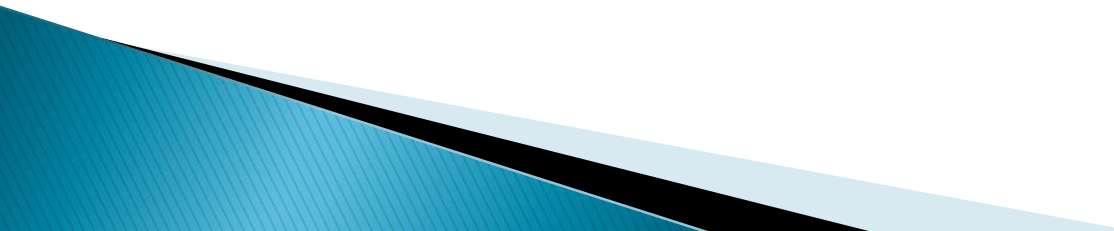


# Faktori razvoja prometnog sustava II

## B) Ekonomski faktori

- ▶ Prilikom odvijanja prometa stvaraju se troškovi.
- ▶ Cilj je postići ekonomičnost – ostvariti čim veću dobit uz čim manje troškove.
- ▶ Prijevozni troškovi – oni koji nastaju prilikom prijevoza robe ili putnika.
- ▶ Prijevozni troškovi obuhvaćaju:
  - troškove rada prijevoznih sredstava (amortizacija sredstva i puta, utrošak energije, pješački promet – utošak energije)
  - troškove zaposlenih u prometu

- ▶ Suprotstavljene težnje:
    - korisnici: žele što jeftiniji prijevoz
    - prijevoznici: žele zaraditi (što više)
  
  - ▶ Cijena prometa utječe na ekonomski razvoj:
    - smanjenjem troškova raste tržište
    - jeftin promet omogućava veću pokretljivost stanovništva
- 





रावत फेकी बर्डी रोड  
प्रतिप गवत मेकोपत रविपत  
मिडक वुत जे का हा का

15/02/2013





Aman Garden Hotel

गार्डन होटल

अमन गार्डन होटल

18/02/2013









LINHA VERMELHA  
CENTRO  
COPACABANA

RETORNO  
I. FUNDAO  
Av. BRASIL

JUREMA

# Faktori koji utječu na formiranje troškova

## 1. Vrsta prijevoznog sredstva

- ▶ Svaka vrsta prometa ima svoje specifičnosti.
- ▶ Najjeftiniji je pomorski promet velikim brodovima,
- ▶ Postoje i razlike i prema vrsti sredstva u istoj vrsti prometa!

## 2. Udaljenosti

- ▶ S udaljenošću troškovi rastu.
- ▶ Rast troškova nije proporcionalan s povećanjem udaljenosti.
  - Npr. prijevozni trošak na 100 km neće biti dvostruko veći nego na 50 km – najveći troškovi su na početnim i završnim točkama.



### 3. Opseg prijevoza

- ▶ S povećanjem opsega troškovi su niži po jedinici tereta.

### 4. Iskorištenost prijevoznog kapaciteta

- ▶ Različite vrste prometa imaju različite zahtjeve.
- ▶ Najveći gubici ukoliko prijevozno sredstvo u jednom smjeru ide prazno.

### 5. Kvaliteta i gustoća prometne mreže

- ▶ Tehničke karakteristike prometnih puteva znatno utječu na cijenu.
- ▶ Gusta mreža omogućava izbor najkraćeg (najjeftinijeg) puta

### 6. Težina i vrsta robe

- ▶ Opasne tvari traže posebnu pozornost što povećava cijenu.
- ▶ Nestandardni tereti zahtjevu poseban prijevoz čime raste cijena.

### 7. Kvaliteta prijevozne usluge

- ▶ Viša kvaliteta u pravilu znači višu cijenu.

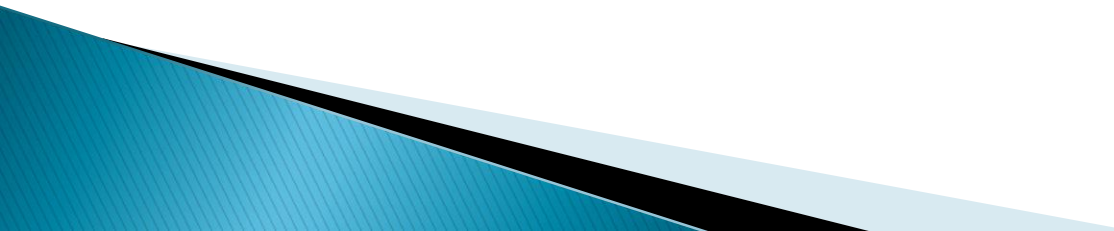
# Podjela prijevoznih troškova

## 1. Prema granama prometa

- ▶ Svaki oblik prometa ima drugačije troškove.
- ▶ Željeznički promet:
  - veliki i složeni sustav traži velike investicije (ulaganje u pruge, kolosijeke, zgrade, postaje, prijevozna sredstva, signalne uređaje...).
  - Veliki operativni troškovi (na pruzi su potrebni svi uređaji bez obzira ide li 1 ili 10 vlakova).
  - Prijevozni kapacitet slabo usklađen s opsegom prijevoza (standardne kompozicije).
  - Mala profitabilnost (da bi se zaradio 1 \$ treba uložiti 4–5 \$).



▶ Cestovni promet:

- potrebne znatno manje investicije – prometni put gradi država (javan je), a ne poduzeće.
  - Terminale (kolodvore) gradi lokalna zajednica u skladu s mogućnostima.
  - Glavna ulaganja su u prometna sredstva.
  - Profitabilni oblik prometa (da bi se zaradio 1 \$ treba uložiti 25 centi!).
  - Postoji konkurencija brojnih prijevoznika što utječe na cijenu.
  - Veća fleksibilnost (prometovanje u manjim jedinicama).
  - Prijevozni kapacitet usklađen je s opsegom prijevoza.
- 

## 2. Prema izvorima nastajanja

- ▶ Materijalni troškovi – cijena goriva i dr.
- ▶ Amortizacija – troškovi trošenja prijevoznih sredstava i obnove voznog parka
- ▶ Troškovi plaća zaposlenih

## 3. Prema načinu sudjelovanja u prijevoznom procesu

- ▶ Direktni ili uži prijevozni troškovi – oni koji nastaju u samom procesu prijevoza
- ▶ Režijski ili opći – nastaju neovisno o prijevozu – registracija vozila, troškovi uprave i organizacije, održavanje zgrada...



