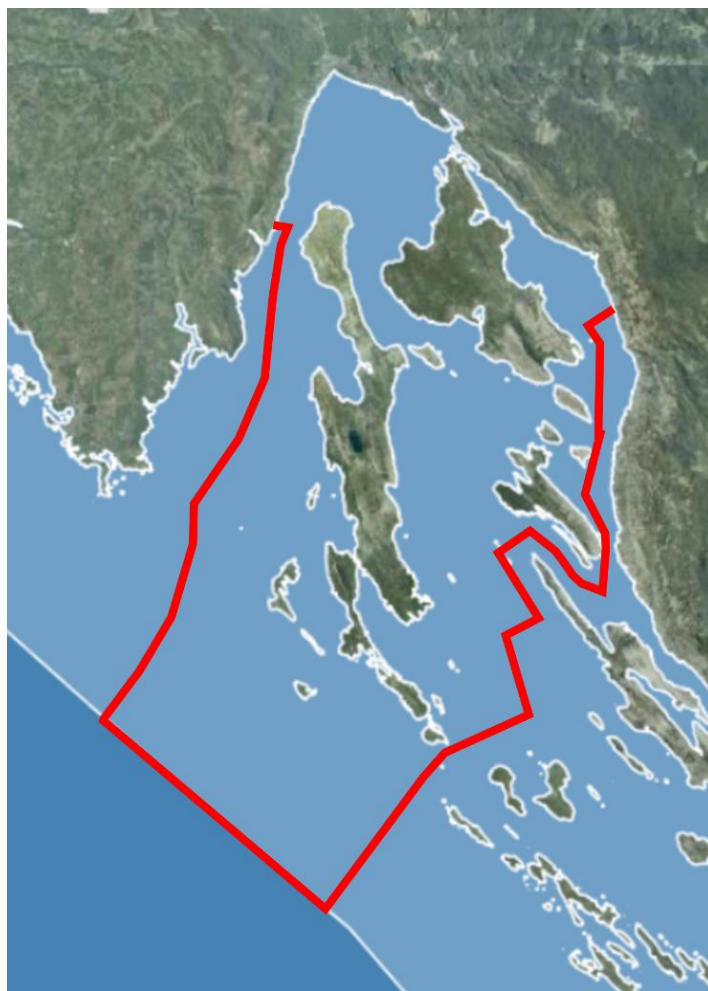
23) luka Supetarska Draga – Vardaškolj,

24) luka Surbova – Baška,

25) luka Šilo,

26) luka Valbiska,

27) luka Vrbnik.



Slika 2 Područje Primorsko-goranske županije

Lukom otvorenom za javni promet lokalnog značaja proglašeno je 76 luka:

1) luka Bakarac

2) luka Baldarka

3) luka Banjol (Rab)

4) luka Barbat (Rab)

5) luka Beli

6) luka Bršćanovica (Dramalj)

7) luka Carevo (Kraljevica)

8) luka Čikat

9) luka Čižići (Dobrinj)

10) luka Črišnjeva

11) luka Črni mul (Crikvenica)

12) luka Ćunski – Artatore (Mali Lošinj)

13) luka Dobra (Bakarac)

14) luka Dumboka (Šmrika)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 15) luka Dumići (Rab) | 47) luka Porat (Malinska) |
| 16) luka Dunat | 48) luka Porto Teplo |
| 17) luka Glavotok | 49) luka Povile (Novi Vinodolski) |
| 18) luka Goli otok – Melna | 50) luka Pudarica |
| 19) luka Goli otok – Tetina | 51) luka Punta Križa – Ul (Mali Lošinj) |
| 20) luka Grci (Rab) | 52) luka Rapoća – Ufratar (Mali Lošinj) |
| 21) luka Ika | 53) luka Rova (Malinska) |
| 22) luka Ilovik | 54) luka Rovenska |
| 23) luka Jadranovo | 55) luka San Marino (Lopar) |
| 24) luka Jadrišćica | 56) luka Selce |
| 25) luka Janići (Rab) | 57) luka Slana (Selce) |
| 26) luka Kamporska Draga (Rab) | 58) luka Smokvica Krmpotska (Novi
Vinodolski) |
| 27) luka Keki (Rab) | 59) luka Soline (Dobrinj) |
| 28) luka Klenovica | 60) luka Srakane Vele |
| 29) luka Klimno | 61) luka Stara Baška |
| 30) luka Lipica (Kraljevica) | 62) luka Susak |
| 31) luka Lokvišća (Šilo) | 63) luka Sv. Eufemija (Rab) |
| 32) luka Maračol (Unije) | 64) luka Sv. Fуска, |
| 33) luka Medveja | 65) luka Sv. Grgur |
| 34) luka Melak (Lopar) | 66) luka Sv. Jakov – Studenac (Mali
Lošinj) |
| 35) luka Muroskva (Novi Vinodolski) | 67) luka Sv. Martin |
| 36) luka Nerezine | 68) luka Trnova (Kraljevica) |
| 37) luka Neriz (Šmrika) | 69) luka Unije |
| 38) luka Njivice | 70) luka Valun |
| 39) luka Omorika (Dramalj) | 71) luka Vantačići (Malinska) |
| 40) luka Osor | 72) luka Vela Jana, |
| 41) luka Osor – Bijar (Mali Lošinj) | 73) luka Veli Lošinj |
| 42) luka Padova II (Rab) | 74) luka Volosko |
| 43) luka Palit (Rab) | 75) luka Voz |
| 44) luka Pazdehova (Dramalj) | 76) luka Zela – Koromačna (Belej). |
| 45) luka Perčin (Jadranovo) | |
| 46) luka Podvorska (Crikvenica) | |

Donošenjem Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije iz 2015. godine stavljena je van snage Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije iz 2001. godine prema kojoj je 7 luka imalo status luka otvorenih za javni promet županijskog značaja:

- 1) luka Mali Lošinj – putnička luka
- 2) luka Merag – putnička luka
- 3) luka Mišnjak – putnička luka
- 4) luka Porozina – putnička luka
- 5) luka Valbiska – putnička luka
- 6) luka Surbova-Baška – putnička luka
- 7) luka Opatija – putnička luka.

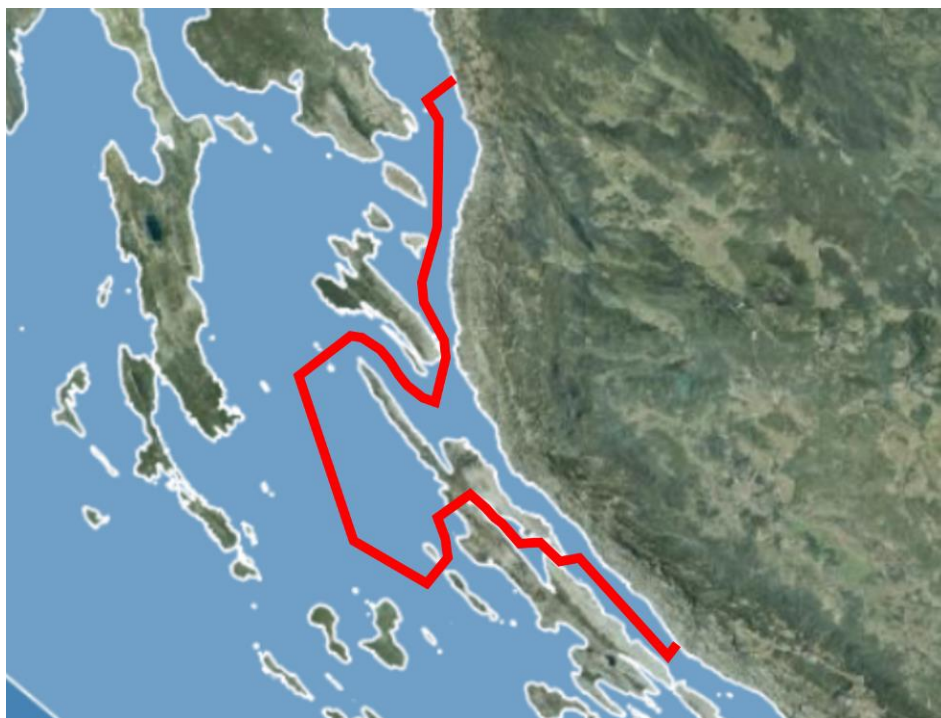
U Naredbi iz 2001. godine izričito je navedeno radi li se o teretnoj luci ili putničkoj luci, a takva kategorizacija odnosno podjela izostala je u Naredbi iz 2015. godine.

2.11 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije ličko - senjske

Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije ličko – senjske iz 1997. godine (NN br. 5/97, 36/03, 55/03) lukama županijskog značaja proglašeno je devet luka. Naredbom o izmjenama Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije ličko – senjske iz 2003. godine brisane su luke Pag i Fortica, a Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije iz 2004. godine proglašene su lukom otvorenom za javni promet županijskog značaja na području Zadarske županije.

Luke otvorene za javni promet županijskog značaja na području Ličko – senjske županije su:

- 1) luka Prizna,
- 2) luka Žigljen
- 3) luka Jablanac
- 4) luka Senj
- 5) luka Novalja
- 6) luka Karlobag
- 7) luka Drijanda.



Slika 3 Područje Ličko-senjske županije

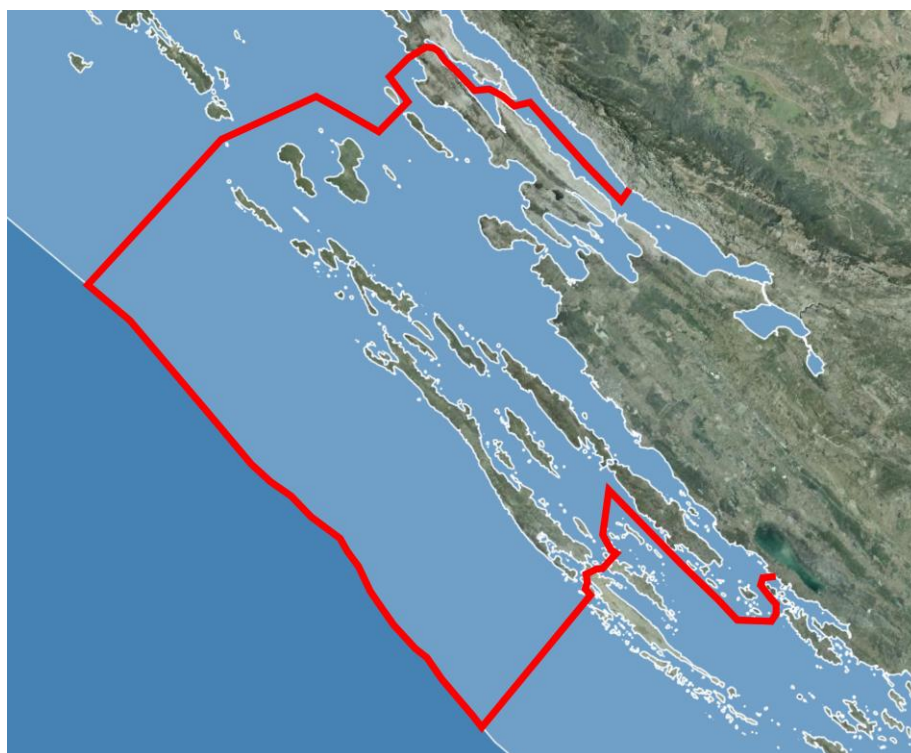
Na području Ličko – senjske županije lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja proglašeno je 13 luka:

- 1) luka Sveti Juraj
- 2) luka Donja Klada
- 3) luka Starigrad
- 4) luka Lukovo
- 5) luka Stinica
- 6) luka Karlobag - teretna luka
- 7) luka Porat
- 8) luka Stara Novalja
- 9) luka Metajna
- 10) luka Tovarnele
- 11) luka Jakišnica
- 12) luka Cesarica
- 13) luka Barić Draga

2.12 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije,

Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije iz 2013. godine (NN br. 29/13., 49/13., 135/14) lukama županijskog značaja proglašeno je osam luka:

- 1) luka Preko – putnička luka
- 2) luka Brbinj Lučina – putnička luka
- 3) luka Zaglav – putnička luka
- 4) luka Silba Žalić – putnička luka
- 5) luka Biograd – putnička luka
- 6) luka Tkon – putnička luka
- 7) luka Pag – putnička luka
- 8) luka Fortica – putnička luka.



