



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA

Župan

**INICIJATIVA
ZA UKIDANJE MOSTARINE NA KRČKOM MOSTU, TUNELARINE
KROZ TUNEL UČKA TE IZMJENA SUSTAVA NAPLATE CESTARINE
NA AUTOCESTI GORANKA (RIJEKA–ZAGREB) I PRIMORKA (RUPA-
RIJEKA)**

Župan

Zlatko Komadina, dipl. ing., v.r.



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO–GORANSKA ŽUPANIJA



Županijska skupština
Predsjednik

- članovima Županijske skupštine
- predsjednicima radnih tijela Županijske skupštine

Na temelju članka 97. Poslovnika Županijske skupštine Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 26/09, 16/13 i 25/13-pročišćeni tekst), u prilogu upućujem ***Inicijativu za ukidanje mostarine na Krčkom mostu, tunelarine kroz tunel Učka te izmjena sustava naplate cestarine na autocesti Goranka (Rijeka–Zagreb) i Primorka (Rupa-Rijeka).***

Predsjednik

Erik Fabijanić



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
Ž u p a n

Županijska skupština
Primorsko-goranske županije
n/r predsjednika Erika Fabijanića

Na temelju članka 96. Poslovnika Županijske skupštine Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 26/09,16/13 i 25/13-pročišćeni tekst) upućujem ***Inicijativu za ukidanje mostarine na Krčkom mostu, tunelarine kroz tunel Učka te izmjena sustava naplate cestarine na autocesti Goranka (Rijeka–Zagreb) i Primorka (Rupa-Rijeka).***

Za svoje predstavnike, koji će sudjelovati u radu Županijske skupštine Primorsko-goranske županije i njenih radnih tijela, određujem ***zamjenika Župana Marka Borasa Mandića i Nadu Milošević,*** pročelnicu Upravnog odjela za pomorsko dobro, promet i veze.

Ž u p a n

Zlatko Komadina, dipl.ing

I. PRAVNI OSNOV

Člankom 28. točkom 22. i 23. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09, 9/13 i 25/13- pročišćeni tekst) propisano je da Županijska skupština Primorsko-goranske županije donosi odluke i druge opće akte kojima uređuje pitanja iz samoupravnog djelokruga Županije, obavlja i druge poslove koji su zakonom, drugim propisom ili Statutom stavljeni u njezin djelokrug.

Člankom 84. Poslovnika Županijske skupštine Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 41/09, 16/13 i 25/13 – pročišćeni tekst) propisano je da Skupština u okviru svog djelokruga donosi Statut, Poslovnik, Proračun, polugodišnji i godišnji izvještaj o izvršenju proračuna, odluke, pravilnike, rješenja, druge opće i pojedinačne akte i zaključke.

II. UVODNI PODACI

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture kao resorno nadležno ministarstvo potvrdilo je odluke tvrtke koja upravlja prometom (uključujući i održavanje) u tunelu Sv. Ilija (povezuje dalmatinsko zaleđe s makarskim primorjem) u Splitsko-dalmatinskoj županiji o ukidanju naplate tunelarine (cestarine) za prolazak tunelom.

Članovi Županijske skupštine iz Unije Kvarnera, Tatjana Smeraldo i Đanino Sučić, pokrenuli su inicijativu da se ukinu cestarine na autocestama pod naplatom kako slijedi:

1. Ukidanje cestarine na Krčkom mostu.
2. Izuzimanje tunela Učka iz sustava naplate cestarine koncesionara BINA – Istra d.d. te donošenje odluke o ukidanju naplate tunelarine.
3. Oslobođanje plaćanje cestarine za sva motorna vozila registrirana na području Gorskog kotara na auto cesti „Goranka“ (A6) na potezu od naplatnih kućica Vrbovsko do naplatnih kućica na Grobniku.

Klub članova Županijske skupštine PGS-IDS i članovi Županijske skupštine Davor Zubović, Ivo Zrilić i Hrvoje Burić pokrenuli su inicijativu da se ukinu cestarine na autocestama i cestama pod naplatom za stanovnike PGŽ, kako slijedi:

1. Cestarina na dijelovima autoceste A6, Rijeka-Zagreb u PGŽ za stanovnike Gorskog kotara.
2. Cestarina na cesti autocesti A7, Rupa-Rijeka za stanovnike PGŽ.
3. Mostarina na Krčkom mostu koji je jedini most u RH na kojem se naplaćuje cestarina, nema alternativni pravac i u potpunosti je otplaćen još 1990.g., za stanovnike PGŽ.

III. TEMELJNI PODACI O SUSTAVU NAPLATE NA CESTAMA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE

Zakon o cestama (NN 84/11; 18/13; 11/13; 54/13; 148/13; 92/14) propisuje da se ceste razvrstavaju kao **javne ceste** i to u sljedeće četiri skupine:

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

na **nerazvrstane ceste**.

