



Usluga strateškog nadzora i tehničke pomoći vezano za provedbu Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“

Elaborat „Minimalni standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske“

Izrađeno po nalogu broj 106

19. rujna 2018.

Dorada nastavno na komentare Ministarstva: 10. kolovoza 2018. i
sastanak održan 31. kolovoza 2018.

SADRŽAJ

1. Uvod	1
2. Analiza EU zakonodavstva u domeni pružanja javne usluge u javnom linijskom cestovnom prometu	3
2.1. Uredba EZ br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika	3
2.2. Uredba (EU) 2016/2338 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika	4
3. Analiza i ocjena pružanja usluge javnog prijevoza putnika na cestama u RH	6
3.1. Analiza i ocjena zakonodavstva RH u domeni javnog prijevoza putnika u linijskom cestovnom prijevozu na području RH	6
3.1.1 Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18).....	6
3.1.2 Zakon o otocima (NN 34/99, 149/99, 32/02, 33/06).....	9
3.1.3 Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi (NN 87/08, 86/09, 92/10, 105/10, 90/11, 5/12, 16/12, 8 6/12, 126/12, 94/13, 152/14, 07/17).....	10
3.1.4 Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2017./2018.....	10
3.1.5 Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07).....	11
3.1.6 Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (NN 111/03, 148/03, 102/07, 31/14, 50/18).....	12
3.1.7 Pravilnik o uvjetima, kriterijima i načinu ostvarivanja prava na besplatni javni otočni cestovni prijevoz (82/07).....	14
3.1.8 Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (NN 114/15).....	15
3.1.9 Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/08, 20/09).....	17
3.1.10 Ocjena zakonodavstva RH u domeni javnog prijevoza putnika u linijskom cestovnom prijevozu na području RH.	18
3.2. Analiza usvojenih i dostupnih strateških dokumenata u RH koji obrađuju područje javnog prijevoza putnika	19
3.2.1 Strategija prometnog razvoja RH 2017.-2030.	19
3.2.2 I. faza Master plana prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.....	22
3.2.3 Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske - Master plan za integrirani prijevoz putnika	23

3.2.4	Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije	29
3.2.5	Glavni plan razvoja funkcionalne regije južna Dalmacija i strateške procjene utjecaja plana/programa na okoliš sa procjenom utjecaja na baštinu (HIA) za dobra svjetske kulturne baštine (WH)	31
3.2.6	Studija prometnog razvoja Karlovačke županije.....	32
3.2.7	Masterplanovi razvoja prometnog sustava funkcionalnih regija, županija ili širih gradskih aglomeracija u fazi izrade	37
3.3.	Pregled dionika	37
4.	Standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u RH.....	39
4.1.	Prijedlog minimalnih standarda dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području RH.....	40
4.1.1	Temeljeni generatori prometne potražnje	41
4.1.2	Strukturacija prostora kao podloga za definiranje minimalnih standarda dostupnosti javnog cestovnog prijevoza	43
4.1.2.1	Funkcionalna selekcija prostora - formiranje relevantnih prometnih zona	48
4.1.2.2	Strukturacija polova i veza - utvrđivanje žarišta i funkcija razvoja.....	49
4.1.3	Dostupnost podataka za definiranje minimalnih standarda dostupnosti	51
4.1.4	Minimalni standardi usluge kvalitete pružanja javnog prijevoza putnika na cestama na području RH prema veličini naselja	52
4.1.4.1	Temeljni uvjeti koji se moraju zadovoljiti prilikom definiranje mreže linija obuhvaćenih minimalnim standardima dostupnosti u javnom linijskom cestovnom prometu u RH.....	54
4.1.4.2	Prijedlog minimalnih standarda dostupnosti javnog prijevoza putnika u linijskom cestovnom prijevozu u RH	57
4.1.5	Mogućnosti uključivanja alternativnih oblika prijevoza u javni prijevoz putnika na cestama na području RH za naselja sa malim brojem stanovnika.....	61
4.1.5.1	Mikroprijevoz	62
4.1.5.2	Javni prijevoz putnika po pozivu.....	62
4.1.5.3	Taksi prijevoz na poziv.....	62
4.1.5.4	Potencijalna usklađenja zakonskih rješenja	63
5.	Zaključci i preporuke.....	64

6. Literatura.....	67
7. PRILOZI	69
7.1. Popis tablica	69
7.2. Popis shema	75
8. DODACI.....	76
8.1. DODATAK 1 - Primjeri strukturiranja naselja prema tipovima naselja kao i moguće veze s obzirom na ograničenja u udaljenostima....	76
8.1.1 Odabir karakterističnih županija	76
8.1.2 Minimalni standardi dostupnosti u Vukovarsko-srijemskoj županiji	78
8.1.3 Minimalni standardi dostupnosti u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.....	83
8.1.4 Minimalni standardi dostupnosti u Splitsko-dalmatinskoj županiji	89
8.1.5 Minimalni standardi dostupnosti u Ličko-senjskoj županiji....	

1. Uvod

Ulazak Republike Hrvatske u Europsku uniju uvjetovao je prihvaćanje europskih pravnih stečevina, uključujući i pravnih stečevina u sektoru prometa.

Pritom je kroz niz europskih uredbi i direktiva tretiran pojam „usluge od općeg gospodarskog interesa“¹. Posebna pozornost posvećena je „skrivenim“ potporama za obavljanje gospodarskih aktivnosti te je navedeno tretiranom vrlo detaljnom razradom sustava potpora. Pritom se prepoznaju dozvoljene i nedozvoljene potpore.

Uvažavajući navedeno tretirani su i uvjeti pod kojima nadležna tijela operaterima javnih usluga javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika nadoknađuju troškove i/ili dodjeljuju isključiva prava u zamjenu za ispunjenje obaveza obavljanja javnih usluga.

Pritom je „javni prijevoz putnika“ tretiran kao usluga prijevoza od općeg gospodarskog interesa dostupan svima na nediskriminirajući način i stalnoj osnovi, a „operater javne usluge“² javni/privatni prijevoznik (ili skupina prijevoznika) koji obavljaju usluge javnog prijevoza putnika.

Određeno je da ukoliko nadležno tijelo odluči dodijeliti isključivo pravo i/ili naknadu bilo kakve naravi operateru po svom izboru (u zamjenu za ispunjavanje obaveza obavljanja javnih usluga) to čini u okviru ugovora o javnim uslugama³.

Nadalje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18) između ostalog utvrđeno je da se javni prijevoz putnika u cestovnom prometu smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom. Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika ili međužupanijski prijevoz putnika. Pritom se prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika. Čl. 33., nadalje određuje:

- ▶ (1) Komunalni prijevoz putnika obavlja se temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i jedinice lokalne samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja, sukladno odluci jedinice lokalne samouprave o komunalnom prijevozu, odredbama ovoga Zakona te odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007.
- ▶ (2) Županijski prijevoz putnika obavlja se na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 kao javna usluga ili na temelju dozvole za prijevoz koju nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova izdaje upravno tijelo nadležno za promet jedinice područne (regionalne) samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja ili na temelju koncesije.
- ▶ (3) Županijski prijevoz putnika može se obavljati na temelju dozvola ili na temelju koncesije samo do sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 ili do sklapanja ugovora o integriranom prijevozu putnika.
- ▶ (4) Međužupanijski prijevoz putnika obavlja se temeljem dozvole, koju izdaje Ministarstvo, a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova.

¹ eng. Service of General Economic Interests

² eng. Public Service Operator

³ eng. Public Service Contract (PSC)

- ▶ (5) Mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području, a u svrhu sklapanja ugovora o javnoj usluzi, određuje nadležno upravno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave, na temelju analize prijevozne potražnje te analize prijevozne ponude drugih prometnih grana
- ▶ (6) Dvije ili više jedinica područne (regionalne) samouprave mogu, ovisno o prijevoznim potrebama i stanju na prijevoznom tržištu, zajednički potpisati ugovor o javnoj usluzi prijevoza i za međužupanijske linije čija duljina u jednom smjeru prema daljinaru ne prelazi 100 kilometara“
- ▶ (...)

Uvažavajući navedeno, ovaj Elaborat ima za cilj poslužiti kao stručna podloga za definiranje osnovne (minimalne) mreže županijskih linija javnog prijevoza putnika odnosno. Elaborat daje prijedlog minimalnih standarda dostupnosti javnog linijskog prijevoza putnika koji se minimalno moraju osigurati pod jednakim uvjetima za čitavo područje Republike Hrvatske. Elaborat može poslužiti i kao podloga prilikom definiranja ugovora o pružanju javne usluge za naručitelja i prijevoznika.

Elaboratom se ne razrađuje tko plaća uslugu koja će biti zajamčena minimalnim standardima kao niti izvori financiranja. Međutim, autori polaze od pretpostavke kako uslugu zajamčenu minimalnim standardima „kao javnu gospodarsku uslugu čije izvršavanje je u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska“ treba financirati/sufinancirati direktno ili putem decentraliziranih sredstava Republika Hrvatska.

2. Analiza EU zakonodavstva u domeni pružanja javne usluge u javnom linijskom cestovnom prometu

Pored zakonodavstva RH na javni prijevoz putnika odgovarajuće se primjenjuju Uredbe EU koje su obavezno primjenjujuće kao što su:

- ▶ Uredba EZ br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika
- ▶ Uredba (EU) 2016/2338 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika

Temeljne odrednice navedenih uredbi su elaborirani u nastavku.

2.1. Uredba EZ br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika

U okviru Uredbe EZ br. 1370/2007 istaknuto je:

Glavni ciljevi Bijele knjige Komisije od 12. rujna 2001. „Europska prometna politika za 2010.: vrijeme za odluku” jesu jamčiti sigurne, učinkovite i visokokvalitetne usluge prijevoza putnika kroz uređeno tržišno natjecanje, osiguravajući također transparentnost i obavljanje usluga javnog prijevoza putnika, te uzimajući u obzir čimbenike društvenog razvoja, razvoja okoliša i regionalnog razvoja, odnosno ponuditi posebne tarifne uvjete pojedinim skupinama putnika kao što su umirovljenici, te ukloniti nejednakosti između prijevoznika iz različitih država članica koje mogu dovesti do značajnog narušavanja tržišnog natjecanja.

Trenutačno se na razini EU mnoge usluge kopnenog prijevoza putnika, potrebne u smislu općeg gospodarskog interesa, ne mogu obavljati na komercijalnoj osnovi. Nadležna tijela država članica moraju moći djelovati s ciljem osiguranja pružanja takvih usluga. Mehanizmi koje mogu koristiti da bi se osiguralo pružanje usluga javnog prijevoza putnika uključuju sljedeće:

- ▶ dodjelu isključivih prava operaterima javnih usluga,
- ▶ dodjelu financijskih naknada operaterima javnih usluga i
- ▶ određivanje općih pravila za obavljanje javnog prijevoza koja su primjenjiva na sve operatere.

Ako države članice, u skladu s ovom Uredbom, odluče izuzeti pojedina opća pravila iz njihovog područja primjene, potrebno je primjenjivati opći režim za državne potpore.

Mnoge države članice donijele su **zakonodavstvo koje predviđa dodjelu isključivih prava i ugovora o javnim uslugama barem na dijelu njihovog tržišta javnog prijevoza, na temelju transparentnih i pravednih konkurentskih postupaka sklapanja ugovora**. Kao rezultat toga, trgovina između država članica znatno se razvila i nekoliko operatera javnih usluga sada pruža javne usluge prijevoza putnika u više od jedne države članice. Međutim, promjene u nacionalnom zakonodavstvu dovele su do razlika u postupcima koji se primjenjuju i stvorile pravnu nesigurnost oko prava operatera javnih usluga i obveza nadležnih tijela.

Da bi mogla organizirati svoje usluge javnog prijevoza putnika na način koji najbolje odgovara potrebama javnosti, **sva nadležna tijela moraju moći slobodno izabrati svoje operatere javnih usluga**, uzimajući u obzir interese malih i srednjih poduzetnika, pod uvjetima određenim ovom Uredbom. Da bi se pri dodjeli naknada ili isključivih prava zajamčila

primjena načela transparentnosti, jednakog postupanja prema operaterima koji se natječu i razmjernosti, **nužno je da ugovor o javnim uslugama između nadležnog tijela i odabranog operatera javnih usluga odredi prirodu obveza obavljanja javne usluge i dogovorene naknade**. Oblik ili naziv ugovora mogu se razlikovati u skladu s pravnim sustavima država članica.

Slijedeći načelo supsidijarnosti, nadležna tijela mogu utvrditi socijalne i kvalitativne kriterije radi održavanja i unapređenja standarda kvalitete za obveze obavljanja javnih usluga, na primjer u vezi s minimalnim radnim uvjetima, pravima putnika, potrebama osoba smanjene pokretljivosti, zaštitom okoliša, sigurnošću putnika i zaposlenika, kao i obvezama iz kolektivnih ugovora i drugim pravima i sporazumima koji se odnose na radna mjesta i socijalnu zaštitu na mjestu pružanja usluge. Da bi se osigurala transparentnost i usporedivi uvjeti tržišnog natjecanja između operatera, i otklonio rizik socijalnog dampinga, nadležna tijela trebaju moći uvesti određene socijalne standarde i standarde kvalitete usluga.

Naknadu koju nadležna tijela dodjeljuju radi pokrivanja troškova nastalih ispunjavanjem obveze obavljanja javne usluge potrebno je računati na način koji sprečava prekomjernu naknadu. Ako nadležno tijelo planira sklopiti ugovor o javnim uslugama, a da ga ne podvrgne konkurentnom natječajnom postupku, ono također mora poštovati detaljna pravila koja osiguravaju da iznos naknade bude prikladan te da odražava nastojanja usmjerena prema učinkovitosti i kvaliteti usluge.

„Obveza obavljanja javne usluge“ znači zahtjev koji odredi nadležno tijelo da bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater, kad bi uzeo u obzir samo svoje komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade.

2.2. Uredba (EU) 2016/2338 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika

U okviru Uredbe (EU) 2016/2338 dodatno je naglašeno:

Nadležna tijela trebala bi odrediti specifikacije obveza obavljanja javnih usluga u javnom prijevozu putnika. Takve bi specifikacije trebale biti usklađene s ciljevima politike, kao što je navedeno u dokumentima o politici javnog prijevoza u državama članicama.

Specifikacijama obveza obavljanja javnih usluga u javnom prijevozu putnika trebali bi se, gdje je to moguće, stvarati pozitivni mrežni učinci, među ostalim u pogledu poboljšane kvalitete usluga, socijalne i teritorijalne kohezije ili ukupne učinkovitosti sustava javnog prijevoza.

Obveze obavljanja javnih usluga trebale bi biti u skladu s politikom javnog prijevoza. Time se, međutim, nadležnim tijelima ne daje pravo na primitak određenog iznosa financiranja.

Prilikom pripreme dokumenata o politici javnog prijevoza trebalo bi provesti savjetovanje s relevantnim dionicima u skladu s nacionalnim pravom. Ti bi dionici mogli biti prijevoznici, upravitelji infrastrukture, organizacije zaposlenika i predstavnici korisnika usluga javnog prijevoza.

Za ispunjenje obveza javnih usluga koje obavljaju operateri javnih usluga trebalo bi na prikladan način isplatiti naknadu u slučaju ugovora o javnim uslugama koji nisu dodijeljeni na temelju konkurentnog postupka nadmetanja kako bi se osigurala dugoročna financijska

održivost usluga javnog prijevoza putnika u skladu sa zahtjevima politike javnog prijevoza. Posebno bi se takvom naknadom trebali promicati održavanje ili razvoj učinkovitog upravljanja od strane operatera javnih usluga te pružanje usluga prijevoza putnika zadovoljavajuće visokog standarda.

3. Analiza i ocjena pružanja usluge javnog prijevoza putnika na cestama u RH

U nastavku se daje analiza zakonodavstva RH u domeni javnog prijevoza putnika u linijskom cestovnom prijevozu te pregled ciljeva i mjera iz usvojenih strateških dokumenata (prema novoj JASPERS metodologiji) iz sektora prometa na prostoru RH.

3.1. Analiza i ocjena zakonodavstva RH u domeni javnog prijevoza putnika u linijskom cestovnom prijevozu na području RH

Tijekom izrade Elaborata, korišteni su razni zakonski akti i podaci. U ovom poglavlju dat je pregled najvažnijih mjera koje se koriste, odnosno koje se moraju poštivati. Također, dat je komentar tih mjera te prijedlozi za izmjene određenih pravilnika.

Najvažniji pravni propisi koji su obuhvaćeni ovom tematikom su:

- ▶ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18),
- ▶ Zakon o otocima (NN 34/99, 149/99, 32/02, 33/06),
- ▶ Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi (NN 87/08, 92/10, 105/10, 90/11, 5/12, 16/12, 86/12, 126/12, 94/13, 15 2/14, 07/17)
- ▶ Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2017./2018
- ▶ Pravilnik o autobusnim stajalištima (119/07),
- ▶ Pravilnik o načinu provođenja, rokovima i mjerilima za obavljanje linijskog prijevoza putnika temeljem javnog poziva (11/07),
- ▶ Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (NN 111/03, NN 148/03, 102/07, 31/14),
- ▶ Pravilnik o uvjetima, kriterijima i načinu ostvarivanja prava na besplatni javni otočni cestovni prijevoz (82/07),
- ▶ Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (NN 177/03, 61/04, 106/04, 114/15),
- ▶ Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 20/09)

U nastavku su dati izvodi najznačajnijih dijelova akata koji se odnose na predmetnu studiju a u svrhu boljeg razumijevanja studije.

3.1.1 Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18)

Novi **Zakon o prijevozu u cestovnom prometu** (NN 41/18) stupio je na snagu 12.5.2018. Ovim Zakonom određuju se uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutaršnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovoga Zakona.

Ovdje je definiran i „**javni prijevoz**“, kao cestovni prijevoz putnika ili tereta koji je pod **istim uvjetima dostupan svim korisnicima prijevoznih usluga** i koji se obavlja u komercijalne svrhe, radi ostvarenja dobiti od strane prijevoznika te „javni linijski prijevoz putnika u cestovnom prometu“, kao javni prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto, ako je u takva vozila ugrađen

tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.) te kategorije M2 ili M3 na određenim linijama i **po unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i Općim uvjetima prijevoza** i koji se smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom.

Zakonom se definira i „**linija**“ kao relacija (kod direktnog prijevoza) ili skup relacija (kod ekspresnog i putničkog prijevoza) obavljanja prijevoza putnika u cestovnom prometu od početnog do završnog autobusnog kolodvora, putničkog terminala, odnosno autobusnog stajališta, na kojoj se prevoze putnici po registriranom i objavljenom voznom redu s jednim ili više polazaka. **Javni linijski prijevoz putnika** u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika ili međužupanijski prijevoz putnika.

„**Komunalni linijski prijevoz**“ putnika je javni cestovni prijevoz putnika na komunalnim linijama unutar područja isključivo jedne jedinice lokalne samouprave, koji se uređuje sukladno ovom Zakonu, propisima o komunalnom gospodarstvu i sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza. Komunalni prijevoz putnika obavlja se temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i jedinice lokalne samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja, sukladno odluci jedinice lokalne samouprave o komunalnom prijevozu, odredbama ovoga Zakona te odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika. Javni linijski prijevoz putnika na županijskim i međužupanijskim linijama, na istoj liniji ili na dijelu linije (relaciji) može se obavljati i dodatnim vozilima. Pri obavljanju prijevoza na istoj liniji ili dijelu linije (relaciji) dodatnim vozilom dozvoljeno je izostavljanje određenih autobusnih kolodvora ili autobusnih stajališta iz voznog reda.

„**Županijski linijski prijevoz**“ je javni cestovni prijevoz putnika na području jedne županije, a može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjednih županija ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom, a obavlja se temeljem ugovora o javnim uslugama temeljem Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili temeljem dozvole koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova ili temeljem dodijeljene koncesije. Mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području, a u svrhu sklapanja ugovora o javnoj usluzi, određuje nadležno upravno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave, na temelju analize prijevozne potražnje te analize prijevozne ponude drugih prometnih grana. Županijski prijevoz putnika obavlja se na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 kao javna usluga ili na temelju dozvole za prijevoz koju nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova izdaje upravno tijelo nadležno za promet jedinice područne (regionalne) samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja ili na temelju koncesije.

„**Međužupanijski linijski prijevoz**“ je javni cestovni prijevoz putnika između autobusnih kolodvora ili autobusnih stajališta u dvije ili više županija, a može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz putnika u skladu s izdanom dozvolom, koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova. Međužupanijski prijevoz putnika

obavlja se temeljem dozvole, koju izdaje Ministarstvo, a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova.

„**Međunarodni linijski prijevoz**“ je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i drugih država, a koji se obavlja u skladu s izdanom dozvolom.

„**Posebni linijski prijevoz**“ putnika može obavljati prijevoznik koji posjeduje licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika. Posebni linijski prijevoz prijevoznik obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto i vozilima kategorije M2 i M3, odnosno specijalnim cestovnim vozilima, na osnovi sklopljenog pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika. Popis putnika obvezni je i sastavni dio ugovora iz stavka 2. ovoga članka i prijevoznik ga za vrijeme prijevoza mora imati u vozilu. Prijevozniku je zabranjen prijevoz putnika koji nisu upisani u popis putnika. Iznimno, u sklopu posebnog linijskog prijevoza putnika može se obavljati i prijevoz putnika koji nisu navedeni u popisu putnika u mjestu i iz mjesta u kojima ne postoji organizirani javni linijski prijevoz putnika. Prilikom izdavanja dozvole izdavatelj dozvole dužan je utvrditi sljedeće:

- ▶ vremensku i mjesnu dostupnost javnog linijskog cestovnog prijevoza, drugih oblika prijevoza putnika propisanih ovim Zakonom i prijevoza putnika iz drugih grana prometa
- ▶ potrebe posebnih kategorija korisnika prijevoza
- ▶ utjecaj na ekonomsku, stratešku i društvenu opstojnost postojećih linija i
- ▶ mogućnosti rješavanja prijevoza putnika mikroprijevozom ili javnim linijskim prijevozom ugovorom o javnoj usluzi.

Novim zakonom definiran je i „**mikroprijevoz**“ kao oblik javnog prijevoza putnika osobnim automobilom klase M1 ili autobusom klase M2, koji se obavlja na područjima na kojima nema organiziranog javnog prijevoza putnika odnosno na područjima koja karakterizira niska razina prijevozne potražnje, a obavlja se u skladu s ovim Zakonom i nema obilježja drugih oblika prijevoza. Mikroprijevoz može obavljati prijevoznik koji posjeduje licenciju za prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju za autotaksi prijevoz ili licenciju za djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika, temeljem odredbi odluke jedinice lokalne samouprave o mikroprijevozu te temeljem odredbi ovoga Zakona. Mikroprijevoz prijevoznik obavlja vozilima kategorije M1 ili vozilima kategorije M2 na temelju ugovora potpisanog između naručitelja prijevoza i prijevoznika, pod uvjetima propisanim odlukom jedinice lokalne samouprave o mikroprijevozu, obavlja se radi zadovoljavanja prijevoznih potreba stanovništva u ruralnim i slabo naseljenim područjima, tamo gdje nije organiziran javni linijski prijevoz putnika, sukladno voznom redu koji je prilagođen osobama koje traže prijevoz.

Prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu u smislu ovoga Zakona dužan je:

- ▶ svoje prijevozne usluge pružati svim korisnicima prijevoza bez diskriminacije i pod jednakim uvjetima
- ▶ donijeti i primjenjivati cjenik prijevoznih usluga i putnicima izdavati vozne karte sukladno cjeniku, koje mogu biti u tiskanom ili digitalnom obliku
- ▶ obavljati javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu u skladu s ovim Zakonom, potpisanim ugovorima o javnoj usluzi, važećim voznim redovima, važećim dozvolama, važećim cjenicima te Općim uvjetima prijevoza

- ▶ za vrijeme prijevoza u vozilu imati običnu presliku primjerka dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) i po kojima se prijevoz obavlja
- ▶ za vrijeme prijevoza u vozilu imati ostalu dokumentaciju propisanu odredbama ovoga Zakona
- ▶ brinuti za red, sigurnost i redovitost obavljanja prijevoza i
- ▶ javno, a najmanje na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način, objaviti početak, izmjenu ili prestanak obavljanja prijevoza po određenom voznom redu, liniji, odnosno dozvoli.

3.1.2 Zakon o otocima (NN 34/99, 149/99, 32/02, 33/06)

Zakonom o otocima za otoke i otočne skupine koji čine jedinstvene prostorno-gospodarske cjeline donose se programi održivog razvitka otoka, odnosno otočnih skupina. Programi održivog razvitka otoka donose se za otočne skupine prema članku 5. Zakona, i to tako da svaki otok u skupini obuhvaćenom programom bude obrađen i kao sastavni dio skupine i zasebno.

Javni putnički i putničko-teretni prijevoz u linijskom prometu između otoka i kopna i u međuotočnom prometu, organizira se i usklađuje kao sustav pomorskog i cestovnog prijevoza, prema načelima Nacionalnog programa.

Pomorski dio sustava organizira se tako da svaki naseljeni otok koji s kopnom nije povezan mostom, ima najmanje tri povratne veze s kopnom ili s većim naseljem, odnosno administrativnim središtem na drugom otoku, dnevno, od kojih su barem dvije brzobrodске. Dnevni raspored linija utvrđuje se uz prethodno pribavljeno mišljenje obalno-otočnih i otočnih općina i gradova. Cestovni dio sustava organizira se izgradnjom mostova koji povezuje određene otoke s kopnom i međusobno, dogradnjom unutarotočnih cestovnih mreža, te uvođenjem linija između otoka i kopna te u otočnom prijevozu.

Cijene javnoga pomorskog prijevoza putnika i cijene javnoga cestovnog prijevoza na linijama koje povezuju otok s kopnom i otoke međusobno te cijene javnoga otočnoga cestovnog prijevoza ne smiju biti veće od cijena u prigradskom javnom prijevozu putnika na području Grada Zagreba.

Učenici, studenti i umirovljenici i osobe starije od 65 godina koji imaju prebivalište na otoku, te zdravstveni djelatnici pri obavljanju redovnih i žurnih prijevoza bolesnika imaju pravo u javnom pomorskom prijevozu na besplatan prijevoz na linijama koje povezuju otok s kopnom, otoke međusobno i u javnom otočnom cestovnom prijevozu, što dokazuje učeničkom, odnosno studentskom iskaznicom, odnosno potvrdom o primitku posljednje mirovine i uvjerenjem o prebivalištu, odnosno osobnom iskaznicom.

Vlada Republike Hrvatske donosi državne programe (... ; pomorsko-cestovnog povezivanja otoka s kopnom, otoka međusobno i unutarotočnog cestovnog povezivanja;...) razvitka otoka. Godišnji iznos sredstava za provedbu državnih programa koji se donose za područja aktivnosti: izrada prostornih planova i uređenja otočnih poljoprivrednih zemljišta; postupanja s otočnim krutim otpadom; pomorsko-cestovnog povezivanja otoka s kopnom, otoka međusobno i unutarotočnog cestovnog povezivanja; osuvremenjivanja otočnih poljskih, šumskih i protupožarnih puteva; izgradnje otočne infrastrukture za zrakoplovni i helikopterski prijevoz i poticanja razvitka otočnoga zračnog prijevoza, osigurava se u državnom proračunu, u dijelu koji ne mogu osigurati obalno-otočne županije, općine i gradovi.

3.1.3 Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi (NN 87/08, 86/09, 92/10, 105/10, 90/11, 5/12, 16/12, 86/12, 126/12, 94/13, 152/14, 07/17)

U proračunu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave osiguravaju se sredstva za financiranje škola čiji je osnivač Republika Hrvatska ili jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, i to za:

1. prijevoz učenika osnovnih škola

Osnivač je dužan organizirati prijevoz učenicima razredne nastave (1. - 4. razred) koji imaju adresu stanovanja udaljenu od škole **najmanje tri kilometra**, a učenicima predmetne nastave (5. - 8. razred) koji imaju adresu stanovanja udaljenu od škole **najmanje pet kilometara**. Prijevoz se organizira od najbliže postaje međumjesnog ili gradskog prijevoza do škole ili školi najbliže postaje međumjesnog ili gradskog prijevoza i obrnuto. U slučaju da međumjesni ili gradski prijevoz nije organiziran polazišnu točku utvrđuje osnivač. Za učenike s teškoćama osigurava se prijevoz bez obzira na udaljenost i prijevoz pratitelja kada je zbog vrste i stupnja teškoća pratitelj potreban, a sukladno rješenju o primjerenom obliku školovanja.

Vlada Republike Hrvatske može, sukladno raspoloživim sredstvima državnog proračuna, za svaku školsku godinu donijeti odluku o financiranju, odnosno sufinanciranju prijevoza za učenike srednjih škola.

3.1.4 Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2017./2018

Pod javnim prijevozom učenika podrazumijeva se javni linijski prijevoz u cestovnom prometu (autobus) i javni prijevoz u željezničkom prometu (vlak).