Slika 4 Područje Zadarske županije

Stupanjem na snagu ove Naredbe prestala je važiti Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije iz 2004. godine s izmjenama i dopunama. Na području Zadarske županije lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja proglašene su 103 luke:

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1) luka Premuda/Loza | 4) luka Ist/Široka |
| 2) luka Premuda/Krijal | 5) luka Ist/Kosirača |
| 3) luka Olib | 6) luka Zapuntel |

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 7) luka Brgulje | 39) luka Dobropoljana |
| 8) luka Molat/Lučina | 40) luka Neviđane |
| 9) luka Zverinac | 41) luka Mrljane |
| 10) luka Sestrunj/Kablin | 42) luka Barotul |
| 11) luka Rivanj | 43) luka Pašman |
| 12) luka Rava Mala/Lokvina | 44) luka Kraj |
| 13) luka Rava Velika/Marinica | 45) luka Maslenica |
| 14) luka Iž Veli | 46) luka Vinjerac |
| 15) luka Iž Mali/Knež | 47) luka Ražanac |
| 16) luka Iž Mali/Bržanj | 48) luka Privlaka |
| 17) luka Veli Rat | 49) luka Vrgada |
| 18) luka Verunić | 50) luka Starigrad–Paklenica |
| 19) luka Iž Mali/Komoševo | 51) luka Silba/Mul |
| 20) luka Soline | 52) luka Mandre |
| 21) luka Božava | 53) luka Šimuni |
| 22) luka Dragove | 54) luka Povljana |
| 23) luka Savar | 55) luka Dinjiška |
| 24) luka Luka | 56) luka Miškovci |
| 25) luka Žman | 57) luka Košljun |
| 26) luka Muline | 58) luka Vlašići |
| 27) luka Sali | 59) luka Smokvica. |
| 28) luka Ugljan/Selo | 60) luka Zadar/Foša |
| 29) luka Čeprljanda | 61) luka Zadar/Draženica |
| 30) luka Lukoran | 62) luka Zadar/Maestral |
| 31) luka Sutomišćica | 63) luka Zadar/Jazine |
| 32) luka Poljana | 64) luka Zadar/Bregdetti |
| 33) luka Preko | 65) luka Zadar/Diklo |
| 34) luka Kali | 66) luka Petrčane |
| 35) luka Kukljica | 67) luka Sukošan |
| 36) luka Ošljak | 68) luka Kali – uvala Batalaža |
| 37) luka Ždrelac | 69) luka Kali – uvala Mala Lamjana |
| 38) luka Banj | 70) luka Silba – uvala Sotorišće |

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 71) luka Bibinje – uvala Jaz | 88) luka Telašćica – uvala Čušćica |
| 72) luka Rovanjaska | 89) luka Seline |
| 73) luka Nin | 90) luka Tribanj – Krušćica – uvala
Lubardić |
| 74) luka Zaton – uvala Dražnik | 91) luka Sv. Filip i Jakov |
| 75) luka Novigrad | 92) luka Sv. Petar |
| 76) luka Proboj | 93) luka Turanj |
| 77) luka Pakoštane | 94) luka Ugrinić |
| 78) luka Pakoštane – uvala Dugovača | 95) luka Vir luka |
| 79) luka Doleška Draga | 96) luka Vir – uvala Prezida |
| 80) luka Vrgada – uvala Sv. Andrija | 97) luka Vir – uvala Lučica |
| 81) luka Posedarje | 98) luka Vir – uvala Sapavac |
| 82) luka Sestrunj – uvala Hrvatini | 99) luka Vir – uvala Biskupnjača |
| 83) luka Privlaka – uvala Loznica | 100) luka Vir – uvala Slatinica |
| 84) luka Ljubačka vala | 101) luka Vrsi – uvala Školjić |
| 85) luka Ražanac – uvala Plamići | 102) luka Kožino – Primorje |
| 86) luka Brbinj – uvala Jaz | 103) luka Škarda – uvala Trate. |
| 87) luka Telašćica – uvala Mir | |

2.13 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko - kninske županije

Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko – kninske županije iz 2015. godine (NN br. 84/15) lukama županijskog značaja proglašene su dvije luke:

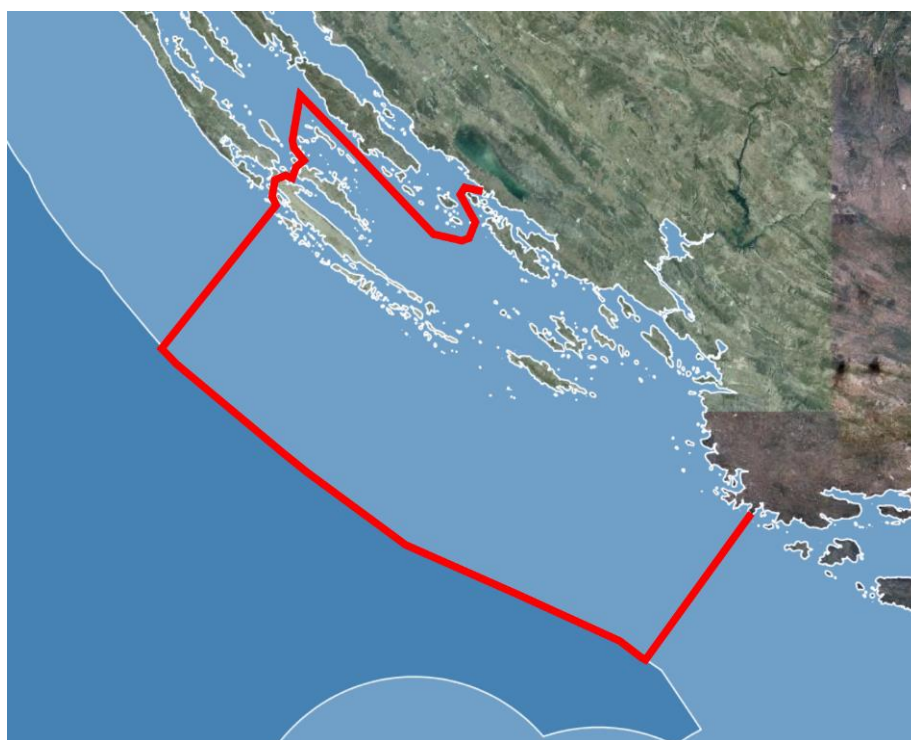
- 1) gradska luka Šibenik
- 2) luka Vodice.

Lukom otvorenom za javni promet lokalnog značaja proglašeno je 23 luke:

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 1) luka Pirovac | 9) luka Prvić Luka |
| 2) luka Tisno | 10) luka Brodarica |
| 3) luka Betina | 11) luka Zablaće |
| 4) luka Murter – Butina | 12) luka Krapanj |
| 5) luka Jadrija | 13) luka Obonjan |
| 6) luka Jezera | 14) luka Zlarin |
| 7) luka Tribunj | 15) luka Kaprije |
| 8) luka Prvić Šepurine | 16) luka Muna na Žirju |

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 17) luka Zaton | 21) luka Rogoznica |
| 18) luka Raslina | 22) luka Ražanj |
| 19) luka Skradin | 23) luka Bilice. |
| 20) luka Primošten | |

Donošenjem Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko – kninske županije iz 2015. godine stavljena je van snage Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko – kninske županije iz 2004. godine. Naredbom iz 2015. godine nije se mijenjao broj luka od županijskog značaja u odnosu na stanje iz 2004. godine.



Slika 5 Područje Šibensko-kninske županije

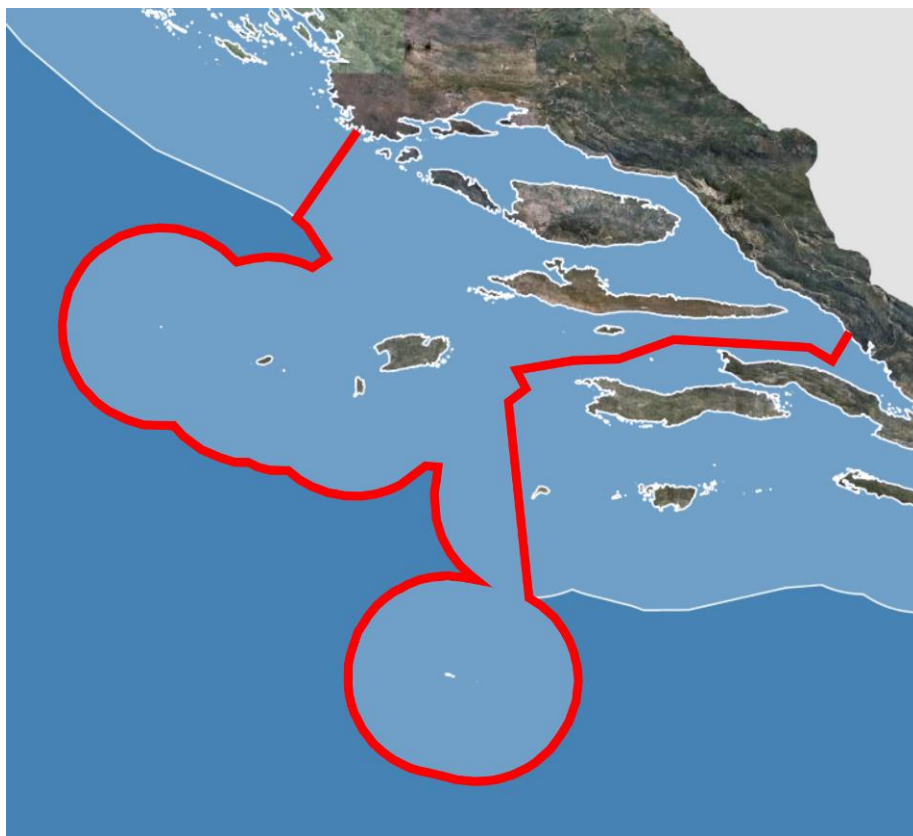
2.14 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Splitsko - dalmatinske županije

Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Splitsko - dalmatinske županije iz 2014. godine (NN br. 90/14) lukama županijskog značaja proglašeno je šest luka:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1) luka Supetar – teretna luka | 4) luka Hvar – putnička luka |
| 2) luka Stari Grad – teretna luka | 5) luka Sućuraj – putnička luka |
| 3) luka Drvenik – putnička luka | 6) luka Vis – putnička luka. |

Stupanjem na snagu ove Naredbe prestala je važiti Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije splitsko-dalmatinske iz 1996. godine s izmjenama i dopunama. Na području Splitsko - dalmatinske županije lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja proglašeno je 48 luka:

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1) luka Arbanija | 25) luka Nečujam |
| 2) luka Baška Voda | 26) luka Omiš |
| 3) luka Bobovišća | 27) luka Omiš – ušće Cetine |
| 4) luka Bol | 28) luka Pisak |
| 5) luka Brela – Soline | 29) luka Podgora |
| 6) luka Drvenik Mali | 30) luka Postira |
| 7) luka Drvenik Veli | 31) luka Povelja |
| 8) luka Dugi Rat | 32) luka Pučišća |
| 9) luka Gradac | 33) luka Rogač |
| 10) luka Igrane | 34) luka Seget Donji |
| 11) luka Jelsa | 35) luka Slatine |
| 12) luka Kaštel Gomilica | 36) luka Splitska |
| 13) luka Kaštel Kambelovac | 37) luka Stobreč |
| 14) luka Kaštel Lukšić | 38) luka Stomorska |
| 15) luka Kaštel Stari | 39) luka Sumartin |
| 16) luka Kaštel Sućurac | 40) luka Sutivan |
| 17) luka Komiža | 41) luka Trogir |
| 18) luka Krilo Jesenice | 42) luka Tučepi |
| 19) luka Makarska | 43) luka Vinišće |
| 20) luka Marina | 44) luka Vira |
| 21) luka Maslinica | 45) luka Vranjic |
| 22) luka Milna | 46) luka Vrboska |
| 23) luka Mimice | 47) luka Zaostrog |
| 24) luka Mirca | 48) luka Živogošće – Porat. |