Shema 1. Prikaz mreže autocesta u Republici Hrvatskoj

Ukupno / Total 1.313,83 KM



A1, A3, A4, A5, A10, A11, D76	925,80 KM
A1†, A6, A7, D102	187,03 KM
A8, A9	141,00 KM
A2	60,00 KM

- A1†** Dijelom autoceste A1 od Zagreba do Bosiljeva upravlja ARZ d.d. / Part of the motorway A1 from Zagreb to Bosiljevo is operated by ARZ d.d.
- A7†** ARZ d.d. upravlja dijelom autoceste A7 / Part of the motorway A7 is operated by ARZ d.d.

Izvor: <http://www.huka.hr/> (od 8. veljače 2018.)

Odlukom o razvrstavanju javnih cesta NN 103/17 - dalje u tekstu: Odluka) utvrđena je mreža javnih cesta i na području PGŽ. Duljina cestovne prometne mreže u Primorsko-goranskoj županiji prikazana je u tablici u nastavku.

Tablica 1. Duljina cesta na području Primorsko-goranske županije prema kategorijama

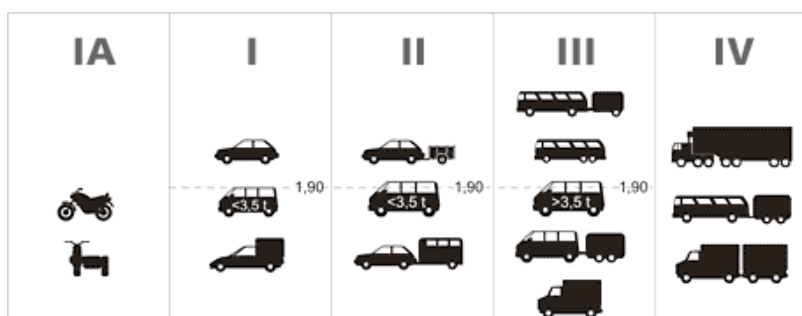
RB	JAVNE CESTE	DULJINA (km)
1.	Autoceste	132,18
2.	Državne ceste	530,78
3.	Županijske ceste	567,70
4.	Lokalne ceste	323,00
NERAZVRSTANE CESTE		
5.	Nerazvrstane ceste	2.092,00
	UKUPNO KM	3.645,66

Od navedenih cesta, pod naplatom su dijelovi autocesta A6 (Rijeka - Bosiljevo), A7 (GP Rupa - Šmrika), A8 (Matulji – Lupoglav) te državna cesta D-102 (Krčki most).

Temeljem Pravilnika o cestarini, poglavlje II. Skupine vozila, članak 2. (NN 130/13) vozila koja koriste autocestu i objekt s naplatom raspoređuju se u skupine kako slijedi u tablici 2.

Tablica 2. Kategorije i skupine vozila¹

Kategorija	Vozilo
I A	Motocikli, motorni tricikli i četverocikli
I	Motorna vozila s dvije osovine, visine do 1.90 m
II	a) Motorna vozila s dvije osovine, visine iznad 1.90 m, kojima najveća dopuštena masa ne prelazi 3500 kg b) Motorna vozila s dvije osovine, visine ispod 1.90 m, koja vuku priključno vozilo, neovisno o broju osovina i visini priključnog vozila
III	a) Motorna vozila s dvije ili tri osovine, najveće dopuštene mase preko 3500 kg b) Motorna vozila s dvije osovine, najveće dopuštene mase preko 3500 kg, koja vuku priključno vozilo s jednom osovinom c) Motorna vozila iz II a) koja vuku priključno vozilo, neovisno o broju osovina priključnog vozila
IV	a) Motorna vozila s četiri ili više osovina, najveće dopuštene mase preko 3500 kg b) Motorna vozila s dvije osovine, najveće dopuštene mase preko 3500 kg, koja vuku priključno vozilo s dvije ili više osovina c) Motorna vozila s tri osovine, najveće dopuštene mase preko 3500 kg, koja vuku priključno vozilo, neovisno o broju osovina priključnog vozila



¹ Način određivanja skupina vozila stupio je na snagu 24. siječnja 2014.

III.1 Autocesta A6 „Goranka“, čvor Bosiljevo 2 (A1) – Delnice – Rijeka (čvor Orehovica (A7))

Dionica autoceste A6 „čvor Bosiljevo“- „čvor Orehovica“ duljine je 81 km, ima 9 čvorova te 8 dionica između istih, kako slijedi:

1. Orehovica – Čavle, duljine 3,57 km
2. Čavle - Kikovica, duljine 6,26 km
3. Kikovica - Oštrovica, duljine 8,20 km
4. Oštrovica - Vrata, duljine 12,44 km
5. Vrata - Delnice, duljine 8,93 km
6. Delnice – Ravna Gora, duljine 10,21 km
7. Ravna Gora - Vrbovsko, duljine 17,47 km
8. Vrbovsko – Bosiljevo II, duljine 12,72 km

Dionice između čvorova Orehovica i Kikovica su bez naplate, a nakon toga se provodi naplata između naplatnih postaja / čvorova kako slijedi u tablici 3.