Ako učenik ima mogućnost korištenja prijevoza vlakom i autobusom, Ministarstvo znanosti i obrazovanja podmirivat će trošak prijevoza vlakom ako je:

- ▶ adresa u mjestu prebivališta, odnosno boravišta učenika udaljena do 2 km od željezničke postaje
- ▶ vozni red prilagođen održavanju nastave (redoviti dolazak u školu i povratak iz škole osigurava onaj javni prijevoznik kod kojeg je vozni red organiziran na način da vrijeme čekanja od dolaska u mjesto školovanja do početka nastave te vrijeme čekanja od završetka nastave do polaska redovite linije prema mjestu stanovanja učenika ne prelazi 45 minuta, a u slučaju potrebe za presjedanjem, vrijeme čekanja između dvije linije javnog prijevoza ne smije biti dulje od 30 minuta).

Učenik koji je u školskoj godini 2017./2018. upisao i redovito pohađa srednju školu na području Republike Hrvatske, ostvaruje pravo na sufinanciranje 75% troškova međumjesnog javnog prijevoza ako:

- ▶ kupuje mjesečnu kartu za korištenje sredstava redovitoga javnog prijevoza (autobus i vlak)
- ▶ udaljenost od adrese u mjestu prebivališta, odnosno boravišta učenika do adrese u mjestu škole iznosi više od 5 kilometara.

Pravo sufinanciranja troškova javnog prijevoza prema kriterijima iz stavka 1. ove točke ne ostvaruje učenik:

- ▶ koji je smješten u učeničkom domu koji se nalazi u istome mjestu njegova školovanja
- ▶ kojemu se troškovi prijevoza u cjelini financiraju iz drugih izvora (učenik koji ima prebivalište na otocima, programi jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i dr.).
- ▶ Ako je cijena mjesečne učeničke karte za autobus veća od:
- ▶ karte koju za mjesec plaćaju radnici, sufinancira se 75% cijene takve karte
- ▶ ukupnog iznosa pojedinačnih dnevnih karata za dane pohađanja nastave u mjesecu, sufinancira se 75% ukupnog iznosa pojedinačnih dnevnih karata za dane pohađanja nastave u mjesecu.

Iznimno, osnivači srednjih škola mogu organizirati posebni linijski prijevoz ako zahtjev za sufinanciranje na mjesečnoj razini ne prelazi iznos zahtjeva za sufinanciranje troškova prijevoza za ožujak 2017. godine.

Pod međumjesnim javnim prijevozom podrazumijeva se prijevoz između dvaju različitih mjesta - mjesta prebivališta, odnosno boravišta i mjesta škole, neovisno o tome ulaze li ta dva mjesta u sastav iste ili druge jedinice lokalne samouprave (općine ili grada).

Jedinicama područne (regionalne) samouprave i Gradu Zagrebu, odnosno osnivačima srednjoškolskih ustanova mjesečno će se osigurati sredstva za troškove prijevoza učenika koji srednju školu pohađaju na njihovu području.

3.1.5 Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07)

Ovim Pravilnikom propisuju se uvjeti za utvrđivanje lokacije, kao i uvjeti za projektiranje i uređenje autobusnih stajališta na javnim cestama. Lokaciju autobusnih stajališta uvjetuju potrebe javnog prijevoza. Postupak za utvrđivanje lokacije autobusnog stajališta na javnoj cesti pokreće se podnošenjem zahtjeva, a to mogu podnijeti pravne ili fizičke osobe.

Opravdanost zahtjeva predlagatelja za izgradnju odnosno smještanjem autobusnog stajališta na javnoj cesti, utvrđuje se analizom prijevoznih potreba putnika, linija javnog prijevoza u cjelini te postojećeg rasporeda autobusnih stajališta, tehničkih elemenata javne ceste, prosječnog godišnjeg dnevnog prometa i vršnog prometa, razine sigurnosti prometa, odstupanja od postojeće razine prometne usluge na promatranj trasi, odnosno cestovnom pravcu javne ceste ako se izgradi odnosno smjesti novo autobusno stajalište.

Autobusna stajališta na državnim i županijskim cestama moraju se graditi odnosno smještati na desnoj strani izvan kolnika postojeće javne ceste. Iznimno, nadležni subjekt može na prijedlog predlagatelja, uz prethodno pribavljenu suglasnost nadležne policijske uprave, dopustiti smještanje autobusnog stajališta i na kolniku javne ceste.

Autobusna stajališta projektiraju se za svaki prometni smjer s desne strane u smjeru vožnje. Na javnoj cesti s kolnikom za promet vozila u oba smjera, autobusna stajališta grade se, odnosno smještaju u paru i to tako da se gledajući u smjeru vožnje prije nailazi na stajalište s lijeve strane javne ceste.

Međusobni razmak krajnjih točaka autobusnih stajališta iz stavka 1. ovog članka, ne smije biti manji od 50 m na državnim cestama i ne manji od 30 m na županijskim i lokalnim cestama.

Iznimno, autobusna stajališta mogu se smještati tako da se prvo smješta autobusno stajalište s desne strane kolnika. U tom slučaju, međusobni razmak krajnjih točaka autobusnih stajališta ne smije biti manji od 50 m.

Na pješačkom otoku autobusnog stajališta mora se postaviti ploča s imenom stajališta i izvatkom iz voznog reda, autobusno stajalište mora se opremiti natkrivenim prostorom za putnike - čekaonicom.

3.1.6 Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (NN 111/03, 148/03, 102/07, 31/14, 50/18)

Ovim Pravilnikom propisuju se posebni uvjeti koje moraju ispunjavati vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika i tereta te vozila kojima se obavlja prijevoz putnika i tereta za vlastite potrebe, a čiji su vlasnici ili korisnici fizičke osobe - obrtnici ili pravne osobe. Pod vozilom u smislu ovog Pravilnika podrazumijevaju se: osobni automobili namijenjeni obavljanju autotaksi prijevoza, obavljanju drugih dopuštenih oblika javnog prijevoza putnika i iznajmljivanja vozila sa vozačem, autobusi namijenjeni obavljanju shuttle prijevoza, povremenog prijevoza, posebnog linijskog prijevoza, javnog linijskog prijevoza i mikroprijevoza, teretna motorna vozila namijenjena javnom prijevozu tereta te osobni automobili, autobusi i teretna motorna vozila kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

Osobni automobil kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto kojim se obavlja shuttle prijevoz, javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, povremeni prijevoz te mikroprijevoz, mora ispunjavati sljedeće posebne uvjete:

- ▶ imati oznaku imena i prezimena te prebivališta fizičke osobe - obrtnika, odnosno naziva i sjedišta trgovačkog društva koje obavlja prijevoz i OIB prijevoznika, istaknuto najmanje na vanjskim bočnim stranama vozila, pri čemu navedeni podaci u oznaci moraju odgovarati podacima navedenim u licenci za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza, a visina slova u predmetnoj oznaci ne smije biti manja od 15 mm
- ▶ imati najmanje troja bočna vrata od kojih su vrata u drugom redu sjedala izvedena na desnoj strani vozila
- ▶ imati ugrađen i ispravan klima-uređaj
- ▶ imati ugrađen kočni protublokirajući sustav (ABS)
- ▶ imati ugrađene zračne jastuke najmanje za vozača i suvozača
- ▶ ako je vozilo opremljeno vučnom kukom, ista mora biti EURO izvedbe
- ▶ imati čistu i neoštećenu unutrašnjost vozila odnosno putničke kabine i
- ▶ imati pribor za čišćenje unutrašnjosti vozila odnosno putničke kabine

Prilikom obavljanja prijevoza iz stavka 1. ovoga članka, ovisno o vrsti prijevoza koji se obavlja, na vjetrobranskom staklu vozila i vidljivo s vanjske strane mora biti istaknut natpis o vrsti prijevoza odnosno natpis »SHUTTLE PRIJEVOZ«, »POVREMENI PRIJEVOZ«, »POSEBNI LINIJSKI PRIJEVOZ« ili »MIKROPRIJEVOZ«.

Ako se osobnim automobilom kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto obavlja javni linijski prijevoz putnika, na vjetrobranskom staklu vozila i vidljivo s vanjske strane potrebno je istaknuti natpis s naznakom polaznog i dolaznog mjesta

na liniji koja se obavlja, ili naziv odredišta, ako se prijevoz obavlja unutar zona koje određuju jedinice lokalne samouprave odnosno ako se obavlja komunalni prijevoz putnika.

Osobni automobil kategorije M1 kojim se obavlja iznajmljivanje vozila sa vozačem kao poseban oblik prijevoza, mora ispunjavati sljedeće posebne uvjete:

- ▶ imati čistu i neoštećenu unutrašnjost vozila odnosno putničke kabine
- ▶ imati pribor za čišćenje unutrašnjosti vozila odnosno putničke kabine i
- ▶ imati ugrađen navigacijski uređaj ili opremu.

Takav osobni automobil ne smije biti stariji od pet godina, što znači da modelska godina sadržana u VIN oznaci ne smije biti manja od godine u kojoj se obavlja prijevoz umanjeno za četiri godine. Isto tako, navedeni osobni automobil kategorije M1 mora ispunjavati i uvjete propisane posebnim propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama i tehničke uvjete za vozila u prometu na cestama.

Autobus namijenjen za javni prijevoz putnika mora ispunjavati sljedeće posebne uvjete:

- ▶ imati oznaku imena i prezimena te prebivališta fizičke osobe - obrtnika, odnosno naziva i sjedišta trgovačkog društva koje obavlja prijevoz i OIB prijevoznika, istaknuto najmanje na vanjskim bočnim stranama vozila, pri čemu podaci navedeni u oznaci moraju odgovarati podacima navedenim u licenci za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika, a visina slova u oznaci ne smije biti manja od 30 mm
- ▶ imati čistu i neoštećenu unutrašnjost vozila odnosno putničke kabine
- ▶ imati pribor za čišćenje unutrašnjosti vozila odnosno putničke kabine
- ▶ imati ispravan uređaj za zagrijavanje i prozračivanje vozila
- ▶ imati vanjske površine autobusa neoštećene ili uredno sanirane i
- ▶ imati sve znakove obavijesti i natpise unutar autobusa (ULAZ, IZLAZ, IZLAZ ZA NUŽDU i sl.) na hrvatskom jeziku.

Autobus kojim se obavlja javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, povremeni prijevoz ili shuttle prijevoz putnika, osim prethodno navedenih uvjeta, mora ispunjavati i sljedeće posebne uvjete:

- ▶ za autobuse u javnom linijskom prijevozu putnika istaknut natpis na vjetrobranskom staklu i vidljiv izvana, s naznakom polaznog i dolaznog autobusnog kolodvora/terminala/stajališta, te najmanje jednog usputnog autobusnog kolodvora/terminala/stajališta na liniji, kojim se označava smjer vožnje, osim za prijevoz putnika na linijama unutar zona koje uređuju jedinice lokalne samouprave odnosno na linijama komunalnog prijevoza, kada je dovoljno imati istaknut samo naziv odredišta prema kojem autobus vozi
- ▶ za autobuse u posebnom linijskom prijevozu putnika istaknut natpis na vjetrobranskom staklu i vidljiv izvana, s naznakom polaznog i dolaznog mjesta i nazivom naručitelja posebnog linijskog prijevoza koji mora biti istovjetan nazivu naručitelja prijevoza iz Ugovora o posebnom linijskom prijevozu
- ▶ za autobuse u povremenom prijevozu istaknut natpis »POVREMENI PRIJEVOZ«
- ▶ za autobuse u shuttle prijevozu istaknut natpis »SHUTTLE PRIJEVOZ« i oznaku relacije na kojoj se obavlja prijevoz te na vidljivom mjestu u autobusu postavljen cjenik prijevoza
- ▶ označen ukupan broj sjedećih i stajaćih mjesta u autobusu i
- ▶ numerički označeno svako sjedeće mjesto u autobusu II. i III. razreda.

Autobus kojim se obavlja javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz i povremeni prijevoz putnika do 100 km udaljenosti od polazišta u jednom smjeru, mora osim prethodnih uvjeta imati značajke autobusa I. ili II. razreda, sukladno posebnim propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama i tehničke uvjete za vozila u prometu na cestama.

Javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz i povremeni prijevoz putnika na udaljenosti do 100 km od polazišta u jednom smjeru, može se obavljati i autobusima III. razreda, sukladno posebnim propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama i tehničke uvjete za vozila u prometu na cestama.

Autobus kojim se obavlja javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz ili povremeni prijevoz putnika na udaljenostima većim od 100 km, a manjim od 700 km udaljenosti od polazišta u jednom smjeru, mora osim gore navedenih uvjeta, ispunjavati i značajke autobusa II. ili III. razreda, sukladno posebnim propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama i tehničke uvjete za vozila u prometu na cestama.

Autobus kojim se obavlja javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz ili povremeni prijevoz putnika na udaljenostima većim od 700 km udaljenosti od polazišta u jednom smjeru, osim prethodnih uvjeta, mora ispunjavati i sljedeće uvjete:

- ▶ imati značajke autobusa III. razreda, sukladno posebnim propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama i tehničke uvjete za vozila u prometu na cestama
- ▶ ugrađen i ispravan klima-uređaj
- ▶ ugrađene sigurnosne pojaseve najmanje za prvi red sjedala ispred kojeg nema sjedala s rukohvatom u skladu s Pravilnikom ECE-R 16 i
- ▶ ugrađen sanitarni čvor + WC koji je ispravan i može se koristiti tijekom puta.

3.1.7 Pravilnik o uvjetima, kriterijima i načinu ostvarivanja prava na besplatni javni otočni cestovni prijevoz (82/07)

Ovim Pravilnikom utvrđuju se uvjeti i način ostvarivanja prava na besplatni javni otočni cestovni prijevoz korisnicima iz članka 10. Zakona o otocima te postupak obračuna i ostvarivanja naknade dijela neostvarenih prihoda istog zakona prijevoznicima koji obavljaju usluge javnog otočnog cestovnog prijevoza.

Obzirom na uvjete i način ostvarivanja prava i vrijeme trajanja besplatnog javnog cestovnog prijevoza korisnike dijelimo na učenike osnovnih škola koji dnevno putuju do škole, a nisu obuhvaćeni organiziranim besplatnim prijevozom, učenike srednjih škola i studenti koji svakodnevno putuju do škole ili visokoškolske ustanove izvan mjesta prebivališta, učenici srednjih škola i studenti koji za vrijeme školovanja privremeno borave izvan mjesta prebivališta, a vikendom dolaze u mjesto prebivališta, učenici srednjih škola koji putuju na redovitu učeničku praksu, umirovljenici i osobe starije od 65 godina, invalidne osobe.

Učenici osnovnih škola koji nisu obuhvaćeni organiziranim besplatnim prijevozom do škole (učenici od 1. do 4. razreda koji putuju do udaljenosti od 3 kilometra, odnosno učenici od 5. do 8. razreda koji putuju do udaljenosti do 5 kilometara) ostvaruju pravo na besplatni prijevoz do škole.

Ostale navedene osobe ostvaruju pravo na besplatan prijevoz na način i u rokovima kao i učenici koji to pravo koriste.

Učenici srednjih škola i studenti koji svakodnevno putuju od mjesta prebivališta do škole, odnosno visokoškolske ustanove ostvaruju pravo na besplatan prijevoz do mjesta

školovanja ili trajektne luke na otoku, odnosno do prve autobusne stanice na kopnu za premoštene otoke.

Ostale navedene osobe ostvaruju pravo na besplatan prijevoz ishodomanjem pokazne karte temeljem potvrde škole, odnosno visokoškolske ustanove kojom dokazuju status učenika, odnosno studenta. Ostale navedene osobe ostvaruju pravo na besplatan prijevoz u vremenu trajanja školske, odnosno akademske godine - od 1. rujna do 1. srpnja za učenike, odnosno do 15. srpnja za studente, a iznimno i za vrijeme održavanja učeničke prakse.

Učenici srednjih škola i studenti s prebivalištem na otoku koji zbog školovanja privremeno borave izvan mjesta prebivališta imaju pravo na besplatan prijevoz vikendom od mjesta prebivališta do mjesta školovanja na otoku ili trajektne luke na otoku odnosno prve stanice na kopnu za premoštene otoke i natrag.

Ostale navedene osobe ostvaruju pravo na onoliko povratnih besplatnih vožnji, sukladno broju vikenda u mjesecu, temeljem potvrde škole, odnosno visokoškolske ustanove kojim dokazuju status učenika, odnosno studenta.

Ostale navedene osobe ostvaruju pravo na besplatan prijevoz ishodomanjem iskaznice temeljem potvrde škole, odnosno visokoškolske ustanove kojom dokazuju status učenika, odnosno studenta.

Ostale navedene osobe ostvaruju pravo na besplatan prijevoz u vremenu trajanja školske, odnosno akademske godine - od 1. rujna do 1. srpnja za učenike, odnosno do 15. srpnja za studente, a iznimno i za vrijeme održavanja učeničke prakse.

Učenici srednjih škola s prebivalištem na otoku koji putuju na redovitu učeničku praksu izvan mjesta prebivališta imaju pravo na besplatan prijevoz do mjesta održavanja učeničke prakse ili trajektne luke na otoku, odnosno do prve autobusne stanice na kopnu za premoštene otoke.

Umirovljenici i osobe starije od 65 godina s prebivalištem na otoku imaju pravo na besplatan prijevoz u javnom otočnom cestovnom prijevozu, odnosno do prve stanice na kopnu kod premoštenog otoka.

S prijevoznicima koji obavljaju usluge javnog otočnog cestovnog prijevoza zaključit će se ugovori o ostvarivanju prava na naknadu dijela neostvarenih prihoda za obavljanje besplatnog prijevoza kategorijama putnika Zakona o otocima.

Invalidne osobe sukladno Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu i Zakonu o otocima koje zbog invalidnosti ne mogu koristiti usluge javnog otočnog cestovnog prijevoza, sukladno odredbama ovog Pravilnika imaju pravo na novčanu naknadu za nadoknadu troškova vlastitog prijevoza kada putuju na posao, školovanje ili stručno usavršavanje.

Novčana naknada utvrđuje se temeljem Odluke Vlade Sredstva za subvencioniranje kategorija otočnog stanovništva u javnom otočnom cestovnom prijevozu osiguravaju se u državnom proračunu na poziciji Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka.

3.1.8 Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (NN 114/15)

Ovim se Pravilnikom propisuje obrazac dozvole za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika na županijskim, međužupanijskim i međunarodnim linijama za treće države, visina naknade za izdavanje dozvola, sadržaj i način vođenja upisnika o izdanim dozvolama, mjerila,

postupak i rokovi za usklađivanje voznih redova te visina naknade za usklađivanje voznih redova.

Županijska linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz putnika na području iste županije. Županijska linija može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjedne županije, ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom.

Županijska linija posebnog linijskog prijevoza je linija na kojoj se obavlja prijevoz točno određene vrste putnika (prijevoz radnika do mjesta rada i natrag do mjesta stanovanja ili prijevoz učenika obveznog osnovnog obrazovanja od mjesta stanovanja do škole i natrag) na području jedne županije.

Dozvola za županijsku liniju je isprava na temelju koje se prijevozniku dopušta obavljanje prijevoza putnika na županijskoj liniji. Dozvola za županijski posebni linijski prijevoz je isprava na temelju koje se prijevozniku dopušta obavljanje prijevoza putnika na županijskoj liniji posebnog linijskog prijevoza.

Polazak je vremenom označen početak obavljanja prijevoza s kolodvora odnosno stajališta. Izmijenjena linija je postojeća linija u kojoj se mijenja vrijeme polaska, mijenja itinerer bez promjene vremena polaska, smanjuje broj polazaka, smanjuje broj stajališta, smanjuje učestalost održavanja, te skraćuje relacija ili mijenja način održavanja linije, sa stalne na sezonsku. Relacija je udaljenost između dvaju mjesta na liniji, koja su u voznom redu označena kao kolodvori, odnosno stajališta.

Nova linija je linija, koja se predlaže po novom voznom redu koji ranije nije postojao. Nova linija je i postojeća linija na kojoj se mijenja itinerer uz promjenu vremena polaska, na kojoj se uvode novi polasci, na kojoj se uvode nova stajališta, koja se produljuju, na kojoj se povećava razdoblje održavanja sa sezone na stalnu, te povećava učestalost održavanja.

Stalna linija je linija, koja se održava tijekom cijele godine.

Sezonska linija je linija, koja se održava u određenom vremenskom razdoblju tijekom godine.

Učestalost održavanja linije je način održavanja linije koji može biti svakodnevni ili po unaprijed utvrđenim danima.

Stajalište je svako mjesto za ulazak ili izlazak putnika utvrđeno u voznom redu.

Vozni redovi za nove i izmijenjene linije na kojima se samo mijenja vrijeme polaska se usklađuju.

Usklađivanje voznih redova za županijske linije obavlja Hrvatska gospodarska komora- županijske komore, ako Odlukom o organizaciji linijskog prijevoza putnika na području županije nije propisano izdavanje dozvola za linijski prijevoz putnika na temelju javnog natječaja.

Usklađivanje voznih redova obavlja se, u pravilu, jedanput godišnje, prema Poslovniku o usklađivanju voznih redova, kojeg donosi Hrvatska gospodarska komora. U slučaju potrebe (izgradnje i rekonstrukcije cesta, mostova, tunela, početka i završetka nastave u školama, ukidanja određenih željezničkih linija, na zahtjev jedinica lokalne samouprave, te za međunarodne linije) može se organizirati izvanredno usklađivanje voznih redova.

Usklađivanje voznog reda za izmijenjenu liniju kod koje se samo mijenja vrijeme polaska može se zatražiti u razdoblju od 1. ožujka do 31. listopada, ako se izmjenom ne ulazi u zaštitna vremena na postojećim linijama, odnosno ako prijevoznik pribavi suglasnost svih prijevoznika u čija zaštitna vremena ulazi.

Usklađeni vozni red ovjeren od strane županijske komore prijevoznik dostavlja upravnom tijelu županije nadležnom za poslove prometa na čijem području se prijevoz obavlja, a usklađeni vozni red ovjeren od strane Hrvatske gospodarske komore prijevoznik dostavlja Ministarstvu pomorstva, prometa i veza (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) najkasnije u roku od 30 dana od dana usklađenja.

Pri usklađivanju voznih redova za županijske linije primjenjuje se vremenski razmak zaštite polazaka/dolazaka u odnosu na vozne redove postojećih županijskih linija ili vozne redove izmijenjenih ili novopredloženih linija prikazan u narednoj tablici.

Tablica 1. Vremenski razmak zaštite polazaka/dolazaka u odnosu na vozne redove postojećih županijskih linija

Dužina linije, odnosno relacije između dva najudaljenija zajednička stajališta	Najmanja vremenska razlika u minutama
km	prije/poslije
do 10	10
11- 30	20
31- 50	30
preko 51	45

Pri usklađivanju voznih redova za međužupanijske linije primjenjuje se sljedeći vremenski razmak zaštite polazaka/dolazaka u odnosu na vozne redove postojećih međužupanijskih linija ili vozne redove izmijenjenih ili novopredloženih linija:

Tablica 2. Vremenski razmak zaštite polazaka/dolazaka u odnosu na vozne redove postojećih međužupanijskih linija

Dužina linije, odnosno relacije između dva najudaljenija zajednička stajališta	Najmanja vremenska razlika u minutama
km	prije/poslije
do 50	30
51 - 100	45
101 - 200	60
201 - 400	90
preko 400	120

3.1.9 Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/08, 20/09)

Ovim Pravilnikom propisuju se posebni uvjeti koje moraju ispunjavati autobusi kojima se obavlja organizirani prijevoz djece. Pod organiziranim prijevozom djece se podrazumijeva prijevoz skupine djece, pri čemu se u autobusu voze isključivo djeca ili djeca u pratnji roditelja, nastavnika, trenera i sl. U smislu ovog Pravilnika djeca su osobe do 18. godine života.

Autobusi kojima se obavljanja organizirani prijevoz djece, mora ispunjavati sljedeće posebne uvjete:

- ▶ vanjska prednja i stražnja lijeva strana autobusa mora biti obilježena posebnim znakom za prijevoz djece,
- ▶ unutrašnjost autobusa mora biti čista i neoštećena (sjedala, podovi, bočne stranice, rasvjetna tijela),
- ▶ mora imati osnovni pribor za interventno čišćenje vozila (metla, lopatica, posuda, spužva i sl.),
- ▶ mora imati ispravan uređaj za zagrijavanje i prozračivanje vozila,
- ▶ vanjske površine autobusa moraju biti neoštećene, a ako su sanirane, sanacija mora biti izvedena uredno,
- ▶ svi znakovi obavijesti i natpisi unutar autobusa (ulaz, izlaz, izlaz za nuždu i sl.) moraju biti napisani najmanje na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu,
- ▶ sva sjedala moraju biti tapecirana,
- ▶ sva sjedala moraju imati naslon za glavu,
- ▶ sigurnosni pojas mora biti ugrađen na svim sjedalima,
- ▶ na svim sjedalima moraju biti nasloni za ruke,
- ▶ ako u autobusu postoje smjesta za stajanje, ne smiju se koristiti.

Kočni sustav autobusa mora biti opremljen s ABS uređajem. U autobusu mora biti predviđen prostor za smještaj jednog ili više vatrogasnih aparata, od kojih jedan mora biti u blizini vozačeva sjedala.

Autobus mora imati izlaz za spašavanje na stražnjoj strani vozila, osim autobusa I klase. Autobus predviđen za prijevoz do 50 osoba mora imati najmanje po jedan izlaz za spašavanje na bočnim stranama vozila. Autobus predviđen za prijevoz više od 50 osoba mora imati najmanje po dva izlaza za spašavanje na bočnim stranama autobusa. Prolaz do izlaza za spašavanje mora biti slobodan za brzi izlazak.

Autobus predviđen za prijevoz do 50 osoba mora imati najmanje jedan krovni otvor, a za prijevoz više od 50 osoba, najmanje dva krovna otvora. Autobus mora imati ugrađene optičke ili druge naprave (ogledalo i sl.) koje omogućavaju vozaču autobusa da sa svoga mjesta provjeri prisutnost putnika u izravnoj unutarnoj ili vanjskoj blizini svih vrata za putnike. Najmanje dva sjedala namijenjena osobama s invaliditetom i označena kao takva, moraju biti smještene u djelu vozila koji je najpogodniji za ulazanje i najbliži sjedalu vozača.

Autobusi kojima se prevoze djeca moraju biti obilježeni znakom za obilježavanje koji se postavlja na vanjsku prednju i stražnju lijevu stranu autobusa i mora biti izveden od retroreflektirajućeg materijala. Znak ima oblik kvadrata dimenzije 400 x 400 mm. Osnovna boja znaka je narančasta s crnim rubom i ucrtanim simbolom koji predstavlja figuru dvoje djece u odgovarajućem omjeru, u skladu s važećim standardima za takvu vrstu znakova. Simbol koji predstavlja figuru dvoje djece crne je boje. Uz znak se može dodati i natpis »Prijevoz djece«. Natpis je crne boje na bijeloj podlozi. Znak za obilježavanje ne smije se koristiti kada se autobusom ne prevoze djeca.

3.1.10 Ocjena zakonodavstva RH u domeni javnog prijevoza putnika u linijskom cestovnom prijevozu na području RH

Novi Zakon o cestovnom prometu definira „mikroprijevoz“ kao oblik javnog prijevoza putnika osobnim automobilom klase M1 ili autobusom klase M2, koji se obavlja na područjima na kojima nema organiziranog javnog prijevoza putnika odnosno na područjima koja

karakterizira niska razina prijevozne potražnje, a obavlja se u skladu s ovim Zakonom i nema obilježja drugih oblika prijevoza. Time se daju alati i mogućnosti za kvalitetnije pružanje usluga javnog prijevoza.

U podsustavu cestovnog prometa razlikuje se prijevoz za osobne potrebe (individualni prijevoz i prijevoz za poslovne potrebe) i javni linijski prijevoz putnika. Mnoštvo je linija (komunalni, županijski, međužupanijski) na kojima se odvija prijevoz koji obavljaju prijevoznici-koncesionari, stoga se pojavljuju i mnogobrojni složeni problemi, poput pravilnog razmještaja linija i izrade voznih redova u prostoru i vremenu, **problemi vezani uz dostupnost prijevoza putnika i školske djece**, kvalitete infrastrukture i samih voznih parkova te načina financiranja. Iako je ova problematika djelomično regulirana zakonskim i podzakonskim aktima, mogu se svakodnevno uočiti problemi koji smanjuju kvalitetu u odvijanju prijevoznog procesa.

Iako to nije isključiva zadaća ovog Elaborata, svakako bi bilo potrebno optimizirati sustav na razinu koja pruža najveću moguću kvalitetu prijevoza **sa stajališta dostupnosti, frekventnosti** i sigurnosti prometa uz najmanje moguće troškove (fiksne i varijabilne). Ovdje svakako treba obratiti pažnju na često preklapanje linija županijskog i međužupanijskog javnog linijskog prometa, koji se djelomično odvijaju po istim trasama.