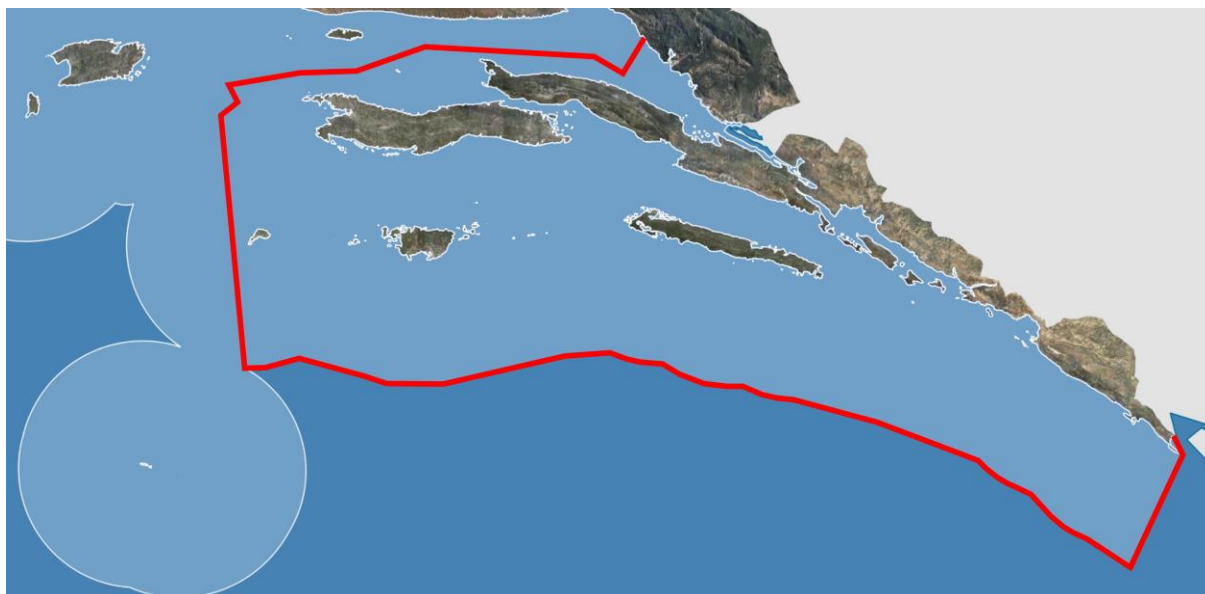


Slika 6 Područje Splitsko-dalmatinske županije

2.15 Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije dubrovačko - neretvanske

Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije dubrovačko - neretvanske iz 1996. godine (NN br. 32/11., 117/12) lukama županijskog značaja proglašeno je sedam luka:

- 1) gradska luka Dubrovnik – putnička luka
- 2) luka Korčula - putnička luka
- 3) luka Trpanj - putnička luka
- 4) luka Vela Luka - putnička luka
- 5) luka Orebić - putnička luka
- 6) luka Metković – teretna luka
- 7) luka Žrnovska Banja (Polačište) – putnička luka.



Slika 7 Područje Dubrovačko-neretvanske županije

Stupanjem na snagu Naredbe iz 2011. godine prestala je važiti Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije dubrovačko-neretvanske iz 1996. godine s izmjenama. Na području Dubrovačko - neretvanske županije lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja proglašeno je 76 luka:

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1) luka Badija | 18) luka Janjka |
| 2) luka Blace | 19) luka Klek |
| 3) luka Brijesta | 20) luka Donje Čelo |
| 4) luka Bristva | 21) luka Gornje Čelo |
| 5) luka Brna | 22) luka Komin |
| 6) luka Brgečine | 23) luka Komolac |
| 7) luka Broce | 24) luka Korčula |
| 8) luka Cavtat | 25) luka Kozarica |
| 9) luka Crkvice | 26) luka Kupari |
| 10) luka Doli | 27) luka Kućište |
| 11) luka Drače | 28) luka Lokrum |
| 12) luka Duba (Trpanjska) | 29) luka Lopud |
| 13) luka Duboka | 30) luka Lovište |
| 14) luka Gršćica | 31) luka Lučica (Lastovo) |
| 15) luka Gruž | 32) luka Luka |
| 16) luka Hodilje | 33) luka Luka (Šipanska) |
| 17) luka Jakljan | 34) luka Lumbarda |

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 35) luka Mlini | 56) luka Sobra |
| 36) luka Mokošica | 57) luka Srebreno |
| 37) luka Molunat | 58) luka Sreber |
| 38) luka Okuklje | 59) luka Ston |
| 39) luka Opuzen | 60) luka Ston Mali |
| 40) luka Orašac | 61) luka Suđurađ |
| 41) luka Pasadur | 62) luka Sustjepan |
| 42) luka Perna | 63) luka Sutvid |
| 43) luka Plat | 64) luka Sveti Mihovil |
| 44) luka Podobuče | 65) luka Trpanj |
| 45) luka Polače | 66) luka Trstenik |
| 46) luka Pomena | 67) luka Trsteno |
| 47) luka Prapratno | 68) luka Ubli |
| 48) luka Prevlaka | 69) luka Vela Luka |
| 49) luka Prigradica | 70) luka Viganj |
| 50) luka Prižba | 71) luka Zaklopatica |
| 51) luka Prožura | 72) luka Zaton |
| 52) luka Pupnat | 73) luka Zavalatica |
| 53) luka Račišće | 74) luka Žuljana |
| 54) luka Saplnara | 75) luka Velika Prapatna |
| 55) luka Slano | 76) luka Mala Pošta. |

2.16 Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš

Uredbom (NN br. 61/14) se određuju kriteriji za procjenu utjecaja zahvata na okoliš, način pojedinačnih ispitivanja i kriteriji na temelju kojih se odlučuje o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te određeni zahvati za koje je obvezna procjena utjecaja na okoliš te zahvati za koje se provodi ocjena o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš.

Među zahvate za koje je obvezna procjena utjecaja na okoliš (Prilog I. Uredbe) navode se: morske luke otvorene za javni promet osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku i morske luke posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku prema posebnom propisu.

Zahvati za koje se provodi ocjena o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš određeni su u popisima zahvata u Prilozima II. i III. Uredbe. U popisu iz Priloga II. nalaze se i:

- morske luke s više od 100 vezova
- svi zahvati koji obuhvaćaju nasipavanje morske obale, produbljivanje i isušivanje morskog dna te izgradnja građevina u moru duljine 50 m i više.

Za procjenu utjecaja na okoliš i ocjenu o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš navedenih u Prilogu II. Uredbe nadležno je ministarstvo nadležno za zaštitu okoliša i prirode.

2.17 Uredba o standardima i uvjetima koje moraju ispunjavati granični prijelazi za učinkovito i sigurno obavljanje granične kontrole

Uredbom (NN br. 57/14) se utvrđuju standardi i uvjeti izgradnje i opremanja koje moraju ispunjavati granični prijelazi, u cilju učinkovitog i sigurnog obavljanja granične kontrole. Prema Uredbi granični prijelazi dijele se na velike, srednje i male. Uredbom je taksativno navedeno u članku 6. koji se granični prijelazi imaju smatrati velikima i srednjima. Malim graničnim prijelazima smatraju se svi granični prijelazi koji nisu izričito navedeni kao veliki i srednji.

Člankom 10. Uredbe propisano je da mali granični prijelazi moraju imati prostorije za rad policijskih službenika i djelatnika drugih državnih tijela (druga linija kontrole).

Osim prostorija za rad, mali granični prijelazi moraju biti opremljeni sljedećom policijsko-tehničkom i drugom opremom:

- štambiljima propisanim za obavljanje granične kontrole,
- uređajima za ispitivanje vjerodostojnosti putnih isprava,
- uređajima za pregled teško dostupnih dijelova vozila,
- fiksnom i mobilnom informatičkom i mrežnom opremom,
- RFID čitačem putnih isprava,
- neprekidnim napajanjem (UPS, agregat),
- kriptološkom opremom,
- telekomunikacijskim i radiokomunikacijskim sustavom,
- prenaponskom zaštitom (strujna i linijska),
- prijenosnom rasvjetom i svjetiljkama,

- sustavom video nadzora.

Uz obveznu opremu temeljem Analize rizika koju izrađuje Ministarstvo i odluke ministra nadležnog za unutarnje poslove, granični prijelazi (veliki, srednji ili mali) mogu se opremiti i sljedećom policijskom opremom:

- uređaj za detekciju radioaktivnosti,
- uređaj za detekciju droga i eksploziva,
- uređaj za mjerenje gustoće materijala,
- uređaj za detekciju otkucaja srca,
- brojač vozila.

2.18 Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda

Za potrebe određivanja namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja donijet je poseban podzakonski akt. Riječ je o Pravilniku o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda (NN br. 94/07, 79/08, 114/12 i 47/13.). Navedeni Pravilnik treba razmatrati u kontekstu mogućnosti da se jedno lučko područje „podijeli“ na više dijelova ciljem što bolje iskorištenosti i ekonomičnosti.

Prema navedenom Pravilniku lučko područje luke otvorene za javni promet obuhvaća slijedeće dijelove koji čine funkcionalnu lučku cjelinu:

- sve lučke bazene,
- sidrišta luke i
- privezišta.

Lučko područje, sidrišta luke i privezišta dijele se na operativni dio luke, komunalni dio luke, i ukoliko ima prostora i potrebe nautički dio luke (čl. 3. st. 2).

Operativni dio luke je dio luke otvorene za javni promet namijenjen za privez plovila u javnom pomorskom prometu, plovila za povremeni prijevoz putnika, teretnih plovila i ostalih plovnih objekata i ribarskih plovila kada obavljaju djelatnost ukrcaja i iskrcaja (čl. 2. st. 1. t. 1.). Na operativnom dijelu luke odredit će se, gdje je moguće i ukoliko postoji potreba, iskrcajno mjesto za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov.

Komunalni dio luke je dio luke otvorene za javni promet namijenjen za stalni vez plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na području jedinice lokalne samouprave ili plovnog objekta pretežito boravi na tom području i upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije ili očevidnik brodice nadležne lučke kapetanije ili ispostave i za korištenje kojeg se zaključuje ugovor o stalnom vezu s lučkom upravom i na kojem se u pravilu ne obavljaju gospodarske djelatnosti (čl. 2. st. 1. t. 2.).

Nautički dio luke je dio luke namijenjen za privez nautičkih plovila (čl. 2. st. 1. t. 3.).

Pravilnikom je predviđeno postojanje stalnog veza na komunalnom dijelu luke za korištenje kojeg se zaključuje ugovor s lučkom upravom na minimalno mjesec dana, te dnevni ili tranzitni vez kao vez na nautičkom dijelu luke.

Osnovna dilema kod luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja je pitanje da li izdvojena sidrišta, a posebno privezišta uključiti u pravni režim luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma⁵ sidrište izrijeком kategorizira kao luku nautičkog turizma, a Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru⁶ kod određivanja početnog i promjenjivog dijela koncesijske naknade luke nautičkog turizma, sidrište i privezište podvodi pod pravni pojam luke. Takva kategorizacija je prema ZPDiML moguća jedino u slučaju da je sidrište i privezište funkcionalno i prostorno vezano s lukom i da udovoljava uvjetima posebnih propisa. Uredbom o izmjeni Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene iz 2007. godine brisan je pojam privezište, a ostavljen je pojam sidrište. Privezište se definiralo kao dio obale izgrađen za privremeni privez plovniх objekata, izvan lučkog područja, s najviše 10 vezova.