#### 4. Prema opsegu rad

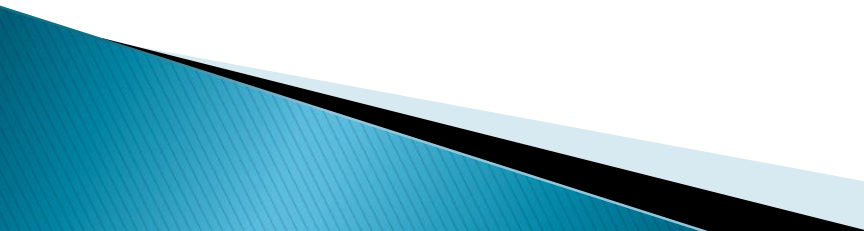
- ▶ Fiksni (konstantni, stalni) – neovisni o opsegu rada
- ▶ Varijabilni (promjenjivi) – ovisni o opsegu rada. Npr. željeznički promet ima visoke fiksne troškove, oko 60 %, a u cestovnom su oni oko 35 % što utječe na profitabilnost cestovnog prometa.

#### 5. Prema mjestu nastanka

- ▶ Početno–završni (terminalni) – na početnim i završnim točkama – troškovi prekrcaja, skladištenja (nazivaju se još i rubni ili marginalni troškovi).
- ▶ Duž trase prijevoza – relativno mali – npr. roba na brodu ne stvara velike troškove

# Ekonomski faktori koji utječu na razvoj prometnih mreža

## 1. Prijevozničke organizacije

- ▶ Zainteresirane za što veći prijevoz.
  - ▶ Utječu na širenje prometnog sistema.
  - ▶ Različita ulogu u različitim vrstama prijevoza.
    - U željezničkom prometu postoji mali broj velikih poduzeća te postojanje samo javnog prijevoza.
    - U cestovnom prometu postoji veliki broj poduzeća koje pružaju usluge javnog prijevoza te prijevoz za vlastite potrebe.
- 



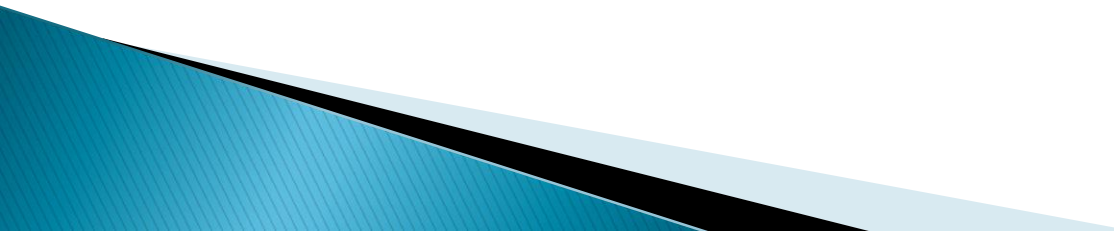
- ▶ Klasifikacija prijevozničkih organizacija:
  - Prema vlasništvu:
    - Privatne
    - Nacionalne (javna poduzeća, npr. HŽ)
    - Državne
    - Mješovite
  - Prema veličini – pokazatelj njihove snage, vidljiva kroz ostvareni prijevoz, dohodak, broj zaposlenih, veličinu voznog parka, veličinu investicija
  - Prema području djelovanja
    - Regionalne
    - Nacionalne
    - Globalne

## 2. Država

- ▶ Zainteresirana za uređenje prometne mreže iz ekonomskih i političkih razloga (kontrola nad teritorijem).
- ▶ Država gradi prometnu mrežu.
- ▶ Donosi politiku razvoja.
- ▶ Određuje glavne pravce.
- ▶ Investiranje se obavlja kroz nekoliko metoda: sredstva iz proračuna, međunarodni krediti, koncesije.
- ▶ Država osniva prijevoznačka poduzeća npr. Croatia Airlines, Amtrack (SAD)...
- ▶ Država:
  - sudjeluje u formiranju cijena prijevoza
  - regulira cijene,
  - donosi tarifni sustav
- ▶ Država kreira prometnu politiku.

- ▶ **Vozarina** – novčana naknada za korištenje prijevoznih usluga, država (ili lokalna zajednica) utječe na njih npr. subvencijama
- ▶ **Tarife** (tarifni sistem) – skup propisa o cijenama i uvjetima prijevoza npr. određivanje obuhvata zona u javnom gradskom prijevozu.
- ▶ Država provodi prometnu politiku, brine se o uklanjanju nelojalne konkurencije, brine o suradnji prometnih grana.
- ▶ Konkurencija može biti:
  - prirodna (normalna) – proizlazi iz prednosti pojedinih prometnih grana
  - umjetna – stvorena da se unište druga poduzeća, unutar iste ili među različitim (češće) granama prometa.



- ▶ Zadatak države je koordinacija.
  - ▶ *“Treba izabrati investicije i upotrebljavati prometna sredstva na način koji pruža najveće mogućnosti za zajednicu (a ne za pojedine skupine, vrste prometa, poduzeća).”*
  - ▶ Ovo načelo istaknuto u definiciji EU se primjenjuje pri određivanju paneuropskih prometnih koridora.
- 

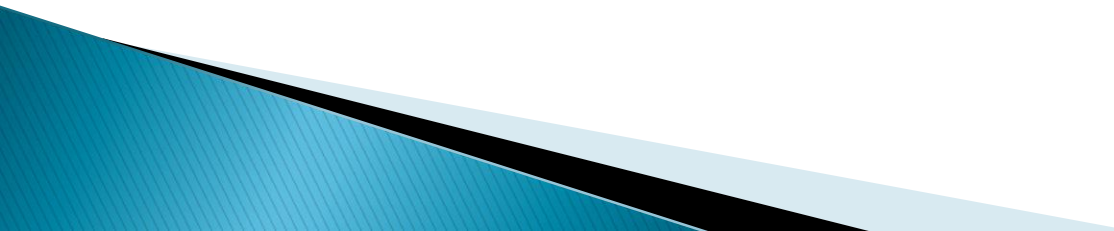
## C) Tehnološki faktori

- ▶ Povezani su s ekonomskim faktorima.
- ▶ *Tehnologija je skup znanja i umijeća u postupcima koje treba primijeniti u određenoj proizvodnji roba ili pružanju usluga.*
- ▶ Svaka grana prometa ima svoje tehnološke posebnosti:
  - tehnološke značajke prometnog puta
  - tehnološke značajke prijevoznog sredstva

- ▶ Primjeri:
- ▶ željeznica:
  - širina kolosijeka – uski ili normalni
  - nosivost pruge (osovinski pritisak  $< 20$  t ne omogućava velike brzine)
  - elektrificiranost
- ▶ riječni promet:
  - tradicionalnu tehnologiju šlepanja zamijenila efikasnija tehnologija potiskivanja
- ▶ pomorski promet:
  - gigantizam – učinio promet još ekonomičnijim:



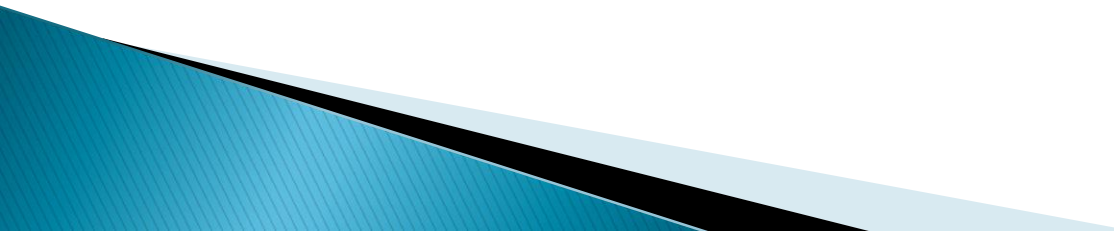
## D) Ekološki faktori

- ▶ 1903. godine u New Yorku donesena uredba po kojoj je na Manhattanu zabranjena parna vuča nakon 1908. godine – I. uredba kojom se veća pažnja počinje pridavati ekološkim faktorima.
  - ▶ Danas se ni jedan projekt ne može realizirati bez ekološke studije.
- 

# Aeropolucija

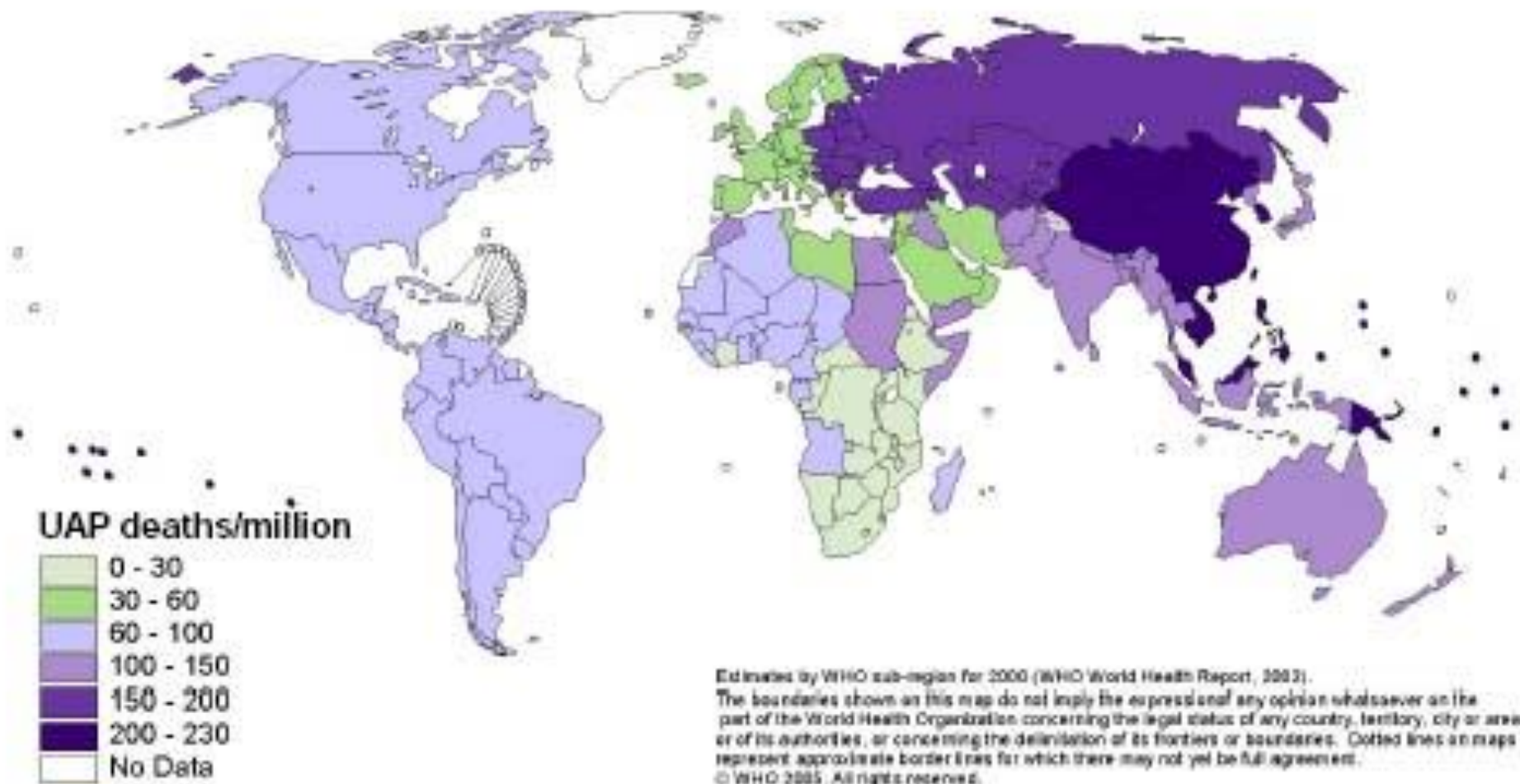
- ▶ Najveći porast uzrokovao je porast automobilizacije.
- ▶ Globalni utjecaj: promjena sastava atmosfere, kisele kiše, efekt staklenika.
- ▶ Lokalni utjecaj: zabrinjavajuće velike koncentracije u pojedinim područjima – prilazi gradova, centar – štetno za zdravlje (medicinske studije), djelovanje na fasade...