To je moguće usklađivanjem legislative vezane za cestovni prijevoz putnika, pomorski prijevoz i prijevoz učenika, te uz minimalne standarde dostupnosti javnog prijevoza putnika optimizirati linijski prijevoz putnika. Kombinacijom klasičnog javnog linijskog prijevoza, posebnog linijskog prijevoza te nove kategorije, mikroprijevoza, moguće je bitno poboljšati dostupnost javnog linijskog prijevoza, što bi trebalo regulirati novim podzakonskim aktima.

3.2. Analiza usvojenih i dostupnih strateških dokumenata u RH koji obrađuju područje javnog prijevoza putnika

U ovom poglavlju je dan pregled izrađenih strateških dokumenata iz sektora prometa prema metodologiji definiranoj od strane Europske unije a prema preporukama JASPERS misije u RH. Za svaki od strateških dokumenata istaknuti su temeljni ciljevi i mjere koji se mogu povezati sa predmetom ovoga elaborata.

Dodatno je dan pregled strateških dokumenata razvoja prometnog sustava koji su u postupku izrade ili u fazi provedbe javne nabave a prema javno dostupnim podacima.

3.2.1 Strategija prometnog razvoja RH 2017.-2030.

Temeljem Strategije prometnog razvoja RH 2017.-2030. proizlazi:

Javni prijevoz direktno ili indirektno utječe na gotovo svaku strukturu, kao i svaki financijski, organizacijski i infrastrukturni problem, a zajednička strategija i politika ne postoje.

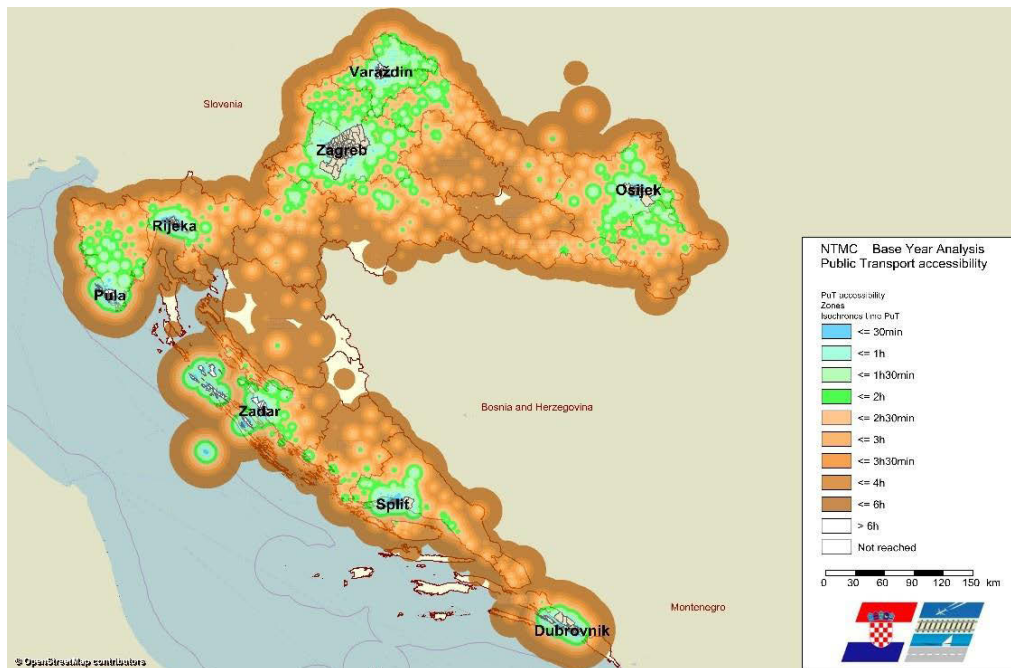
Javni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj trenutno nije integriran jer ne postoje usklađeni redovi vožnje, kao ni sustavi za prodaju jedinstvenih karata za prijevoz raznim oblicima prijevoza. Intermodalni terminali, koji omogućuju prelazak s jedne na drugu vrstu prijevoza, ne postoje, odnosno iznimno su rijetki. **Na određenim linijama postoje paralelne trase.** Na malu zastupljenost željezničkog u ukupnom javnom gradskom prijevozu utječe i stanje željezničkog voznog parka koji, zbog visoke prosječne starosti vozila, ne udovoljava suvremenim zahtjevima javnog gradskog prijevoza putnika, dok je prosječna dob autobusa za prijevoz putnika u cestovnom prometu oko 15 godina.

Koncentracija najvećih prijevoznika nalazi se u Zagrebu, Rijeci, Splitu, Dubrovniku, Puli, Osijeku te Zadru. Riječ je o prijevoznicima koji su u vlasništvu gradova i općina.

Izvan urbanog područja, uslugu javnog prijevoza na državnim cestama obavlja 15 privatnih prijevoznika, od kojih se neki suočavaju s ozbiljnim financijskim poteškoćama.

Sustav javnog prijevoza bilježi negativne rezultate. Procjenjuje se da karte u javnom prijevozu pokrivaju oko 20 posto ukupnih troškova.

Shema 1. Pristup regionalnim centrima javnim prijevozom



Izvor: Nacionalni prometni model

Stječe se dojam o dobrom pristupu javnim prijevozom do okolnih gradskih područja koji je komparabilan s osobnim prijevozom, osobito duž koridora javnog prijevoza koji su jasno vidljivi u donjem prikazu, jednako kao i područja koja nisu pokrivena javnim prijevozom. No, riječ je o izrazito rijetko naseljenim područjima.

Najniža gustoća naseljenosti, kao i najveći pad broja stanovnika, vidljivi su u ruralnim područjima i dijelu Republike Hrvatske sa slabom prometnom povezanošću, a to su Ličko-senjska, Primorsko-goranska, Bjelovarsko-bilogorska, Virovitičko-podravska i Požeško-slavonska županija te otoci i područja duž državne granice. **Javni prijevoz u ovim dijelovima nije dobro organiziran i preskup je za većinu stanovnika, što ima za posljedicu daljnje propadanje i izoliranje ruralnih područja.**

Javni prijevoz trebao bi biti jednako dostupan svim stanovnicima, što nije slučaj u područjima izvan gradova i naselja. Dostupnost javnog prijevoza unutar aglomeracija i duž velikih prometnih koridora je dostatna, ali zaostaje u manje naseljenim područjima.

Javni prijevoz u punom smislu odvija se na području većih gradova kao što su Zagreb, Rijeka, Osijek, Split i njihovim aglomeracijama.

U nekim područjima Republike Hrvatske javni prijevoz je gotovo iščeznuo, što se nepovoljno odrazilo na gustoću naseljenosti. Stanovništvo iz tih područja preselilo se u veće

gradove da bi zadovoljilo svoje potrebe za radom, obrazovanjem, rekreacijom i drugim. S druge strane, veliki gradovi imaju sve veći broj stanovnika, a posljedično i sve veće prometne gužve.

Strateške smjernice Europske unije uvelike potiču razvoj sustava javnog prijevoza koji nudi brojne prednosti u odnosu na osobni prijevoz, kao što su manje zagađenje, veća energetska efikasnost, veća prometna sigurnost... Investiranjem u optimalan javni prijevoz zaustavlja se odljev stanovništva iz ruralnih i prigradskih područja, čime se stvaraju uvjeti za dugoročno **održivo regionalno planiranje**.

Temeljem usvojenih hipoteza definirani su opći i specifični ciljevi te mjere provedbe Strategije prometnog razvitka RH, od kojih su za ovaj dokument najznačajniji:

Opći ciljevi

- ▶ CO1 - Promijeniti raspodjelu prometa putnika u prilog javnog prijevoza (JP) te oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova. To uključuje JP u aglomeracijama i lokalnom regionalnom kontekstu (tramvaje, lokalne autobusne linije itd.), prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom prometu (brodovima), autobusni prijevoz na regionalnim i daljinskim linijama, kao i pješake i bicikliste.
- ▶ CO2 - Promijeniti raspodjelu prometa tereta u prilog željezničkog i pomorskog prometa te prometa unutarnjim plovnim putovima.
- ▶ CO3 - Razviti prometni sustav (upravljanje, organiziranje i razvoj infrastrukture i održavanja) prema načelu ekonomske održivosti.
- ▶ CO4 - Smanjiti utjecaj prometnog sustava na klimatske promjene.
- ▶ CO5 - Smanjiti utjecaj prometnog sustava na okoliš (okolišna održivost).
- ▶ CO6 - Povećati sigurnosti prometnog sustava.
- ▶ CO7 - Povećati interoperabilnosti prometnog sustava (JP, željeznički, cestovni, pomorski i zračni promet te promet unutarnjim plovnim putovima).
- ▶ CO8 - Poboljšati integraciju prometnih modova u Hrvatskoj (upravljanje, ITS, VTMISS, P&R itd.).
- ▶ CO9 - Dalje razvijati hrvatski dio TEN-T mreže (osnovne i sveobuhvatne).

Specifični ciljevi za javni prijevoz i oblike prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova:

- ▶ SC1 - Razviti potencijal cestovnog JP-a (regionalni i državni) gdje drugi oblici JP-a nisu isplativi.
- ▶ SC2 - Povećati konkurentnost tramvajskog prometnog sustava u Zagrebu i Osijeku.
- ▶ SC3 - Bolje integrirati međunarodni/nacionalni prometni sustav u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza (putnička čvorišta, integrirani sustav naplate itd.).
- ▶ SC4 - Povećati efikasnost i smanjenje ekonomskog utjecaja od upravljanja i organizacije JP-a. SC5 - Povećati privlačnost JP-a unaprjeđivanjem koncepata upravljanja i modernizacijom voznog parka.

Mjere u dijelu pružanja javne usluge u javnom prijevozu putnika

G.7 Reorganizacija prometnog sustava radi veće financijske održivosti

Ugovori o javnoj usluzi, zaključeni u skladu s Uredbom EZ 1370/2007 kao i uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika, jedan su od osnovnih mehanizama kojima se jamči transparentnost i efikasnost usluge javnog prijevoza. Stoga je njihova šira primjena nužna ne samo radi sukladnosti s Uredbom nego i kao prvi korak ka podizanju održivosti hrvatskog prometnog sustava. Vrstu i trajanje ugovora o javnoj usluzi treba odrediti na temelju analize svakog pojedinačnog slučaja u kombinaciji s analizom postojećih internih modela, bilo radi provjere sukladnosti, bilo nakon temeljite provjere tehničkih i financijskih uvjeta. Rastuća financijska održivost jedan je od ciljeva transeuropske prometne mreže. Da bi se taj cilj ostvario, nužno je optimirati ustroj prometnih sustava i podići efikasnost poslovanja i održavanja. Financijska održivost prometnog sustava ima za cilj smanjiti ovisnost sustava o subvencioniranju iz javnih prihoda.

U.13. Naplata vozarina i zajednički sustavi karata

Jedan od najvećih prednosti za korisnike integriranih prijevoznih sustava je uvođenje integriranih sustava tarifa i korištenje zajedničkih karata za više prometnih modova. Razina integracije tarifa i vrsta karata i tehnologije za upotrebu (jedinstvene karte i/ili elektronske karte, „pametne“ karte (smart cards) ili metode plaćanja bez kontakta itd.) analizirat će se od slučaja do slučaja uzimajući u obzir sve mogućnosti, kao i mogućnost korištenja „pametnih karata“ za plaćanje usluge park & ride, parkiranja na ulici, carinske zone itd. imajući u vidu potrebu za povezivanjem i interoperabilnošću različitih sustava.

U.14. Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (on-demand)

Uzimajući u obzir da u nekim dijelovima hrvatskog teritorija ne postoji dovoljna potražnja za uvođenjem redovitih prometnih linija (npr. seoska ili slabo naseljena područja), uvođenje prometnih usluga „na zahtjev“ (on-demand) omogućit će ponudu prometnih usluga i u tim područjima.

U.15. Usklađenje voznih redova (koordinacija)

Kako bi se povećao udio javnog prijevoza u gradskom, prigradskom i regionalnom prometu potrebna je stvarati zajedničke vozne redove svih modova prijevoza uključenih u javni prijevoz putnika. To podrazumijeva i reorganizaciju voznog reda (npr. taktni vozni red), gravitacijski vozni red i sl. s ciljem poboljšanja povezanosti efikasnosti i koordinacije različitih modova prometa imajuću u vidu potrebe putnika. Daljnja istraživanja bavit će se analizom ove mogućnosti uzimajući u obzir uzorke polazišta i destinacije (origin-destination) te operacijske i infrastrukturne zahtjeve.

3.2.2 I. faza Master plana prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije

Master plan prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije podijeljen je u dvije faze. Prva faza obuhvaća analizu postojećeg stanja prometnog sustava sa analizom hipoteza te definiranje prometnog modela za Do-nothing varijantu razvoja prometnog sustava.

Trenutno je usvojena I. faza dok je u postupku provedba javne nabave za izradu II. faze. S obzirom na navedeno u ovom trenutku nema definiranih ciljeva i mjera provedbe.

3.2.3 Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske - Master plan za integrirani prijevoz putnika

Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske - Master plan za integrirani prijevoz putnika (u daljnjem tekstu Master plan IPP) projekt je kojeg su zajednički provele Varaždinska županija, Međimurska županija i Koprivničko-križevačka županija. Projekt je rezultirao donošenjem Master plana IPP kao strateškog dokumenta neophodnog za uspostavu integriranog prijevoza putnika (IPP), zajedničke tarife i zajedničkih vozni karata na području Županija.

Master planom IPP osim ciljeva i mjera za uspostavu IPP razrađeni su standardi ponude javnog prijevoza. Napravljena je kategorizacija naselja, te je predloženo kakvu minimalnu uslugu javnog prijevoza ta naselja moraju imati kako bi bila ostvarena uključenost istih u sustav javnog prijevoza. Standardi se odnose na vrstu usluge (vlak, autobus, javni prijevoz na poziv (on-demand service)), vrijeme kada usluga mora započeti ovisno o tipu dana (radni dan, vikend), kada mora minimalno završiti, te koja je minimalna frekvencija usluge. Kroz Master plan je predviđeno da usluga javnog prijevoza bude u taktom voznom redu odnosno da polasci budu u pravilnim razmacima (npr. svakih 15, 30, 60 ili više minuta). Uz standarde usluge razrađeni su i standardi opremljenosti stajališta i kolodvora javnog prijevoza te njihova kategorizacija.

Master planom IPP definirani su opći ciljevi i za njih vezani podciljevi te mjere provedbe Master plana, od kojih su za ovaj dokument najznačajniji:

Cilj 2.: Unapređenje kvalitete sustava javnog prijevoza

Opis: već je spomenuto da je na području obuhvata projekta potrebno povećati udio svih putovanja u korist javnog prijevoza. Kako bi se to moglo ostvariti potrebno je zadovoljiti razne pod ciljeve poput uvođenja sustava integriranog prijevoza putnika, povećanja razine uslužnosti javnog prijevoza, unapređenja dostupnosti javnog prijevoza korisnicima, povećanje informiranosti putnika, unapređenje sustava upravljanja podacima, podizanje svijesti građana o prednostima korištenja javnog prijevoza i povećanje dostupnost informacija javnog prijevoza turistima.

2a - Uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika (IPP)

Opis: u skladu sa europskom i svjetskom praksom nužno je uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika koji će pružiti mnoge pogodnosti za korisnike i pružatelje usluga u sustavu prijevoza putnika. Potrebno je osnivanje prijevozne tarifne unije - prometne uprave koja će nadzirati/provoditi/regulirati uvođenje i provođenje sustava integriranog prijevoza putnika.

2b - Povećanje razine uslužnosti

Opis: jedna od ključnih stavki koje direktno utječu na povećanje korištenja javnog prijevoza je povećanje razine uslužnosti sustava JP-a. Pod tim se podrazumijeva povećanje usluge JP-a povećavajući broj linija, dnevnih polazaka i bolju premreženost županije linijama javnog prijevoza.

2c - Unapređenje dostupnosti JP-a

Opis: Osim povećanja broja linija i dnevnih polazaka nužno je linije organizirati na način da se poveća dostupnost javnog prijevoza (maksimalna udaljenost do stajališta javnog prijevoza može iznositi 400 metara u urbanim sredinama, te 800 metara u ruralnim).

Na taj se način i najudaljenijim naseljima mora omogućiti dostupnost javnog prijevoza i povezanost sa glavnim aglomeracijskim središtima unutar i izvan područja obuhvata projekta.

Cilj 3.: Povećanje regionalne i lokalne pristupačnosti u putničkom prometu

Opis: pristupačnost Međimurske, Varaždinske i Koprivničko-križevačke županije na svim razinama od iznimne je važnosti. Bez dobre povezanosti, gospodarstvo, ekonomija, turizam ne mogu biti konkurentni ostalim područjima u Hrvatskoj i okolnim zemljama. Zbog toga je bitno unaprijediti međuregionalnu i međugradsku pristupačnost kao i unaprijediti povezanost unutar samih gradova i naselja kako bi cijelo područje bilo premreženo na način da odgovara trenutnim potrebama.

3a - Unapređenje regionalne putničke pristupačnosti

Opis: U pogledu međuregionalne putničke povezanosti, županije u području obuhvata projekta potrebno je odgovarajuće povezati sa ostalim regijama povećavajući pristupačnost regija u svim smjerovima. To se posebno odnosi na pristupačnost glavnim urbanim aglomeracijama kao što su Zagreb i Osijek.

3b - Unapređenje međugradске putničke pristupačnosti

Opis: Unutar županija na području obuhvata projekta potrebno je unaprijediti međugradsku povezanost i pristupačnost posebice između gradova Varaždina, Čakovca, Koprivnice i Križevaca.

3c - Unapređenje povezanosti unutar gradova i naselja

Opis: unutar samih gradova i naselja potrebno je povećati mobilnost pješaka i biciklista pružajući im bolju infrastrukturu (poboljšati postojeću i izgraditi novu). Središta grada trebala bi proširiti pješačke zone smanjujući broj parkirnih mjesta i pružajući veće javne površine građanima (šetnice, parkovi i sl.).

Cilj 4.: Povećanje financijske održivosti Prometnog sustava

Opis: Jedan od prioriteta Europske unije jest povećati financijsku održivost Prometnog sektora.

Zbog toga je jako bitno povećati učinkovitost financiranja javnog prijevoza, smanjiti ukupne eksterne troškove prometa, unaprijediti sustav subvencioniranja javnog prijevoza i točno odrediti odgovorne subjekte koji sudjeluju u svim fazama planiranja prometnih procesa.

4a - Povećanje učinkovitosti financiranja javnog prijevoza

Opis: postojeći sustav financiranja javnog prijevoza orijentiran je ponajviše na poseban linijski prijevoz (školski prijevoz) koji je najučinkovitiji samo tijekom trajanja školske godine i samo za djecu. Također, sustav ne predstavlja odgovarajuću prijevoznu ponudu koja bi odgovarala zahtjevima prijevozne potražnje unutar područja obuhvata projekta zbog nejasno utvrđenih kriterija/indikatora kvalitete pružanja usluge. U pogledu financiranja javnog prijevoza koji bi bio na usluzi svim građanima tijekom cijele godine potrebno je točno odrediti način financiranja javnog prijevoza te predložiti mehanizme koji bi aktivno provodili analiziranje sustava JP-a kako bi isti postao što održiviji.

Mjere Master plana IPP važne za ovaj dokument

M-O-4. Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava

Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava omogućava korištenje svih prijevoznih modova uključenih u sustav IPP-a (željeznica, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd...), uz zajedničku tarifu i prijevoznu kartu. Zajednički tarifni sustav omogućuje jednostavno korištenje JP-a, povećava njegovu popularnost što za posljedicu ima smanjeno korištenje automobila, a time i smanjenje prometnih gužvi.

M-O-5. Uvođenje integriranog taktnog voznog reda

Uvođenje taktnog voznog reda u željezničkom i autobusnom sustavu ukoliko je interval slijeđenja dulji od 10 minuta. Potrebno je koristiti intervale od 10, 20, 30 i 60 minuta. Takvi intervali u obliku voznog reda lako su pamtljivi što krajnjim korisnicima omogućuje jednostavnije korištenje javnog gradskog prijevoza.

Također, potrebna je integracija voznih redova svih modova javnog prijevoza. Osnovu prijevoza čini željeznički sustava i na njega se nadovezuju ostali sustavi. Prilikom integracije potrebno je voditi računa o vremenima potrebnima za promjenu prijevoznog sredstva na intermodalnim terminalima. Na taj se način olakšava korištenje sustava javnog prijevoza te smanjuje ukupno vrijeme putovanja što za korisnika predstavlja jedan od glavnih uvjeta pri odabiru načina prijevoza.

M-O-7. Uvođenje usluge javnog prijevoza na zahtjev

U područjima gdje uvođenje konvencionalnog voznog reda nije moguće zbog nedostatne prijevozne potražnje (manja naselja) uspostavlja se usluga "prijevoza na zahtjev". Usluga omogućuje povezanost manjih naselja sa sustavom javnog prijevoza te je integrirana sa ostatkom sustava JP-a

M-OS-3. Utvrđivanje minimalnih kriterija mobilnosti građana

Kvaliteta javnog prijevoza definirana je kriterijima širine usluge, njezine učestalosti, dostupnosti informacija, kvaliteti infrastrukture itd.

Standardi dostupnosti u Master planu IPP

Kao što je rečeno, Master planom IPP razrađeni su i standardi ponude javnog prijevoza odnosno gdje i kada mora postojati usluga javnog prijevoza, uolikoj mjeri, u kojim razmacima, koja je pristupačnost usluge, te neki osnovi kriteriji uređenosti stajališta i vozila. U Master planu za IPP se pojam dostupnosti javnog prijevoza povezuje s dostupnošću same usluge.

Standardi dostupnosti razmatrani su posebno za autobuse, a posebno za vlakove. Ipak, većina prijedloga odnosi se na dostupnost usluga javnog prijevoza općenito. Budući da Master Plan IPP predviđa integraciju svih modova prijevoza u sve tri županije, sama dostupnost bilo kojeg moda garantira korisniku da će uz pomoć njega lako koristiti linije svih ostalih modova uključenih u sustav. Uz to Master plan IPP predviđa da će korisnik, u regionalnim i međunarodnim intermodalnim čvorovima, do kojih će stići lokalnim (županijskim) IPP-om, moći ostvarivati veze za daljinska putovanja po Hrvatskoj i inozemstvu. Proces vrijedi i u obrnutom smjeru, pa će svaki posjetitelj iz Hrvatske i inozemstva moći lako IPP-om putovati po čitavoj županiji.

Standardi dostupnosti određeni su putem demografskog kriterija odnosno veličinom i statusom naselja i generatorima potražnje koji se u tim naseljima nalaze.

Predlaže se podjela po slijedećim kriterijima:

- ▶ Županijska/administrativna središta
- ▶ Ostali gradovi i veća naselja kojom prolazi željeznica
- ▶ Naselja između 1.000 i 5.500 stanovnika
- ▶ Naselja između 500 i 1.000 stanovnika
- ▶ Naselja od 100 do 500 stanovnika
- ▶ Ostala naselja.

Tablica 3. Standardi ponude u javnom prijevozu za županijska/administrativna središta od 1.000 do 5.500 stanovnika iz Masterplana prometnog sustava sjeverna Hrvatska

Ime ili vrsta naselja:	Vrsta prijevoza	Frekvencija polazaka:				Napomena:
		Radni dan		Subotom	Nedjeljom i Praznikom	
		Vršno opterećenje 6 - 9 sati i 13 - 17 sati	Izvan vršnog opterećenja 5 - 6 sati, 9 - 13 sati i 17 - 23 sata)	0 do 2 sata i od 5 do 23 sata sljedećeg dana	0 - 2 sata i 5 - 23 sata	
Županijska/administrativna središta	Lokalni vlakovi	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	I.
Županijska/administrativna središta	Regionalni vlakovi	60 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	I.
Županijska/administrativna središta	Lokalne linije autobusa u gradu	15 minuta	30 minuta	30 minuta	60 minuta	I.
Županijska/administrativna središta	Županijske linije autobusa*	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	
Županijska/administrativna središta	Međužupanijske linije autobusa	120 minuta	120 minuta	120 minuta	120 minuta	

Klasifikacija napomena:

I.	S petka na subotu, sa subote na nedjelju, te dan prije praznika/blagdana na praznik/blagdan predlaže se produženje operativnog vremena do 2 sata ujutro.
II.	S petka na subotu, sa subote na nedjelju, te dan prije praznika/blagdana na praznik/blagdan predlaže se produženje operativnog vremena do 2 sata ujutro, umjesto autobusa predlaže se osigurati korištenje prijevoza (taksija) na poziv
III.	Linijama s malom prijevoznom potražnjom nedjeljom, praznikom i blagdanom osigurati uslugu prijevoza (taksija) na poziv.

Za rubna naselja gradova Varaždina, Čakovca, Koprivnice i Križevaca koja su njihovoj sastavni administrativni dio, no veličina čitave četvrti ne premašuje 100 stanovnika potrebno je minimalno osigurati lokalni prijevoz (polaske) vlakom ili autobusom prema prvom većem željezničkom ili autobusnom terminalu u vremenu od otprilike 5 do 23 sata najmanje na sljedeći način: radnim danom, subotom, nedjeljom i blagdanom svakih 60 minuta osigurati korištenje prijevoza (taksija) na poziv.

Tablica 4. Standardi ponude u javnom prijevozu za ostale gradove i veća naselja iz Masterplana prometnog sustava sjeverna Hrvatska

Ime ili vrsta naselja:	Vrsta prijevoza	Frekvencija polazaka:				Napomena:
		Radni dan		Subotom	Nedjeljom i Praznikom	
		Vršno opterećenje 6 - 9 sati i 13 - 17 sati	Izvan vršnog opterećenja 5 - 6 sati, 9 - 13 sati i 17 - 23 sata)	0 do 2 sata i od 5 do 23 sata sljedećeg dana	0 - 2 sata i 5 - 23 sata	
Gradovi i veća naselja	Lokalni vlakovi	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	I.
Gradovi i veća naselja	Regionalni vlakovi	60 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	I.
Gradovi i veća naselja	Županijske linije autobusa	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	II. i III.
Gradovi i veća naselja	Međužupanijske linije autobusa	120 minuta	120 minuta	120 minuta	120 minuta	

Tablica 5. Standardi ponude u javnom prijevozu za naselja od 1.000 do 5.500 stanovnika iz Masterplana prometnog sustava sjeverna Hrvatska

Ime ili vrsta naselja:	Vrsta prijevoza	Frekvencija polazaka:				Napomena:
		Radni dan		Subotom	Nedjeljom i Praznikom	
		Vršno opterećenje 6 - 9 sati i 13 - 17 sati	Izvan vršnog opterećenja 5 - 6 sati, 9 - 13 sati i 17 - 23 sata)	0 do 2 sata i od 5 do 24 sata sljedećeg dana	0 - 2 sata i 5 - 23 sata	
Naselja od 1.000 do 5.500 stanovnika	Lokalni vlakovi ⁴	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	I.
Naselja od 1.000 do 5.500 stanovnika	Županijske linije autobusa*	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	II. i III.

⁴ Ovaj se standard ne primjenjuje ukoliko mjesto nema niti jedno željezničko stajalište ili kolodvor.

Ponuda za ostala naselja veličine od 500 do 1000 stanovnika

Osigurati lokalni prijevoz (polaske) vlakom ili autobusom prema gradovima Varaždinu, Čakovcu, Koprivnici i Križevcima i prvom najbližem gradu u županiji u vremenu od otprilike 5 do 23 sata najmanje na sljedeći način:

- ▶ radnim danom svakih 60 minuta
- ▶ subotom, nedjeljom i blagdanom svakih 60 minuta
- ▶ s petka na subotu, sa subote na nedjelju, te dan prije praznika/blagdana na praznik/blagdan predlaže se produženje operativnog vremena do 2 sata ujutro umjesto autobusa predlaže se osigurati korištenje prijevoza (taksija) na poziv.

Ponuda za sva ostala naselja

Osigurati lokalni prijevoz (polaske) vlakom ili autobusom prema gradovima Varaždinu, Čakovcu, Koprivnici i Križevcima i prvom najbližem gradu u županiji u vremenu od otprilike 5 do 23 sata najmanje na sljedeći način:

- ▶ radnim danom, subotom, nedjeljom i blagdanom svakih 120 minuta osigurati korištenje prijevoza (taksija) na poziv.

3.2.4 Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije

Glavni cilj Master plana je na području grada Osijeka i Osječko-baranjske županije zadovoljiti potrebe građanki i građana grada i županije i drugih korisnika za kvalitetnom mobilnošću u gradskom, prigradskom i regionalnom prostoru.