2.19 Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra

Pravilnikom (NN br. 29/05) se propisuje način obilježavanja pomorskog dobra, izrada, pregled i potvrđivanje geodetskog elaborata za potrebe evidentiranja pomorskog dobra, te provedba tog elaborata u katastru i zemljišnim knjigama. Prema članku 2. Pravilnika za potrebe evidentiranja pomorskog dobra potrebno je izraditi geodetski elaborat sukladno konačnom aktu kojim je utvrđena granica pomorskog dobra. Županijsko povjerenstvo za granice pomorskog dobra potvrđuje da je geodetski elaborat izrađen u skladu s aktom o utvrđivanju granice pomorskog dobra (članak 10. Pravilnika).

2.20 Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske

Iako Pravilnik (NN br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10 i 80/12) izravno ne uređuje razvrstavanja luka, već predstavlja pravni akt kojim se propisuju uvjeti i način održavanja reda u lukama, te postupci i mjere koji se moraju poduzeti kako na strani broda tako i na strani luke prilikom dolaska i odlaska broda te za vrijeme samog boravka broda u luci, interesantan je u toj mjeri što propisuje odgovarajuće obveze tijelu koje upravlja lukom.

Slijedom odredbi Pravilnika u luci je potrebno osigurati:

- isticanje na vidnom mjestu važeće vremenske prognoze izdane od strane Državnog hidrometeorološkog zavoda,
- ispravne naprave za privezivanje,
- neometanu plovidbu u luci,
- neometano kretanje osoba i vozila po obali, kao i rad lučkih naprava,
- čišćenje luke od otpadaka koji ugrožavaju sigurnost plovidbe i onečišćuju more,

⁵ NN br. 72/08.

⁶ NN br. 23/04.

- prihvat otpada i otpadnih ulja s jahti i brodica (dužne su čuvati smeće i otpadna ulja do dolaska u luku, gdje su ih dužne predati),
- mjesto u luci za izvlačenje i držanje brodica,
- rubni obalni prostor u luci koji mora biti stalno slobodan, a u dijelu luke gdje se obavlja ukrcaj/iskrcaj putnika mora biti i posebno ograđen ili vidno obilježen,
- na dijelu obale koji je određen za ukrcavanje i iskrcavanje putnika osigurati mjesto za privez broda odnosno brodice, te slobodan prostor za pristup putnika, te taj dio obale noću primjereno osvijetliti,
- primjenu Plana za prihvat i rukovanje otpadom i ostacima tereta.

Širinu rubnog obalnog prostora određuje tijelo koje upravlja lukom uz suglasnost kapetanije.

Nadzor nad provođenjem reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske provodi kapetanija.

2.21 Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama

Ovim Pravilnikom (NN br. 154/08) propisuje se stavljanje ribe i drugih morskih organizama u promet, način stavljanja ribe u promet, uvjeti kojima moraju udovoljavati mjesta za promet ribom te način izvješćivanja o prometu ribom.

U skladu s člankom 4. ovlaštenici Povlastice za obavljanje gospodarskog ribolova na moru (u daljnjem tekstu: ribari) smiju ulov iskrcati na obalu samo u posebno određenim mjestima za iskrcaj (u daljnjem tekstu: iskrcajna mjesta) ukoliko:

- obavljaju ribolov ribarskim plovilom duljine preko 15 metara te ostvare ulov od 300 ili više kilograma plave ribe, odnosno 50 ili više kilograma ostalih vrsta riba i/ili drugih morskih organizama,
- obavljaju ribolov pridnenom povlačnom mrežom – kočom, pelagijskom povlačnom mrežom kočom, dredžama, kružnim mrežama plivaricama ili plutajućim parangalom za krupnu plavu ribu i ostvare ulov od 300 ili više kilograma plave ribe, odnosno 50 ili više kilograma ostalih vrsta riba i/ili drugih morskih organizama.

Člankom 5. Pravilnika određuje se da iskrcajna mjesta mogu biti samo unutar luke otvorene za javni promet ili luke posebne namjene - ribarske luke, u skladu s posebnim propisima.

Uvjeti kojima moraju udovoljavati iskrcajna mjesta unutar pojedinog lučkog područja namijenjenog za iskrcaj su:

- nesmetan prilaz teretnim vozilima s kopnene strane, odnosno ribarskim plovilima s mora;
- za vrijeme iskrcavanja mora biti osiguran neometan rad osobama koje sudjeluju neposredno u poslovima iskrcavanja, nadležnim inspektorima i drugim ovlaštenim osobama.

2.22 Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru

Odluka (NN br. 64/09., 66/09) je donijeta na temelju Pravilnika o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama. Odlukom se određuju:

- iskrcajna mjesta za ribarska plovila duljine preko 15 metara,
- iskrcajna mjesta za ribarska plovila duljine ispod 15 metara.

Za ribarska plovila duljine preko 15 metara određuje se 106 iskrcajna mjesta u Hrvatskoj, a za ribarska plovila duljine ispod 15 metara određuje se 139 iskrcajnih mjesta.

2.23 Odluke o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Do donošenja Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2009. godine Odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja donosilo je županijsko poglavarstvo uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske. Izmjenama je donijeta odredba kojom se propisuje da odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja donosi županijska skupština. Odluka o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja objavljuje se u službenim novinama pojedine županije. Odlukom se definira kopneni i morski dio. Ukoliko postoji potreba za izmjenama granica lučkog područja ili drugih podataka donosi se Odluka o izmjeni Odluke o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

2.24 Odluke o davanju suglasnosti na Odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja

Odluku o davanju suglasnosti na Odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja donosi Vlada Republike Hrvatske koja stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama. Bivši Zakon o morskim lukama iz 1995. godine predviđao je obvezu pribavljanja prethodne suglasnosti Vlade Republike Hrvatske. Takvo rješenje ukinuto je donošenjem Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama 2003. godine.

3. Prostorni planovi

U nastavku ovog poglavlja navode se najvažnije odredbe prostornih planova jadranskih županija odnosno dijelovi u kojima se oni odnose ili utječu na rad i učinkovitost županijskih i lokalnih luka.

3.1 Prostorni plan Istarske županije

Prostorni plan Istarske županije usvojen je 2002. godine.⁷ Do danas je mijenjan u nekoliko navrata pri čemu su izmjene uvjetovane između ostalog i donošenjem novih ili izmjenama pozitivnih propisa koji uređuju prostorno planiranje i građenje.⁸ Posljednja izmjena učinjena je 2016. godine donošenjem Odluke o izmjenama i dopunama prostornog plana Istarske županije.⁹ U nastavku će se analizirati prostorni plan kako je izmijenjen i dopunjen navedenom Odlukom.

O uvjetima utvrđivanja prometnih i drugih infrastrukturnih sustava u prometu govori se u poglavlju 6. plana, a o pomorskom prometu u potpoglavlju 6.1.1.

Prostornim planom Županije predviđeno je da luke treba razvijati prvenstveno na postojećim lokacijama radi postizanja učinkovitog i cjelovitog prometnog i gospodarskog sustava. Planom se prenosi na planove niže razine dužnost planiranja razgraničenja namjena unutar lučkog područja, sukladno prostornim i maritimnim mogućnostima pojedine luke. Kako se morske površine namijenjene za prometnu djelatnost dijele na plovne putove, luke i lučka područja, prostornim planom utvrđuje se obvezno osiguranje koridora za plovni put u planovima općina i gradova, radi zadovoljavanja uvjeta sigurnosti plovidbe (članak 112.).

Za potrebe ribarske flote potrebno je u prostornim planovima lokalne razine odrediti iskrcajna mjesta unutar luka otvorenih za javni promet ili luka posebne namjene.

Prostornim planom propisan je kriterij minimalnog broja stalnih vezova ribarskih plovila koji ne smije biti manji od postojećih registriranih plovila.

Ako se radi o tzv. migratornoj ribarskoj floti, za takve brodove u prostornim planovima lokalne razine potrebno je osigurati i dodatne obalne vezove, kako bi se neometano obavljao iskrcaj morskih organizama.

S ciljem razvoja nautičkog turizma u dijelu „cruising turizma“ – višednevna domaća brodska krstarenja, u lukama otvorenim za javni promet preporučuje se planiranje „tranzitnog veza“ za prihvat takve vrste plovila.

Unutar luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene prostornim planom predviđena je mogućnost izgradnje mjesta za opskrbu plovila gorivom, uz nužno zadovoljavanje ekoloških, maritimnih, sigurnosnih i protupožarnih kriterija sukladno posebnim propisima (članak 113. Prostornog plana).

⁷ Službene novine Istarske županije“ br. 2/02.

⁸ Službene novine Istarske županije“ br. 1/05, 4/05, 14/05 - pročišćeni tekst , 10/08, 07/10, 16/11 – pročišćeni tekst i 13/12.

⁹ Službene novine Istarske županije“ br. 9/16.

Zahvati u prostoru povezani s obavljanjem djelatnosti zračnog prijevoza hidroavionima određuju se kao građevine zračnog prometa (s pripadajućim objektima, uređajima i instalacijama) od značaja za Županiju (članak 117. Prostornog plana).

3.2 Prostorni plan Primorsko-goranske županije

Skupština Primorsko-goranske županije, temeljem Zakona o prostornom uređenju, usvojila je 2013. godine "Prostorni plan Primorsko-goranske županije".¹⁰ Prostorni plan postaje, danom usvajanja, temeljni i obvezatni dokument koji određuje i usmjerava zahvate u prostoru županije za određeno razdoblje. Nadalje, on određuje i dodatne programe i studije koje valja izraditi. Sukladno prostornom planu Primorsko-goranske županije jedan od temeljnih ciljeva razvitka u prostoru Županije predstavlja razvoj kvalitetnog prometnog sustava koji će odgovarati potrebama prometnog povezivanja na svim razinama (regija, država, EU), integrirajući sve prometne grane.

Nastavno su izloženi dijelovi Prostornog plana Primorsko-goranske županije koji su od značaja za izradu ovog projekta.

Člankom 5. Prostornog plana Županije propisano je da je radi održivog korištenja prostora putem prostornog plana uređenja općine ili grada nužno provesti, između ostalog, sljedeće mjere/aktivnosti:

- osigurati mogućnost za komunalni privez plovila, sukladno namjeni na obalnom dijelu naselja,
- osigurati površine za izgradnju putničkih terminala,
- u priobalnom i otočnom području uspostaviti lokalni pomorski promet.

Građevine od važnosti za Županiju određene su sukladno njihovom značenju za razvitak pojedinog dijela i cjeline Županije te se kao takve obvezno preuzimaju u prostorne planove uređenja općine i grada, a prema kriterijima utvrđenim Prostornim planom Županije. Tako su među građevine od značaja za Županiju uvrštene luke otvorene za javni promet (pomorske građevine s pripadajućim građevinama i uređajima za prihvat, čuvanje i ukrcaj brodova) te sidrišta za prihvat putničkih brodova za kružna putovanja u međunarodnom prometu – sidrište luke Opatija, Cres, Mali Lošinj, Krk, Rab, Crikvenica, Novi Vinodolski i Rijeka.

Radi određivanja građevinskog područja Prostornim planom Županije definirano je naselje. U skladu s člankom 57. Prostornog plana Županije u naselje se, osim stanovanja, smještaju i sve njemu sukladne funkcije u skladu s rangom i značenjem naselja kao što su luke i privezišta u funkciji djelatnosti na kopnu.

Prema članku 65. prostornim planovima uređenja općina ili gradova određuju se površine gospodarske namjene izvan naselja ili površine gospodarske namjene unutar naselja za smještaj poslovne zone za izradu i opremanje plovila (brodice, brodovi) do 35 m dužine i jahte.

Kriteriji za definiranje zona iz stava 1. ovog članka su:

- površina morskog dijela zone ne smije biti veća od površine kopnenog dijela,
- kopneni dio zone služi isključivo brodograđevnoj djelatnosti,

¹⁰ Službene novine Primorsko-goranske županije br. 32/13.

- nije dopušten smještaj plovila na kojima se ne obavljaju poslovi gradnje, održavanja i opremanja i sl.
- pripadajući morski dio zone ne smatra se lukom.