Uvažavajući činjenicu da većina potencijalnih posjetitelja dolazi iz pravca Rijeke te Zagreba dodatno se prikazuje cijena cestarine za vozila koja dolaze i smjerova čvor Lučko i čvor Karlovac.

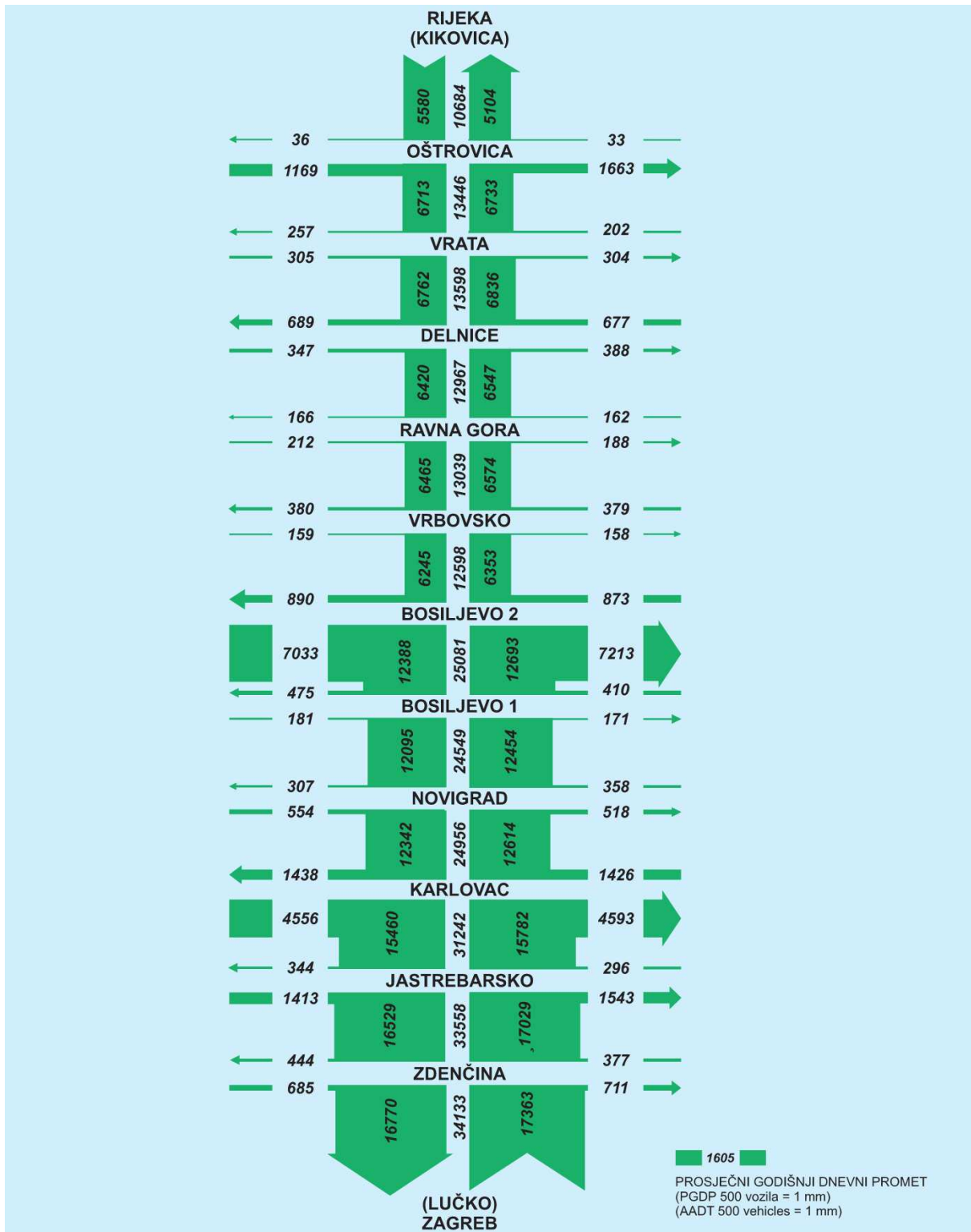
Tablica 3. Iznosi cestarina između naplatnih postaja na autocesti A6²