Posebni ciljevi izrade Master plana jesu: ▶ stvaranje temelja za održivi razvoj prometnog sektora na području grada i županije, ▶ osiguranje integriranog pristupa prometnom planiranju baziranom na metodologiji sukladnoj Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske, ▶ identifikacija potreba lokalne mobilnosti usklađenih s potrebama višeg reda identificiranim u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske, ▶ stvaranje prikladnog alata za planiranje, neovisno o izvorima financiranja investicija, ▶ analiza i prijedlozi razvojnih mjera u područjima organizacije, operativnosti, funkcionalnosti i infrastrukture, ▶ identifikacija stvarnih potreba razvoja prometnog sustava na području obuhvata koje će podržati socio-ekonomski razvoj područja, ▶ planiranje prometnog sustava u skladu s potrebama drugih socio-ekonomskih sektora, identifikacija koraka potrebnih za daljnji razvoj definiranih mjera. Prema prikupljenim podacima te analizom istih, predloženi su ciljevi i mjere za poboljšanje prometnog sustava na području Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije.

7.1. Unapređenje infrastrukture javnog putničkog prometa Opis: Cilj je postavljen kako bi se postiglo smanjenje upotrebe udjela osobnih automobila u modalnoj podjeli putničkog prijevoza u korist javnog prijevoza. Kako bi se situacija poboljšala, potrebno je povećati modalnu podjelu u korist javnog prijevoza, kao i pješaka i biciklista, a kako bi se to postiglo, prioritet je povećati učinkovitost i fizičku, operativnu i organizacijsku integraciju svih oblika prijevoza: željeznica, tramvaja i autobusa. Također je potrebno omogućiti dobru prometnu povezanost s centrima koji stvaraju potražnju. Rezultati koje se želi postići u okviru ovog cilja su: povećani kapacitet i korištenje gradskog javnog prijevoza i promicanje promjene oblika prijevoza, uklanjanje uskih grla koja sprečavaju razvoj i funkcioniranje sustava gradskog javnog prijevoza, te povećati upotrebu vrste prijevoza s nulom razinom emisija u gradskim i prigradskim područjima.

7.8. Unapređenje javnog putničkog prometa Opis: Kako bi prijevoznici u sustavu integriranog javnog prijevoza svojim korisnicima pružili najkvalitetniju uslugu te pravovremenu i kvalitetnu informaciju, biti će potrebno raditi kontinuirane edukacije zaposlenika, kako bi se prvenstveno oni upoznali sa novim uslugama. Sustav integriranog prijevoza biti će na svim strateškim i organizacijskim razinama gospodaren od strane prometnog ureda/prometne uprave.

Ovako strukturirani ciljevi razrađeni su kroz set mjera od kojih za ovaj elaborat mogu biti značajne:

CO2-M1 Uvođenje zajedničke tarife i zajedničke prijevozne karte između različitih prijevoznika i modova prijevoza

Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava i zajedničke ponude prijevoznih karata omogućava korištenje svih prijevoznih modova uključenih u sustav IPP-a (željeznica, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd.), uz zajedničku tarifu i prijevoznu kartu. Zajednički tarifni sustav omogućuje jednostavno korištenje JP-a, povećava njegovu popularnost što za posljedicu ima smanjeno korištenje automobila, a time i smanjenje prometnih gužvi.

CO2-M2 Uvođenje usluge javnog prijevoza na zahtjev

U područjima gdje uvođenje konvencionalnog voznog reda nije moguće zbog nedostatne prijevozne potražnje (manja naselja) uspostavlja se usluga "prijevoza na zahtjev". Usluga omogućuje povezanost manjih naselja sa sustavom javnog prijevoza te je integrirana sa ostatkom sustava javnog prijevoza.

CO2-M3 Uvođenje zajedničkog integriranog (taktnog/slijednog) voznog reda svih prijevoznika u javnom prijevozu

Potrebna je integracija voznih redova svih modova javnog prijevoza. Osnovu prijevoza čini željeznički sustava i na njega se nadovezuju ostali sustavi. Prilikom integracije potrebno je voditi računa o vremenima potrebnima za promjenu prijevoznog sredstva na intermodalnim terminalima. Na taj se način olakšava korištenje sustava javnog prijevoza te smanjuje ukupno vrijeme putovanja što za korisnika predstavlja jedan od glavnih uvjeta pri odabiru načina prijevoza.

COS1-M2 Kreiranje baze podataka bitnih za razvoj javnog prijevoza putnika

Prikupljeni i dostupni (baza podataka) svi neophodni podaci za planiranje sustava JP

COS1-M3 Utvrđivanje minimalnih kriterija mobilnosti građana

Kvaliteta javnog prijevoza definirana je kriterijima širine usluge, njezine učestalosti, dostupnosti informacija, kvaliteti infrastrukture itd.

Osim navedenih mjera predložen je niz mjera edukativnog karaktera u cilju korištenja javnog prijevoza putnika odnosno promoviranja pješaćenja i bicikliranja.

3.2.5 Glavni plan razvoja funkcionalne regije južna Dalmacija i strateške procjene utjecaja plana/programa na okoliš sa procjenom utjecaja na baštinu (HIA) za dobra svjetske kulturne baštine (WH)

Realizacija ciljeva ovog strateškog dokument sagledan je kroz niz mjera od kojih je za ovaj elaborat važno istaknuti:

M-O-2. Integracija sustava javnog prijevoza

Integracija sustava JPP temelji se na povezivanju autobusnih, željezničkih i brodskih linija koje moraju osigurati potrebnu uslugu korisnicima prijevoza na način da se kroz cijenu usluge i vrijeme putovanja djeluje na smanjenje korištenja osobnih automobila.

M-O-3. Uvođenje sustava prigradskog javnog prijevoza

Potrebna je integracija voznih redova svih modova javnog prijevoza. Osnovu prijevoza čini autobusni sustav i na njega se nadovezuju ostali sustavi. Prilikom integracije potrebno je voditi računa o vremenima potrebnim za promjenu prijevoznih sredstva na intermodalnim terminalima. Na taj se način olakšava korištenje sustava javnog prijevoza te smanjuje ukupno vrijeme putovanja što za korisnika predstavlja jedan od glavnih uvjeta pri odabiru načina prijevoza.

M-O-4. Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava

Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava omogućava korištenje svih prijevoznih modova uključenih u sustav integriranog prijevoza putnika uz zajedničku tarifu i prijevozna kartu.

M-O-6. Uvođenje usluge javnog prijevoza na zahtjev

U područjima gdje uvođenje konvencionalnog voznog reda nije moguće zbog nedostatne prijevozne potražnje (manja naselja) uspostavlja se usluga „prijevoza na zahtjev“. Usluga omogućuje povezanost manjih naselja sa sustavom javnog prijevoza te je integrirana sa ostatkom sustava JPP-a.

M-OS-1. Studija organizacije integriranog sustava javnog prijevoza svih modova na razini Dubrovačko-neretvanske županije

Studija bi trebala obuhvaćati rad i upravljanje sustavom javnog gradskog i prigradskog prometa svih vidova, njihovog međusobnog usklađenja voznih redova uz jedinstveni tarifni sustav te uz uključivanje sustava prometa u mirovanju...

M-OS-3. Kreiranje baze podataka bitnih za razvoj javnog prijevoza

Uspostava zajedničke baze podataka u cilju poboljšanja i gospodarenja podacima i informacijama potrebnim za donošenje strateških smjernica te unapređenje kvalitete upravljanja javnim prijevozom.

M-OS-4. Utvrđivanje minimalnih kriterija mobilnosti građana

Kvaliteta javnog prijevoza definirana je kriterijima širine usluge, njezine učestalosti, dostupnosti informacija, kvaliteti infrastrukture itd. te je potrebno utvrditi njen postojeće stanje uz stalno unapređenje iste

Dio mjera vezan je i uz promoviranje korištenja JPP te unapređenja upravljanja i nadziranja odvijanja istoga kao i niza studija vezanih za detaljniju razradu i unapređenje sustava JPP.

3.2.6 Studija prometnog razvoja Karlovačke županije

Studija prometnog razvoja Karlovačke županije (dalje Studija) temeljni je strateški dokument Karlovačke županije za razvoj prometa. Studija je metodološki i sadržajno slična Master planu IPP.

U Studiji su postavljeni opći i specifični ciljevi razvoja prometnog sustava te definirane infrastrukturne, organizacijske i opće mjere kojima bi se ti ciljevi trebali postići.

Za ovaj dokument relevantni su specifični ciljevi

SC 1: Unapređenje kvalitete sustava javnog prijevoza

Opis: već je spomenuto da je u Karlovačkoj županiji potrebno povećati udio svih putovanja u korist javnog prijevoza. Kako bi se to moglo ostvariti, potrebno je zadovoljiti razne podciljeve poput: uvođenja sustava integriranog prijevoza putnika, povećanja razine usluznosti javnog prijevoza, unapređenja dostupnosti javnog prijevoza korisnicima, povećanje informiranosti putnika, unapređenje sustava upravljanja podacima, podizanje svijesti građana o prednostima korištenja javnog prijevoza i povećanje dostupnosti informacija javnog prijevoza turistima.

SC1b - Povećanje razine usluznosti

Opis: Jedna od ključnih stavki koja direktno utječe na povećanje korištenja javnog prijevoza je povećanje razine usluznosti sustava JP-a. Pod tim se podrazumijeva povećanje usluge JP-a povećavajući broj linija, dnevnih polazaka i bolju premreženost Županije linijama javnog prijevoza kroz predložene standarde ponude javnoga prijevoza.

SC 2: Povećanje međunarodne, regionalne i lokalne pristupačnosti u putničkom prometu

Opis: pristupačnost Karlovačke županije na svim razinama od iznimne je važnosti i u smislu mobilnosti građana i u smislu prijevoza tereta. Bez dobre povezanosti, gospodarstvo, ekonomija i turizam ne mogu biti konkurentni ostalim područjima u Hrvatskoj i okolnim zemljama. Zbog toga je bitno unaprijediti međunarodnu, međuregionalnu i međugradsku pristupačnost kao i unaprijediti povezanost unutar samih gradova i naselja kako bi cijelo područje bilo premreženo na način da odgovara trenutnim potrebama.

SC2b - Unapređenje regionalne putničke pristupačnosti

Opis: U pogledu međuregionalne putničke povezanosti, Karlovačku županiju potrebno je odgovarajuće povezati sa ostalim regijama (unutrašnja Hrvatska te primorska Hrvatska) povećavajući pristupačnost navedenih regija u svim smjerovima (unutrašnja Hrvatska - Karlovačka županija - primorska Hrvatska i obratno). To se posebno odnosi na pristupačnost glavnim urbanim aglomeracijama kao što su Zagreb, Rijeka, Osijek, Split itd.

SC2c - Unapređenje međugradske putničke pristupačnosti

Opis: Unutar Karlovačke županije potrebno je unaprijediti međugradsku povezanost i pristupačnost posebice između gradova Karlovca, Ogulina, Duge Rese, Slunja i Ozlja.

U Studiji se može naći samo jedna mjera relevantna za ovaj dokument

M-O-4. Uvođenje usluge javnog prijevoza na zahtjev

U područjima u kojima uvođenje konvencionalnog voznog reda nije moguće zbog nedostatne prijevozne potražnje (manja naselja u ruralnim krajevima koji su Karlovačkoj županiji zastupljeni u velikom broju) uspostavlja se usluga "prijevoza na zahtjev". Usluga omogućuje povezanost manjih naselja sa sustavom javnog prijevoza te je integrirana s ostatkom sustava JP-a.

Standardi dostupnosti u Studiji

Kao i u primjeru Master plana IPP Standardi dostupnosti određeni su putem demografskih kriterija odnosno veličinom i statusom naselja i generatorima potražnje koji se u tim naseljima nalaze. Tako je Studijom predložena se podjela po sljedećim kriterijima:

- ▶ gradovi
- ▶ naselja između 1.000 i 5.000 stanovnika
- ▶ naselja između 500 i 1.000 stanovnika
- ▶ naselja od 100 do 500 stanovnika
- ▶ ostala naselja.

Za razliku od Master plana IPP u tablicama su dati kriteriji za sva značajnija naselja u Karlovačkoj županiji.

Tablica 6. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za grad Karlovac iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije

Ime ili vrsta naselja:	Vrsta prijevoza:	Frekvencija polazaka:				Napomena:
		radni dan, vršno opterećenje od 6 do 9 sati i 13 - 17 sati	radni dan, izvan vršnog opterećenja od 5 do 6 sati, 9 - 13 sati i 17 - 23 sata)	subotom od 0 do 2 sata i od 5 do 24 sata sljedećeg dana	nedjeljom i praznikom od 0 do 2 sata i od 5 do 23 sata	
Karlovac	lokalni vlakovi	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	-
Karlovac	regionalni vlakovi	60 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	do Zagreba, Rijeke, Gospića i Novog Mesta u Sloveniji
Karlovac	županijske linije autobusa	120 minuta	120 minuta	120 minuta	120 minuta	
Karlovac	lokalne linije autobusa u gradu*	15 minuta	30 minuta	30 minuta	60 minuta	-
Karlovac	lokalne linije autobusa*	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	-

Za gradske i lokalne linije autobusa u nedjelju i za praznik/blagdan u vremenu od 5 do 8 i od 20 do 23 sata predlaže se osigurati prijevoz (taksi) na poziv⁵ (na linijama s malom potražnjom).

⁵ Prijevoz na poziv - postojeća zakonska regulativa ne definira prijevoz na poziv kao dio javne prijevozne ponude, te se ovim putem predlaže uvođenje istoga u budućim izmjenama nadležnih zakonskih akata

Tablica 7. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za gradove Duga Resa, Ozalj, Ogulin i Slunj iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije

Ime ili vrsta naselja:	Vrsta prijevoza:	Frekvencija polazaka:				Napomena:
		radni dan, vršno opterećenje od 6 do 9 sati i 13-17 sati	radni dan, izvan vršnog opterećenja od 5 do 6 sati, 9 -13 sati i 17 - 23 sata)	subotom od 0 do 2 sata i od 5 do 24 sata sljedećeg dana	nedjeljom i praznikom od 0 do 2 sata i od 5 do 23 sata	
Duga Resa, Ozalj i Ogulin	lokalni vlakovi	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	u smjeru svih ostalih gradova u županiji
Duga Resa, Ozalj i Ogulin	regionalni vlakovi	60 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	do Karlovca ili do središta najbliže susjedne županije
Duga Resa, Ozalj, Ogulin i Slunj	županijske linije autobusa	120 minuta	120 minuta	120 minuta	120 minuta	do Karlovca ili do središta najbliže susjedne županije tamo gdje nema željezničke veze
Duga Resa, Ozalj, Ogulin i Slunj	lokalne linije autobusa	30 minuta	60 minuta	60 minuta	60 minuta	-

Za rubna naselja koja su administrativni dio svih gradova u Županiji, no veličina gradske četvrti ne premašuje 100 stanovnika potrebno je prema prvom većem željezničkom ili autobusnom terminalu u vremenu od otprilike 5 do 23 sata minimalno osigurati:

- ▶ radnim danom, subotom, nedjeljom i blagdanom svakih 60 minuta korištenje prijevoza (taksija) na poziv.

Tablica 8. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za naselja od 1.000 do 5.000 stanovnika iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije

Ime ili vrsta naselja:	Vrsta prijevoza:	Frekvencija polazaka:				Napomena:
		radni dan, vršno opterećenje od 6 do 9 sati i 13 - 17 sati	radni dan, izvan vršnog opterećenja od 5 do 6 sati, 9 -13 sati i 17 - 23 sata	subotom od 0 do 2 sata i od 5 do 24 sata sljedećeg dana	nedjeljom i praznikom od 0 do 2 sata i od 5 do 23 sata	
od 500 do 5000 stanovnika	lokalni vlakovi	30 minuta	60 minuta	60 minuta*	60 minuta*	u smjeru svih ostalih gradova u županiji
od 500 do 5000 stanovnika	lokalne linije autobusa	30 minuta	60 minuta	60 minuta*	60 minuta*	-

*U noćnim satima (od 0 do 2 sata), te u dijelovima dana kada je mala potražnja potrebno je u predviđenoj frekvenciji osigurati barem korištenje prijevoza (taksija) na poziv.

Tablica 9. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za naselja od 100 do 500 stanovnika iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije

Ime ili vrsta naselja:	Vrsta prijevoza:	Frekvencija polazaka:				Napomena:
		radni dan, vršno opterećenje od 6 do 9 sati i 13 - 17 sati	radni dan, izvan vršnog opterećenja od 5 do 6 sati, 9 -13 sati i 17 - 23 sata	subotom od 0 do 2 sata i od 5 do 24 sata sljedećeg dana	nedjeljom i praznikom od 0 do 2 sata i od 5 do 23 sata	
od 100 do 500 stanovnika	lokalni vlakovi	30 minuta	60 minuta	60 minuta*	60 minuta**	ako postoji željeznička veza; u smjeru svih ostalih gradova u županiji
od 100 do 500 stanovnika	lokalne linije autobusa	30 minuta	60 minuta	60 minuta*	60 minuta**	u smjeru svih ostalih gradova u županiji

*U noćnim satima (od 0 do 2 sata), te u dijelovima dana kada je mala potražnja potrebno je u predviđenoj frekvenciji osigurati barem korištenje prijevoza (taksija) na poziv.

**Predlaže se korištenje prijevoza (taksija) na poziv čitav dan (osim u turističkim regijama s većim brojem posjetitelja).

Ponuda za sva ostala naselja

Osigurati lokalni prijevoz (polaske) vlakom ili autobusom prema Gradu Karlovcu i prvom najbližem gradu u Županiji u vremenu od otprilike 5 do 23 sata najmanje na sljedeći način:

- ▶ radnim danom, subotom, nedjeljom i blagdanom svakih 120 minuta osigurati korištenje prijevoza (taksija) na poziv.

3.2.7 Masterplanovi razvoja prometnog sustava funkcionalnih regija, županija ili širih gradskih aglomeracija u fazi izrade

Prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koji su dostavljeni autorima u trenutku izrade ovog Elaborata u postupku izrade ili postupku provedbe postupka javne nabave sljedeći masterplanovi razvoja prometnog sustava:

- ▶ II. faza master plana prometnog razvoja sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije
- ▶ Masterplan prometnog sustava Bjelovarsko-bilogorske županije
- ▶ Masterplan prometnog sustava Sisačko-moslavačke županije
- ▶ Prometni masterplan funkcionalne regije Srednja Dalmacija (područje Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije)
- ▶ Prometni masterplan funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija (područje Zadarske županije)
- ▶ Prometni masterplan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (područje Virovitičko-podravске županije)

Pri tome je za sljedeće masterplanove sklopljen ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za programsko razdoblje 2014. - 2020.:

- ▶ II. faza master plana prometnog razvoja sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije
- ▶ Masterplan prometnog sustava Bjelovarsko-bilogorske županije
- ▶ Masterplan prometnog sustava Sisačko-moslavačke županije
- ▶ Prometni masterplan funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija (područje Zadarske županije)

Po dovršetku izrade ukupne strateške dokumentacije iz sektora prometa biti će potrebno analizirati i ocijeniti usvojene ciljeve i mjere njihove provedbe. Sukladno istima biti će potrebno izvršiti dopune i usklađenja svih regulatornih okvira uključujući pojedine elemente u minimalnim standardima javne dostupnosti u cestovnom prijevozu putnika.

3.3. Pregled dionika

U nastavku je dan pregled dijela prepoznatih dionika koji mogu biti zainteresirani kako za provedbu tako i za korištenje rezultata planiranih aktivnosti.

Dionici koje je potrebno uključiti u postupku u postupku savjetovanja sa zainteresiranom javnošću i javne rasprave te usvajanja Standarda dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske podijeljeni su u tri skupine: projektni partneri, ciljane skupine i krajnji korisnici.

Partneri u projektu su osobe i institucije koje direktno ili indirektno utječu na izradu standarda. Ciljane skupine su osobe, skupine ili institucije na koje će dokument imati izravan učinak na razini njegove svrhe, odnosno ciljeva. Krajnji korisnici su svi na koje će dokument dugoročno utjecati, na razini društva ili sektora dakle na razini temeljnog cilja.

Tablica 10. Popis dionika koje je potrebno uključiti u postupku usvajanja Standarda dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske

DIONICI		
Partneri	Ciljne skupine	Krajnji korisnici
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture ▶ Ministarstvo financija ▶ Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije ▶ Ministarstvo znanosti i obrazovanja ▶ Ministarstvo rada i mirovinskog sustava ▶ Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta ▶ Ministarstvo zaštite okoliša i energetike ▶ Hrvatska gospodarska komora ▶ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Županije - Hrvatska zajednica županija ▶ Gradovi - Udruga gradova ▶ Općine - Udruga općina u Republici Hrvatskoj ▶ Hrvatske ceste ▶ Županijske uprave za ceste - Udruga županijskih uprava za ceste Hrvatske ▶ Hrvatska obrtnička komora ▶ Hrvatska udruga poslodavaca ▶ Udruge građana (potrošači, udruge za zaštitu okoliša i sl.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pružatelji usluga putničkog prometa: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Udruženje cestovnog putničkog prometa (HGK) ▶ Zajednica za intermodalni transport i logistiku (HGK) ▶ HUP - Udruga prometa ▶ Ceh prijevoznika Hrvatske obrtničke komore ▶ Udruga autobusnih prijevoznika Hrvatske ▶ Građani RH

4. Standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u RH

Minimalni standardi dostupnosti predstavljaju osnovnu ponudu javnog prijevoza prilikom definiranja mreže linija javnog prijevoza putnika.

Prilikom izrade Strategije prometnog razvoja RH 2017.-2030. provedena su opsežna prometna istraživanja. Temeljem istraživanja „Navike putovanja u RH“ (engl. Croatian Travel Behaviour Survey) iz 2014., autora Institut društvenih znanosti Ivo Pilar koje je rađeno za potrebe izrade Strategije prometnog razvoja RH 2017.-2030. ustanovljeno je da je većina dnevnih migracija u RH povezana uz odlazak na posao/obrazovnu ustanovu te povratak kući.

Uvažavajući navedeno u definiranju minimalnih standarda dostupnosti u javnom prijevozu primarno je potrebno osigurati potrebu za javnim prijevozom radi obavljanja posla i školovanja kao i potrebe za osiguranje dostupnosti medicinskih usluga i usluga koje pružaju tijela lokalne, područne i državne uprave. (osnovne društvene usluge).

Potreba za javnim prijevozom radi rekreativnih, turističkih i drugih potreba stanovništva nije uzimana u obzir prilikom definiranja minimalnih standarda dostupnosti. Kako se većina dnevnih migracija kao i rad javnih ustanova odvija u radne dane od ponedjeljka do petka, minimalni standardi dostupnosti razrađeni su samo za te dane. Sukladno tome adekvatno je dimenzioniran broj linija te su predloženi minimalni intervali linija. Za cijelo područje Republike Hrvatske su izrađeni ili su u izradi/pred početkom izrade glavni planova razvoja prometnih sustava funkcionalnih regija. U okviru navedenih dokumenata će se provesti detaljnija prometna istraživanja te dodatno artikulirati minimalne potrebe pojedine regije, što se svakako preporuča uzeti u obzir prilikom definiranja minimalnih standarda dostupnosti ali i definiranja optimalne razine usluge javnog prijevoza putnika.

Nakon provedene analize znanstvene i stručne dokumentacije te dostupnih vjerodostojnih statističkih pokazatelja strukturirani su kriteriji za definiranje minimalnog standarda dostupnosti javnog cestovnog prijevoza putnika. Standardima se predlaže minimalni broj linija za slučajeve kao što su:

- ▶ Iz izdvojenih građevinskih područja naselja prema središnjem naselju i nazad (međumjesni prijevoz unutar jedne jedinice lokalne samouprave).
- ▶ Iz središta naselja prema središtima JLS (međumjesni prijevoz unutar jedne jedinice lokalne samouprave).
- ▶ Iz središta JLS prema središtima županija/urbanim aglomeracijama i područjima (međumjesni prijevoz između dvije i/ili više jedinica lokalne samouprave).
- ▶ Iz središta županija prema središtima drugih (susjednih) županija (koji se obavlja kao županijski prijevoz).

Također su naznačena područja koja su pogodna za prijevoz putnika po pozivu.

Prilikom izrade Elaborata uvažena su ograničenja i gravitacijski utjecaji pojedinih prometnih atraktora kao što su:

- ▶ Potreba za formiranjem jedinstvenog prometnog područja Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.
- ▶ Utjecaj Grada Zagreba kao atraktora putovanja za područja okolnih županija.
- ▶ Utjecaj urbanih aglomeracija (Rijeka, Split i Osijek) i velikih gradova te gradova središta županija kao značajnih atraktora prometa sa područja susjednih jedinica

lokalne samouprave (što bitno utječe na strukturu mreže linija javnog prijevoza putnika).

Uvažavajući navedene pretpostavke, potrebno je na razini resornog ministarstva osigurati pretpostavke za kvalitetno definiranje mreže linija javnog cestovnog prijevoza putnika. Za uspješnost provedbe osiguranja adekvatne dostupnosti posebno je važno osigurati kvalitetan nadzor nad mrežom međužupanijskih, županijskih i komunalnih linija javnog prijevoza putnika uz vrlo kvalitetan nadzor nad održavanjem definiranih linija javnog prijevoza (uz obavezno sagledavanje problema preklapanja županijskih i međužupanijskih linija kao i izbjegavanja paralelnih linija vlakova i autobusa).

Očekuje se da će standardi služiti kako podloga za definiranje osnovne ponude linija javnog prijevoza putnika prema prometnim područjima. Sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu svaka od županija, s obzirom na osobitost područja (klimatološku, zemljopisnu), trebala bi odrediti ukupnu mrežu linija županijskog prijevoza putnika te nominirati minimalnu mrežu linija sukladno Minimalnim standardima dostupnosti.

4.1. Prijedlog minimalnih standarda dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području RH

Standardi služe kao podloga za kreiranje osnovne mreža linija javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu.

Mreža linija javnog prijevoza planira se na način da, koliko je to moguće, zadovoljava ukupnu prijevoznu potrebu. Prilikom planiranja linija javnog prijevoza mora se maksimalno uvažiti potreba za prijevozom učenika osnovnih i srednjih škola.

Standardi se mogu primijeniti na linije voznog reda koji je sastavni dio ugovora o javnim uslugama; županijski linijski prijevoz, međužupanijski linijski prijevoz do 100 km (članak 33, stavak 6 Zakona o prijevozu u cestovnom prometu), integrirani javni prijevoz putnika, mikroprijevoz i komunalni prijevoz. S obzirom na značaj i ulogu te opseg prijevozne potražnje a time i prijevozne usluge minimalni standardi **se ne primjenjuju na komunalni prijevoz velikih urbanih aglomeracija poput aglomeracija Zagreb, Rijeka, Split i Osijek. Za svaku od navedenih aglomeracija zasebno biti će potrebno definirati minimalni standard dostupnosti.**

Minimalni standardi dostupnosti predloženi u ovom Elaboratu predstavljaju okvir temeljem kojega će se, obzirom na osobitosti pojedinog područja, utvrditi minimalni broj linija koje će potencijalno biti predmet subvencioniranja a sve s ciljem osiguranja ravnomjernog razvitka cijelog teritorija RH.

Predlaže se da minimalne standarde donosi Vlada RH na prijedlog MMPI te da se redefiniraju svakih sedam godina odnosno da se usvoje minimalno za vremensko razdoblje za koje će biti sklopljena većina ugovora o pružanju javne usluge županijskog prijevoza putnika.

Također se predlaže da usluge javnog prijevoza putnika koji predstavljaju minimalni standard budu trošak državnog proračuna ili decentraliziranih sredstava uvažavajući odredbe Uredbe EZ br.1370/2007 i Uredbe EU 2016/2338.

Linije obuhvaćene minimalnim standardima moraju biti uključene u Ugovor o pružanju javnih usluga. Ukoliko su linije obuhvaćene minimalnim standardima sufinancirane iz državnog proračuna suglasnost za osnovnu mrežu linija koja predstavlja minimalne standarde trebala bi dati MMPI na prijedlog nadležnih tijela JL(P)RS. Pri tome jedinice lokalne

i područne samouprave mogu definirati dodatne standarde dostupnosti za područja iz svoje nadležnosti u skladu sa svojim financijskim i organizacijskim mogućnostima

4.1.1 Temeljeni generatori prometne potražnje

Svako je putovanje okarakterizirano: izborom: putovati ili ne; vremenom putovanja; odredištem putovanja; odabranim prijevoznim sredstvom i izabranim putom (rutom). Prilikom istraživanja prometne potražnje prikupljaju se podaci te analiziraju podaci povezani za:

- ▶ svrhu putovanja (posao, škola, trgovina, rekreacija, zabava i dr.)
- ▶ vrijeme putovanja (sat, dan, tjedan, mjesec, godina)
- ▶ prostor (kućanstvo, zone, grad, regija, država itd.)
- ▶ mod ili način putovanja (automobilski prijevoz, autobus, željeznica itd.)
- ▶ predmet prijevoza (putnici/teret itd.)
- ▶ zajedničke značajke korisnika (visina prihoda, posjedovanje automobila i dr.).