Mogućnost planiranja privezišta u funkciji osnovne ugostiteljsko turističke namjene predviđena je člankom 69. Prostornog plana Županije. U skladu s navedenim člankom u građevinskom području ugostiteljsko turističke namjene može se prostornim planom uređenja općine ili grada planirati privezište, kao prateći sadržaj u funkciji osnovne ugostiteljsko turističke namjene. Privezište je sastavni dio funkcionalne cjeline ugostiteljsko turističke namjene, a ne zasebna cjelina (luka). Maksimalan broj vezova jednog ili više privezišta iznosi najviše 20% ukupnog broja smještajnih jedinica.

Člankom 133. Prostornog plana Županije daju se smjernice za definiranje položaja i kapaciteta luka otvorenih za javni promet, odnosno komunalnih dijelova u prostornim planovima nižeg reda. Tako je propisano da se prostornim planom uređenja općine ili grada prilikom određivanja sadržaja unutar luke otvorene za javni promet, treba predvidjeti prostor za komunalni dio luke.

Smjernice za definiranje položaja i kapaciteta luka otvorenih za javni promet, odnosno komunalnih dijelova koji se moraju odrediti u prostornim planovima uređenja općine ili grada, su:

- luke otvorene za javni promet planirati svugdje gdje postoji naselje ili morsko područje kome gravitiraju neka naselja u neposrednoj blizini, kao izdvojeni dio građevinskog područja naselja;
- kapacitet komunalnog dijela luke određuje se na osnovi broja gravitirajućih stanovnika jedinice lokalne samouprave; preporuča se u komunalnom dijelu luke naselja planirati privezna mjesta za 10% stanovništva, izuzev Grada Rijeke;
- preporuča se površinu morskog dijela luke osigurati na način da se za jedno mjesto priveza u komunalnom dijelu luke osigura površina od 45 m², a koja uključuje i plovni put za prilaz mjestu priveza kao i prostor za manevriranje;
- preporuča se da se po jednom mjestu priveza u komunalnom dijelu luke osigura 5 m² površine kopnenog dijela luke.

Posebno su važne odredbe iz Prostornog plana Županije koje govore o razvoju luka. Prema odredbi iz članka 140. predviđeno je da će se luke otvorene za javni promet županijskog značenja prvenstveno razvijati na postojećim prostorima sukladno cilju uspostave javnog prijevoza na moru. Luke otvorene za javni promet županijskog značenja mogu imati više lučkih bazena koji će se odrediti prostornim planovima uređenja općine/grada.

Članak 141. propisuje da je u okviru luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značenja planiran prihvrat brodova za kružna putovanja.

U lukama za javni promet županijskog značenja određena su sidrišta za prihvrat putničkih brodova u međunarodnom prometu na sljedećim lokacijama: sidrište luke Opatija, Cres, Mali Lošinj, Krk, Rab, Crikvenica, Novi Vinodolski i Rijeka.

Ostala sidrišta za putničke brodove mogu se odrediti prostornim planovima uređenja općina i gradova uz uvažavanje maritimnih, ekoloških i drugih uvjeta određenih posebnim propisima. Sidrišta mogu biti izdvojena područja luka za javni promet županijskog značenja.

Kao mogući i potrebni sadržaj luka navedena je i izgradnja objekata za opskrbu plovila gorivom. Ovo pitanje regulirano je člankom 154. Prostornog plana. U skladu s navedenim člankom u lukama otvorenim za javni promet i lukama posebne namjene dopuštena je izgradnja objekata za

opskrbu plovila gorivom uz zadovoljavanje ekoloških, maritimnih, sigurnosnih i protupožarnih kriterija pri čemu udaljenost između dva mjesta za opskrbu plovila gorivom ne bi smjela biti veća od 20 nautičkih milja.

Člankom 171. predviđeno je da se hidroavionska pristaništa mogu locirati u morskim lukama otvorenim za javni promet vodeći računa o mogućnosti njihovog smještaja s obzirom na postojeće i planirane građevine unutar lučkog područja.

Radi zaštite mora od onečišćenja luke, uključujući i luke nautičkog turizma, sukladno članku 404. Prostornog plana potrebno je:

- razviti infrastrukturu za prihvat otpada s plovila uključujući i fekalnih voda u svim županijskim i lokalnim lukama;
- unaprijediti praksu i jačati sustav nadzora i izvješćivanja o sakupljanju, prijevozu i odlaganju otpada s brodova, posebice zauljenog tekućeg otpada i drugoga opasnog otpada.

3.3 Prostorni plan Ličko-senjske županije

Prostorni plan Ličko – senjske županije usvojen je 2015. godine.¹¹ Pitanju razvoja prometne infrastrukture posvećeno je potpoglavlje 6.1. *Prometni infrastrukturni sustavi*, a jedina odredba koja govori o lukama sadržana je u članku 114. Sadržajno odredba ne opisuje niti daje smjernice daljnjeg mogućeg razvoja luka što dovodi do zaključka da se lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja u Prostornom planu nije posvetila potrebna pažnja.

3.4 Prostorni plan Zadarske županije

Prostorni plan Zadarske županije usvojen je 2001. godine.¹² Posljednja izmjena usvojena je 2010. godine.¹³ Obzirom da se u izmjene i dopune Prostornog plana iz 2010. godine krenulo prvenstveno s ciljem osiguranja prostorno planskih preduvjeta za gradnju građevina elektroničke pokretne komunikacije, bez revidiranja ostalih dijelova Prostornog plana posebno u dijelu koji se odnosi na pomorski promet i luke, za potrebe izrade ovog dokumenta provest će se analiza odredbi Prostornog plana iz 2001. godine s izmjenama i dopunama.

Unutar potpoglavlja 3.5.8. *Kriteriji za lociranje djelatnosti u prostoru* govori se i o kriterijima za lociranje djelatnosti na području luka. Lociranje se vrši po kriterijima turističke djelatnosti u mreži javnog prostora:

- u lukama se mogu locirati slijedeći programi: pristani, vezovi, plaže, šetnice, parkovi, sportsko-rekreativni sadržaji te ugostiteljstvo i trgovina,
- naselje s pripadajućom lukom mora se tretirati kao jedna urbana cjelina
- formati objekata za pojedine vrste programa ne smiju biti veći od postojećih sličnih u povijesnim cjelinama,
- u ZOP-u se izvan građevinskog područja ne može planirati niti graditi priveze, luke nautičkog turizma niti planirati ili izvoditi radove nasipavanja obale,

¹¹ Službeni glasnik Ličko - senjske županije, br. 7/15.

¹² Službeni glasnik Zadarske županije, br. 2/01, 6/04, 2/05, 17/06.

¹³ Službeni glasnik Zadarske županije, br. 3/10.

- broj vezova jednog ili više priveza u prostornoj cjelini ugostiteljsko-turističke namjene može biti najviše 20% ukupnog smještajnog kapaciteta te cjeline, ali ne više od 400 vezova,
- vez u luci nautičkog turizma je vez za plovilo standardne duljine 12,0 m, a plovilo je ekvivalent jedne smještajne jedinice od 3 kreveta.

Potreba kvalitetne povezanosti otoka i kopna te otoka međusobno prepoznata je u Prostornom planu te se ističe kako je za očekivani društveni i gospodarski razvoj Zadarske županije potrebno čim prije ostvariti optimalni pomorski promet, naročito s otocima. U potpoglavlju 3.6.1.3. *Pomorski i riječni promet* istaknuto je da se osnovni model povezivanja otoka Zadarske županije s kopnom mora zasnivati na razdvajanju trajektnog i putničkog prometa, pri čemu se porast prometa mora zadovoljiti uvođenjem trajekata većih kapaciteta, a ne povećanjem broja linija.

Sve otočke luke i lučice moraju se redovito održavati, a po potrebi i rekonstruirati, jer će imati vrlo važnu ulogu u razvoju nautičkog turizma.

3.5 Prostorni plan Šibensko-kninske županije

Prostorni plan Šibensko – kninske županije donijet je 2002. godine.¹⁴ Do danas se plan višestruko dopunjavao. U skladu s člankom 3. Prostornim planom Šibensko-kninske županije razrađena su načela prostornog uređenja i utvrđeni ciljevi prostornog razvoja te organizacija, zaštita, korištenje i namjena prostora područja Županije uz uvažavanje društveno gospodarskih, prirodnih, kulturno-povijesnih i krajobraznih vrijednosti. Odredbe o razvoju pomorskog infrastrukturnog sustava i prometa sadržane su u poglavlju 3.6.1.

Prostorno planiranje luka otvorenih za javni promet uređeno je člankom 117. Prostornog plana. Planom se osiguravaju prostorni uvjeti za organizaciju međudržavnog i unutrašnjeg pomorskog prometa kroz uspostavu plovnih putova, brodskih linija i mreže luka.

Unutar lučkog područja svakog pojedinog naselja moguć je smještaj luke otvorene za javni promet, športske luke, komunalnih vezova (stalnih), prostora za prihvat plovila u tranzitu što uključuje i sidrenje te ostalih luka posebne namjene u skladu s ovim Planom.

Uvjeti uređenja i smještaja odredit će se u PPUO/G u kojem primarno treba preispitati potrebu i osigurati prostor za uređenje plaža i smještaj plovila domicilnog stanovništva. Za svaku planiranu luku potrebno je u prostornim planovima gradova i općina odrediti građevinsko područje za obvezne sadržaje na kopnu i površinu akvatorija za smještaj plovila, ovisno o broju, veličini i tipu planiranih plovila u pojedinim lukama.

U lučkim područjima potrebno je, u skladu s prostornim mogućnostima odrediti zone korištenja u PPUO/G. Prioritetno pri planiranju prostora unutar područja luka otvorenih za javni promet ovim se redom treba osigurati prostor za smještaj:

- pristan za potrebe javnog prometa,
- prostor za plovila u tranzitu, turistički izletnički i ribarski brodovi,
- komunalni vez,
- prostore za tzv. nautički vez i sidrište, ukoliko prostorne mogućnosti to dozvoljavaju.

¹⁴ Službeni vjesnik Šibensko - kninske županije”, br. 11/02.

U cilju daljnjeg razvoja luka otvorenih za javni promet potrebno je:

- izraditi cjeloviti razvojni program pomorskog prometa sa strateškim smjernicama za svaku luku: uloga, organizacija, građevna sanacija, izgradnja, investicije i dr.
- za luku Šibenik izraditi opći razvojni plan s ciljem prostorne i organizacijske racionalizacije i razdvajanja teretnog, putničkog, trajektnog i nautičkog prometa.
- osposobiti postojeće gatove ili izgraditi nove za sigurno pristajanje postojećih i nove generacije brzih brodova (do 30 milja/h) kojima bi se otoci znatno "približili kopnu", te luke dopuniti potrebnim sadržajima.

3.6 Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije

Županijska skupština Splitsko – dalmatinske županije donijela je 2002. godine odluku o donošenju Prostornog plana Splitsko – dalmatinske županije.¹⁵ Prostorni plan mijenjao se u više navrata pri čemu je posljednja izmjena usvojena 2013. godine.¹⁶ Pomorski promet spominje se u više poglavlja: 1.2. Prostorno razvojne i resursne značajke, 1.3. Obveze iz strategije i programa prostornog uređenja države i ocjena postojećih prostornih planova, 1.4. Ocjena stanja, mogućnosti i ograničenja razvoja u odnosu na demografske podatke te prostorne pokazatelje, 3.6. Razvoj infrastrukturnih sustava, 4.6. Uvjeti uređivanja prometnih i drugih infrastrukturnih sustava u prostoru.

3.7 Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije

Prostorni plan Dubrovačko – neretvanske županije usvojen je 2003. godine. Uslijed donošenja novih propisa i potrebe usklađivanja s istim prostorni plan višestruko je mijenjan.