Postaja/ čvor	Kikovica	Oštrovica	Vrata	Delnice	Ravna Gora	Vrbovsko	Karlovac	Lučko		
Kikovica		IA: 5 I: 9 II: 16 III: 21 IV: 37	IA: 9 I: 15 II: 26 III: 34 IV: 60	IA: 11 I: 19 II: 33 III: 44 IV: 78	IA: 14 I: 24 II: 43 III: 57 IV: 100	IA: 19 I: 31 II: 56 III: 75 IV: 131	IA: 31 I: 51 II: 93 III: 124 IV: 217	IA: 42 I: 70 II: 127 III: 170 IV: 297		
	Oštrovica			IA: 4 I: 6 II: 10 III: 13 IV: 23	IA: 6 I: 10 II: 17 III: 23 IV: 41	IA: 9 I: 15 II: 27 III: 36 IV: 63	IA: 13 I: 22 II: 40 III: 54 IV: 94	IA: 25 I: 42 II: 77 III: 103 IV: 180	IA: 37 I: 61 II: 111 III: 149 IV: 260	
		Vrata				IA: 2 I: 4 II: 7 III: 10 IV: 18	IA: 5 I: 9 II: 17 III: 23 IV: 40	IA: 10 I: 16 II: 30 III: 41 IV: 71	IA: 22 I: 36 II: 67 III: 90 IV: 157	IA: 33 I: 55 II: 101 III: 136 IV: 237
			Delnice					IA: 3 I: 5 II: 10 III: 13 IV: 22	IA: 7 I: 12 II: 23 III: 31 IV: 53	IA: 19 I: 32 II: 60 III: 80 IV: 139
Ravna Gora									IA: 4 I: 7 II: 13 III: 18 IV: 31	IA: 16 I: 27 II: 50 III: 67 IV: 117
	Vrbovsko									IA: 12 I: 20 II: 37 III: 49 IV: 86
		Karlovac								IA: 11 I: 19 II: 34 III: 46 IV: 80
			Lučko							

Izvor: <https://www.arz.hr>

² Napomena: Iznos između 2 naplatne postaje prema kategoriji vozila se dobije na križanju odgovarajućeg retka i stupca. Rimskim brojevima označene su kategorije vozila (opisane u tablici 2), a arapskim brojevima iznosi u kunama po kategorijama vozila.

Shema 2. Prosječni godišnji dnevni promet na autocesti Zagreb-Rijeka za 2016. godinu



Izvor: Brojenje prometa na cestama RH za 2016. godinu, Hrvatske ceste, 2017.

III.2 Autocesta A7 „Primorka“, G.P. Rupa (granica Rep. Slovenije) – Matulji – Orehovica – Sv. Kuzam – Hreljin – Šmrika (D8)

Dionica autoceste A7 od „graničnog prijelaza Rupa“ do „čvora Šmrika“ duljine je 44,62 km. Naplata se vrši na čeonom cestarskom prolazu „Rupa“ kako slijedi u tablici 4.

Tablica 4. Iznosi cestarina između naplatnih postaja na autocesti A7

ČCP Rupa	Kategorije vozila i cijene	
	IA:	5
	I:	8
	II:	15
	III:	20
IV:	33	

Izvor: <https://www.arz.hr>

Na autocesti A7 uveden je čeon sustav naplate cestarine na način da je naplatna postaja postavljena prije čvora Rupa iz smjera Rijeka. S obzirom da je i čvor Rupa sastavni dio Cestovnog čvora Rijeka, kao takav je izuzetno važan za dnevne migracije stanovnika od i prema gradu Rijeci.³

Shema 3. Autocesta A7 „Primorka“ s prikazom mjesta naplate cestarine



Izvor: <http://www.huka.hr/mreza-autocesta>

³ Prema podacima sa www.hac-onc.hr na prometnoj mreži visoke razine usluge Grada Zagreba, u dijelu koji je van sustava naplate su primjerice dionice: 1. od čvora Bobovica do čvora Sv. Helena je oko 80 km; 2. od čvora Lučko do čvora Ivanja Reka je oko 30 km;

III.3 Most Krk

Most Krk povezuje najsjeverniji i najveći hrvatski otok s kopnom, a njegova duljina iznosi 1,7 km. Sastoji se od dva luka, Velikog i Malog. Velikom lukom premošten je morski tjesnac Tihi kanal, a malim lukom Burni kanal. Raspon velikog luka iznosi 390 m i najduži je luk izgrađen od armirano - betonske konstrukcije na svijetu.

Radovi na izgradnji mosta su započeli u srpnju 1976. godine, a svečano je otvoren 19. srpnja 1980. godine.

Most je dio državne ceste D102. Do rujna 2007. godine most je bio pod ingerencijom tvrtke „Hrvatske autoceste d.o.o.“, a od tada je pod koncesijom tvrtke „Autocesta Rijeka-Zagreb d.d.“.

Prema dostupnim podacima, mostom je prošlo vozila kako slijedi u tablici 5.

Tablica 5. Raspoloživi podaci o prometu na Krčkom mostu

GODINA	PGDP ⁴	PLDP ⁵	UKUPNO VOZILA
1980-2000			27.200.000,00
2001	np	np	np
2002	np	np	np
2003	np	np	np
2004	np	np	np
2005	np	np	np
2006	8.062,00	16.983,00	2.942.630,00
2007	12.258,00	20.645,00	4.474.170,00
2008	9.483,00	18.274,00	3.461.295,00
2009	9.660,00	19.060,00	3.525.900,00
2010	9.480,00	18.950,00	3.460.200,00
2011	9.910,00	19.286,00	3.617.150,00
2012	9.574,00	18.618,00	3.494.510,00
2013	9.592,00	19.340,00	3.501.080,00
2014	9.780,00	19.192,00	3.569.700,00
2015	10.512,00	20.804,00	3.836.880,00
2016	11.070,00	21.566,00	4.040.550,00
2017		22.218,00	

Na samom Mostu Krk zabilježeni su i dnevni maksimumi tijekom ljetne sezone kada most u jednom danu prijeđe do 28.000 vozila.