Uobičajena konvencionalna analiza stvaranja putovanja uključuje dvije temeljne podjele čimbenika koji utječu na stvaranje putovanja, i to na **čimbenike nastajanja** i na **čimbenike privlačenja putovanja**. Ova se podjela radi zbog toga da bi se bolje istaknule razlike kod stvaranja putovanja te da se analiziraju čimbenici koji na njih utječu.

Postoje razne podjele čimbenika koji utječu na stvaranje putovanja. Pritom se stvaranje putovanja može procijeniti kao rezultat najmanje dvaju čimbenika:

- ▶ **osnovna potražnja:** zasnovana je na kretanju broja i sastava stanovnika, namjena prostora/sadržaji u prostoru, gospodarskoj aktivnosti, na opsegu turističkih usluga u sezoni, posjedovanju automobila, ukupnim putovanjima i ostalim čimbenicima koji potiču aktivnost prijevoza, a događaju se uglavnom neovisno o poboljšanjima uvjeta prijevoza
- ▶ **inducirana potražnja:** povećanje prometa koje je rezultat poboljšanja uvjeta prijevoza na prometnoj mreži.

Neki autori prihvaćaju podjelu i na čimbenike:

- ▶ namjene površina - podrazumijeva se utjecaj stambene, komercijalne (trgovine, dućani, ugostiteljsko-turistička namjena), poslovne, društvene (škole i visokoškolske ustanove), industrijske, sportsko-rekreacijske, upravne namjene te drugih namjena površina na stvaranje putovanja,
- ▶ čimbenici kućanstva - uključuju utjecaj veličine kućanstva, zanimanje članova kućanstva i visina njihovog dohotka, posjedovanje automobila i vrste stambene jedinice na stvaranje putovanja.
- ▶ ostali čimbenici - svrstavaju se svi ostali činitelji kao što su dobni sastav stanovništva, društveno-ekonomska obilježja stanovništva, stupanj urbanizacije i kvaliteta prometnog sustava.

Dakle, uvažavajući sve ranije navedeno možemo reći da su najvažniji **čimbenici nastajanja putovanja** odnosno prometne potražnje:⁶ veličina i sastav stanovništva, posjedovanje automobila, stanje prometne mreže i kvaliteta linija javnog prijevoza, gustoća

⁶ Bauer, Z.: *Razvoj i planiranje prometa u gradovima*, Informator, Zagreb, 1989., p. 124.

stanovanja, odnosno broj stambenih jedinica, dohodak i veličina kućanstva, te financijska raspoloživost (BDP ; BDP_{pc} , prosječni dohodak, ...), dob i spol stanovništva kao i gustoća stanovanja i veličina grada.

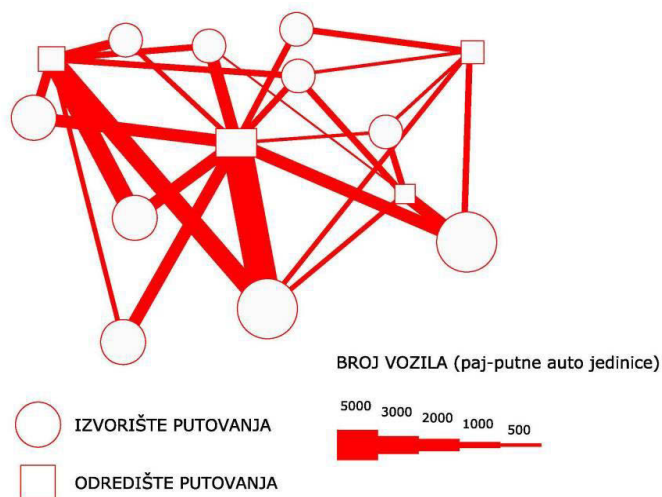
Važnije čimbenike privlačenja⁷ putovanja čine veličina i sastav zaposlenosti, namjena površina, jačina iskorištavanja površina, veličina školskog prostora, trgovačka i rekreativna privlačnost.

Kada se govori o prognoziranju buduće prometne potražnje metode prognoze variraju od jednostavnih do vrlo složenih. Dosadašnji trendovi rasta prometa mogu biti ekstrapolirani kako bi se predvidjele buduće razine prometa u nekoj idućoj godini. Složeniji pristup procjenjuje budući promet na temelju utvrđivanja međuovisnosti između osnovnih pokretača gospodarskog rasta: npr. na temelju kretanja stanovništva na nekom području, gospodarske aktivnosti (turizma), dohotka po stanovniku, posjedovanja automobila, mobilnosti i sl.

Prikupljanje i obrada podataka o prometnoj potražnji može biti na različitim razinama agregiranja.⁸ Razina agregatnosti modela i broj dimenzija prema kojima se analizira prometna potražnja bitno određuju tijek i rezultate modeliranja. Podaci o prometnoj potražnji mogu se prikupljati i objedinjavati prema više dimenzija koje mogu biti međusobno ortogonalne (nezavisne). Primjena agregatnih modela zahtijeva podatke dane na razini zone izvorišta i zone odredišta. Simuliranje izbora putovanja pomoću dezagregatnih modela pretpostavlja postojanje podataka raščlanjenih tako da iskazuju prometna kretanja na razini pojedinog kućanstva ili putnika.

Postupak stvaranja putovanja u pravilu se svodi na projekciju broja krajeva putovanja bilo kao broja nastajanja, bilo kao broja privlačenja putovanja u pojedinim prometnim zonama.

Shema 2. Hipotetska mreža linija želja



Izvor: Padjen, J.: Osnove prometnog planiranja, Informator, Zagreb, 1986., p. 138, (modificirali autori)

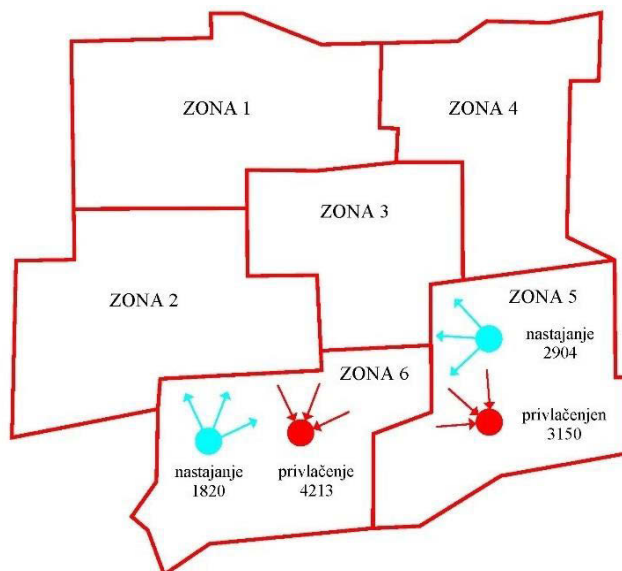
Prometna mreža sastoji se od čvorova i veza pa posebna vrsta čvora predstavlja prometnu zonu. Veze i čvorovi imaju niz atributa npr. dužinu veze, smjer kretanja vezom, vrijeme ili brzinu putovanja vezom, propusnu moć veze, broj prometnih trakova veze,

⁷ Ibidem, p. 124.

⁸ Agregiranje podataka je postupak objedinjavanja više podataka koji čine relativnu cjelinu.

zabranu skretanja čvorom, trajanje signala na semaforu kod pojedinih kretanja čvorom, broj trakova privoza čvoru i njihovu namjenu, zasićene tokove trakova privoza čvora, trošak parkiranja itd.

Shema 3. Očekivani broj nastalih i privučenih putovanja na nekom području



Izvor: Padjen, J.: Osnove prometnog planiranja, Informator, Zagreb, 1986., p. 137

4.1.2 Strukturacija prostora kao podloga za definiranje minimalnih standarda dostupnosti javnog cestovnog prijevoza

Analiza prostora osnovna je pretpostavka svakom obliku planiranja. Pritom problemska analiza uključuje istraživanje struktura prostora, funkcionalnu međuzavisnost objekata s lokacijskim uvjetima, međusobne funkcionalne odnose pojedinih objekata i razvoj. Kao temeljne regionalne analize koje su vrlo značajne za pitanja urbanizacije mogu se istaknuti: analiza prirodne osnove i resursa, populacijsko-demografska analiza, gospodarska analiza, difuzija inovacija kao prostorni proces, analiza urbanizacije, analiza urbanog sustava, analiza centralnih naselja i analiza interakcija.

Stoga je pri izradi prometnih planova potrebno definirati obujam i diferencijaciju promatranog područja te u tom pogledu izvršiti **teoretsku vertikalnu raščlambu**. Nužno je izvršiti prethodnu komparaciju da bi se fokus stavio na ona područja koja mu nude najkvalitetnije odgovore, a ujedno su i podloga za izabrani metodološki postupak. Prostor je moguće definirati korištenjem različitih načela od kojih su najzastupljeniji: kriterij homogenosti, kriterij polariziranosti, sinteza homogenosti i polariziranosti, planska regija te upravno-statističke cjeline. Osnovni oblici prostornih cjelina mogu biti: homogene, nodalne i planske prostorne cjeline.⁹

Spomenute selekcije predstavljaju polaznu osnovu za strukturaciju prostora. Na taj način dobiva se kategorizacija prostora sa širokim spektrom analitičkih mogućnosti.

⁹ Cf. 1) Marinović-Uzelac, A.: **Prostorno planiranje u praksi**, Dom i svijet, Zagreb, 2001. i 2) Vresk, M.: **Grad i urbanizacija: Osnove urbane geografije**, peto dopunjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 2002.

Diferencijacija prostora se radi na manje dijelove specifičnih obilježja kao što su: regije, cjeline, područja, predjeli, itd., primjenjujući analitički pristup (diferencijacija počinje od velikih cjelina (država, županija, JLS...) koja se dijeli u sustav manjih dijelova) i sintetički pristup (regionalizacija počinje s manjim prostornim jedinicama koje se na temelju sličnih obilježja grupiraju u regije).

U osnovnom metodološkom pristupu analitičku diferencijaciju prostora možemo iskazati kroz sljedeće oblike:

- ▶ funkcionalna diferencijacija područja - prema karakteristikama (pojedinačnim ili zbirnim): makroregija, regija, mikroregija, prostorna cjelina;
- ▶ administrativna diferencijacija područja: grupe županija - velike prostorno planske cjeline (Kontinentalna i Jadranska Hrvatska), županija ili više njih, grupe općina (gradova), općina (grad) ili više njih, naselje ili radna/turistička zona.

Zakonom o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi (čl. 4.) određeno je „Općina je jedinica lokalne samouprave koja se osniva, u pravilu, za područje više naseljenih mjesta koja predstavljaju prirodnu, gospodarsku i društvenu cjelinu, te koja su **povezana zajedničkim interesima stanovništva**“.

Nadalje u čl. 5 se navodi kako je „Grad je jedinica lokalne samouprave u kojoj je sjedište županije te svako mjesto koje ima više od 10.000 stanovnika, a predstavlja urbanu, povijesnu, prirodnu, gospodarsku i društvenu cjelinu. U sastav grada kao jedinice lokalne samouprave **moгу biti uključena i prigradska naselja** koja s gradskim naseljem čine gospodarsku i društvenu cjelinu **te su s njim povezana dnevnim migracijskim kretanjima i svakodnevnim potrebama stanovništva od lokalnog značenja.**“ Iznimno gradom se mogu utvrditi i druga mjesta ukoliko postoje posebni razlozi.

Istim zakonom je prepoznat i pojam Veliki grad (čl. 21) kao gradovi koji imaju više od 35.000 stanovnika i gradovi sjedišta županija koji pored ostalih poslova mogu obavljati i poslove iz djelokruga županije.

Shema 4. Oznake sustava središnjih naselja i razvojnih središta



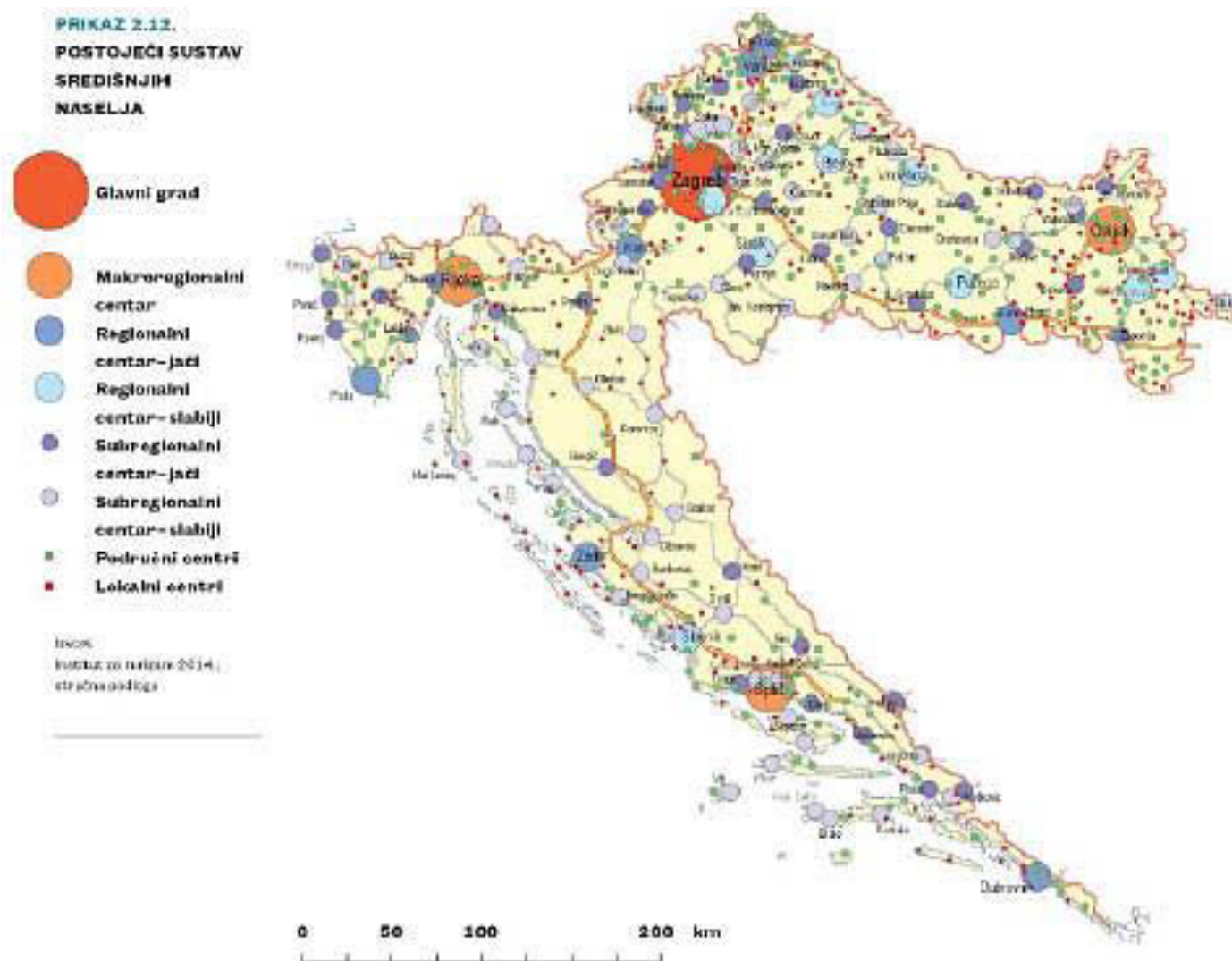
Dodatna strukturacija prostora prema funkcijama može se preuzeti iz sustava prostornog uređenja gdje su prepoznate podjele na administrativna središta (glavni grad

Države, županijsko, gradsko i općinsko sjedište) ali i **podjela prema sustavu središnjih naselja i razvojnih središta**.¹⁰

Iz navedenog je razvidno da je kao jedan od temeljnih kriterija uzet kriterij ukupnog broja stanovnika u pojedinom naselju (pretpostavljajući da naselja sa više stanovnika imaju i više funkcija). Ovakva distinkcija prostora trebala je biti provedena u svim prostornim planovima županija te prostornim planovima uređenja općine/grada.

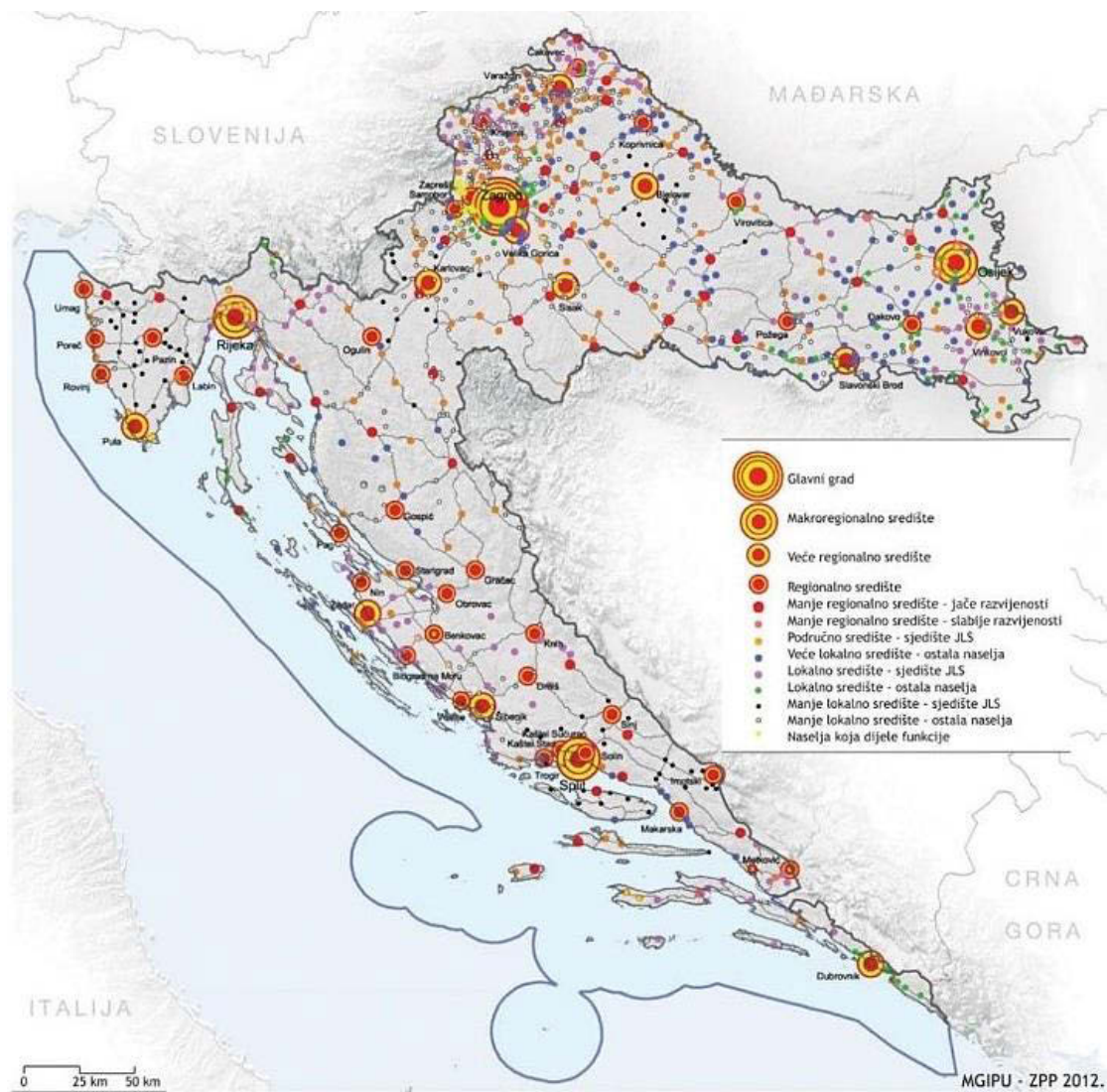
¹⁰ Pravilnik o sadržaju, mjerilima kartografskih prikaza, obveznim prostornim pokazateljima i standardu elaborata prostornih planova (NN 106/98, 39/04, 45/04, 163/04, 76/07, 135/10, 148/10, 153/139)

Shema 5. Postojeći sustav središnjih naselja



Izvor: Strategija prostornog uređenja RH (NN 106/17)

Shema 6. Sustav središnjih naselja prema prostornim planovima županija



Izvor: Izvješće o stanju u prostoru RH 2008.-2012.

Temeljem dostupnih podataka Državnog zavoda za statistiku u nastavku je prikazan ukupni broj naselja u RH prema broju stanovnika.

Tablica 11. Naselja prema broju stanovnika prema popisu DZS iz 2011.

	Broj naselja	Broj stanovnika	Udio, %	
			naselja	stanovnika
Ukupno	6.756	4.284.889	100,00	100,00
Bez stanovnika	150	-	2,22	-
Do 100 stanovnika	2.653	113.914	39,27	2,66
101 - 200	1.318	192.193	19,51	4,49
201 - 500	1.448	461.114	21,43	10,76
501 - 1 000	658	462.788	9,74	10,80
1 001 - 1 500	195	240.133	2,89	5,60
1 501 - 2 000	113	194.258	1,67	4,53
2 001 - 5 000	143	434.201	2,12	10,13
5 001 - 10 000	39	264.060	0,58	6,16
10 001 - 20 000	20	274.938	0,30	6,42
20 001 - 50 000	11	342.971	0,16	8,00
50 001 - 100 000	5	320.651	0,07	7,48
100 001 - 200 000	2	295.505	0,03	6,90
200 001 i više stanovnika	1	688.163	0,01	16,06

Izvor: Državni zavod za statistiku

4.1.2.1 Funkcionalna selekcija prostora - formiranje relevantnih prometnih zona

Za potrebe Elaborata osnovna podjela prostora može započeti s regijom. Regija obuhvaća širok raspon veličine prostora, a dijeli se na niz podgrupa koje se gradiraju na regije (R), mikroregije (mR), prostorne cjeline (PC), zone itd. Prostorne cjeline formiraju se prema hijerarhijskom obrascu od većih na manje dijelove, a uobičajeno se odnose na selekciju područja regije. Ovisno o razini prostorne cjeline ti se elementi mijenjaju, odnosno dopunjuju. Na temelju funkcionalnih cjelina obavlja se interpretacija gradacija i kapaciteta djelatnosti kao i sadržaja u prostoru.

Tablica 12. Moguća diferencijacija prostora prema funkcionalnim osobitostima

RANG	FUNKCIONALNA PODJELA	FUNKCIONALNE OSOBITOSTI PREMA JAVNIM FUNKCIJAMA	ADMINISTRATIVNA PODJELA
	Makroregija ¹¹ - (MR)		
I.	Regija - (R)	sveučilište, državna uprava, bolnica, opera...	županija ili više županija
II.	Mikroregija ¹² - (mR)	više škole i/ili više srednjih škola, ispostave državne uprave, manja bolnica, kazalište	kotar, više općina
III.	Prostorna cjelina - (PC)	srednja škola i/ili više osnovnih škola, samouprava, zdravstvena stanica, dom kulture	područje jedne ili više općina/gradova
IV.	Strukturacija unutar naselja	osnovna škola	mjesni odbor

¹¹ U ovom razmatranju makroregija je područje sastavljeno od više regija, a koje ima neke zajedničke značajke (prostorne, demografske, kulturološke, gospodarske).

¹² Mikroregija određuje cjelovito područje posebne osobitosti sačinjeno od više prostornih cjelina. Ograničeno je prirodnim granicama - more, planine, rijeke.

Izvor: Štimac, M., et. al: Prostorno planiranje regije - teorijski zapisi s primjenom, Županijski zavod za održivi razvoj, prostorno planiranje i zaštitu čovjekova okoliša, Rijeka, 1997., p. 5

Ljestvica se može kretati od dvije kategorije do beskonačno mnogo kategorija. Gradacijom pojava u prostoru određuju se značajke prema rangu, vrsti, intenzitetu, količini te načinu utjecaja na prostor. Postupak formiranja zona odvija se postepeno, raščlambom elemenata po vertikali vrednujući pojave od grupacija, segmenata tematskog područja do tema ili podtema. Nakon obavljenog vrednovanja (empirijskom metodom) radi se prostorna identifikacija najnižeg ranga pojave, koja se komparira s drugom izabranom temom istog ranga.

Za određivanje homogenih cjelina postavljaju se kriteriji koji određuju osobitost pojedinog područja. Na temelju spomenutih kriterija utvrđuju se zajedničke (pretežite) osobitosti prostora, odnosno uspostavlja se relacija odnosa između pojedinih tema kojom se radi gradacija i selekcija pojava u promatranom prostoru. Selekcija i odabir značajki kriterija ovisi o specifičnosti promatranog prostora. Važno je obuhvatiti sve referentne značajke prostora, vrednujući i rangirajući njihovu kvalitetu, kapacitete, veličinu itd. Kvaliteta vrednovanja ovisi o raščlambi pojedinih parametara. U gradaciji vrednovanja elemenata određena su dva razreda:

- ▶ osnovni kriteriji: naselja¹³ (podjela po veličini, po sadržaju pratećih funkcija: prosvjeta, zdravstvo, uprava), stanovništvo, gospodarstvo
- ▶ sekundarni kriteriji: promet (grane i struktura prometa), infrastruktura, prirodne značajke, zaštita prostora, posebnosti (granična područja, međunarodni prometni koridori).

Osnovni kriterij služi za formiranje osnovnog oblika i položaja prostorne cjeline, dok su sekundarni kriteriji korektivni čimbenici temeljem kojih se finalizira definiranje prostorne cjeline. Gradacijom prostora dobivaju se cjeline koje su funkcionalno zaokružene i samostalne ovisno o njihovom rangu.

4.1.2.2 Strukturacija polova i veza - utvrđivanje žarišta i funkcija razvoja

Polovima se pozicioniraju žarišta interesa i aktivnosti unutar pojedinih područja (R, mR, PC). Vrsta područja, odnosno njihov međusobni odnos (rang) određuju i pripadajuću kategoriju, značaj ili rang pola. Unutar funkcionalnih cjelina koje predstavljaju homogen prostor, pozicioniranjem i graduiranjem polova, određuje se položaj i rang (značaj) žarišta razvoja u cilju formiranja mreže centralnih naselja.

Strukturacija polova u cilju dobivanja mreže centara razvoja može se izvršiti na nekoliko načina. Gospodarski i demografski pokazatelji su dominantni parametri za razvoj nekog područja. Temeljno pitanje za strukturaciju prostora je koliko radnih mjesta treba predvidjeti s obzirom na planirani gospodarski razvoj. Osnovica za dobivanje podataka je prepoznavanje osnovnih trendova razvoja (bruto domaći proizvod, ciljani nacionalni dohodak po stanovniku...), dominantni gospodarski sektori, odnosno struktura planirane djelatnosti (industrija, promet, turizam, poljoprivreda, šumarstvo, ribarstvo...), planirana stopa demografskog kretanja po strukturi, gustoći i etničkom sastavu uz obavezu

¹³ Sustav središnjih naselja predstavlja planiranu mrežu naselja kojoj se planski namjenjuje uloga generatora razvoja svojih gravitacijskih područja. Planiranje ovakvog sustava naselja imalo je za cilj postupno ujednačenje razvoja pojedinih područja županije, prostorne distribucije stanovništva, radnih sadržaja i drugih funkcija na području županije.

ekstrapolaciju projekcije radno sposobnog stanovništva te strateške značajke područja (granična područja, prometni pravci...).

Na temelju ovih gospodarskih i demografskih podataka **određuje se mreža naselja i okvirni broj i struktura planiranih stanovnika po naseljima**, odnosno podaci o radnim mjestima po funkcionalnim cjelinama, što sugerira gravitirajući broj radne populacije. Tim postupkom stvoreni su elementarni preduvjeti za strukturaciju polova temeljem koje se, sukladno rangu centraliteta kojem pripada, formira mreža centralnih naselja. Na taj način je kroz slojevit postupak, koji je obuhvatio sve relevantne prostorne osobitosti, određen sustav centralnih naselja na svim razinama kao i njihov međuodnos.