- ▶ Prema procjenama EPA (Agencija za zaštitu okoliša SAD) oko 50 000 ljudi umre u SAD od posljedica zagađenja.
  - ▶ 800 000 ljudi godišnje u svijetu umire od posljedica zagađenja u gradovima (urban air pollution).
- 

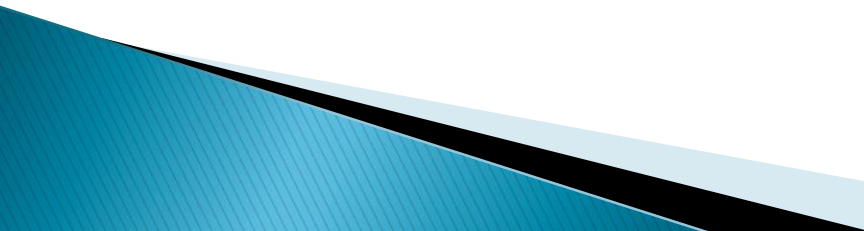


# Deaths from urban air pollution



Izvor: WHO, 2013. <http://www.who.int/en/>

- ▶ Zahtjevi za manjom emisijom doveli su do pojave katalizatora, normi o ispušnim plinovima, smanjenja potrošnje
- ▶ Primjer:
  - National Ambient Air Quality Standards (Criteria pollutants)
  - dnevni indeks kakvoće zraka

- ▶ National Ambient Air Quality Standards
    - Prati razini 6 glavnih polutanata
    - Dvije grupe standarada – primarni i sekundarni
      - Primarni standardi – donose granične vrijednosti koje su opasne po ljudsko zdravlje uključujući i zdravlje “osjetljivih” skupina stanovništva (astmatičari, djeca, stariji).
      - Sekundarni standardi odnose se na zaštitu okoliša, biljnog i životinjskog svijeta, građevina...
- 

Pollutant	Standard Value		Standard Type
<b>Carbon Monoxide (CO)</b>			
8-hour Average	9 ppm	(10 mg/m <sup>3</sup> )	Primary
1-hour Average	35 ppm	(40 mg/m <sup>3</sup> )	Primary
<b>Nitrogen Dioxide (NO<sub>2</sub>)</b>			
Annual Arithmetic Mean	0.053 ppm	(100 µg/m <sup>3</sup> )	Primary & Secondary
<b>Ozone (O<sub>3</sub>)</b>			
8-hour Average (2008)	0.075 ppm		Primary & Secondary
8-hour Average (1997)	0.08 ppm		Primary & Secondary
1-hour Average (limited areas)	0.12 ppm		Primary & Secondary
<b>Lead (Pb)</b>			
Quarterly Average	1.5 µg/m <sup>3</sup>		Primary & Secondary
<b>Particulate (PM 10) {Particles with diameters of 10 micrometers or less}</b>			
Annual Arithmetic Mean	50 µg/m <sup>3</sup>		Primary & Secondary
24-hour Average	150 µg/m <sup>3</sup>		Primary & Secondary
<b>Particulate (PM 2.5) (Particles with diameters of 2.5 micrometers or less)</b>			
Annual Arithmetic Mean	15 µg/m <sup>3</sup>		Primary & Secondary
24-hour Average	35 µg/m <sup>3</sup>		Primary & Secondary
<b>Sulfur Dioxide (SO<sub>2</sub>)</b>			
Annual Arithmetic Mean	0.03 ppm	(80 µg/m <sup>3</sup> )	Primary
24-hour Average	0.14 ppm	(365 µg/m <sup>3</sup> )	Primary
3-hour Average	0.50 ppm	(1300 µg/m <sup>3</sup> )	Secondary

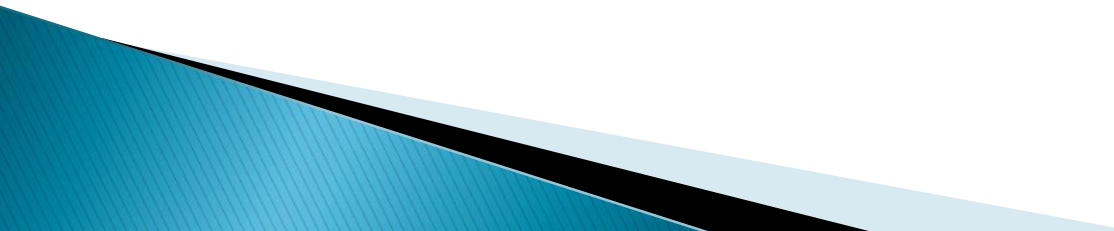
- ▶ Indeks kakvoće zraka – zagađenje zraka nastaje kada koncentracije određenih tvari (polutanata) dosegnu razine koje uzrokuju njegovu toksičnost.
- ▶ Monitoring zraka obuhvaća praćenje koncentracija najbitnijih zagađivača, procjenjivanju rizika po zdravlje i pronalaženju načina da se tim rizicima upravlja.
- ▶ Svakom polutantu daje se ocjena od 0 do 500.
- ▶ Polutant sa najvišom ocjenom određuje dnevnu ocjenu (dnevni indeks kakvoće zraka) za taj dan.
- ▶ Što je indeks viši, veći je i trenutni nivo zagađenja zraka.
- ▶ Skala zagađenja podijeljena je u šest grupa koje karakteriziraju stanje zraka od dobar do opasan.



Index	Zdravstvena ocjena stanja zraka	Savjeti i upozorenja
0-50	Dobar	Bez savjeta
51-100	Umjeren	Posebno osjetljive skupine ljudi trebaju skratiti boravak na otvorenome.
101-150	Nezdrav za osjetljive skupine	Tjelesno aktivna djeca i odrasli sa respiratornim bolestima kao što je astma, trebaju smanjiti boravak na otvorenome.
151-200	Nezdrav	Tjelesno aktivna djeca i odrasli sa respiratornim bolestima kao što je astma trebaju smanjiti boravak na otvorenome. Svi ostali, a posebno djeca trebaju smanjiti aktivnosti na otvorenome.
201-300	Vrlo nezdrav	Tjelesno aktivna djeca i odrasli sa respiratornim bolestima kao što je astma trebaju izbjegavati boravak na otvorenome. Svi ostali, a posebno djeca, trebaju smanjiti aktivnosti na otvorenome.
301-500	Opasan	Svi trebaju izbjegavati boravak na otvorenome.

Prema Državnom zavodu za javno zdravstvo ([www.hzjz.hr](http://www.hzjz.hr)) i Zavodu za javno zdravstvo grada Zagreba  
<http://www.publichealth-zagreb.hr>