Odredbe o pomorskom prometu i lukama sadržane su u više poglavlja. Posebno je važna odredba 139. kojom se definira sustav pomorskog prometa te se navode:

- luke otvorene za javni promet uz naznaku radi li se o teretnoj ili putničkoj luci, njihov značaj uz opis mogućih promjena i zahvata u prostoru,
- iskrcajna mjesta za ribarska plovila duljine preko i ispod 15 metara kako su određena Odlukom o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru, i
- plovni putovi.

U prostornom planu Županije izričito se navodi da se pri izradi planova nižeg reda, na mjestima koja se tradicionalno koriste za privez plovila lokalnog stanovništva trebaju predvidjeti sidrišta i komunalna privezišta u sklopu luka otvorenih za javni promet.

Odredbom 142. Prostornog plana pomorske luke i uređene površine na otocima i obali za hidroavionski promet definirani su kao objekti u sustavu zračnog prometa.

S ciljem što bolje povezanosti otoka i kopna te otoka i poboljšanja turističke ponude Prostornim planom (odredba 146.) podržava se gradnja čvrste obale ili pontona u lukama na otocima radi ostvarenje hidroavionskih veza s kopnom.

¹⁵ Službeni glasnik Splitsko – dalmatinske županije, br. 1/03.

¹⁶ Službeni glasnik Splitsko – dalmatinske županije, br. 8/04, 5/05, 5/06, 13/07, 9/13.

Radi ambijentalne zaštite odredbom 220. Prostornog plana propisano je da je u povijesnim jezgrama čiji obuhvat graniči s morem potrebno osigurati izgradnju i uređenje obale (pomorskog dobra) na način koji je sukladan urbanom ambijentu, a tako nastale površine koristiti isključivo kao javne površine.

4. Strateške smjernice

U nastavku ovog poglavlja navode se osnovni strateški dokumenti i smjernice koje uređuju ili se odnose na planiranje, uspostavljanje, rad i upravljanje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

4.1 Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine

Smjernice za učinkovito i sustavno upravljanje pomorskim sektorom u cijelosti su dane kroz Pretpristupnu pomorsku strategiju Republike Hrvatske (2005.), i u novije vrijeme kroz Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, NN br. 93/14.

Strategija se nastavlja na opća načela sadržana u strateškim smjernicama Vlade Republike Hrvatske, sektorskim strategijama, te strateškim smjernicama Europske unije u području pomorstva. Strategija pomorskog razvitka je donijeta na sjednici Vlade održanoj 22. srpnja 2014. te je za njenu provedbu zaduženo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u suradnji s ostalim javnim tijelima nadležnima u području pomorstva.

Strategija predstavlja podlogu za definiranje jasnih pravaca razvoja pomorstva kao jedne od najznačajnijih gospodarskih grana Republike Hrvatske, u cilju povećanja bruto domaćeg proizvoda, definiranja razvoja na načelima održivosti, promicanja kulture, sigurnosti i zaštite morskog okoliša.

Kao jedan od strateških ciljeva navodi se održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva u području:

- brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu,
- lučke infrastrukture i lučkih usluga,
- obrazovanja, te životnih i radnih uvjeta pomoraca.

Hrvatski lučki sustav danas u bitnome zadovoljava potrebe međunarodnog pomorskog prometa, te se težište razvoja lučkog sustava treba usmjeriti ka zadovoljenju potreba domaćeg pomorskog prijevoza, te rekreacijskog segmenta pomorskog prometa u funkciji nautičkog turizma.

Vrijednost kapitalnih investicija izgradnje i modernizacije infrastrukture u lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, odnosno sufinanciranja izgradnje infrastrukture u lukama županijskog značaja i ribarskim lukama od osnivanja lučkih uprava iznosi više od 600 milijuna eura. Republika Hrvatska je za potrebu povezivanja obale i otoka, te otoka međusobno, sufinancirala izgradnju i rekonstrukciju infrastrukture u županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet, te infrastrukturu potrebnu za prihvata ribarskih plovila (tzv. ribarska iskrcajna mjesta). Iako takvi infrastrukturni projekti nisu samoodrživi, oni su od izuzetnog značaja za održivi razvoj otoka te očuvanje demografske slike otoka, te će ih država i nadalje poticati. Ovi projekti trebaju biti koordinirani na način da u konačnici čine jedinstvenu integriranu cjelinu prometne mreže povezivanja otoka s kopnom i otoka međusobno.

Da bi lučki sektor mogao u potpunosti odgovoriti i konkurirati na tržištu Europske unije te posredno utjecati na povećanje udjela lučkog sektora u bruto domaćem proizvodu Republike Hrvatske, u Strategiji su postavljeni određeni ciljevi te mjere Strategije za ostvarenje tih ciljeva. Ovdje su izloženi oni ciljevi koji bi se mogli primijeniti, odnosno odnositi na luke od županijskog i lokalnog značaja:

Mjera 2.4.2.1. Smanjiti učešća države u sufinanciranju infrastrukturnih projekata luka povoljnijim uvjetima za ulaganje privatnog kapitala u izgradnju lučke infrastrukture i specijaliziranih lučkih terminala (razvoj javno privatnog partnerstva);

Mjera 2.4.2.2. Podići učinkovitost i kvalitetu pružanja usluga radi osiguranja konkurentnosti prometnog pravca;

Mjera 2.4.2.3. Potaknuti razvoj luka kao logističkih centara integriranih u multimodalne pravce, te privući visokotarifne terete u lukama;

Mjera 2.4.2.4. Jačati integralno upravljanje lučkim sustavom uz optimizaciju i objedinjavanje zajedničkih funkcija posebice u lukama na županijskoj (regionalnoj) razini, te uskladiti i standardizirati poslovne procese lučkih uprava;

Mjera 2.4.2.5. Potaknuti razvoj lučke infrastrukture u funkciji razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, putničkog i Ro-Ro prometa, prvenstveno kroz razvoj infrastrukture županijskih luka;

Mjera 2.4.2.7. Izgraditi i modernizirati kopnenu prometnu infrastrukturu i prijevoz u lučkim područjima kao i prometnu povezanost luka sa zaleđem posebice u segmentu željezničkog prometa;

Mjera 2.4.2.8. Unaprijediti dostupnost i ekonomičnost sustava energetske učinkovitosti i sprječavanja onečišćenja okoliša u lukama uključujući prihvata otpada i ostataka tereta integriranih u opće sustave zaštite od onečišćenja i gospodarenja otpadom;

Mjera 2.4.2.9. Uvesti sustav edukacije i certifikacije lučkih radnika radi podizanja razine sigurnosti, protočnosti i kvalitete usluga.

Za ostvarenje Cilja 2.4.3. predviđene su sljedeće mjere:

Mjera 2.4.3.2. Proširiti lučka područja na sve postojeće objekte namijenjene privezivanju plovila, te proširenje morskog akvatorija za potrebe sidrenja;

Mjera 2.4.3.3. Povećati kapacitete komunalnih dijelova javnih luka za 30% u odnosu na postojeće kapacitete ili izgradnja novih komunalnih luka ukoliko nije moguće u okviru postojećih prostornih kapaciteta;

Mjera 2.4.3.4. Osigurati adekvatne kapacitete i standard iskrcajnih mjesta za ribarsku flotu posebno u županijskim i lokalnim lukama;

Mjera 2.4.3.5. Staviti u funkciju gospodarskog razvoja neiskorištene i napuštene bivše industrijske, vojne ili sl. objekte;

Mjera 2.4.3.6. Poticati osnivanje servisnih centara za popravak i opremanje plovnih objekata.

U dijelu Strategije koji se odnosi na Nautiku, postavlja se Cilj 2.5.1. Pozicionirati Hrvatsku kao najznačajnije nautičko odredište u Europi i na Mediteranu pri čemu se kao mjere za ostvarenje postavljenog cilja navode i sljedeće:

Mjera 2.5.1.3. Poticati izgradnju novih i izmještanje postojećih suhih vezova u skladišno-servise centre ili gospodarske zone izvan zaštićenog obalnog područja;

Mjera 2.5.1.5. Zalagati se za izgradnju novih luka nautičkog turizma u već urbaniziranim područjima s riješenom komunalnom infrastrukturom, a posebno s izgrađenim sustavima pročišćavanja otpadnih voda.

S ciljem učinkovite i pravovremene provedbe Strategije Vlada Republike Hrvatske trebala je donijeti u 2015. godini Akcijski plan kojim bi se za svaku pojedinu stratešku mjeru utvrdile odgovarajuće provedbene aktivnosti, njihovi nositelji i sudionici u provedbi kao i način provedbe, te izvori financiranja.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture kao resorno tijelo državne uprave nadležno je za provedbu i koordinaciju provedbe mjera i ciljeva utvrđenih Strategijom, kao i aktivnosti utvrđenih Akcijskim planom. Osnovu za praćenje provedbe strateških i posebnih ciljeva čine pokazatelji rezultata utvrđeni za svaki pojedini posebni cilj Strategije.

4.2 Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2016. – 2018.

Strateški plan za razdoblje 2016.- 2018. usvojen je 30. ožujka 2015. godine. Ministarstvo se poziva na razvijanje prometne infrastrukture kao temeljne pretpostavke razvoja prometnog sustava koji je neophodan za društveni, demografski, gospodarski razvoj te promicanje regionalne povezanosti i suradnje. Strateški ciljevi razvitka hrvatskog lučkog sustava u sadržajnom smislu oslanjaju se na ciljeve gospodarskog i prometnog razvitka Republike Hrvatske, jer ih je nemoguće promatrati izdvojeno od postojećih i budućih gospodarskih i prometnih strategija.

Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture među ciljevima navodi Opći cilj 1. Održivi razvoj prometnog sustava.

Među posebnim ciljevima navodi se Cilj 1.2. Razvijen sustav pomorskog prometa i prometa na unutarnjim vodnim putovima te učinkovito i sustavno upravljanje pomorskim dobrom.

Mjere za ostvarenja postavljenog cilja su:

- 1.2.1. Ulaganje u izgradnju i modernizaciju infrastrukture u morskim lukama otvorenim za javni promet i utvrđivanje granica pomorskog dobra
- 1.2.2. Poticanje pomorske prometne povezanosti i razvoj pomorske putničke flote kroz uvođenje novih tehnologija, te osposobljavanje stručnog kadra u pomorstvu
- 1.2.9. Upravljanje koncesijskim sustavom pri čemu bi se dodjeljivanje koncesije na pomorskom dobru trebalo temeljiti na kriteriju održivosti razvoja i uz poštivanje posebnosti određenih lokacija.

Planom su predviđene sljedeće aktivnosti:

- nastaviti razvijati sustav upravljanja pomorskim dobrom kroz određivanje granica pomorskog dobra i lučkih područja, te upravljanje lučkim i koncesijskim sustavom jer su oni nužan preduvjet učinkovitog i održivog razvoja samog prometnog sustava.
- za potrebu povezivanja obale i otoka, te otoka međusobno, nastavit će se sufinanciranje izgradnje i rekonstrukcije infrastrukture u županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet,
- planira se izrada nacionalnog plana razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, nacionalnog plana razvoja luka od gospodarskog interesa od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku te nacionalnog plana razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.

4.3 Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine

Ova Strategija predstavlja polazišnu točku u novom procesu planiranja prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj. Utvrđivanje razvoja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj temelji se, između ostalog, na načelima prometne politike Europske unije. Strategijom su definirani ciljevi koji bi trebali voditi do uspostave održivog i učinkovitog multimodalnog prometnog sustava te mjere za svaki pojedini sektor. Mjere su izrađene u područjima organizacije, operativnosti te infrastrukture.

Ocjena/stanje prometnih sektora dana je u potpoglavlju 2.2. Strategije. Dio koji se odnosi na pomorski promet sadržan je u potpoglavlju 2.2.6. gdje se ističe da je za uravnotežen razvoj zemlje posebno važno osigurati održiv razvoj otoka te spriječiti daljnje iseljavanje otočnog stanovništva. U tom kontekstu, za razvoj otoka značajan je obalni linijski pomorski promet obzirom da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, a bez kojeg ne bi bio moguć održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

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

Glavne prioritete sektora pomorstva čine:

- specijalizacija luka u skladu s mogućom potražnjom,
- unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim prijevoznim sredstvima kako bi se potaknuo razvoj intermodalnog prometa.