Potom se, kod formiranja mreže naselja, mora napraviti gradacija od prvog stupnja pa nadalje. To znači da centar PC iz različitih mR nije istih osobitosti iako je istog ranga. Stoga se na temelju dodatnih ocjena raščlanjuju centri unutar iste grupe.¹⁴ Za potrebe prostornog planiranja, kod analize centralnih naselja često se primjenjuju jednostavni modeli koji sadrže katalog reprezentativnih centralnih funkcija. Centralna naselja prema stupnju centraliteta određuju se tako da se za svaki stupanj odredi jedna ili više reprezentativnih institucija iz osnovnih centralnih funkcija. Pritom je za potrebe funkcionalno-nodalne metode korišten Christallerov model radijusa gravitacije područja centralnog naselja te model određivanja centralnih naselja prema katalogu centralnih funkcija.¹⁵

Poredak prema važnosti gradova ili mjesta zapravo proizlazi iz neospornih činjenica:

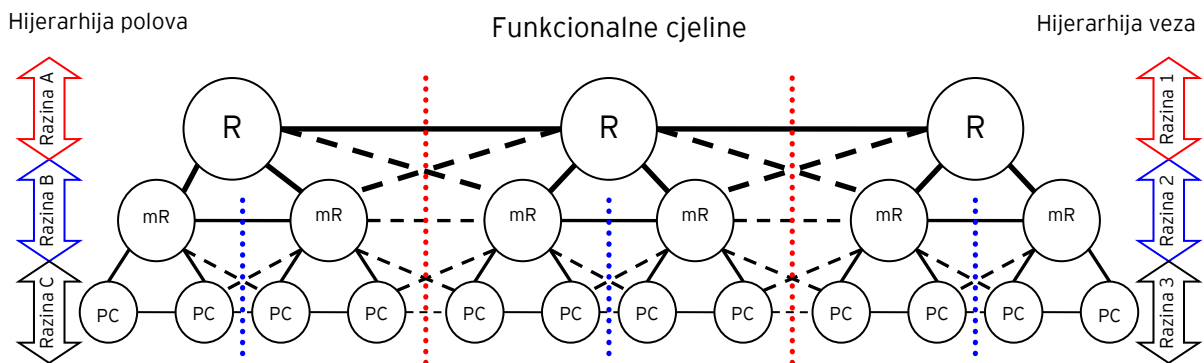
- 1) da svako mjesto ne može sadržavati sve funkcije;
- 2) da se za one funkcije koje su rjeđe potrebne povećavaju udaljenosti njihove dostupnosti;
- 3) da je prirodno i poželjno organiziranje funkcija u obliku piramide, tj. viši rang sadržava i sve funkcije nižih rangova;
- 4) postoji minimalna gospodarska granica mogućnosti funkcioniranja određenih djelatnosti i potražnje.

Prihvaćeno je da su razvijena urbana središta (gradovi) nositelji središnjih funkcija. Stoga se oko njih oblikuje polje funkcionalne gravitacije. U urbanom sustavu svaki grad ima svoju funkcionalnu masu i svoj zemljopisni položaj, a njegovo potencijalno funkcionalno značenje se sastoji od unutarne mase i vanjske mase koja ovisi o razmjernom zemljopisnom položaju tog grada u odnosu na druge gradove.

¹⁴ Kao što su podaci o veličini, obilježjima i razmještanju stanovništva, zaposlenosti, pristupačnosti i stupnju iskorištenja prostora te o općoj razvojnoj politici promatranog područja.

¹⁵ Cf. 1) Luburić, G., Šoštarić, M., Slavulj, M.: **Measuring of transit traffic in cities**, Tehnički vjesnik/Technical Gazette, Vol. 18, 2011., 4., p. 619 - 625

Shema 7. Struktura cestovne prometne mreže prema Schönhartingu i Pischneru (1983.)



Izvor: Kutz, M (urednik): Handbook of Transportation Engineering, McGraw-Hill Handbooks, New York, 2004., p. 2.15 (modificirao autor)

S funkcionalnog gledišta organizacije prostora težišta su pretežito okupljena oko jakoga urbanog središta.

Podloga za definiranje minimalnih standarda dostupnosti kojima će se osigurati povezanost naselja trebala bi uvažiti i geografske osobitosti pojedinih područja kao i broj stanovnika koji gravitiraju pojedinoj liniji javnog prijevoza.

4.1.3 Dostupnost podataka za definiranje minimalnih standarda dostupnosti

Prilikom definiranja minimalnih standarda dostupnosti javnog prijevoza kao temeljni izazov ističe se dostupnost i vjerodostojnost podataka koji će predstavljati varijable kojima se standardi definiraju.

Uvažavajući analiziranu znanstvenu i stručnu literaturu te dostupne strateške dokumente iz sektora prometa potvrđeno je da većinu korisnika javnog prijevoza putnika na lokalnim i županijskim linijama čine učenici i studenti te zaposleno stanovništvo. Dakle prihvaćeno je da su temeljna stalna ponavljajuća putovanja, putovanja na relacijama kuća-rad te kuća-škola/fakultet i nazad. Dodatno na područjima u kojima umirovljenici imaju besplatnu kartu za korištenje vozila javnog prijevoza putnika udio njihova putovanja također je značajan.

Za kvalitetnu artikulaciju navedenih putovanja potrebno je imati podatke o prostornoj distribuciji prebivališta zaposlenih osoba i učenika/studenata te podatke o radnim mjestima odnosno broju učenika i studenata te prostorni razmještaj škola/visokih učilišta te radnih mjesta u analiziranim prometnim zonama.

Uvažavajući navedeno, analizirani su javno dostupni skupovi podataka od kojih su za definiranje minimalnih standarda najvažniji podaci o:

- ▶ Radnim mjestima po pojedinom području
- ▶ Broju stanovnika po pojedinom naselju
- ▶ Podatke o broju učenika u školama odnosno studenata na visokim učilištima.

Pritom je za prometno modeliranje ključno imati mogućnost povezati podatke o navedenim kretanjima (ishodište i odredište), dakle podaci o mjestu stanovanja i podaci o radnim mjestima/broju učenika/studenata moraju biti uparivi.

Prostorna distribucija zaposlenih osoba prema prebivalištu temelji se na podacima iz Popisa stanovništva 2011. godine od Državnog zavoda za statistiku. Prostorna distribucija osiguranika mirovinskog osiguranja (zaposlenih) prema sjedištu pravne osobe temelji se na podacima osiguranika mirovinskog osiguranja Hrvatskog zavoda za mirovinsko osiguranje (HZMO). Prostornu distribuciju osiguranika mirovinskog osiguranja po mjestu rada potrebno je izraditi geolociranjem pravnih osoba putem adrese sjedišta pravne osobe. No, Registar HZMO pravne osobe vodi prema matičnom broju (MB), a ne i adresi sjedišta pravne osobe. Vrlo slična situacija je i sa pokušajem uparivanja podataka o adresi stanovanja i školovanja učenika/studenata.

Dakle, ukoliko bi se za izračun minimalnih standarda koristili podaci o kretanjima kuća-posao i kuća-škola/fakultet za izradu prostorne distribucije (geolociranja) osiguranika mirovinskog osiguranja iz registra HZMO-a putem adrese bilo bi potrebno dobiti uparene podatke što je s obzirom na trenutne zakonske i podzakonske akte pa i pojedine interne akte upravitelja navedenih zbirki osobnih podataka vrlo teško dostupno. Dodatni je problem što baze nisu integrirane te se automatski ne može povezati mjesto stanovanja sa mjestom rada/učenja.

Uz činjenicu da je uparive podatke o kretanjima gotovo nemoguće dobiti za cijelo područje RH te da se ovim Elaboratom predlažu minimalni standardi dostupnosti javnog cestovnog prijevoza putnika koji moraju omogućiti kretanje svim skupinama stanovnika predloženo je da se za formalni izračun standarda dostupnosti koriste službeni javno dostupni podaci Državnog zavoda za statistiku (u daljnjem tekstu DZS). Temeljni podaci DZS koji se mogu koristiti za definiranje minimalnih standarda dostupnosti su podaci o broju i strukturi stanovnika prema naseljima. Državni zavod za statistiku provodi popis stanovnika na razini desetogodišnjih razdoblja. Posljednji popis stanovnika proveden je 2011. godine. U okviru istoga utvrđena je struktura stanovništva prema starosti i spolu za sva naselja u Republici Hrvatskoj. Pritom je starosna struktura stanovništva razgraničena na 0-4; 5-9; 10-14; 15-19; 20-24; 25-29; 30-34; 35-39; 40-44; 45-49; 50-54; 55-59; 60-64; 65-69; 70-74; 75-79; 80-84; 85-89; 90-94; 95 i više godina.

Težnja za osiguranjem primjerene dostupnosti svih naselja te za sve stanovnike nameće potrebu zanemarivanja dobne strukture stanovnika te primarno uvažavanje ukupnog broja stanovnika u naselju kao temeljni podatak za projiciranje minimalnih potreba za putovanjem. Osim same veličine pojedinog naselja bitno je prepoznati njihovu funkcionalnu ulogu u životu građana. Drugim riječima naselja iste razine mogu imati bitno različite sadržaje, a time i različite gravitacijske utjecaje.

4.1.4 Minimalni standardi usluge kvalitete pružanja javnog prijevoza putnika na cestama na području RH prema veličini naselja

Uvažavajući navedeno prihvaćena je strukturacija linija javnog prijevoza putnika ovisno o veličini i funkcionalnim osobitostima naselja (kao ishodišno/odredišnim točkama) kao temeljna za definiranje minimalnih standarda dostupnosti javnog prijevoza putnika.¹⁶

¹⁶ Sličan model različitih standarda za međuregionalne, međumjesne i mjesne linije primijenjeni su u smjernicama Republike Slovenije.

Pritom se predlaže da se struktura veličine naselja gledana brojem stanovnika u naselju tretirati po uzoru na strukturiranje naselja prilikom definiranja značaja pojedinih cestovnih prometnica.¹⁷ Drugim riječima naselja se mogu strukturirati na načina da se prepoznaje njihova temeljna uloga s obzirom na sadržaje značajne za život stanovnika u pet razina:

- A. Središte županije
- B. Središte jedinice lokalne samouprave u kojima su smješteni sadržaji kao što su:
 - ▶ Srednja škola i/ili visokoškolska ustanova ili
 - ▶ Sud ili
 - ▶ Ispostave ureda državne uprave ili županijskih ureda ili
 - ▶ ostale ustanova županijske i/ili nacionalne razine koja pruža usluge od javnog interesa
- C. Središta jedinica lokalne samouprave (bez obzira na broj stanovnika)
- D. Ostala naselja veća od 300/500 stanovnika
- E. Ostala naselja manja od 300/500 stanovnika - za ovu razinu naselja se ne definiraju minimalni standardi

U strukturaciji definiranja sustava prometnih veza između prepoznatih razina naselja krenulo se od pretpostavki da se u razmatranju sva naselja strukturiraju prema navedenim kriterijima.

Najniža razina naselja za koju se definiraju minimalni standardi dostupnosti su naselja sa 300 (500) i više stanovnika (naselja razine D).¹⁸ Kao varijanto rješenje može se razmotriti da se za definiranje minimalnih standarda dostupnosti kao najniža razina naselja uključene naselja sa 500¹⁹ i više stanovnika.

Dodatan kriterij za uključnje naselja razine D (najniža razina naselja koja se uključuje u definiranje Minimalnih standarda dostupnosti) neovisno o broju stanovnika bio bi i udaljenost od najbližeg naselja razine C.

Prosječna brzina pješaćenja je oko 1,2 m/s odnosno oko 4 km/h te je potencijalno prihvatljivu duljinu pješaćenja od 15 do 20 minuta, dakle do 2 km udaljenosti.

Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnom i srednjem školstvu definirao je da se za učenike razredne nastave ima organizirati javni prijevoz za učenike koji stanuju dalje o tri kilometra od škole odnosno za učenike predmetne nastave za učenike koji stanuju dalje od pet kilometara od škole.

Za očekivati je da će županije uvažiti ove činjenice te javni prijevoz organizirati u skladu s istim.

¹⁷ Uredba o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/12)

¹⁸ Smjernice u Republici Sloveniji pretpostavljaju kako je javni linijski prijevoz smisleno organizirati za naselja s više od 200 stanovnika (usklađeno i s njemačkim standardima Verkehrsschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, Köln: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen).

¹⁹ Pravilnikom o sadržaju, mjerilima kartografskih prikaza, obveznim prostornim pokazateljima i standardu elaborata prostornih planova kao jedna od razina naselja prepoznato je i manje lokalno (poticajno razvojno) središte kao naselje sa 500 do 1000 stanovnika. Naredna ujedno i najniža razina naselja je kategorizirana kao ostala naselja.

Slijedom navedenog predlaže se da se naselja razine D u minimalni standard uključuju samo **ako im je udaljenost od najbližeg stajališta/kolodvora javnog prijevoza naselja razine C veća od dva (2) km** (odnosno alternativno veća od 3km).²⁰

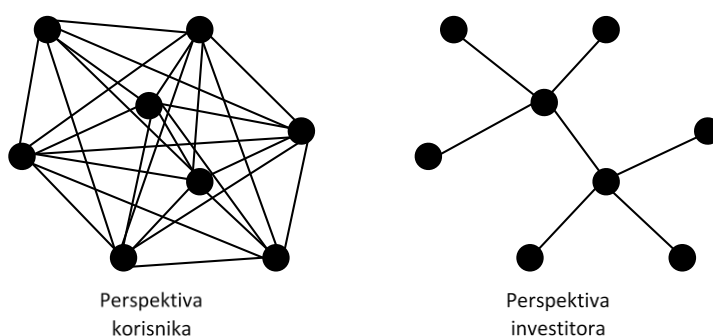
Prvi korak u definiranju Minimalnih standarda javne usluge u cestovnom prijevozu putnika je:

- ▶ Analiza strukture naselja s obzirom na broj stanovnika, administrativnu ulogu (središte županije ili JLS) te sadržaje u naselju.
- ▶ Strukturacija naselja na pet razina (A, B, C, D, E) s obzirom na njihovu administrativno-funkcionalnu ulogu
- ▶ Strukturacija naselja razine D na naselja koja su udaljenija od 2/3 km od naselja više razine(i koja ulaze u sustav definiranja Minimalnih standarda odnosno koja se uključuju u mrežu linija javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu).

4.1.4.1 Temeljni uvjeti koji se moraju zadovoljiti prilikom definiranja mreže linija obuhvaćenih minimalnim standardima dostupnosti u javnom linijskom cestovnom prometu u RH

Prilikom definiranja linija, veza među naseljima, nužno je utvrditi optimalne veze kojima će se osigurati kvalitetna dostupnost do pojedinog naselja. Dizajniranje linija javnog prijevoza putnika vrlo je složen zadatak. Prije svega nužno je zadovoljiti različite interese. Npr. putnik će željeti neposrednu vezu među svim naseljima dok će investitor radi smanjenja troškova tražiti centralizirani sustav s jednom vezom iz ishodišta više razine do svakog od naselja niže razine unutar iste funkcionalne cjeline. Stoga je primaran zadatak prilikom definiranja mreže linija javnog prijevoza odrediti optimalnu varijantu mogućeg prometnog povezivanja kojom će se povećati dostupnost i smanjiti troškovi mreže.

Shema 8. Razlika u poimanju optimalne strukture mreže iz perspektive korisnika i investitora



Izvor: Kutz, M (urednik): Handbook of Transportation Engineering, McGraw-Hill Handbooks, NewYork, 2004, p. 2.12

Kod donošenja odluka o strukturi cjelovite mreže važno je akceptirati zahtjeve krajnjih korisnika te kroz otvorene rasprave definirati kvalitetnu prometnu strukturu. Ipak, na

²⁰ Iako je udaljenost od 3 km definirana u Zakonu o odgoj i obrazovanju u osnovnim i srednjim školama autori su mišljenja da treba uvažavati činjenicu da ukoliko je pješačenje duže od 20 minuta značajno pada atraktivnost javnog prijevoza. U stručnoj literaturi predlažu se udaljenost stajališta od glavnih atraktora do 400 m te bi tom cilju trebalo težiti u budućnosti.

teoretskoj razini nužno je postaviti određene postavke iz kojih će se kasnijim korekcijama derivirati kvalitetni zaključci.

Prihvati li se činjenica da je hijerarhija mreže linija determinirana prometnom ponudom i potražnjom te uvažavajući baziranost na gravitacijskom modelu kao polazna osnova za uspostavu sustava veza predlaže se da hijerarhija mreže linija bude neposredno vezana na hijerarhiju naselja.

Uvažavajući navedeno za definiranje minimalnih standarda dostupnosti javnog cestovnog prijevoza putnika predlaže se da se niža razina naselja uvijek mora povezati sa višom razinom naselja **u okviru vlastite jedinice lokalne odnosno jedinice regionalne samouprave** (za središta županija).

Samo iznimno naselja se mogu povezati i s prvom višom razinom naselja izvan vlastite jedinice lokalne samouprave u slučajevima kada ta udaljenost nije veće od:

- ▶ 10 km za povezivanje naselja razine D sa naseljima razine C
- ▶ 30 km za povezivanje naselja razine C sa naseljima razine B
- ▶ 50 km za povezivanje dva susjedna naselja razine B izvan iste JLRS
- ▶ 50 km za povezivanje naselja razine B sa naseljima razine A izvan vlastite JRS²¹

Samo iznimno, i uz posebno obrazloženje, mogu se dozvoliti i veće udaljenosti i to u slučajevima ako do odredišta više razine unutar vlastitih administrativnih granica (jedinice lokalne i područne samouprave) postoje značajne geografske barijere poput (planina, jezera, rijeka, mora, ...) te ne postoji prometna infrastruktura putem kojem bi se centri mogli povezati.²²

Polazeći od pretpostavke da viša razina naselja ima sve funkcije naselja niže razine te još niz dodatnih funkcija osnova je za paradigmu mogućeg neposrednog povezivanja naselja niže razine sa naseljem koje je funkcionalno više za dvije razine (npr. naselja razine D sa naseljima razine B ili naselja razine C sa naseljima razine A) i to u slučajevima kada su naselja za dvije više razine bliža u odnosu na naselja neposredno više razine (bilo u odlasku ili dolasku).

Kalibriranje pojedinog modela moguće je u posebnim slučajevima kada naselja središta županija nemaju dominantnu funkcionalnu ulogu u odnosu na neka od naselja razine B (poput Pazina u odnosu na Pulu u Istarskoj županiji ili Krapine u odnosu na Zabok u Krapinsko-zagorskoj županiji).

Dodatno ako se neko od naselja iste ili niže razine nalazi na pravcu povezivanja naselja iste ili više razine smatra se da je time zadovoljena minimalna usluga te se ne utvrđuju dodatni minimalni polasci (standardi) linija javnog prijevoza putnika za navedeno naselje.

Kao obavezni uvjet prilikom definiranja linija javnog prijevoza nužno je istaknuti kako je za minimalne standarde dostupnosti obavezno poštivati pravilo da se sva naselja obuhvaćena minimalnim standardima koja se nalaze na trasi državne, županijske ili lokalne ceste mora obuhvatiti jednom linijom uz odgovarajući broj stajališta (čime se anulira uvjet

²¹ Kilometarska udaljenost između naselja na otocima B razine i naselja A razine na kopnu računa se na način da se odredi udaljenost mjesta do najbliže trajektne luke koja ima vezu do naselja A razine.

²² Primjerice povezivanje na liniji Senj-Rijeka umjesto Senj-Gospić ili Pag-Zadar a ne Pag -Gospić ili Karlobag-Zadar, a ne Karlobag-Gospić, ...; a sve prema procjeni županijskih nadležnih tijela.

minimalnog broja polazaka za sva naselja duž trase obzirom će ona za naselja iste razine biti obuhvaćena linijom koja je uvjetovana za prvo naselje na linija).

Također, potrebno je osigurati da se prilikom definiranja linija javnog prijevoza putnika u okviru iste obavezo uključuje i izdvojena građevinska područja poslovne i/ili proizvodne namjene (radne i slobodne zone) izgrađene površine veće od 3 ha i sa više od 100 zaposlenika u zoni.

Naselja (neovisno o razini) kojima prolazi i ima stajalište međužupanijska linija javnog prijevoza putnika prilikom izračuna minimalnog standarda isti imaju umanjiti za broj međužupanijskih linija kojima se zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva za prijevozom.

Ukoliko između naselja postoji željeznička veza i dostatan kapacitet potrebno je izbjegavati paralelne vožnje u odnosu vožnje vlaka i autobusa u isto vrijeme na istoj relaciji.

Drugi korak u definiranju Minimalnih standarda javne usluge u cestovnom prijevozu putnika je:

- ▶ Definiranje optimalnih linija, veza među naseljima, kojima će se osigurati kvalitetna dostupnost.
 - ▶ niža razina naselja uvijek se mora povezati sa višom razinom naselja u okviru vlastite jedinice lokalne odnosno jedinice regionalne samouprave (za središta županija),
 - ▶ samo iznimno naselja se mogu povezati i s prvom višom razinom naselja izvan vlastite jedinice lokalne samouprave (sukladno danim kriterijima),
 - ▶ ako se neko od naselja iste ili niže razine nalazi na pravcu povezivanja naselja iste ili više razine smatra se da je time zadovoljena minimalna usluga te se ne utvrđuju dodatni minimalni polasci (standardi) linija javnog prijevoza putnika za navedeno naselje,
 - ▶ obavezno je poštivati pravilo da se sva naselja obuhvaćena minimalnim standardima koja se nalaze na trasi državne, županijske ili lokalne ceste mora obuhvatiti jednom linijom uz odgovarajući broj stajališta (čime se anulira uvjet minimalnog broja polazaka za sva naselja duž trase obzirom će ona za naselja iste razine biti obuhvaćena linijom koja je uvjetovana za prvo naselje na linija),
 - ▶ potrebno je osigurati da se prilikom definiranja linija javnog prijevoza putnika u okviru iste obavezo uključuje i izdvojena građevinska područja poslovne i/ili proizvodne namjene (radne i slobodne zone) s obzirom da one generiraju veliki broj putovanja kuća-posao,
 - ▶ naselja (neovisno o razini) kojima prolazi i ima stajalište međužupanijska linija javnog prijevoza putnika prilikom izračuna minimalnog standarda isti imaju umanjiti za broj međužupanijskih linija kojima se zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva za prijevozom.

4.1.4.2 Prijedlog minimalnih standarda dostupnosti javnog prijevoza putnika u linijskom cestovnom prijevozu u RH

Uvažavajući navedene pretpostavke potrebno je utvrditi minimalan broj polazaka vozila JPP (no ona ne moraju nužno biti na istim linijama). Pritom je obavezno da se za svaki od polazaka na pojedinoj liniji osigura i povratna vožnja na istoj liniji.

Kod definiranja intervala linija, prilikom definiranja linija javnog cestovnog prijevoza putnika, potrebno je posebno voditi računa o redovitim potrebama stanovništva. Dakle intervale linija prilagoditi odlascima na posao ili školu/fakultete, kako za prvu (jutarnju) tako i za drugu (popodnevnu) smjenu. Kod ishodišta koje imaju minimalno zadanu jednu linija istu je potrebno planirati da zadovolji potrebe radnika/učenika/studenata koji rade/pohađaju nastavu u prvoj (jutarnjoj) smjeni.

Pretpostavka je da se poseban naglasak daje povezivanju naselja sa središtima jedinica lokalne samouprave odnosno sjedišta JLS međusobno i sa sjedištem županije uvažavajući putovanja od kuće na i sa posla/fakulteta/škole u jutarnjoj i popodnevnoj smjeni.

U pojedinim područjima RH naselja razine B mogu imati određene funkcije koje su prije bile prisutne samo u naseljima razine A. Zbog toga potrebno je predvidjeti i određeni broj veza između naselja A prema naseljima B a koje se ne podudaraju s vezama naselja B prema naselju A. Tako npr. u Varaždinskoj županiji učenici iz Varaždina (naselje A) biraju srednje škole u Novom Marofu, Ludbregu ili Ivancu (naselja B razine). Sasvim je izvjesno da veza koja će biti definirana između npr. Ludbrega i Varaždina ne može odgovarati za srednjoškolce koji putuju iz Varaždina u Ludbreg. Isto tako u Međimurskoj županiji postoji jaka proizvodna aktivnost na području grada Preloga (naselje B) te je potrebno osigurati adekvatne veze ne samo iz Preloga u Čakovec već i iz Čakovca u Prelog.

Kao što je već rečeno podaci koji su potrebni za planiranje linija javnog prijevoza, pogotovo podaci o prijevoznjoj potražnji i ponudi teško su ili u potpunosti nedostupni. Kako opseg ovog Elaborata ne obuhvaća terenska istraživanja prijedlozi minimalnih standarda dati su:

- ▶ na osnovu znanstvene i stručne literature,
- ▶ temeljem primjera dobre prakse u Europi i Sjedinjenim Američkim Državama
- ▶ standarda ponude definiranih u analiziranim master planovima u ovom Elaboratu,
- ▶ uvažavajući činjenicu o ovisnosti minimalni standardi o ekonomskim i političkim faktorima odnosno o mogućnostima i spremnosti osiguranja pokrića troškova.

Dostupna literatura i primjeri dobre prakse uglavnom definiraju optimalne standarde dostupnosti budući da je dobra dostupnost usluge javnog prijevoza jedna od glavnih čimbenika koji privlače korisnike usluge. Isti pristup postoji i u analiziranim master planovima. Optimalni standardi počivaju na pretpostavci organizacije prometovanja autobusa (sredstava javnog prijevoza) primjenom taktnog voznog reda, odnosno polaske autobusa na jednoj liniji u jednakim intervalima (taktu). Takti vozni red koristi se u gotovo svim zemljama s najrazvijenijim javnim prijevozom (Švicarska, Njemačka, Austrija...).

Kao optimalni standard navode se polasci svakih:

- ▶ 20- 60 minuta ovisno o tipu usluge i periodu usluge (Public Transit Planning and Operation Theory, modelling and practice, Avishai (Avi) Ceder, Elsevier Ltd, Oxford 2007

- ▶ 30-60 minuta ovisno o periodu usluge (Public Transit Service Objectives and Standards, City of Waukesha Metro Transit System Operations Analysis and Service Changes, Wisconsin, SAD, 2011)
- ▶ Primjeri dobre prakse 30-120 minuta, (najčešće 30 minuta u vršnom periodu, vanvršnog primjera najčešće 60 minuta za regionalni promet)
- ▶ 15-120 minuta (masterplanovi)

Kao izraz političke volje i ekonomske spremnosti navodimo primjer Švicarske koji definira minimalni standard na slijedeći način: „*regionalni javni prijevoz putnika između naselja većih od 100 stanovnika mora biti osiguran minimalno četiri puta na dan, ako putuje minimalno 32 putnika na dan*“ (Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV).

Polazeći od optimalnih standarda dostupnosti predlažemo minimalne standarde dostupnosti koji bi morali zadovoljiti osnovne prijevozne potrebe stanovništva uvažavajući pri tome činjenicu da u ovom trenutku i u obuhvatu ovog Elaborata nije moguće utvrditi ukupan broj linija niti stvarni trošak koji bi proizašao iz prometovanja tih linija. Dakle, ovdje se predlaže princip definiranja minimalnih standarda a broj linija koje će u konačnici biti obuhvaćen minimalnim standardima ovisi o političkoj odluci i osiguranim sredstvima za tu namjenu. Takva politička odluka može se stručno utemeljiti nakon što sve jedinice lokalne i područne uprave izrade prijedloge linija koje će biti obuhvaćene minimalnim standardima, a temeljem predložene metodologije u ovom Elaboratu. Prijedlog minimalnog standarda može biti:

- ▶ Za naselja razine D **minimalno jedan dnevni polazak s povratnom vožnjom**
Pretpostavka je da je najniža razina usluge javnog prijevoza osiguranje prijevoza za odlazak posao/školu/fakultet u jutarnjim satima te povratak u popodnevnim
- ▶ Za naselja razine C **minimalno dva dnevna polaska s povratnim vožnjama**
Ova razina naselja optimalno bi u taktom voznom redu trebala imati prosječno 60 min. takt (koji se na razini vršnog sata može progustiti odnosno vanvršnog sata prorijediti) i to u periodu od 5:00 do 23:00 sati što čini ukupno 19 polazaka. Smatra se da **10% polazaka** u odnosu na optimalan broj može predstavljati odgovarajući minimalni standard. Dakle moguće je pretpostaviti ili dva polaska prema različitim odredištima u jutarnjem terminu ili po jedan polazak u jutarnjem i jedan u popodnevnom (1. i 2 smjena) prema jednom odredištu
- ▶ Za naselja razine B **minimalno pet dnevnih polazaka sa povratnom vožnjom**
Ova razina naselja optimalno bi u taktom voznom redu trebala imati prosječnu učestalost polazaka 45 min. u jednakim intervalima-taktu (koji se na razini vršnog sata može progustiti odnosno vanvršnog sata prorijediti) i to u periodu od 5:00 do 23:00 sati što čini ukupno 25 polazaka. Smatra se da **20%²³ polazaka** u odnosu na optimalan broj za ovu razinu naselja može predstavljati odgovarajući minimalni standard. Dakle moguće je pretpostaviti minimalno pet polazaka sa povratnim vožnjama prema susjednim naseljima razine B ili naseljima razine A. Pritom se preporuča uvažiti potreba za odlaskom dolaskom na posao/školu/fakultet u prvoj i drugoj smjeni.

²³ Ukoliko bi se kao referentni postotak optimalnog broja polazaka smanjio sa 20% na 15% dobile bi se minimalne 4 vožnje dnevno u svakom smjeru.

- ▶ Za naselja razine A **prema pojedinačnim slučajevima** se treba razmotriti potreba za povezivanjem s naseljima razine B mimo povratnih vožnji prema naseljima niže razine, potreba za povezivanjem s naseljima iste ili iste razine u susjednoj županiji odnosno minimalno povezati na razini povratih vožnji za naselja iste ili niže razine sve prema standardima za naselje razine B.