Mostarina se plaća samo s kopnene strane prema Krku. Izvorno je planirano da se mostarina ukine u trenutku povrata troškova izgradnje mosta, ali to nije učinjeno. Kontinuirane inicijative lokalne i regionalne zajednice spram upravitelja mosta ali i resornog ministarstva te Vlade RH doprinijele su donošenju odluke o oslobađanju plaćanja mostarine za stanovnike otoka Krka, Raba Cresa, Lošinj i otoka lošinjskog arhipelaga.⁶ Krčki most je jedini most u Republici Hrvatskoj na kojem se naplaćuje mostarina iako je dobit od naplate već višestruko isplatila sredstva uložena u njegovu gradnju. Paradoksalno, umjesto ukidanja, od 7. lipnja 2012. godine, mostarina je skuplja za 15% te iznosi kako slijedi u tablici 6.

⁴ prosječni godišnji dnevni promet

⁵ prosječni godišnji ljetni promet (prosječan dnevni promet vozila u srpnju i kolovozu; podjelom broja vozila u srpnju i kolovozu sa brojem dana u srpnju i kolovozu)

⁶ Pravilnik o ostvarivanju prava na oslobođenje od plaćanja mostarine (NN 72/16)

Tablica 6. Iznosi cestarina / mostarina prijelaza preko Krčkog mosta

Most Krk	IA: 21
	I: 35
	II: 46
	III: 81
	IV: 138

Izvor: <https://www.arz.hr>

III.4 Tunel Učka

Tunel Učka povezuje Primorsko-goransku i Istarsku županiju, dugačak je 5.062 m, izgrađen 1981. i odavno otplaćen. Alternativni pravac je vrlo nepristupačan i prolazi preko planine Učke županijskom cestom ŽC 5047. Tunelom Učka upravlja BINA-Istra d.d. te navedeni tunel čini dio prometnog koridora Istarskog ipsilona.

Tablica 7. Iznosi cestarina / tunelarina prolaza kroz Tunel Učka⁷

Tunel Učka	IA: 18
	I: 30
	II: 45
	III: 89
	IV: 176

Izvor: <http://nac-enc.hr/hr/interaktivna-karta-autocesta->

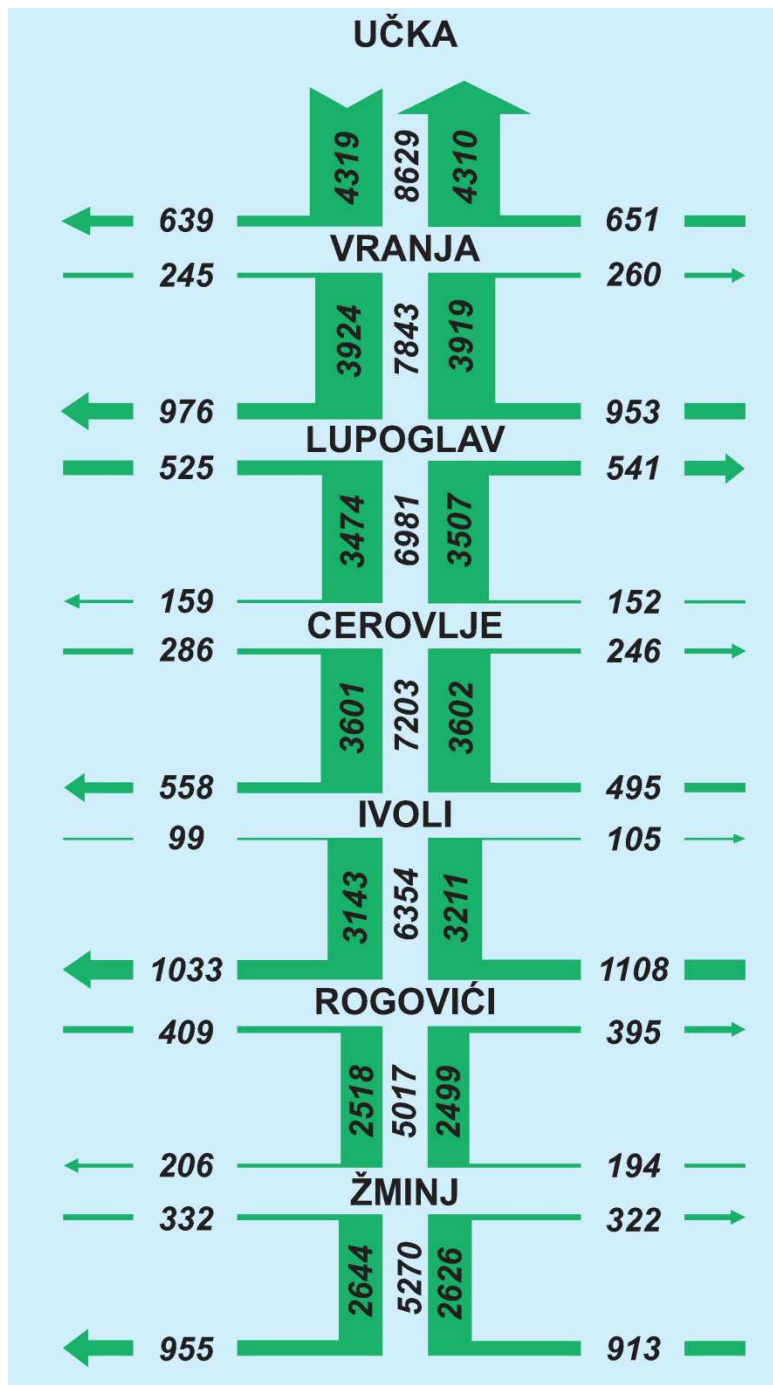
Tablica 8. PGDP i PLDP 2016. prema skupinama vozila koja izlaze sa autoceste