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

Kao Cilj 3. postavljeno je Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije sa specifičnim ciljem 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima: Kako bi se osigurala teritorijalna kohezija zemlje i smanjila

regionalna nejednakost nužno je poboljšati putničku pristupačnost prema otocima, s otoka i među otocima. U tom je smislu glavna vrsta prometa obalni linijski pomorski promet. Nastavno je potrebno omogućiti i primjerenu pristupačnost lukama na kopnenoj strani te, posljedično, planirati cestovnu mrežu i povezane usluge javnog prijevoza i ostale objekte u obalnim gradovima s važnim putničkim lukama, uzimajući u obzir dodatne zahtjeve putnika koji putuju prema otocima, među otocima ili s otoka. Donošenjem ovim mjera Hrvatska prati temeljna načela pomorske politike Europske unije.

Jedno od glavnih načela Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je osiguranje okolišne održivosti prometnog sustava. S tim ciljem sve mjere koje podrazumijevaju modernizaciju i izgradnju nove infrastrukture trebaju se provesti prema načelu održivog razvoja.

Mjere koje se odnose na specijalizaciju luka u sektoru pomorstva potrebno je preispitati u sklopu integriranog modela razvoja obalnog područja, kako bi se izbjegle pojave prekomjernog iskorištavanja i štetnih utjecaja uglavnom na more, krajobraze i kulturnu baštinu.

Mjera 7. Strategije odnosi se na razvoj luka županijskog i lokalnog značaja. U Strategiji je istaknuto kako je njihov razvoj važan za održivost otoka kao i turizma. U područjima gdje je to od važnosti, postojeće javne luke u zemlji trebaju se prilagoditi za primanje obalnih linijskih putničkih brodova, a luke značajne za turizam moraju se osposobiti za primanje manjih brodova na kružnim putovanjima.

4.4 Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.

Ova Strategija predstavlja polazište svih aktivnosti dugoročnog upravljanja održivim razvojem nautičkog turizma u svim elementima održivosti i na svim razinama donošenja razvojnih odluka u RH. Na temelju ove Strategije te niza drugih strateških dokumenata 2015. godine usvojen je Akcijski plan razvoja nautičkog turizma.

Nastavno na ukupno postojeći broj od 21.020 vezova u Hrvatskoj, Strategija predlaže umjereni scenarij izgradnje prihvatnih kapaciteta za nautičke plovne objekte, a što znači da se u sljedećih 10 godina treba realizirati izgradnja novih 5.000 vezova u postojećim lukama, 5.000 vezova na novim lokacijama uravnoteženo raspoređenim duž hrvatske obale i otoka i 5.000 mjesta za smještaj plovnih objekata na kopnu. Prilikom planiranja izgradnje vezova u lukama potrebno je uvažiti trend dolaska velikih jahti koje postojeća infrastruktura nije u mogućnosti prihvatiti.

Strategijom su predviđena dva osnovna pravca razvoja nautičkog turizma u smislu korištenja prostora:

- razvoj nautičkog turizma na način koji će omogućiti i osigurati zaštitu iznimno vrijednih područja (nenaseljenih, neurbaniziranih obala, otoka, otočića, zaljeva i uvala) te
- planiranje izgradnje novih luka nautičkog turizma najviših standarda zaštite okoliša na manje vrijednim područjima.

U točki 3.5. Odabir razvojnog scenarija i utvrđivanje primjerenog i uravnoteženog regionalnog razvoja, detaljnije se određuje povećanje prihvatnog kapaciteta vezova za smještaj dodatnih 15.000 plovnih objekata na način da 1/3 vezova bude u lukama nautičkog turizma, 1/3 u postojećim lukama otvorenim za javni promet, te 1/3 na površinama na kopnu.

U strateškim ciljevima razvoja nautičkog turizma u RH jasno je istaknuto opredjeljenje za uređenje nautičkih kapaciteta u sklopu luka otvorenih za javni promet pri čemu se povećanje prihvatnih kapaciteta želi postići sanacijom, rekonstrukcijom i revitalizacijom postojećih luka (povijesne luke u urbanim sredinama, napuštene vojne luke, proširenje luka nautičkog turizma radi prihvata velikih jahti). Pored toga cilj je održivo korištenje i upravljanje uslugama u nautičkom turizmu što uključuje: iznajmljivanje plovnih objekata – jahti i brodica - čarter, organizacija kružnih i jednodnevnih izleta, održavanje i popravak plovnih objekata u okviru luka nautičkog turizma i brodogradilišta, usluge vođenja plovnih objekata, snabdijevanje nautičara, usluge informiranja nautičara, usluge osposobljavanja i edukacije sudionika u nautičkom turizmu i druge usluge za potrebe nautičkog turizma).

Isto tako potiče se i razvitak postojećih i izgradnja novih remontnih i servisnih centara.

Mjere za ostvarenje ciljanog povećanja prihvatnih kapaciteta sanacijom, rekonstrukcijom i revitalizacijom postojećih luka uključuju:

- usmjeravanje investicija nautičkog turizma u smislu proširenja postojećih luka otvorenih za javni promet radi prihvata nautičkih plovnih objekata, posebice velikih jahti,
- osiguranje prepoznatljivosti lokacije kroz izgradnju, uređenje i revitalizaciju tradicionalnih lokacija na kojima domicilno stanovništvo drži svoje brodice uz promoviranje prirodne, kulturne, etnološke i povijesne raznolikosti pojedine lokacije izradom programa, te osiguranje marketinške prepoznatljivosti.

Konstatira se da prihvatni kapaciteti predviđeni prostornim planovima ne znače i poželjne kapacitete obzirom na mogućnost gradnje, pritiske na prirodne vrijednosti i sam okoliš. Prilikom određivanja broja vezova i njihovog rasporeda potrebno će biti izraditi strateške procjene utjecaja na okoliš koje obuhvaćaju i ocjenu prihvatljivosti odredbi prostornih planova i planiranih zahvata za prirodu.

Pri određivanju načela dugoročnog razvoja, sa stanovišta zaštite kulturne baštine naročitu pažnju treba posvetiti očuvanju naslijeđene graditeljske baštine, zaštićenih cjelina koje uključuju prostore pripadajućih luka (uvala), a čiji su kulturni krajolici jedan od temelja konkurentnosti i kvalitete nautičke ponude. Pri konačnoj odluci o povećanju kapaciteta treba analizirati studije zaštite kulturne baštine izrađene u okviru prostornih planova županija.

4.5 Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva Republike Hrvatska 2013.

Strateški plan je izrađen sukladno odredbama Uredbe Vijeća EZ o Europskom fondu za ribarstvo. Dokument opisuje stanje cjelokupnog sektora ribarstva, daje strateške odrednice te identificira ciljeve, smjernice razvoja i izvore financiranja za 2013. (sadašnje programsko razdoblje od 2007.-2013.), te daje opću viziju perspektive razvoja hrvatskog ribarstva u okviru sljedećeg programskog razdoblja (2014. 2020.) uzimajući u obzir ključne elemente reformirane Zajedničke ribarstvene politike EU. Predstavlja temelj za izradu Operativnog programa koji će detaljnije definirati mjere i aktivnosti usmjerene ka postizanju definiranih ciljeva.

Kao jedna od slabosti sektora gospodarskog ribolova na moru istaknuta je ograničena ribarska infrastruktura i neadekvatna opremljenost luka te nedostatna nacionalna financijska sredstva za njihovo restrukturiranje.

Nastavno na navedeno u točki 4. PRIORITETNI CILJEVI, 4.2. Dugoročni ciljevi - projekcija, 4.2.1 Održivi razvoj gospodarskog ribolova utvrđuje se da je jedna od osnovnih pretpostavki za razvoj i postizanje konkurentnosti nacionalnog sektora ribarstva na regionalnoj i europskoj razini dostatno razvijena lučka infrastruktura koja osigurava potreban kapacitet u smislu privezišta za ribarska plovila i iskrcajnih mjesta opremljenih različitim sadržajima. RH stoga prepoznaje potrebu ulaganja u ribarsku infrastrukturu kao jedan od ključnih elemenata za pozicioniranje nacionalnog sektora, te za općenito osiguranje provedbe mjera ZRP.

4.6 Nacionalni program razvitka otoka

Nacionalni program razvitka otoka usvojen je 28. veljače 1997. godine te predstavlja podlogu za donošenje niza dokumenata koji se bave pitanjem otoka. Mnogi projekti, zakonski i podzakonski akti čije je donošenje predviđao Program u međuvremenu su usvojeni i primjenjuju se. Tako je između ostalog u Programu stajalo da je za gospodarski razvoj i opstanak života na otocima nužno donijeti zakon o otocima te zakon kojim će se urediti obalni linijski promet. Na mnogim mjestima u Programu prepoznata je nužnost što bolje prometne povezanosti otoka s kopnom te otoka međusobno.

U Poglavlju 4.4. istaknuto je kako pomorski prijevoz koji otoke povezuje s kopnom nije ni izdaleka zadovoljavajuće razvijen, a nedovoljna otočna lučka i cestovna infrastruktura pojavljuje se kao ograničavajući činitelj koji utječe na prometnu povezanost i na ukupno otočno gospodarstvo i svakodnevnicu. Kao glavni srednjoročni cilj Nacionalnog programa postavljeno je izjednačavanje otočnih uvjeta s uvjetima na kopnu. Da bi se ostvario taj cilj, potrebno je osigurati dobru povezanost otoka s kopnom i otoka s otokom, dogradnju pristanišne infrastrukture i modernizaciju linijske flote, uz što brži razvoj zračnog otočno-kopnenog prometa, te razvijati institucionalni okvir za brodare.

Nacionalnim programom razvitka otoka predviđeno je donošenje dodatnih sektorskih programa potpunog i održivog korištenja otočnih resursa. Iz područja prometa predviđeno je donošenje Programa pomorsko-cestovnog povezivanja otoka s kopnom i međusobno čija je zadaća da postupno, prema utvrđenim prioritetima, od otočnog pojasa u njegovoj punoj širini stvori i obalni kontinuirani prometni pojas s optimalno razmještenom pristanišno- prometnom infrastrukturom za prihvataj trajektno-teretnih i brzobrodsko-putničkih linija, u različitim linijskim kombinacijama s obalnim središtima, sa susjednim otocima i lukama na drugoj strani Jadrana.

4.7 Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.

U kontekstu istraživanja potrebe reorganizacije luka i načina upravljanja potrebno je uzeti u obzir i Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. usvojen je od strane Europske komisije 12. prosinca 2014. godine te sadrži razrađene mjere i aktivnosti potrebne za učinkovitu provedbu i korištenje ESI fondova kroz deset prioriteta osi sukladno ključnim tematskim područjima strategije Europa 2020. Prioritetna os 7. usmjerena je na ulaganja u prometnu infrastrukturu kako bi se olakšalo kretanje ljudi i robe, te poboljšala dostupnost i povezanost izoliranih područja funkcionalnim regionalnim centrima. Jačanje teritorijalne kohezije jedan je od ključnih ciljeva.

Među postavljenim prioritetima nalazi se i Investicijski prioritet 7ii Razvoj i unapređenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš (uključujući one s niskom razinom buke) i prometni sustavi sa niskim emisijama CO₂, uključujući unutarne plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti

U okviru postavljenog prioriteta postavljeni su i specifični ciljevi koji odgovaraju očekivanim rezultatima

Tako se ciljem 7iii1 pod naslovom Povećati dostupnost naseljenih otoka stanovnicima želi integrirati hrvatske otoke u širu prometnu mrežu i svladati ključnu prepreku za lokalni gospodarski razvoj. U Operativnom programu konstatirano je da su izolacija i opći manjak povezanosti otoka jedan od uzroka emigracije, većina usluga javnog prijevoza je neprofitabilna te se održava državnim potporom. Cilj je postupno pružati otocima održive i moderne usluge prijevoza tijekom cijele godine bez obzira na pritisak turizma. Kao očekivani rezultati navode se:

- donošenje integriranih planova za razvoj javnog prijevoza u vezi s povezanošću i dostupnošću otoka u kontekstu prometnih potreba i potencijala,
- povećana dostupnost otoka s poboljšanim uslugama za putnike.