Tabelarni prikaz prijedloga minimalnih standarda, mogućih veza i maksimalnih udaljenosti dat je u tablici 13.

Tablica 13 Pregled minimalnih standarda, mogućih veza i maksimalnih udaljenosti

Tip naselja	prosječna učestalost polazaka	maksimalni broj polazaka	minimalni standard	moguća veza	maksimalna udaljenost	primjedba
D		1	1	iz D u C	ne manje od 2/3 km	
C	60'	19	2	iz C u B i/ili A	30 km	ako je A bliže od B
B	45'	25	5	iz B u B i/ili A	50 km	
A			5	iz A u B	50 km	Iznimno ako se u B nalaze atraktori za stanovnike iz A

Napomena: autobusne linije trebaju biti međusobno usklađene na način da je moguće presjedati sa jedne linije na drugu u najkraćem mogućem vremenu²⁴.

Značenje pojmova u tablici

- Polazak: jedan polazak autobusa iz naselja na jednoj liniji u jednom smjeru
- maksimalni broj polazaka: broj polazaka u vremenskom intervalu između 5 i 23 sata radnim danom na temelju taktnog voznog reda
- prosječna učestalost polazaka: prosječni interval polazaka autobusa između dva tipa naselja (npr. iz naselja tipa C u naselje tipa B),
- minimalni standard: broj polazaka autobusa u jednom smjeru u intervalu između 5-23 sata.

Primjer strukturiranja naselja prema tipovima naselja kao i moguće veze s obzirom na ograničenja u udaljenostima predstavljen je u Dodatku ovog Elaborata.

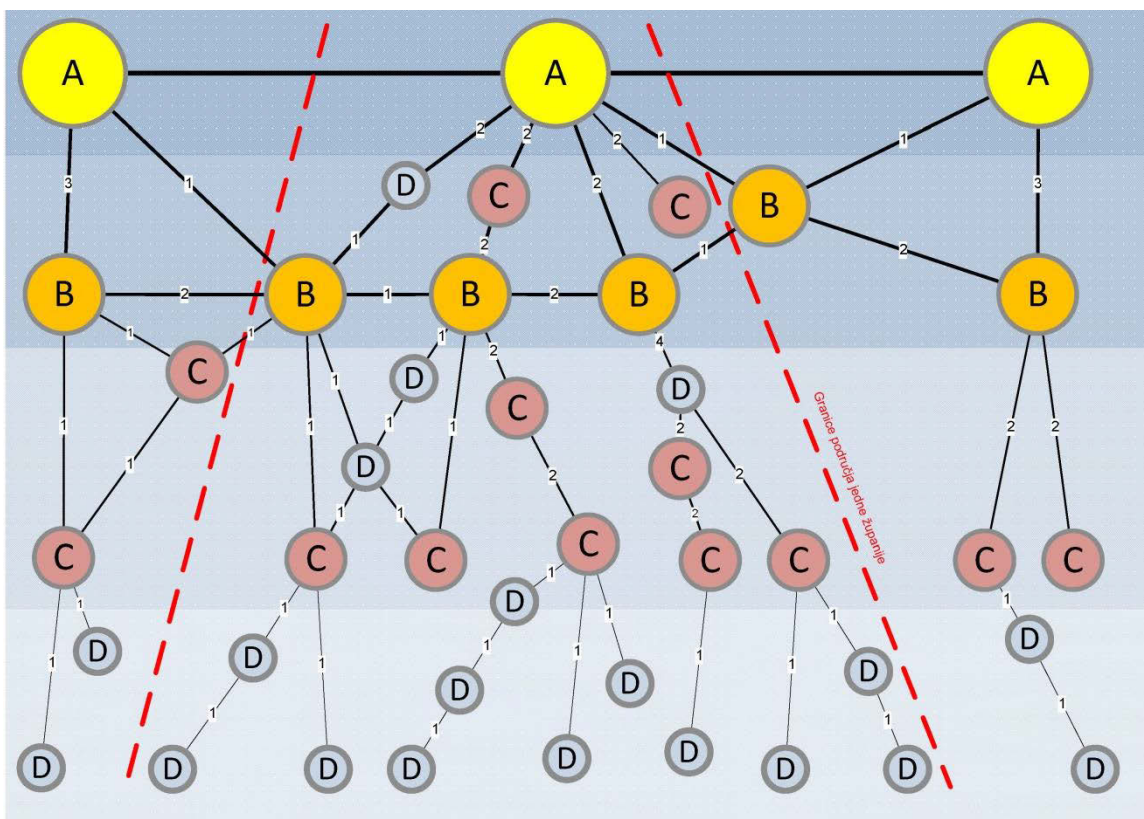
²⁴ Vrijeme presjedanja kada se primjenjuje usklađeni taktni vozni red najčešće je 5 minuta ako se radi o presjedanju iz npr. autobusa u autobus ili vlaka u vlak, a 15 minuta ako se radi o presjedanju iz autobusa u vlak ili obrnuto. Ostali proučavani standardi za presjedanje na autobusnim linijama kreću se između 3-8 minuta.

Izuzetak od strukturiranja naselja mogu biti posebno organizirane linije javnog prijevoza putnika prema izdvojenim građevinskim područjima izvan naselja poslovne ili proizvodne namjene (radne zone) kojima gravitira veliki broj radnika.






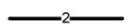


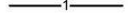
Ostala izdvojena građevinska područja sportsko-rekreacijske, turističke i ine namjene, s obzirom da nisu neposredno vezana uz minimalne životne potrebe stanovništva ne bi se razmatrala prilikom utvrđivanja minimalnih standarda.

Izazov prilikom definiranja standarda dostupnosti mogu predstavljati nerealna strukturacija velikih gradova koji su nerijetko prepoznati kako jedno jedinstveno naselje. U tim slučajevima sva mjerila koja se provode na razini ostalih naselja bi se trebala primjenjivati na gradske kvartove ili mjesne odbore uvažavajući gravitacijsko područje pojedinih autobusnih linija.

Schema 9. Minimalni standardi dostupnosti povezivanja naselja prema funkcijama



Kazalo pojmova

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Naselje razine A |  | Granica županije |
|  | Naselje razine B |  | Linija JPP između naselja razine A |
|  | Naselje razine C |  | Linije JPP iz naselja razine B prema naseljima razine B ili A (uz prolaz naseljima razine D ili C) |
|  | Naselje razine D |  | Linije JPP iz naselja razine C prema naseljima razine C, B ili A (uz prolaz naseljima razine D) |
| | |  | Linije JPP iz naselja razine D prema naseljima razine D ili C |
| | | | Broj na liniji označava minimalni broj dnevnih linija u jednom smjeru |

Izvor: Pripremili autori

U konačnici, definiranje kapaciteta prijevoznih sredstava ovisiti će o izračunima pojedinih konkretnih prometnih potreba.

Treći (finalni) korak u definiranju Minimalnih standarda javne usluge u cestovnom prijevozu putnika je:

- ▶ Utvrditi minimalan broj polazaka vozila JPP ovisno o kategoriji naselja (no ona ne moraju nužno biti na istim linijama)
 - ▶ Naselja razine A prema potrebama
 - ▶ Naselja razine B minimalno 5 povratnih linija
 - ▶ Naselja razine C minimalno 2 povratne linije
 - ▶ Naselja razine D minimalno 1 povratnu liniju
- ▶ Definiranje linija javnog prijevoza putnika sukladno utvrđenom minimalnom broju polazaka i potrebama stanovništva (prema istom ili različitim odredištima u jutarnje ili u jutarnjem i popodnevnom terminu)
- ▶ Definiranje intervala linija
 - ▶ za svaki od polazaka na pojedinoj liniji potrebno je osigurati i povratnu vožnju na istoj liniji,
 - ▶ potrebno je posebno voditi računa o redovitim potrebama stanovništva (intervale linija prilagoditi odlascima na posao ili školu/fakultete, kako za prvu (jutarnju) tako i za drugu (popodnevnu) smjenu),
 - ▶ kod ishodišta koje imaju minimalno zadanu jednu linija istu je potrebno planirati da zadovolji potrebe radnika/učenika/studenata koji rade/idu na nastavu u prvoj (jutarnjoj) smjeni,
 - ▶ ukoliko između naselja postoji željeznička veza i dostatan kapacitet potrebno je izbjegavati paralelne vožnje u odnosu vožnje vlaka i autobusa u isto vrijeme na istoj relaciji.
- ▶ Definiranje potrebnih kapaciteta prijevoznih sredstava ovisno o izračunima pojedinih konkretnih prometnih potreba.
- ▶ Usklađivanje prijedloga minimalnih standarda izrađenih od strane jedinica lokalne i područne samouprave s MMPI
- ▶ Usvajanje minimalnih standarda za razdoblje od minimalno 7 godina od Vlade RH

4.1.5 Mogućnosti uključivanja alternativnih oblika prijevoza u javni prijevoz putnika na cestama na području RH za naselja sa malim brojem stanovnika

Prilikom definiranja minimalnih standarda javnih usluga važno je razmotriti i cjelovito sagledati sve čimbenike koji mogu utjecati na generiranje potreba za kretanjima a potom i čimbenike koji utječu na zadovoljenju tih kretanja.

Kako je broj stanovnika u naselju jedan od temeljnih pokazatelja ukupnog obima potreba za kretanjem svrhovito je uvažiti i održive modele pružanja usluge javnog prijevoza putnika koji su primjenjivi u područjima sa slabijom prijevoznom potražnjom. Pritom se Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18) prepoznaju i oblici javnog prijevoza kao što su mikroprijevoz ili prijevoz po pozivu. Navedeno se može primijeniti za potrebe povezivanja naselja prepoznatih kroz kategoriju E odnosno naselja sa manje od 300 (**500**) stanovnika. Tim prije ako uzmemo u obzir da prema popisu stanovništva iz 2011. godine u

RH ima 4.251 naselje s manje od 500 stanovnika u kojima ukupno živi 767.221 stanovnika odnosno gotovo 18% stanovnika RH.

4.1.5.1 Mikroprijevoz

Mikroprijevoz je prepoznat kao oblik javnog prijevoza putnika osobnim automobilom klase M1 ili autobusom klase M2, koji se obavlja na područjima na kojima nema organiziranog javnog prijevoza putnika odnosno na područjima koja karakterizira niska razina prijevozne potražnje, a obavlja se u skladu s Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18) i nema obilježja drugih oblika prijevoza.

Na temelju primjera dobre prakse u zemljama EU mikroprijevoz, kako ga definira Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18) mogao bi se organizirati kao prijevoz na zahtjev i kao taksi prijevoz na poziv.

4.1.5.2 Javni prijevoz putnika po pozivu

Javni prijevoz putnika po pozivu ima varijabilan pravac kretanja i vozni red. To je podsustav javnog prijevoza putnika koji se po svom konceptu nalazi između putničkog automobila i standardnog autobusnog podsustava JGPP, koji korisnicima sustava pruža najfleksibilniju uslugu u smislu trasa kretanja vozila, vremena obavljanja usluge, izbora vozila, izbora prijevoznika, tarife i načina korištenja. Fleksibilnost svakog od elemenata usluge varira, od transportne usluge sa potpuno definiranim (fiksni) elementima do potpuno fleksibilne usluge kod koje se elementi određuju u vremenu bliskom obavljanju usluge.

Javni prijevoz po pozivu (na zahtjev) u kontekstu ovog dokumenta može podrazumijevati prijevoz putnika (vozilom M1 ili vozilima kategorije M2):

- ▶ s kolodvora/stajališta javnog prijevoza putnika na neki drugi kolodvor/stajalište javnog prijevoza uključujući posebno označena stajališta za mikroprijevoz prijevoz ili
- ▶ prijevoz od „kućnih vrata“ do nekog unaprijed određenog kolodvora/stajališta i obrnuto.

U oba prethodna primjera ukrcaj i iskrcaj putnika obavlja se samo s i u mjesto navedeno u pisanoj, elektroničkoj ili telefonskoj narudžbi za razliku od linijskog prijevoza koji poslužuje sve voznim redom definirana mjesta zaustavljanja.

Način organiziranja samog prijevoza može se razlikovati te se može odvijati prema unaprijed definiranom voznom redu (gdje se za razliku od linijskog prijevoza definiraju mogući polasci) ili bez unaprijed definiranog voznog reda, povezano/usklađeno s linijskim prijevozom ili potpuno neovisno od linijskog prijevoza.

Socijalni prijevoz mogao bi podrazumijevati prijevoz taksi vozilom, vozilom M s adrese ili posebno označenog mjesta zaustavljanja taksi prijevoza na poziv/socijalnog prijevoza na adresu ili posebno označeno mjesto zaustavljanja taksi prijevoza na poziv/socijalnog prijevoza navedenu u narudžbi i obrnuto,

4.1.5.3 Taksi prijevoz na poziv

Kao što je i rečeno mikroprijevoz bi se mogao organizirati i kao taksi prijevoz na poziv. Pri tome taksi prijevoz na poziv podrazumijeva prijevoz putnika taksi vozilima s kolodvora/stajališta javnog prijevoza putnika na kućnu adresu ili posebno označeno mjesto

zaustavljanja taksi prijevoza na poziv naveden u narudžbi i obrnuto po unaprijed definiranoj tarifi za mikroprijevoz.

Taksi prijevoz na poziv često se organizira kao dodatak turističkoj i posebice ugostiteljskoj ponudi gdje se goste ugostiteljskih objekata u vrijeme vikenda i kad nema ponude javnog linijskog prijevoza prijevozi taksi vozilima pa tarifama javnog prijevoza.

4.1.5.4 Potencijalna usklađenja zakonskih rješenja

Zakonom o odgoju i obrazovanju u osnovnim i srednjim školama te Zakonom o otocima se paralelno definira sustav prijevoza učenika osnovnih škola/otočana. Pritom se prijevoz učenika plaća javnim sredstvima (škola putem županija i RH). Dodatno Ministarstvo znanosti i obrazovanja sufinancira prijevoz učenika srednjih škola. U stručnoj literaturi pa tako i u ovom Elaboratu jasno je rečeno da javni prijevoza počiva na prijevoza dnevnih migranata odnosno učenika i radnika. Shodno tome potrebno je objediniti prijevoze učenika srednjih i osnovnih škola s prijevozom ostalih putnika gdje god je to moguće i opravdano imajući u vidu raspoloživa prijevozna sredstva, prihvatljivo trajanje putovanja, izbjegavanje presjedanja i sl. Kombiniranje prijevoza učenika (posebni prijevoz) s javnim prijevozom putnika (linijski prijevoz) može dovesti do racionalizacije troška i optimizacije prometne ponude, **osobito slabije naseljenih ruralnih i manjih naselja.**

5. Zaključci i preporuke

Elaborat „Minimalni standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske“ predstavlja temeljni okvir definiranja minimalnih standarda usluga u javnom cestovnom prijevozu putnika. Baziran je na funkcionalnoj strukturaciji naselja te definiranju sustava veza među naseljima.

Izrađen je kao podloga za početak usklađenja i definiranja preduvjeta ujednačenog regionalnog razvoja kroz osiguranje dostupnosti do svih područja u RH.

Prilikom izrade uvažena je važeća EU i HR regulativa te nacionalne specifičnosti. Pritom je temeljna odrednica za kvantificiranje uvjeta bila postojanje javnih statističkih podataka temeljem kojih se pojedine odluke donose i provode.

Prvi korak u definiranju Minimalnih standarda javne usluge u cestovnom prijevozu putnika je:

- ▶ Analiza strukture naselja s obzirom na broj stanovnika, administrativnu ulogu (središte županije ili JLS) te sadržaje u naselju.
- ▶ Strukturacija naselja na pet razina (A, B, C, D, E) s obzirom na njihovu administrativno-funkcionalnu ulogu
- ▶ Strukturacija naselja razine D na naselja koja su udaljenija od 2/3 km od naselja više razine(i koja ulaze u sustav definiranja Minimalnih standarda odnosno koja se uključuju u mrežu linija javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu).

Drugi korak u definiranju Minimalnih standarda javne usluge u cestovnom prijevozu putnika je:

- ▶ Definiranje optimalnih linija, veza među naseljima, kojima će se osigurati kvalitetna dostupnost.
 - ▶ niža razina naselja uvijek se mora povezati sa višom razinom naselja u **okviru vlastite jedinice lokalne odnosno jedinice regionalne samouprave** (za središta županija),
 - ▶ samo iznimno naselja se mogu povezati i s prvom višom razinom naselja izvan vlastite jedinice lokalne samouprave (sukladno danim kriterijima),
 - ▶ ako se neko od naselja iste ili niže razine nalazi na pravcu povezivanja naselja iste ili više razine smatra se da je time zadovoljena minimalna usluga te se ne utvrđuju dodatni minimalni polasci (standardi) linija javnog prijevoza putnika za navedeno naselje,
 - ▶ obavezno je poštivati pravilo da se sva naselja obuhvaćena minimalnim standardima koja se nalaze na trasi državne, županijske ili lokalne ceste mora obuhvatiti jednom linijom uz odgovarajući broj stajališta (čime se anulira uvjet minimalnog broja polazaka za sva naselja duž trase obzirom će ona za naselja iste razine biti obuhvaćena linijom koja je uvjetovana za prvo naselje na liniji),
 - ▶ potrebno je osigurati da se prilikom definiranja linija javnog prijevoza putnika u okviru iste obavezno uključe i izdvojena građevinska područja

poslovne i/ili proizvodne namjene (radne i slobodne zone) s obzirom da one generiraju veliki broj putovanja kuća-posao,

- ▶ naselja (neovisno o razini) kojima prolazi i ima stajalište međuzupanijska linija javnog prijevoza putnika prilikom izračuna minimalnog standarda isti imaju umanjiti za broj međuzupanijskih linija kojima se zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva za prijevozom.

Treći (finalni) korak u definiranju Minimalnih standarda javne usluge u cestovnom prijevozu putnika je:

- ▶ Utvrditi minimalan broj polazaka vozila JPP ovisno o kategoriji naselja (no ona ne moraju nužno biti na istim linijama)
 - ▶ Naselja razine A prema potrebama
 - ▶ Naselja razine B minimalno 5 povratnih linija
 - ▶ Naselja razine C minimalno 2 povratne linije
 - ▶ Naselja razine D minimalno 1 povratnu liniju
- ▶ Definiranje linija javnog prijevoza putnika sukladno utvrđenom minimalnom broju polazaka i potrebama stanovništva (prema istom ili različitim odredištima u jutarnje ili u jutarnjem i popodnevnom terminu)
- ▶ Definiranje intervala linija
 - ▶ za svaki od polazaka na pojedinoj liniji potrebno je osigurati i povratnu vožnju na istoj liniji,
 - ▶ potrebno je posebno voditi računa o redovitim potrebama stanovništva (intervale linija prilagoditi odlascima na posao ili školu/fakultete, kako za prvu (jutarnju) tako i za drugu (popodnevnu) smjenu),
 - ▶ kod ishodišta koje imaju minimalno zadanu jednu linija istu je potrebno planirati da zadovolji potrebe radnika/učenika/studenata koji rade/idu na nastavu u prvoj (jutarnjoj) smjeni,
 - ▶ ukoliko između naselja postoji željeznička veza i dostatan kapacitet potrebno je izbjegavati paralelne vožnje u odnosu vožnje vlaka i autobusa u isto vrijeme na istoj relaciji.
- ▶ Definiranje potrebnih kapaciteta prijevoznih sredstava ovisno o izračunima pojedinih konkretnih prometnih potreba.
- ▶ Usklađivanje prijedloga minimalnih standarda izrađenih od strane jedinica lokalne i područne samouprave s MMPI
- ▶ Usvajanje minimalnih standarda za razdoblje od minimalno 7 godina od Vlade RH

Kvaliteta primjene standarda minimalne dostupnosti ovisiti će o načinu strukturiranja mreže međuzupanijskih, županijskih i lokalnih linija te njihova međusobna integracija.

Za uspješnost kvalitetnog osiguranja dostupnosti javnog prijevoza u narednom razdoblju biti će potrebna aktivna implementacije integriranog prijevoza putnika i to kroz cestovni, željeznički ali i pomorski i zračni prijevoz. Također, kako bi organizacija javnog prijevoza bila što prilagođenija situaciji i karakteristikama pojedine županije, za izradu optimalnog sustava javnog prijevoza županijama se preporučuje, uz ovdje predložene

minimalne standarde, provesti i analizu ponude i potražnje za javnim prijevozom za svoje područje.

Jednako tako sugerira se MMPI da:

- ▶ svim županijama osigura kvalitetnu stručnu pomoć putem edukacija i potrebnih stručnjaka prilikom definiranja mreže županijskih linija javnog prijevoza putnika i implementacije minimalnih standarda dostupnosti
- ▶ Pravilnikom o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu ili zasebnom uputom propiše metodologija utvrđivanja minimalnih standarda (osnovne mreže linija) i sveobuhvatne mreže linija

6. Literatura

1. Uredba EZ br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika
2. Uredba (EU) 2016/2338 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika
3. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18)
4. Zakon o otocima (NN 34/99; 32/02; 33/06; 33/06)
5. Prijedlog Zakona o otocima, Ministarstvo regionalnog razvoja, prijedlog travanj 2018.
6. Zakon o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj (NN 86/2006, 125/2006, 16/2007, 46/2010, 95/2008, 145/2010, 37/2013, 44/2013, 45/2013, 110/2015)
7. Zakon o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi (87/2008, 86/2009, 92/2010, 105/2010, 90/2011, 5/2012, 16/2012, 86/2012, 94/2013, 152/2014, 7/2017)
8. Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi (NN 33/01, 60/01, 129/05, 109/2007, 36/09, 125/08, 36/09, 150/11, 144/12, 123/17)
9. Pravilnik o sadržaju, mjerilima kartografskih prikaza, obveznim prostornim pokazateljima i standardu elaborata prostornih planova (NN 106/98, 39/04, 45/04, 163/04, 76/07, 135/10, 148/10, 153/139)
10. Pravilnik o autobusnim stajalištima (119/07)
11. Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (NN 111/03, 148/03, 102/07, 31/14, 50/18)
12. Pravilnik o uvjetima, kriterijima i načinu ostvarivanja prava na besplatni javni otočni cestovni prijevoz (82/07),
13. Pravilnik o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (NN 114/15),
14. Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/08, 20/09)
15. Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2017./2018. (NN 78/17)
16. Upute o načinu provođenja Odluke o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2017./2018., Ministarstvo znanosti i obrazovanja od 28. kolovoza 2017.
17. Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu
18. Izdavele standardov dostupnosti do javnoga potniškoga prometa in splošnih prevoznih pogojev za avtubusne prevoznike, Ministarstvo prometa, Republika Slovenija
19. Uvjeti pod kojima gradovi i općine mogu davati subvencije za javni gradski prijevoz, tumačenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja (www.aztn.hr od 4. ožujka 2018.)
20. Odluka o obavezi obavljanja domaćeg linijskog zračnog prijevoza Croatia Airlines d.d., Vlada RH
21. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.

- 22.Strategija prostornog uređenja RH (NN 106/17)
- 23.Izješće o stanju u prostoru RH 2008-2012
- 24.Državni zavod za statistiku (<https://www.dzs.hr>)
- 25.Public Transit Service Objectives and Standards, City Of Waukesha Metro Transit System Operations Analysis and Service Changes, Wisconsin, SAD, 2011
- 26.USEMobility* - Deliverable 5.1. - Strategic recommendations to decision makers in politics, 2012
- 27.USEMobility* - Deliverable 3.6. - Factors influencing behavioural change towards eco-friendly multimodal mobility, 2012
- 28.Gradovi, regije, željeznice - primjeri najuspješnijih regionalnih željeznica u Njemačkoj - Savez za željeznicu, 2011
- 29.USEMobility* - Deliverable 2.1, 2012
- 30.Grundversorgung mit Öffentlichem Verkehr,Infras, Zürich, 2011
- 31.Bauer, Z.: *Razvoj i planiranje prometa u gradovima*, Informator, Zagreb, 1989., p. 124.
- 32.Ceder, Avishai (Avi) *Public Transit Planning and Operation Theory, modelling and practice*, Elsevier Ltd, Oxford 2007
- 33.Kutz, M (urednik): *Handbook of Transportation Engineering*, McGraw-Hill Handbooks, NewYork, 2004, p. 2.12
- 34.Krpan, Lj., Milković, M., Štimac, M.: *Funkcional-nodal Method of the Development of Strategic Spatial Planning Documentation*, Tehnički vjesnik, Sveučilište Josip Juraj Strossmayer u Osijeku, Tehnički fakulteti, Vol. 21, 2014., 1., p. 207-215
- 35.Luburić, G., Šošćarić, M., Slavulj, M.: *Measuring of transit traffic in cities*, Tehnički vjesnik/Technical Gazette, Vol. 18, 2011., 4., p. 619 - 625
- 36.Marinović-Uzelac, A.: *Prostorno planiranje u praksi*, Dom i svijet, Zagreb, 2001.
- 37.*Network and Corridor Planning. Roads and Traffic Authority. NSW, 2008. URL: <http://www.rta.nsw.gov.au/doingbusinesswithus/downloads/landuse/network-planning-practice-notes.pdf> (09. 03. 2012.).*
- 38.Padjen, J.: *Osnove prometnog planiranja*, Informator, Zagreb , 1986.
- 39.Šćimac, M., et. al: *Prostorno planiranje regije - teorijski zapisi sa primjenom*, Županijski zavod za održivi razvoj, prostorno planiranje i zašćitu čovjekova okoliša, Rijeka, 1997.
- 40.Šćimac, M.: *Prostorno planiranje u praksi*, Glosa, Rijeka, 2010.
- 41.*Verkehrsschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV*, Köln: Verband DeutscherVerkehrsunternehmen
- 42.Vresk, M.: *Grad i urbanizacija: Osnove urbane geografije*, peto dopunjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 2002.

7. PRILOZI

7.1. Popis tablica

Tablica 1. Vremenski razmak zaštite polazaka/dolazaka u odnosu na vozne redove postojećih županijskih linija	17
Tablica 2. Vremenski razmak zaštite polazaka/dolazaka u odnosu na vozne redove postojećih međužupanijskih linija	17
Tablica 3. Standardi ponude u javnom prijevozu za županijska/administrativna središta od 1.000 do 5.500 stanovnika iz Masterplana prometnog sustava sjeverna Hrvatska	27
Tablica 4. Standardi ponude u javnom prijevozu za ostale gradove i veća naselja iz Masterplana prometnog sustava sjeverna Hrvatska	28
Tablica 5. Standardi ponude u javnom prijevozu za naselja od 1.000 do 5.500 stanovnika iz Masterplana prometnog sustava sjeverna Hrvatska	28
Tablica 6. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za grad Karlovac iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije	34
Tablica 7. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za gradove Duga Resa, Ozalj, Ogulin i Slunj iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije	35
Tablica 8. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za naselja od 1.000 do 5.000 stanovnika iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije	36
Tablica 9. Prikaz standarda ponude u javnom prijevozu za naselja od 100 do 500 stanovnika iz Studije prometnog razvoja Karlovačke županije	36
Tablica 10. Popis dionika koje je potrebno uključiti u postupku usvajanja Standarda dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske	38
Tablica 11. Naselja prema broju stanovnika prema popisu DZS iz 2011.	48
Tablica 12. Moguća diferencijacija prostora prema funkcionalnim osobitostima	48
Tablica 13. Pregled minimalnih standarda, mogućih veza i maksimalnih udaljenosti	59
Tablica 14. Pregled bodovanja županija prema odabranim kriterijima	77
Tablica 15. Popis naselja u Vukovarsko-srijemskoj županiji s brojem stanovnika	79
Tablica 16. Međusobne udaljenosti u Vukovarsko-srijemskoj županiji prema Google maps izražene u kilometrima	81
Tablica 17. Popis mogućih linija u Vukovarsko-srijemskoj županiji	82
Tablica 18. Popis naselja u Dubrovačko-neretvanskoj županiji s brojem stanovnika	84
Tablica 19. Međusobne udaljenosti u Dubrovačko-neretvanskoj županiji prema Google maps	86
Tablica 20. Popis mogućih linija u Dubrovačko-neretvanskoj županiji	87
Tablica 21. Razvrstavanje naselja prema tipu u Splitsko-dalmatinskoj županiji	90
Tablica 22. Popis naselja u Splitsko-dalmatinskoj županiji s brojem stanovnika	92
Tablica 23. Međusobne udaljenosti naselja u Splitsko-dalmatinskoj županiji prema Google maps	101

Tablica 24 Popis mogućih linija u Splitsko dalmatinskoj županiji.....	104
Tablica 25 Popis naselja u Ličko-senjskoj županiji s brojem stanovnika	108
Tablica 26 Razvrstavanje naselja prema tipu u Ličko-senjskoj županiji.....	114
Tablica 27 Međusobne udaljenosti u Ličko-senjskoj županiji prema Google maps	115
Tablica 28 Popis mogućih linija u Ličko- senjskoj županiji	115
Tablica 29. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 200 km kroz 190 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 30. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 200 km kroz 250 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 31. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 200 km kroz 360 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 32. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 400 km kroz 190 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 33. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 400 km kroz 250 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 34. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 400 km kroz 360 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 35. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 600 km kroz 190 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 36. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 600 km kroz 250 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 37. Kalkulacija troškova i cijena koštanja autobusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 600 km kroz 360 dana u godini	Error! Bookmark not defined.
Tablica 38. Kalkulacija troškova i cijena koštanja minibusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 200 km kroz 190/250/360 dana u godini...	Error! Bookmark not defined.
Tablica 39. Kalkulacija troškova i cijena koštanja minibusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 400 km kroz 190/250/360 dana u godini...	Error! Bookmark not defined.
Tablica 40. Kalkulacija troškova i cijena koštanja minibusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 600 km kroz 190/250/360 dana u godini...	Error! Bookmark not defined.
Tablica 41. Kalkulacija troškova i cijena koštanja kombibusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 200 km kroz 190/250/360 dana u godini	Error! Bookmark not defined.