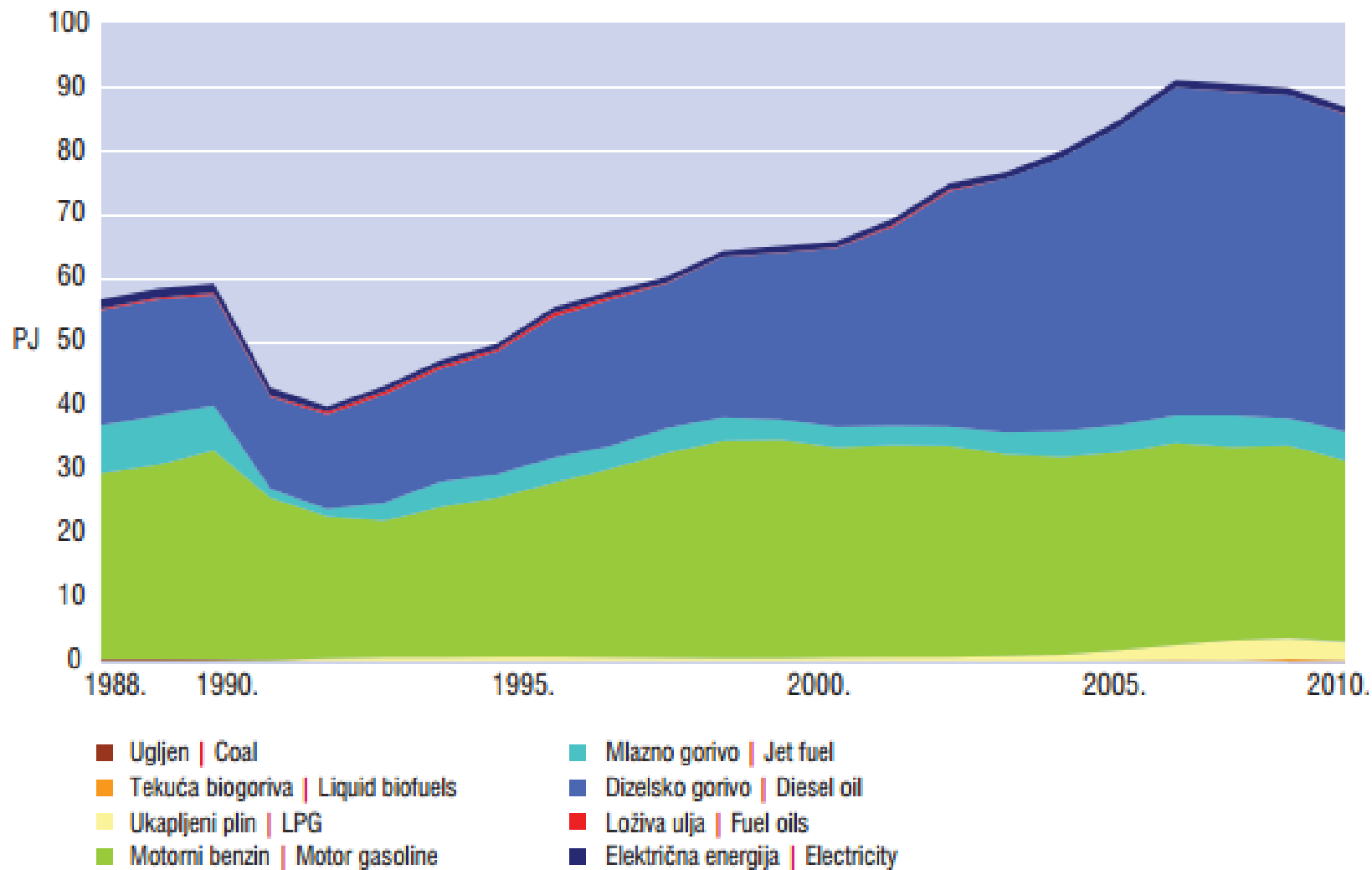
## Potrošnja energije

- ▶ 1970-ih s prvim naftnim šokom javlja se svijest o ograničenosti izvora energije.
  - ▶ Potrošnja je različita u pojedinim vrstama prometa.
    - Najveća u zračnom prometu, najmanja u cjevovodnom prometu i riječnom prometu.
  - ▶ Od ukupno potrošene energije u RH 30% se potroši u prometu (više nego u industriji).
  - ▶ 90% potrošenih naftnih derivata potroši se u cestovnom prometu
- 

**Tablica | Table 2.13.1. Neposredna potrošnja energije u prometu | Final energy consumption in transport by fuels**

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2010./09.	2005.-10.
	PJ						%	
<b>Tekuća biogoriva</b> Liquid biofuels			0,12	0,05	0,30	0,11	-61,3	
<b>Ukapljeni plin</b> LPG	1,04	1,73	2,41	3,22	3,26	2,75	-15,5	21,6
<b>Prirodni plin</b> Natural Gas					0,05	0,18		
<b>Motorni benzin</b> Motor Gasoline	30,97	31,01	31,64	30,31	30,17	28,41	-5,8	-1,7
<b>Mlazno gorivo</b> Jet Fuel	4,09	4,23	4,38	4,95	4,26	4,54	6,6	2,1
<b>Dizelsko gorivo</b> Diesel Oil	42,83	46,75	51,37	50,71	50,67	49,68	-1,9	3,0
<b>Loživa ulja</b> Fuel Oils				0,06	0,02	0,08	400,0	
<b>Električna energija</b> Electricity	1,09	1,09	1,16	1,16	1,12	1,12	0,0	0,5
<b>UKUPNO</b> TOTAL	80,02	84,81	91,07	90,47	89,84	86,89	-3,3	1,7