BROJAČKO MJESTO	UKUPAN PROMET			SKUPNA VOZILA																	
				AI			I			II			III			IV			IX		
	UKUPNO	PGDP	PLDP	UKUPNO	PGDP	PLDP	UKUPNO	PGDP	PLDP	UKUPNO	PGDP	PLDP	UKUPNO	PGDP	PLDP	UKUPNO	PGDP	PLDP	UKUPNO	PGDP	PLDP
NP KIKOVICA	1,869,212	5,107	7,644	5,928	16	45	1,444,532	3,946	6,259	108,175	296	442	68,684	188	211	213,840	584	607	28,053	77	80
NP OŠTROVICA	621,740	1,699	4,221	3,623	10	29	542	1,482	3,850	37,166	102	179	12,843	35	82	15,468	42	36	10,093	28	45
NP VRATA	205,533	562	748	527	1	4	171,634	469	632	11,191	31	42	9,460	26	32	6,235	17	17	6,486	18	21
NP DELNICE	395,780	1,081	1,446	1,482	4	12	294,887	805	1,124	23,751	65	91	24,657	67	78	34,955	96	99	16,048	44	42
NP RAVNA GORA	130,249	356	422	295	1	2	107,536	295	345	9,165	25	32	3,826	10	15	5,300	14	16	4,127	11	12
NP VRBOVSKO	197,538	540	650	643	2	5	154,604	422	528	14,114	39	45	8,557	23	24	13,546	37	31	6,074	17	17
NP KARLOVAC	2,209,345	6,036	7,756	11,455	31	76	1,766,116	4,824	6,301	147,019	402	507	112,980	309	351	142,622	390	443	29,153	80	78
NP LUČKO	6,141,632	16,780	29,520	23,409	64	163	4,935,876	13,485	25,066	424,857	1,161	1,824	256,799	702	903	408,485	1,116	1,195	92,206	252	369
TUNEL UČKA	1,577,302	4,310	6,347	8,957	24	61	1,260,101	3,444	5,220	139,982	382	541	88,086	241	268	80,176	219	257	/	/	/

Izvor: Brojanje prometa na cestama RH za 2016. godinu, Hrvatske ceste, 2017.

⁷ Cestarina prema najbližem izlazu Vranja

Shema 4. PGDP na dionici autoceste A8 „tunel Učka“ – „Žminj“ za 2016. godinu



Izvor: Brojanje prometa na cestama RH za 2016. godinu, Hrvatske ceste, 2017.

IV. MJERE POTICANJA UJEDNAČENOG REGIONALNOG RAZVOJA

Razvoj Europske unije vezan je na Kohezijsku politiku kojom se integriraju regije, a po principu konvergencije prije svega usmjerene na promicanje gospodarskog rasta i razvoja nerazvijenih regija čiji bruto domaći proizvod ne premašuje 75% prosjeka Europske unije. Dakle, Europska unija svoj razvoj temelji na mjerama kohezijske politike kojima sve regije nastoji integrirati u jedinstveni ravnomjerno razvijeni sustav. Jedan od alata za dostizanje navedenog cilja je uspostavljeni sustav bespovratnog europskog sufinanciranja, stimulirajući pritom veće udjele bespovratnog sufinanciranja za područja sa nižim stupnjem razvijenosti. Načela ravnomjernog razvoja prihvatila je i Republika Hrvatska te sve jedinice lokalne i regionalne samouprave Republike Hrvatske. Za područja na kojima su utvrđene razvojne posebnosti nominiraju se zakonska rješenja (npr. Zakon o regionalnom razvoju, Zakon o brdsko planinskom području, Zakon o potpomognutim područjima, Zakon o otocima, ...) kojima se, između ostalog, predlažu mjere osiguranja ujednačenog i ravnomjernog razvitka. Navedena zakonska rješenja ali i sve mjere za ujednačeni regionalni razvoj trebale bi potaknuti pomaganje jedinica lokalne samouprave koje su prema stupnju razvijenosti ispod prosjeka (proizlazi iz Europske povelje o lokalnoj samoupravi i Ustava Republike Hrvatske).