Kao moguće aktivnosti za ostvarenje postavljenih ciljeva predviđaju se:

- Osvremenjivanje i gradnja nove infrastrukture luka koja će poboljšati komunikaciju s otocima u odabranim lukama,
- Premještanje postojećih luka,
- Poboljšanje pristupnih cesta na otocima koje izravno povezuju luke za putnički prijevoz,
- Kupnja novih manjih ekoloških putničkih brodova što iziskuje izgradnju postrojenja za opskrbu gorivom takve vrste.

Unatoč činjenici da se radi o prometu sezonskog karaktera, neophodno je održavati i poboljšavati pomorske linije s otocima i omogućiti da budu učestalije zbog zadržavanja otočke populacije.

4.8 Strategija upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem RH

Usvajanjem pravne stečevine Europske unije Republika Hrvatska obvezala se izraditi strategiju zaštite morskog okoliša, a ratifikacijom Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjima Sredozemlja obvezala se izraditi nacionalnu strategiju integralnog upravljanja obalnim područjem. Kako bi objedinila ova dva navedena zahtjeva, Vlada Republike Hrvatske donijela je u listopadu 2014. godine Uredbu o izradi i provedbi Strategije upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem Republike Hrvatske kojom su okvirno definirana tijela i odgovornosti za pripremu i provedbu Strategije. Objedinjenoj strategiji pristupilo se iz razloga što postoje preklapanja u prostornom obuhvatu te međuovisnost obalnog razvoja i stanja morskog okoliša odnosno utjecaja mora na obalni razvoj. Uredbom o izradi i provedbi Strategije upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem Republike Hrvatske definiran je prostorni obuhvat Strategije. U članku 4, stavak 1. Uredbe stoji da se ona primjenjuje na „...morski okoliš i obalno područje...u područjima koja su pod suverenitetom Republike Hrvatske, odnosno u kojima Republika Hrvatska ostvaruje suverena prava i jurisdikciju.“ Ovdje treba naglasiti da je u prostorni obuhvat Strategije uključen i Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP).

Obzirom da se ne radi o razvojnoj strategiji, ciljevi ove strategije kako je naznačeno u radnoj verziji jesu sljedeći:

- artikulirati dogovorenu i jasnu nacionalnu viziju održivog razvoja obalnog i morskog područja;
- osigurati, putem odgovornog upravljanja, integraciju i harmonizaciju raznorodnih interesa u obalnom i morskom području;
- identificirati prioritete i sredstva za ostvarivanje održivog razvoja obalnog i morskog područja.

Početna procjena stanja morskog okoliša izrađena je 2012. godine. U dijelu koji nosi naslov *Razvojni pritisci na obalne i morske ekosustave i zaštićena područja* utvrđeno je da gradnja u obalnom području ima negativan utjecaj na biološku i krajobraznu raznolikost, odnosno, ima posredan i neposredan utjecaj na morski ekosustav. Osobit problem je u nasipanju obale. Posljedica intenziviranja turizma, pored ekstenzivnog zauzimanja prostora na najosjetljivijim i najizloženijim lokacijama, jest i povećani pritisak na uski obalni pojas. Posebno se razmatrao negativni utjecaj i učinak obalne prometne infrastrukture i prometa. Nalazi su pokazali da se najznačajniji utjecaj prometne infrastrukture na prirodu očituje kroz fragmentaciju staništa i stvaranje prepreka kretanju životinja. Jačanjem turizma, a posebno nautičkog turizma, dodatno se pojačava pritisak na morski okoliš što može dovesti do povećanog onečišćenja pomorskog dobra, te negativnog učinka na staništa u tom dijelu obalnog područja. Osim direktnog onečišćenja mora prouzročenog brodskim aktivnostima (uništavanje staništa, onečišćenje uljem i otpadnim vodama), intenziviranje pomorskog prometa ima za posljedicu povećanje podvodne buke, kao i povećani rizik od unosa novih organizama i to prvenstveno putem balastnih voda, ali također i putem broskog obraštaja.

Kako je tekst u izradi, ne može se govoriti o konačnim ishodima, ciljevima i vizijama Strategije.

4.9 Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ.

Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ usvojena je 11. prosinca 2007. godine te predstavlja jedan od najvažnijih pravnih izvora Europske unije o zaštiti i očuvanju morskog okoliša država članica. Republika Hrvatska transponirala je Direktivu u nacionalno zakonodavstvo 2011. godine donošenjem Uredbe o uspostavi okvira za djelovanje Republike Hrvatske u zaštiti morskog okoliša (NN, broj 136/11).

Sastavni dio europskog morskog okoliša su morske vode te njihovo morsko dno i podzemlje koje ova Direktiva pokriva ukoliko posebni aspekti stanja u morskom okolišu već nisu pokriveni Okvirnom direktivom o vodama 2000/60/EZ ili drugim aktima. Time se izbjegava suvišno i nepotrebno preklapanje. Poseban naglasak dat je na integraciji pitanja o okolišu u sva druga relevantna politička pitanja kao i utvrđivanju temelja zaštite okoliša za buduću Pomorsku politiku Europske unije. Direktivom se uspostavlja okvir unutar kojega će sve države članice poduzimati potrebne mjere radi postizanja ili održavanja dobrog stanja okoliša u morskom okolišu najkasnije do 2020. godine. Svaka država članica procjenjuje ekološki status u svom morskom okolišu temeljem prirodnih obilježja obalnih voda, te političkih, gospodarskih i drugih specifičnosti. Sukladno utvrđenom ekološkom statusu, svaka država članica razvija svoju strategiju mora. Direktiva promiče ekosustavni pristup koji bi trebao osigurati da ukupna opterećenja uslijed ljudskih aktivnosti budu unutar razine koja omogućava postizanje ili očuvanje dobrog stanja

okoliša. Ekosustavni pristup podrazumijeva sposobnost morskog ekosustava da odgovori na promjene izazvane djelovanjem čovjeka te održivo korištenje morskih dobara i usluga kako od sadašnjih tako i budućih generacija.

Bitan element ove Direktive je uvođenje koncepta regionalizacije europskih mora. Direktiva predviđa četiri eko regije: Baltičko more, Sjeverno istočni dio Atlanskog oceana, Sredozemno more i Crno more. Regija Sredozemno more podijeljena je nadalje na četiri podregije: Zapadno Sredozemno more, Jadransko more, Jonsko i središnje Sredozemno more i Egejsko - Levantsko more.

4.10 Strateški ciljevi i preporuke za Europsku pomorsku prometnu politiku do 2018. godine

Dokument Europske Komisije pod nazivom Strateški ciljevi i preporuke za EU pomorsku prometnu politiku do 2018. godine predstavljen je u Europskom parlamentu 5. svibnja 2010. godine te ujedno predstavlja strateški dokument koji naglašava važnost pomorskog prometa u europskom gospodarstvu. Svrha donošenja ovog dokumenta jest predstaviti glavne strateške ciljeve za pomorski prometni sustav EU do 2018. godine te prepoznati glavna područja djelovanja EU s ciljem jačanja konkurentnosti samog sektora.

Donošenjem ovih ciljeva daje se podrška drugim bitnim politikama EU kao što je energetska politika te politika zaštite okoliša. Usmjeravajući se na nekoliko aspekata (opći, tržišni, socijalni, okoliš, sigurnost, i dr.), strategija podržava i predlaže mjere usmjerena na razvoj konkurentnog pomorskog tržišta, privlačenja mladih ljudi u sektor i provedbu suvremenih i kvalitetnih programa obuke, smanjenje brodskih emisija u skladu s EU ciljevima za zaštitu klime, implementaciju trećeg paketa mjera EU o pomorskoj sigurnosti, te suradnju među članicama EU s ciljem suzbijanja piratstva.

Kao poseban cilj ističe se potreba za poduzimanjem mjera koje će omogućiti bolju povezanost otoka što iziskuje kvalitetne i sigurne brodove, kvalitetnu uslugu te odgovarajuće terminale. Područje koje se nalazi u fokusu interesa svakako je mogućnost i potreba iskorištavanja punog potencijala pomorskog prijevoza na kratke udaljenosti stvaranjem primjerice europskog pomorskog prometnog prostora bez granica te cjelovitim provođenjem projekata za razvoj morskih autocesta ili povezivanje luka sa zaleđem.

4.11 Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi

Objavlivanjem Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997. godine Europska komisija najavila je donošenje pravnog akta kojim će se na razini Europske zajednice liberalizirati tržište lučkih djelatnosti u najznačajnijim lukama otvorenim za međunarodni promet, kako bi se omogućilo slobodno tržišno natjecanje između luka Zajednice i unutar njih, uz istovremeno ispunjavanje sigurnosnih standarda. U Zelenoj knjizi Komisija je prvi put iznijela ideju o potrebi liberalizacije lučkog sektora. Istaknuto je da se pravila Ugovora o tržišnom natjecanju i temeljnim tržišnim slobodama primjenjuju i na lučke poduzetnike, koji se moraju natjecati pod jednakim uvjetima kad je riječ o obavljanju lučkih djelatnosti komercijalnog karaktera.

4.12 Bijela knjiga - Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima.

Bijele knjige predstavljaju dokumente koje donosi Europska komisija, a sadržavaju prijedloge za djelovanje Europske unije u određenom području. Ako je Vijeće Europske unije suglasno s bijelom knjigom, njome se može pokrenuti akcijski program za Europsku uniju u određenom području. Za razvoj pomorskog prometa i luka važna je Bijela knjiga Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima iz 2011. godine. Cilj je stvoriti Jedinstveno unutarnje prometno tržište koje će omogućiti povećanje konkurentnosti EU tvrtki na svjetskom tržištu te rast i povećanje zaposlenosti.

U svom Izvješću iz 2015. godine o provedbi Bijele knjige o prometu Europski parlament u pogledu pomorskog prometa poziva na:

- poduzimanje dodatnih mjera za održavanje i daljnji razvoj privlačnog, sigurnog i održivog kvalitetnog pomorskog prijevoza i jamčenje otvorenih pomorskih tržišta i pristupa teretu bez ograničenja,
- poduzimanje mjera za potporu i koordinaciju prilagodbe lučkih ulaza i logističkih sustava za veće brodove te promicanje bolje povezanosti luka, posebice sa željezničkim putovima i unutarnjim vodnim putovima,
- poduzimanje mjera koje će olakšati ulaganja u luke mobilizacijom raznih izvora financiranja u okviru EU-a kako bi se povećao kapacitet europskih luka, nadogradila postojeća infrastruktura, razvili multimodalni terminali i promicalo otvaranje pametnih luka uporabom inteligentnih prometnih sustava te pametnih lučkih gradova,
- donošenje mjera za poboljšanje infrastrukture morskih luka, posebno na Sredozemlju i na Crnom moru, kako bi se teretni prijevoz u tim područjima prebacio s cestovnog na morski,
- pružanje osiguranja prema kojemu morske luke ključne mreže koridora moraju biti povezane s infrastrukturom željezničkog i cestovnog prometa i, gdje je to moguće, s unutarnjim plovnim putovima transeuropske prometne mreže do 2030., osim ako to fizički uvjeti ne dozvoljavaju,
- veću jasnoću i dosljednost u pogledu primjene pravila o državnoj potpori kako bi se stvorilo pragmatično, predvidljivo i stabilno okruženje kojim će se omogućiti dugotrajne strategije ulaganja u luke, smanjenje administrativnog opterećenja te proceduralni vremenski okviri svedeni na minimum,
- unapređenje uz prijedlog uredbe Komisije o uspostavi okvira za pristup tržištu lučkih usluga i financijsku transparentnost luka kako bi se modernizirale lučke usluge te poboljšala njihova kvaliteta i učinkovitost, ojačala konkurentnost te stvorili okvirni uvjeti za privlačenje ulaganja u luke.