Izvor | Source: EIHP



**Slika | Figure 2.13.1. Potrošnja energije u prometu | Final energy consumption in transport**

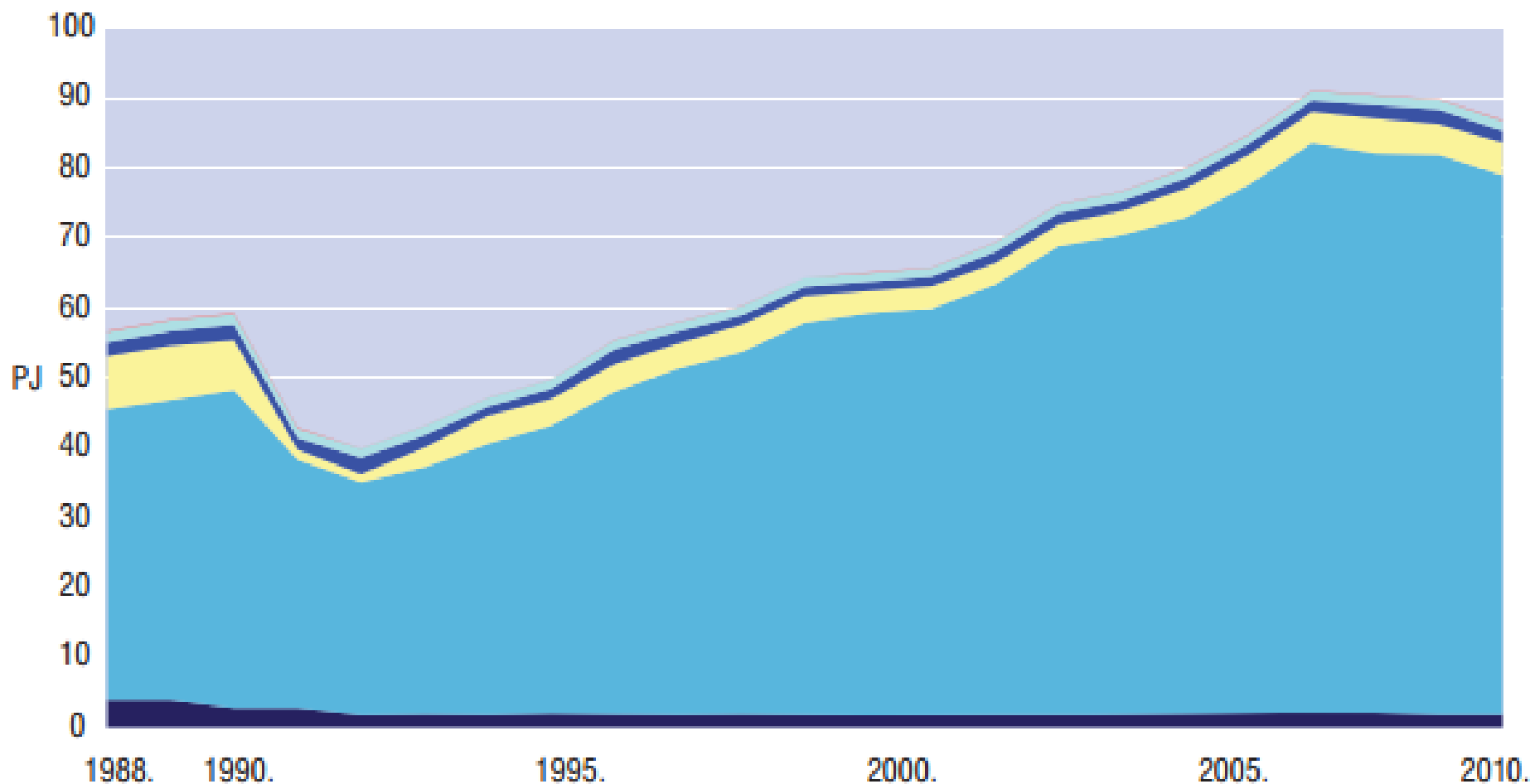
Izvor | Source: EIHP

**Tablica | Table 2.13.2. Potrošnja energije pojedinih vrsta prometa | Final energy consumption by means of transport**

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2010./09.	2005.-10.
	PJ						%	
Željeznički promet Rail Transport	1,93	2,03	2,07	2,06	1,84	1,84	0,4	-0,9
Cestovni promet Road Transport	70,92	75,54	81,49	79,97	80,03	77,13	-3,6	1,7
Zračni promet Air Transport	4,21	4,32	4,50	5,07	4,38	4,65	6,1	2,0
Pomorski i riječni promet Sea and River Transport	1,45	1,51	1,56	1,88	2,07	1,65	-20,2	2,7
Javni gradski promet Public City Transport	1,41	1,33	1,35	1,40	1,43	1,45	1,2	0,5
Ostali promet Non Specified	0,11	0,08	0,10	0,09	0,09	0,18	89,4	10,9
<b>UKUPNO PROMET TOTAL TRANSPORT</b>	80,02	84,81	91,07	90,47	89,84	86,89	-3,3	1,7

Izvor | Source: EIHP





■ Željeznički transport | Rail Transport

■ Cestovni promet | Road Transport

■ Zračni promet | Air Transport

■ Pomorski i riječni promet | Sea and River Transport

■ Gradski promet | Public City Transport

■ Ostali promet | Non Specified

**Potrošnja energije pojedinih vrsta prometa | Final energy consumption by means of transport**

Izvor | Source: EIHP

Cestovni promet | Road Transport 88,6%



2005. godina  
Year: 2005

Željeznički transport |  
Rail Transport 2,4%

Ostali promet | Non Specified 0,1%

Gradski promet | Public City Transport 1,8%

Zračni promet | Air Transport 5,3%

Pomorski i riječni promet | Sea  
and River Transport 1,8%

Cestovni promet | Road Transport 88,8%



2010. godina  
Year: 2010

Željeznički transport |  
Rail Transport 2,1%

Ostali promet | Non Specified 0,2%

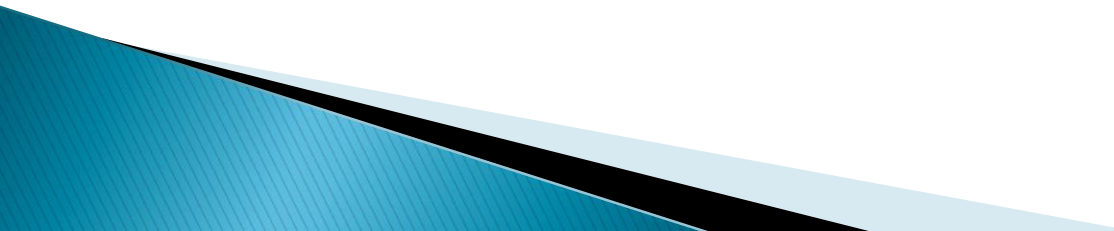
Gradski promet | Public City Transport 1,7%

Zračni promet | Air Transport 5,4%

Pomorski i riječni promet | Sea  
and River Transport 1,9%

Udjeli vrsta prometa u neposrednoj potrošnji energije | Shares of means of transport in final energy consumption – Izvor | Source: EIHP

## Buka

- ▶ Buka – neželjeni zvuk
  - ▶ Efekti buke na zdravlje mogu biti auditivni i neauditivni (psihosomatski)
  - ▶ Vrsta onečišćenja na koja je posebice prisutna u blizini zračnih luka te duž pravaca u kopnenom prometu npr. duž željezničke pruge, autoceste, u gradu...
  - ▶ 25% Europljana pati od posljedica izloženosti buci
  - ▶ Granica buje je 65 dB
- 

## Zvukovi iz okoliša i približne odgovarajuće razine zvuka (buke) u decibelima:

Zvuk	Razina jakosti zvuka (dB)
prag čujnosti	0
šapat	20
govor	50
stan u prometnoj ulici	60
prometna ulica	70
automobil	70
kamion	90
avion	120
prag boli	130

## Potrošnja prostora

- ▶ Jednom iskorišten prostor, prekriven betonom ili asfaltom je nepovratno utrošen
- ▶ Promet je veliki konzument prostora kako prilikom odvijanja prometa tako i kod prometa u mirovanju.
  - Autocesta: oko 40 m · duljina ceste + području petlji – neobnovljivo
  - Željeznica (dvikolosječna) – 14 m šljunčanog prostora
  - Plovni kanal s jedni plovnim putem – 55 m ( da se brodovi mogu mimoići)
  - Pomorski i zračni – samo na terminalima



## Stupanj akcidencije

- ▶ Označava broj poginulih i ozlijeđenih u prometu. Najnesigurniji je cestovni promet, najsigurniji zračni promet.