Upravo je Zakonom o regionalnom razvoju Republike Hrvatske predefinirano da se politika regionalnog razvoja temelji na potrebi stvaranja životnih uvjeta u kojima će **svatko imati jednake mogućnosti za razvoj vlastitih potencijala**, bez obzira na mjesto stanovanja i druge s tim povezane karakteristike u skladu s načelima jednakih mogućnosti, solidarnosti, partnerstva i suradnje.

Navedeno u cijelosti uvažava i Primorsko-goranska županija koja svoj razvoj temelji na načelu policentričnosti, supsidijarnosti i ravnomjernosti. Budući da i Republika Hrvatska i Primorsko-goranska županija svoj razvoj temelje na smanjenju regionalnih nejednakosti i osiguranju kvalitetnih uvjeta za život, uvažavajući pravo na jednake mogućnosti života i rada svih stanovnika **potrebno je ujednačiti poticajne razvojne mjere na cjelovitom prostoru Republike Hrvatske**.

Slijedom navedenog jasno je da se po načelu jednakosti i konvergencije pojedina rješenja i pravila moraju jasno artikulirati a potom i ujednačeno primjenjivati na područjima sličnih razvojnih karakteristika na cjelovitom prostoru Republike Hrvatske. Dakle osim što se pojedine razvojne mjere trebaju propitivati i valorizirati potrebno je iste s vremenom korigirati i dopunjavati.

Primorsko-goranska županija aktivno sudjeluje u provedbi politike regionalnog razvoja te aktivno učestvuje u radu raznih radnih tijela ustrojenih od strane Vlade i resornih ministarstava. Aktivna je i u radu Hrvatske zajednice županija te niza radnih grupa i inicijativa sa razine EU, itd.

Uvažavajući mjere ujednačenog regionalnog razvoja koje se osmišljavaju i provode s nacionalne razine potiče se potreba njihove primjene na području cijele Republike Hrvatske.

S time u vezi Primorsko-goranska županija je osobita upravo iz razloga različitosti svojih mikroregija (Gorski kotar, priobalje i otoci) koje, svaka u svom dijelu, imaju dio razvojnih ograničenja. Ta ograničenja se kvalitetnim mjerama mogu značajno smanjiti te time i bitno unaprijediti gospodarsko i društveno okruženje.

Jedno od temeljnih ograničenja koje proizlazi iz vrlo raznolikog zemljopisnog okruženja je, svakako, prometna dostupnost. Pritom su upravo transportni troškovi glavni čimbenik u ocjeni prometne ali i gospodarske atraktivnosti određenog područja. Od ukupnih kretanja, kretanje cestovnim motornim vozilom čini više od 85% kretanja te je s te osnove tretman cestovnog prometa upravo posebno značajan.

Struktura transportnih troškova cestovnog vozila krajnjih korisnika (građana i gospodarstvenika), osim u dijelu općih troškova prijevoznog sredstva i pogonskog

goriva, čine i cijene cestarina te cijene trajekata. U Primorsko-goranskoj županiji one su strukturirane na:

- mostarinu (most Krk)
- cestarinu/tunelarinu (tunel Učka)
- cestarinu (autocesta Rupa-Rijeka)
- cestarinu (autocesta Rijeka-Zagreb)
- cijena trajekta (Valbiska-Merag, Stinica-Mišnjak, Brestova-Porozina)

Poticajnim mjerama osigurano je da za žitelje i gospodarstvenike s otoka postoji olakšica u korištenju trajekata dok je za sve otočane osigurana besplatna cestarina za most Krk.

Činjenica je da su objekti pod naplatom „most Krk“ te „tunel Učka“ građeni tijekom 80-tih godina prošlog stoljeća sredstvima samodoprinosu te je kroz mostarinu/tunelarinu do danas sama investicija višestruko vraćena. Isto tako razvidno je da je trošak dolaska do odredišta značajan u dijelu donošenja investicijskih odluka.

Činjenica je da:

- je most Krk jedini most u RH u sustavu naplate,
- most Krk predstavlja jedinu cestovnu alternativu dolaska na otok Krk
- naplatom mostarine za korisnike koji krajnje odredište imaju na otocima Cresu i Lošinju te Rabu dodatno se smanjuje atraktivnost a time i gospodarski potencijal navedenih odredišta te se uz cijenu trajektnog prijevoza dodatno penalizira odlazak ka navedenim odredištima,
- naplatom mostarine za korisnike koji kao krajnje korisnike imaju otok Krk (a nisu stanovnici otoka Krka), destimulira se njihov dolazak te time i gospodarski razvoj te potencijale otoka,
- postoje presedani ukidanja naplate tunelarine u RH što treba ravnomjerno implementirati na čitavom području RH,
- postoje koncesijski ugovori kojima se RH obvezala koncesionaru namiriti razliku planiranog i realiziranog prometa na Istarskom ipsilonu,
- oslobađanjem tunela Učka cestarine/tunelarine osigurala bi se kvalitetna i dinamična komunikacija između Istre i Primorsko-goranske županije te dodatno istaknula atraktivnost kako Parka prirode Učka tako i ruralnog prostora Istarske županije (s obzirom da bi vozači bili stimulirani prolaziti upravo tim područjem koje bi bilo van sustava naplate) te liburnijskog zaleđa,
- autocesta A7 „Primorka“ u cijeloj svojoj dužini predstavlja dio „Cestovnog čvora Rijeka“ i kao takva je u funkciji obilaznice riječke aglomeracije,
- naplata cestarine za obilazne prometnice velikih gradova se u pravilu ne primjenjuje (npr. obilaznica Grada Zagreba koji je van sustava naplate),
- naplata cestarine na „Rupi“ dodatno smanjuje atraktivnost i dostupnost ruralnog područja (Općina Klana ili dijelova Općine Matulji) te se stječe dojam naplate ulaska u Primorsko-goransku županiju.

Iz ranije navedenih činjenica lako je donijeti zaključke kojima se potvrđuje potreba za:

- ukidanjem mostarine za sva vozila na mostu Krk,
- ukidanje cestarine za prolazak tunelom Učka
- ukidanje naplate cestarine na „Cestovnom čvoru Rijeka“ pomicanjem naplatne postaje iza čvora Rupa (bliže graničnom prijelazu Rupa), uz iznalaženje alternativne rute bez naplate cestarine za vozila koja dolaze iz pravca graničnog prijelaza „Rupa“.

Osim navedenog, na području Primorsko-goranske županije demografski i gospodarski posebno je izloženo područje Gorskog kotara. Uz uvođenje trajnih mjera (su)financiranja troška zimske službe za jedinice lokalne samouprave Gorskog kotara posebno je važno utvrditi mjere za pomoć prilikom održavanja prometnica ali i mjere kojima će se osigurati veća dostupnost područja Gorskog kotara kako za njegove stanovnike i poduzetnike tako i za sve ostale građane i poduzetnike. Činjenica je da je:

- otežana dostupnost naseljima u Gorskom kotaru
- zbog smanjenja troška življenja veliki dio stanovnika je iselio u urbana područja (npr. Rijeka i Zagreb)
- osim troška grijanja za goranske poduzetnike dodatni trošak predstavlja i cestarina
- atraktivnost turističke (izletničke) lokacije proizlazi iz brzine i troška dolaska do lokacije
- cijena cestarine kao i ostali režijski troškovi (npr. trošak grijanja) mora se uračunati u svaki proizvod proizveden u Gorskom kotaru čime oni cjenovno postaju manje konkurentni
- potencijalni investitori te postojeći poduzetnici bi pozitivno valorizirali smanjenje troška poslovanja a korisnici bi pozitivno reagirali na smanjenje troška dolaska u Gorski kotar.

Iz navedenog proizlazi zaključak kako bi primarni koraci u sprječavanju demografske erozije te poticanju gospodarstva Gorskog kotara (primjerice turizam, ugostiteljstvo, šumarstvo, drvna industrija, lovstvo, ...) trebali biti vezani uz:

- ukidanje naplate cestarine za sve fizičke osobe koje svoje prebivalište imaju na području jedinica lokalne samouprave Gorskog kotara te za pravne osobe i obrtnike koji svoje sjedište imaju na području jedinica lokalne samouprave Gorskog kotara na svim naplatnim postajama autoceste A6 „Goranka“.

V. PRIJEDLOG ZAKLJUČKA

Dana 12. veljače 2018. godine Župan Primorsko-goranske županije razmotrio je Inicijativu, te predlaže Županijskoj skupštini da donese zaključak u tekstu kako slijedi

Na temelju članka 52. stavka 1. točke 25. Statuta Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 23/09, 9/13 i 25/13-pročišćeni tekst) i članka 84. Poslovnika Županijske skupštine Primorsko-goranske županije („Službene novine“ broj 26/09, 16/13 i 25/13-pročišćeni tekst), Županijska skupština Primorsko-goranske županije na _____ sjednici održanoj _____ 2018. godine donijela je

Z a k l j u č a k

1. Traži se od nadležnih državnih tijela:
 - donošenje odluke o ukidanju mostarine na Krčkom mostu za sve korisnike
 - donošenje odluke o izuzimanju Tunela Učka iz sustava naplate cestarine za sve korisnike
 - donošenje odluke o premještanju naplatne postaje za naplatu cestarine iza čvora Rupa prema graničnom prijelazu Rupa na autocesti A7 „Primorka“
 - donošenje odluke o oslobađanju plaćanja cestarine, kao jedne od mjera Zakona o brdsko-planinskim područjima, za sve stanovnike i gospodarstvenike s područja Gorskog kotara na autocesti A6 „Goranka“
2. Ovlašćuje se Župan Primorsko-goranske županije da uputi zaključke prema nadležnim državnim tijelima.