Broj nesreća, ozlijeđenih i poginulih u RH od 2001. do 2011. godine

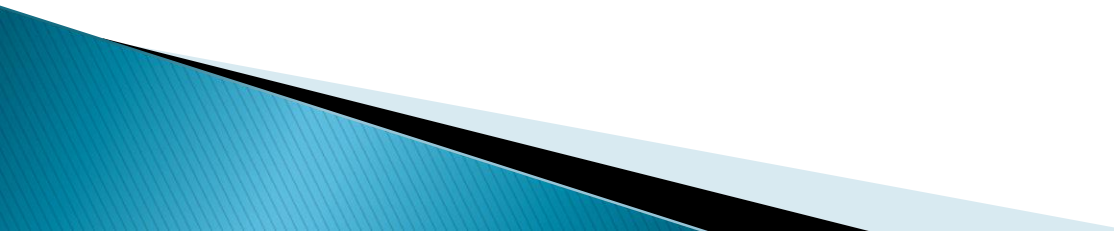
Godina	Broj nesreća	Broj poginulih	Broj ozlijeđenih
2001.		655	20501
2002.	17071	627	23923
2003.	18592	701	26153
2004.	17140	608	24271
2005.	15679	597	21773
2006.	16706	614	23136
2007.	18029	619	25092
2008.	16283	664	22395
2009.	15730	548	21923
2010.	13272	426	18333
2011.	13228	418	18065

Izvor: Statističke  
informacije, razna  
godišta,  
[www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)

## E) Politički faktori

- ▶ Prometna mreža povezuje i omogućava integraciju i organizaciju prostora (ali i provođenje državnog autoriteta).
- ▶ Izdvajamo sedam političkih faktora važnih za razvoj i odvijanje prometa:
  1. Veličina teritorija
  2. Oblik teritorija
  3. Političko – teritorijalni ustroj
  4. Političko okruženje
  5. Stvaranje ekonomskih zajednica
  6. Međudržavni i međunarodni sporazumi
  7. Utjecaj kriza i ratova.
- ▶ Faktore 1, 2 i 3 možemo svrstati u skupinu unutrašnjih političkih faktora, a faktore 4, 5, 6 i 7 u skupinu vanjskih političkih faktora.

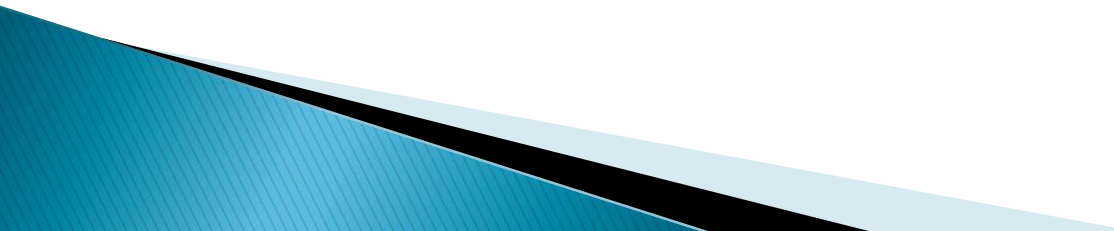
## 1. Veličina teritorija

- ▶ Organizacija i razvoj prometa zemalja velikih površina razlikuje se od organizacije i razvoja prometnog sustava površinom malih zemalja.
  - ▶ U zemljama velikih površina npr. SAD, Rusija, Kanada... dolazi do razvoja unutrašnjeg zračnog prometa koji je primjerice za male zemlje npr. Slovenija, Belgija, Švicarska nebitan.
- 

## 2. Oblik teritorija

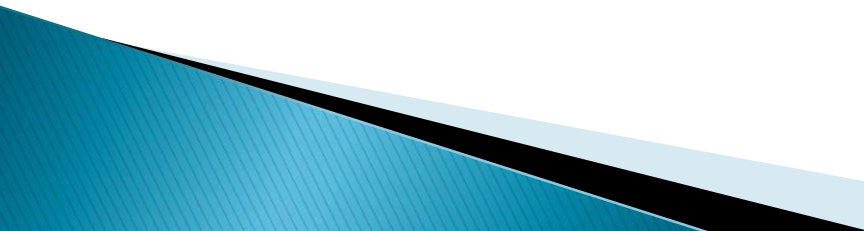
- ▶ Prometni sustav i njegova organizacija prilagođavaju se obliku države.
- ▶ Stvaranje novih granica utječe na promjenu smjera prometnih pravaca.
- ▶ Primjeri:
  - Glavni smjer prometnih pravac u Hrvatskoj danas su sjever – jug dok su u vrijeme Jugoslavije glavni prometni pravci išli zapad – istok ili sjeverozapad – jugoistok.
  - Prije ujedinjenja Njemačke glavni prometni pravci i u Istočnoj i u Zapadnoj Njemačkoj išli su u smjeru sjever – jug dok se nakon ujedinjenja mijenjaju u zapad – istok.
  - Proširenjem EU javila se potreba za organizacijom novih pravac povezivanja te su formirani paneuropski prometni koridori općenitog smjera sjeverozapad – jugoistok.

### 3. Političko – teritorijalni ustroj

- ▶ Promet je važan element u organizaciji neke države.
  - ▶ U RH mreža lokalnih i županijskih prometnica formira se i održava iz sredstava lokalne uprave i samouprave te iz sredstava županije.
  - ▶ Ekonomski jače općine oblikovale su svoju prometnu mrežu.
- 



- ▶ 4. Politički okruženje
- ▶ Obuhvaća odnose sa susjednim zemljama i sustav granica prema njima.
- ▶ Granice mogu biti otvorene (npr. EU), poluotvorene, poluzatvorene, zatvorene.
- ▶ Svaka zemlja ima pravo definirati vlastitu prometnu politiku i oblikovati mrežu prema svojim potrebama no pri tome se uvijek osjeća pozitivan ili negativan utjecaj prometne politike susjednih zemalja.
- ▶ Primjeri:
  - Prioritet gradnje prometnica u Sloveniji nije uređenje prometnih puteva prema Hrvatskoj već prema Italiji i Mađarskoj.
  - Hrvatska i BiH imaju zajednički interes a to je razvoj V.c koridora koji bi za BiH bio glavna prometna osovina, a za Hrvatsku spoj istočne i južne Hrvatske te bi značio jače prometno i ekonomsko aktiviranje luke Ploče

- Hrvatska i Mađarska imaju zajednički interes kako za razvoj Vc tako i Vb koridora. No Mađarska vezu s jadranskom može ostvariti i preko Slovenije koja je kao i ona članica EU što olakšava odvijanje prometa.
  - Hrvatska i Srbija imaju zajednički interes za razvoj posavskog pravca budući on i Srbiju povezuje sa Zapadnom Europom, no veća sredstva ulaganja u povezivanje sa Budimpeštom.
  - Švicarska, Njemačka i Francuska primjer su stimuliranja razvoja prometnih sustava u pograničnim regijama. Baselski aerodrom nalazi se na teritoriju Francuske.
- 

## 5. Stvaranje ekonomskih zajednica

- ▶ Postojanje i pripadnost nadnacionalnoj zajednici podrazumijeva potrebu prilagođavanja prometnog ustava zemlje čitavoj zajednici te potrebu koordinacije prometa.
- ▶ Koordinacija prometa utječe i na one zemlje koje još nisu u zajednici ali s njom surađuju ili pretendiraju postati njen član.

## 6. Međudržavni i međunarodni sporazumi

- ▶ Bilateralni i višelateralni sporazumi podrazumijevaju koordinaciju prometne politike više država.
- ▶ Neke zemlje odbijaju takve sporazume jer imaju separatne interese.
- ▶ Koordinacija može biti i s ciljem ograničenja prometa

► Međunarodni sporazumi interes su šire zajednice.


- Npr. uređena međunarodna plovidba
- Deregulacija zračnog prometa i uvođenje zračnih sloboda.

Skupine „sloboda“	„Sloboda“	Objašnjenje
Tehničke slobode	1	Sloboda preleta iznad države supotpisnice sporazuma bez obaveze slijetanja.
	2	Sloboda slijetanja na tlo države supotpisnice sporazuma iz nekomercijalnih razloga (gorivo, kvar, održavanje)
Tržišne slobode	3	Sloboda iskrcaja putnika, pošte i tereta ukrcanog u državi u kojoj je prijevoznik registriran.
	4	Sloboda ukrcaja putnika, pošte i tereta s ciljem iskrcaja u državi u kojoj je prijevoznik registriran.
	5	Sloboda ukrcaja putnika, pošte i tereta s ciljem iskrcaja u bilo kojoj državi supotpisnici sporazuma te sloboda iskrcaja putnika, pošte i tereta ukrcanog u bilo kojoj državi supotpisnici sporazuma.
Pravne slobode	6	Sloboda pružanja prijevoznih usluga između dvije države pri čemu niti jedna od tih država nije država u kojoj je prijevoznik registriran a preko teritorija te države.
	7	Sloboda pružanja usluga izvan država u kojoj je prijevoznik registriran te sloboda iskrcaja ili ukrcaja putnika, pošte ili tereta s odredištem ili ishodištem u nekoj trećoj državi, a ne državi u kojoj je prijevoznik registriran.
	8	Sloboda prijevoza putnika, pošte i tereta unutar jedne države, a koja nije država u kojoj je prijevoznik registriran.

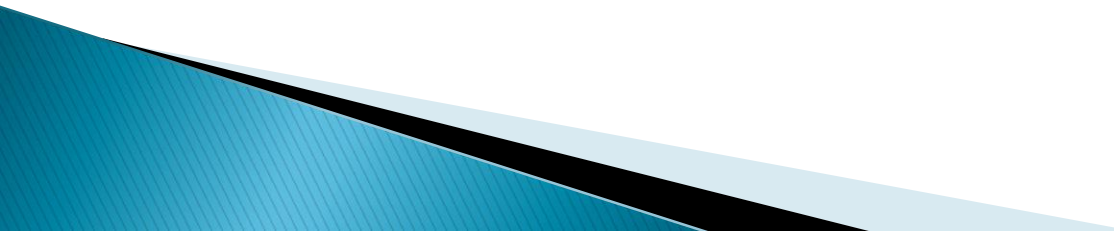
## 7. Utjecaj kriza i ratova

- ▶ Političke i ostale krize i ratovi nepovoljno djeluju na odvijanje prometa.
- ▶ No ponekad ratovi stimuliraju gradnju prometnica zbog potrebe dopreme ljudi i opreme.

## F) Socijalni faktori

- ▶ Socijalni faktori dolaze do izražaja preko utjecaja socijalnih grupa i prijevoznih povlastica.
  - ▶ Socijalna diferencijacija društva dovodi do pojave socijalnih grupa.
  - ▶ Različite socijalne grupe različito se ponašaju u korištenju prometa.
  - ▶ Na korištenje prometa i obujam putovanja utječu:
    - Dohodak
    - dob (najviše putuje zrela dob)
    - veličina domaćinstva (drugačije se ponašaju obitelji nego samci)
    - postojanje slobodnog vremena
- 



- ▶ Da bi se potakle pojedine socijalne skupine na putovanje uvode se različite povlastice:
    - komercijalne povlastice – daju se sa bi se privukli putnici npr. jeftinije karte
    - nekomercijalne povlastice – imaju socijalni karakter te se daju kako bi se omogućio pristup prijevozu pojedinim socijalnim skupinama i na taj način zadovoljavanje osnovnih životnih potreba. npr. jeftinije ili besplatne karte starijim osobama, učenicima.....
- 

## G) Povijesni faktori

- ▶ Prometni sustav često nastaje u jednom vremenu, a koristi se u drugom vremenu te predstavlja naslijeđeni faktor.
- ▶ Današnji prometni sustav odraz je razvoja prometnog sustava tijekom vremena ali isto tako prometni sustavi se mijenjaju, razvijaju i prilagođavaju novim uvjetima i okolnostima.
- ▶ Nasljeđe nije svugdje isto.
  - u Europi postoji kontinuitet razvoja cestovnog prometa od rimskog razdoblja
  - u Sjevernoj Americi promet počinje razvijati razvojem kolskog prometa.

- ▶ Utjecaj povijesnih faktora može biti pozitivan i negativan.
  - ▶ Pozitivan utjecaj ogleda se u bogatstvu nasljeđa, zbrajanju iskustava i dostignuća, povećanju broja trasa, korištenje naslijeđenih dijelova mreže (onih koji nisu rezultat današnjih uvjeta, ali su u funkciji).
  - ▶ Negativni utjecaj ogleda se u onim elementima mreže koji se ne prilagođavaju te kojima se ne ispravljaju nedostaci, prevelikom utjecaju preživjelih i napuštenih elemenata mreže (npr. kanali), kočenju razvoja suvremene mreže pri čemu se radi uštede pribjegava popravljaju stare mreže i prilagođavanje novih dijelova naslijeđenim umjesto gradnje nove mreže.
- 