Tablica 42. Kalkulacija troškova i cijena koštanja kombibusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 400 km kroz 190/250/360 dana u godini **Error! Bookmark not defined.**

Tablica 43. Kalkulacija troškova i cijena koštanja kombibusa na dnevnoj i mjesečnoj razini u kombinaciji dnevnog puta od 600 km kroz 190/250/360 dana u godini **Error! Bookmark not defined.**

7.2. Popis shema

Shema 1. Pristup regionalnim centrima javnim prijevozom	20
Shema 2. Hipotetska mreža linija želja	42
Shema 3. Očekivani broj nastalih i privučenih putovanja na nekom području	43
Shema 4. Oznake sustava središnjih naselja i razvojnih središta	44
Shema 5. Postojeći sustav središnjih naselja	46
Shema 6. Sustav središnjih naselja prema prostornim planovima županija	47
Shema 7. Struktura cestovne prometne mreže prema Schönhartingu i Pischneru (1983.)	51
Shema 8. Razlika u poimanju optimalne strukture mreže iz perspektive korisnika i investit	54
Shema 9. Minimalni standardi dostupnosti povezivanja naselja prema funkcijama	60
Shema 10. Prikaz naselja u Vukovarsko-srijemskoj županiji do razine C	83
Shema 11. Prikaz naselja u Dubrovačko-neretvanskoj županiji do razine C.....	88

8. DODACI

8.1. DODATAK 1 - Primjeri strukturiranja naselja prema tipovima naselja kao i moguće veze s obzirom na ograničenja u udaljenostima

8.1.1 Odabir karakterističnih županija

Odabir karakterističnih županija rađen je za potrebe testiranja teoretskih postavki u strukturiranju naselja prema tipu, testiranja udaljenosti između naselja te utvrđivanju mogućnosti povezivanja glede minimalnih standarda.

Karakteristične županije odabrane su temeljem kriterija:

- ▶ gustoće naseljenosti,
- ▶ broja gradova,
- ▶ broja općina,

i to na način da se svaki od kriterija zasebno bodovao u cilju da dobijemo županiju koja u zbroju sva tri kriterija ostvaruje najviše bodova, najmanje bodova te koja je županija najbliže prosjeku.

Najviši broj bodova po sva tri kriterija ostvarila je Splitsko-dalmatinska županija koja ima najveći broj općina i gradova dok je po kriteriju broja stanovnika u prosjeku.

Najmanji broj bodova ostvarila je Ličko-senjska županija koja ima najmanju gustoću naseljenosti po km², na drugom je mjestu ako vrednujemo koja županija ima najmanji broj gradova, a na trećem mjestu ako vrednujemo koja županija ima najmanji broj općina.

Najviše bodova u kategoriji prosječne županije ostvarila je Vukovarsko-srijemska županija čiji je broj stanovnika po km² najbliže prosječnom broju stanovnika, broj gradova drugi po redu najbliži prosječnom broju gradova u svim županijama, a broj općina četvrti po redu najbliži prosječnom broju općina. Pregled bodovanja dat je u nastavku.

Prikazani su različiti modeli prikaza i razrade minimalnih standarda koji se mogu primijeniti prilikom njihova definiranja po županijama.

Tablica 14 Pregled bodovanja županija prema odabranim kriterijima

Županija	Najveće vrijednosti				Najmanje vrijednosti				Prosječne vrijednosti			
	stanovnik/ km ²	broj gradova	broj općina	ukupni broj bodova	stanovnik/ m ²	broj gradova	broj općina	ukupni broj bodova	stanovnik/ m ²	broj gradova	broj općina	ukupni broj bodova
Zagrebačka	6	6	4	16				0		6	7	13
Krapinsko- zagorska	7	5	4	16				0		8	7	15
Sisačko- moslavačka		4		4	6		7	13		9	3	12
Karlovačka		3		3	8	6	5	19		8	7	15
Varaždinska	8	4	3	15			3	3		9	9	18
Koprivničko- križevačka			3	3	1	8	3	12	7	6	9	22
Bjelovarsko- bilogorska		3		3	3	6	4	13	3	8	8	19
Primorsko- goranska	4	8	3	15			3	3	5	4		9
Ličko- senjska				0	9	7	8	24		7	1	8
Virovitičko- podravska				0	5	8	7	20		6	3	9
Požeško- slavonska		3		3	4	6	9	19	1	8		9
Brodsko- posavska	3		5	8	2	9		11	6	5	6	17
Zadarska		4	6	10				0	4	9	4	17
Osječko- baranjska	1	5	8	14				0	9	8		17
Šibensko- kninska				0	7	6	6	19		8	5	13
Vukovarsko- srijemska		3	5	8		6		6	9	8	6	23
Splitsko- dalmatinska	5	9	9	23				0				0
Istarska	2	7	7	16				0	8	5	2	15
Dubrovačko- neretvanska		3		3		6	5	11	9	8	7	24
Međimurska	9		3	12		8	3	11		6	9	15

8.1.2 Minimalni standardi dostupnosti u Vukovarsko-srijemskoj županiji

U Vukovarsko-srijemskoj županiji, prema Popisu stanovnika iz 2011. živi 179.521 stanovnik. U županiji ima 84 naseljena mjesta, od toga 5 gradova (Vukovar, Ilok, Vinkovci, Županja i Otok) i 26 općina.²⁵

Prema 4.1.4. podjela naselja u županiji je slijedeća:

- A Središte županije - Vukovar
- B. Središte jedinice lokalne samouprave u kojima su smješteni sadržaji kao što su
 - ▶ Srednja škola i/ili visokoškolska ustanova - Vukovar, Vinkovci, Županja, Ilok
 - ▶ Sud - Vukovar
 - ▶ Ispostave ureda državne uprave ili županijskih ureda ili - Vukovar, Vinkovci
 - ▶ Bolnice - Vukovar, Vinkovci
- C. Središta jedinica lokalne samouprave - grad (Otok), općina (Andrijaševci, Babina Greda, Bogdanovci, Borovo, Bošnjaci, Cerna, Drenovci, Gradište, Gunja, Ivankovo, Jarmina, Lovas, Markušica, Negoslavci, Nijemci, Nuštar, Privlaka, Stari Jankovci, Stari Mikanovci, Štitar, Tompojevci, Tordinci, Tovarnik, Trpinja, Vođinci, Vrbanja)
- D. Ostala naselja veća od 300/500 stanovnika - (prema tablici 15.) - 41 naselje iznad 300 stanovnika, 28 naselja s više od 500 stanovnika
- E. Ostala naselja manja od 300/500 stanovnika - za ovu razinu naselja se ne definiraju minimalni standardi

Prema tablici 15. i Shemi 15. izrađen je prikaz mogućih linija javnog prijevoza obuhvaćenih minimalnim standardima dostupnosti prikazan u tablici 17., i to na način da sva D naselja idu u svoju jedinici lokalne samouprave. Sva C naselja (s pripadajućim D naseljima) idu u najbliža B naselja (ili naselja kojima gravitiraju geografskim položajem), dok B naselja idu u A, odnosno u Vukovar.

²⁵ <http://www.vusz.hr/info/osnovni-podaci>

Tablica 15. Popis naselja u Vukovarsko-srijemskoj županiji s brojem stanovnika²⁶

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Ilok	Bapska	928
Grad		Ilok	5.072
Grad		Mohovo	239
Grad		Šarengrad	528
Grad	Otok	Komletinci	1.649
Grad		Otok	4.694
Grad	Vinkovci	Mirkovci	3.283
Grad		Vinkovci	32.029
Grad	Vukovar	Grabovo	47
Grad		Lipovača	386
Grad		Sotin	782
Grad		Vukovar	26.468
Grad	Županja	Županja	12.090
Općina	Andrijaševci	Andrijaševci	2.046
Općina		Rokovci	2.029
Općina	Babina Greda	Babina Greda	3.572
Općina	Bogdanovci	Bogdanovci	710
Općina		Petrovci	864
Općina		Svinjarevci	386
Općina	Borovo	Borovo	5.056
Općina	Bošnjaci	Bošnjaci	3.901
Općina	Cerna	Cerna	3.791
Općina		Šiškovci	804
Općina	Drenovci	Drenovci	1.946
Općina		Đurići	286
Općina		Posavski Podgajci	1.255
Općina		Račinovci	700
Općina		Rajevo Selo	987
Općina	Gradište	Gradište	2.773
Općina	Gunja	Gunja	3.732
Općina	Ivankovo	Ivankovo	6.194
Općina		Prkovci	549
Općina		Retkovci	1.263
Općina	Jarmina	Jarmina	2.458
Općina	Lovas	Lovas	869
Općina		Opatovac	345

26

	Središte grada ili općine
	Naselja 300 do 500 stanovnika
	Naselja iznad 500 stanovnika

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Markušica	Gaboš	516
Općina		Karadžičevo	194
Općina		Markušica	1.009
Općina		Ostrovo	612
Općina		Podrinje	224
Općina	Negoslavci	Negoslavci	1.463
Općina	Nijemci	Apševci	305
Općina		Banovci	432
Općina		Donje Novo Selo	498
Općina		Đeletovci	511
Općina		Lipovac	814
Općina		Nijemci	1.605
Općina		Podgrađe	371
Općina		Vinkovački Banovci	169
Općina	Nuštar	Cerić	1.458
Općina		Marinci	670
Općina		Nuštar	3.665
Općina	Privlaka	Privlaka	2.954
Općina	Stari Jankovci	Novi Jankovci	934
Općina		Orolik	512
Općina		Slakovci	958
Općina		Srijemske Laze	572
Općina		Stari Jankovci	1.429
Općina	Stari Mikanovci	Novi Mikanovci	573
Općina		Stari Mikanovci	2.383
Općina	Štitar	Štitar	2.129
Općina	Tompojevci	Berak	386
Općina		Bokšić	126
Općina		Čakovci	367
Općina		Grabovo	-
Općina		Mikluševci	378
Općina		Tompojevci	308
Općina	Tordinci	Antin	731
Općina		Korog	485
Općina		Mlaka Antinska	77
Općina		Tordinci	739
Općina	Tovarnik	Ilača	859
Općina		Tovarnik	1.916
Općina	Trpinja	Bobota	1.491
Općina		Bršadin	1.341
Općina		Ćelije	121
Općina		Ludvinci	109
Općina		Pačetin	541

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina		Trpinja	1.516
Općina		Vera	453
Općina	Vođinci	Vođinci	1.966
Općina	Vrbanja	Soljani	1.245
Općina		Strošinci	492
Općina		Vrbanja	2.203

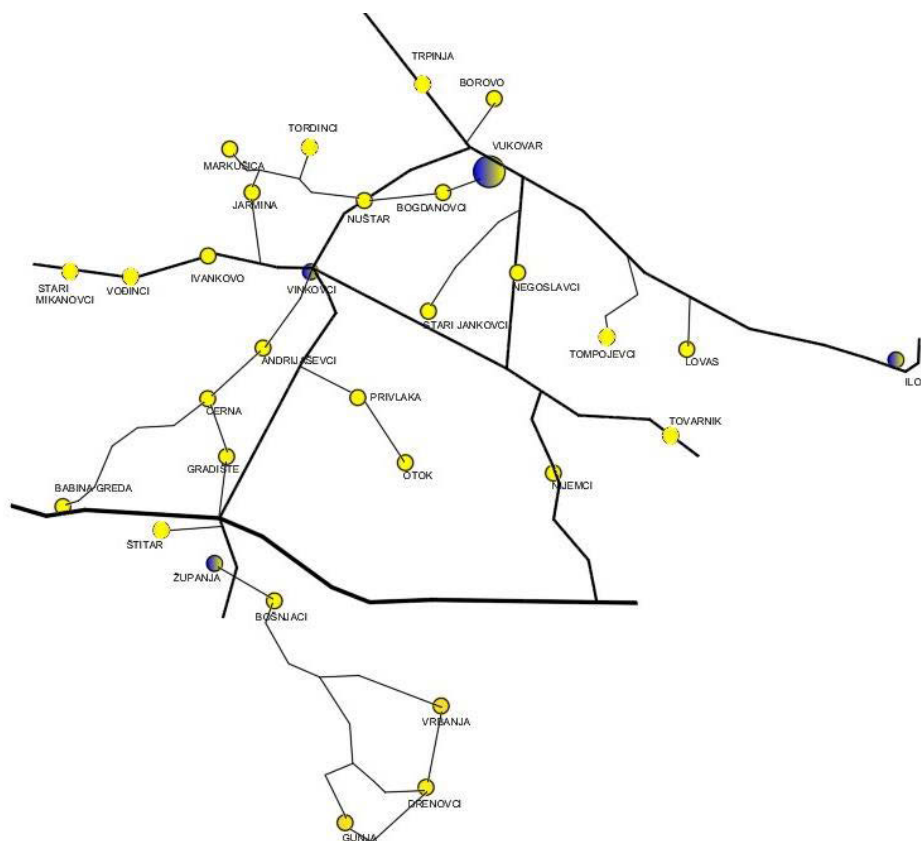
Tablica 16 Međusobne udaljenosti u Vukovarsko-srijemskoj županiji prema Google maps izražene u kilometrima

Sjedište JLS	Vinkovci	Županja	Ilok	Vukovar
Vukovar (A)	21	50	37	-
Vinkovci (B)	-	29	-	
Županja (B)	29	-	-	
Ilok (B)	-	-	-	
Otok	21	31	-	
Andrijaševci	10	20	-	
Babina Greda	-	18	-	
Bogdanovci	14	-	-	
Borovo	22	-	-	
Bošnjaci	-	6	-	
Cerna	16	14	-	
Drenovci	-	30	-	
Gradište	21	9	-	
Gunja	-	29	-	
Ivankovo	14	-	-	
Jarmina	12	-	-	
Lovas	-	-	24	
Markušica	19	-	-	
Negoslavci	24	-	-	
Nijemci	28	-	-	
Nuštar	7	-	-	
Privlaka	19	24	-	
Stari Jankovci	11	-	-	
Stari Mikanovci	25	-	-	
Štitar	-	8	-	
Tompojevci	28	-	-	
Tordinci	15	-	-	
Tovarnik	-	-	-	
Trpinja	26	-	-	
Vođinci	20	-	-	
Vrbanja	-	26	-	

Tablica 17 Popis mogućih linija u Vukovarsko-srijemskoj županiji

prema B Ilok
▶ D Ilok (Bapska, Šarengrad)
prema B Županja
▶ C Gunja; ▶ C Drenovci + D Drenovci (Posavski Podgajci, Račinovci, Rajevo Selo); ▶ C Vrbanja + D Vrbanja (Soljani, Strošinci); ▶ C Bošnjaci; ▶ C Štitar; ▶ C Babina Greda
prema B Vinkovci
▶ D Vinkovci (Mirkovci); ▶ C Gradište; ▶ C Cerna + D Cerna (Šiškovci); ▶ C Andrijaševci + D Andrijaševci (Rokovci); ▶ C Otok + D Otok (Komletinci); ▶ C Privlaka; ▶ C Nijemci + D Nijemci (Apševci, Banovci, Donje Novo Selo, Đeletovci, Lipovac, Podgrađe); ▶ C Stari Jnkovci + D Stari Jankovci (Novi Jankovci, Orolik, Slakovci, Srijemske Laze); ▶ C Stari Mikanovci + D Stari Mikanovci (Novi Mikanovci); ▶ C Vođinci; ▶ C Ivankovo + D Ivankovo (Prkovci, Retkovci); ▶ C Jarmina
prema A Vukovar
▶ B Ilok; ▶ B Županja; ▶ B Vinkovci; ▶ D Vukovar (Lipovača, Sotin); ▶ C Tovarnik + D Tovarnik (Ilača), ▶ C Tompojevci + D Tompojevci (Berak, Čakovci, Mikluševci), ▶ C Lovas + D Lovas (Opatovac), ▶ C Negoslavci; ▶ C Markušica + D Markušica (Gaboš, Ostrovo); ▶ C Tordinci + D Tordinci (Antin, Korog); ▶ C Nuštar + D Nuštar (Cerić, Marinci); ▶ C Bogdanovci + D Bogdanovci (Petrovci, Svinjarevci); ▶ C Borovo; ▶ C Trpinja + D Trpinja (Bobota, Bršadin, Pačetin, Vera)

Shema 10. Prikaz naselja u Vukovarsko-srijemskoj županiji do razine C



8.1.3 Minimalni standardi dostupnosti u Dubrovačko-neretvanskoj županiji

U Dubrovačko-neretvanskoj županiji, prema Popisu stanovnika iz 2011. živi 122.568 stanovnika. U županiji ima 230 naseljenih mjesta u 5 gradova (Dubrovnik, Metković, Ploče, Opuzen i Korčula) i 17 općina.

Prema 4.1.4. podjela naselja u županiji je slijedeća:

- A. Središte županije - Dubrovnik
- B. Središte jedinice lokalne samouprave u kojima su smješteni sadržaji kao što su Srednja škola i/ili visokoškolska ustanova - Dubrovnik, Metković, Opuzen, Ploče, Korčula, Blato i Vela Luka
Sud ili - Dubrovnik
Ispostave ureda državne uprave ili županijskih ureda ili - Dubrovnik, Metković, Korčula, Ploče, Lastovo
Bolnice - Dubrovnik, Vela Luka
- C. Središta jedinica lokalne samouprave - općina (Orebić, Lumbarda, Smokvica, Trpanj, Ston, Slano, Janjina, Cavtat, Kula Norinska, Babino Polje, Otrić-Seoci, Mlinište, Mlini)
- D. Ostala naselja veća od 300/500 stanovnika - prema tablici 1. - 41 naselje iznad 300 stanovnika, 23 naselja s više od 500 stanovnika
- E. Ostala naselja manja od 300/500 stanovnika - za ovu razinu naselja se ne definiraju minimalni standardi

Prema tablici 18. i Shemi 11. izrađen je prikaz mogućih linija javnog prijevoza obuhvaćenih minimalnim standardima dostupnosti prikazan u tablici 19, i to na način da sva D naselja idu u svoju jedinici lokalne samouprave. Sva C naselja (s pripadajućim D naseljima) idu u najbliža B naselja (ili naselja kojima gravitiraju geografskim položajem), dok B naselja idu u A, odnosno u Dubrovnik.

Tablica 18 Popis naselja u Dubrovačko-neretvanskoj županiji s brojem stanovnika²⁷

JLRS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Županija	Dubrovačko-neretvanska	-	122.568
Općina	Blato	Blato	3.570
Općina	Dubrovačko primorje	Slano	579
Grad	Dubrovnik	Dubrovnik	28.434
Grad	Dubrovnik	Nova Mokošica	6.016
Grad	Dubrovnik	Mokošica	1.924
Grad	Dubrovnik	Zaton	985
Grad	Dubrovnik	Orašac	631
Grad	Dubrovnik	Prijevor	453
Grad	Dubrovnik	Rožat	340
Grad	Dubrovnik	Sustjepan	323
Grad	Dubrovnik	Komolac	320
Grad	Dubrovnik	Osojnik	301
Općina	Konavle	Cavtat	2.153
Općina	Konavle	Čilipi	933
Općina	Konavle	Gruda	741
Općina	Konavle	Zvekovića	570
Općina	Konavle	Močići	447
Grad	Korčula	Korčula	2.856
Grad	Korčula	Žrnovo	1.368
Grad	Korčula	Čara	616
Grad	Korčula	Račišće	432
Grad	Korčula	Pupnat	391
Općina	Kula Norinska	Krvavac	577
Općina	Kula Norinska	Krvavac II	334
Općina	Lastovo	Lastovo	350
Općina	Lumbarda	Lumbarda	1.213
Grad	Metković	Metković	15.329
Grad	Metković	Vid	796
Grad	Metković	Prud	497
Grad	Opuzen	Opuzen	2.729

27

	Središte grada ili općine
	Naselja 300 do 500 stanovnika
	Naselja iznad 500 stanovnika

JLRS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Opuzen	Buk-Vlak	492
Općina	Orebić	Orebić	1.979
Grad	Ploče	Ploče	6.013
Grad	Ploče	Komin	1.243
Grad	Ploče	Staševica	902
Grad	Ploče	Rogotin	665
Grad	Ploče	Baćina	572
Općina	Pojezerje	Otrić-Seoci	657
Općina	Slivno	Blace	317
Općina	Smokvica	Smokvica	916
Općina	Ston	Ston	549
Općina	Trpanj	Trpanj	598
Općina	Vela Luka	Vela Luka	4.137
Općina	Zažablje	Mlinište	335
Općina	Župa dubrovačka	Čibača	1.953
Općina	Župa dubrovačka	Mlini	943
Općina	Župa dubrovačka	Kupari	808
Općina	Župa dubrovačka	Petrača	806
Općina	Župa dubrovačka	Brašina	747
Općina	Župa dubrovačka	Čelopeci	453
Općina	Župa dubrovačka	Srebreno	428
Općina	Župa dubrovačka	Buići	359
Općina	Župa dubrovačka	Mandaljena	348
Općina	Župa dubrovačka	Plat	302

Tablica 19 Međusobne udaljenosti u Dubrovačko-neretvanskoj županiji prema Google maps

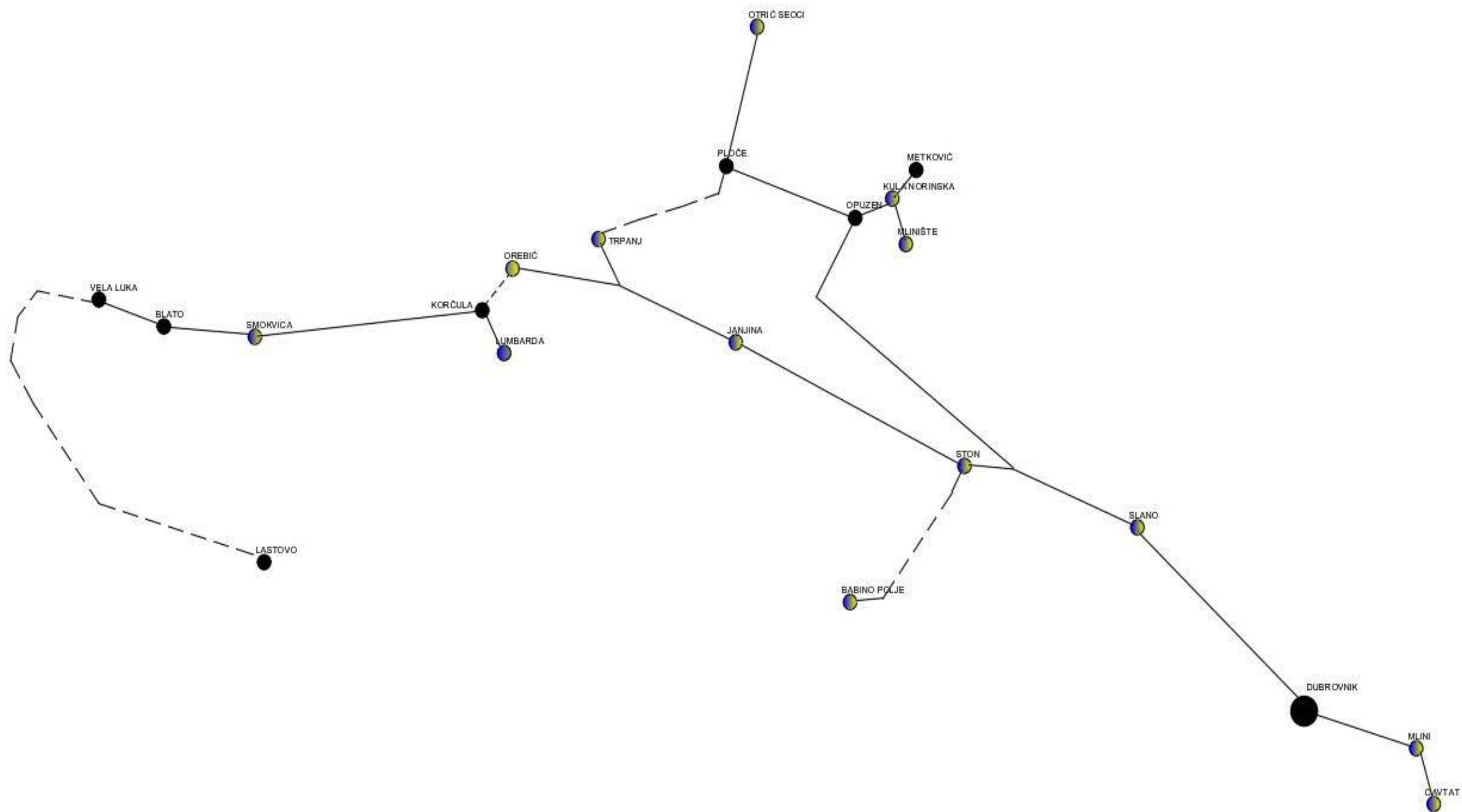
Sjedište JLS/km	Opuzen	Metković	Ploče	Korčula	Blato	Vela Luka	Lastovo	Dubrovnik
Dubrovnik	87	97	100	149 (trajekt)	156 (trajekt)	160 (trajekt)	205 (trajekt)	
Opuzen	-	9	16	-	-	-	-	
Metković	9	-	24	-	-	-	-	
Ploče	16	24	-	-	-	-	-	
Korčula	-	-	-	-	14	18	-	
Blato	-	-	-	14	-	11	-	
Vela Luka	-	-	-	18	11	-	-	
Lastovo	-	-	-	-	-	-	-	
Orebić	-	-	-	-	-	-	-	
Lumbarda	-	-	-	-	-	-	-	
Smokvica	-	-	-	1	-	-	-	
Trpanj	-	-	-	-	-	--	-	
Ston	-	-	-	-	-	-	-	54
Slano	-	-	-	-	-	-	-	34
Janjina**	-	-	-	-	-	-	-	
Cavtat	-	-	-	-	-	-	-	19
Kula Norinska**	15	12	18	-	-	-	-	
Babino polje**	-	-	-	-	-	-	-	
Otrić - Seoci	29	-	18	-	-	-	-	
Opuzen								
Mlinište	20	12	-	-	-	-	-	
Mlini	-	-	-	-	-	-	-	13

- ▶ Dubrovnik udaljen od svih B-ova više od 50 km!
- ▶ Neka glavna naselja u općinama imaju manje od 300 stanovnika (označeno u tablici s **)
- ▶ Gornja tablica ima kilometraže s ograničenjima za B-B i A-B max 50 km i C-B max 30 km
- ▶ Zadnja kolona je ako dopuštamo vezu A-C, što bi u ovom slučaju (možda) bilo poželjno.

Tablica 20 Popis mogućih linija u Dubrovačko-neretvanskoj županiji

prema B Ploče
<ul style="list-style-type: none"> ▶ D Ploče (Komin, Staševica, Rogotin, Baćina) ▶ C Otrić-seoci ▶ C Trpanj (trajekt)
prema B Metković
<ul style="list-style-type: none"> ▶ D Metković (Vid, Prud) ▶ C Kula Norinska + D Kula Norinska (Krvavac, Krvavac II) ▶ C Mlinište
prema B Opuzen
<ul style="list-style-type: none"> ▶ D Opuzen (Buk-Vlak) ▶ B Ploče ▶ B Metković
prema B Vela Luka
<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Lastovo (trajekt)
prema B Blato
<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Vela Luka ▶ C Smokvica
prema B Korčula
<ul style="list-style-type: none"> ▶ D Korčula (Žrnovo, Čara, Račišće, Pupnat) ▶ B Blato ▶ C Lumbarda ▶ C Orebić (trajekt)
prema C Ston
<ul style="list-style-type: none"> ▶ C Babino polje (trajekt)
prema A Dubrovnik
<ul style="list-style-type: none"> ▶ D Dubrovnik (Nova Mokošica, Mokošica, Zaton, Orašac, Prijedor, Rožat, Sustjepan, Komolac, Osojnik) ▶ B Opuzen ▶ C Slano ▶ C Orebić ▶ C Janjina ▶ C Ston ▶ C Mlini + D Župa Dubrovačka (Čibača, Kupari, Petrača, Brašina, Čelopeci, Srebreno, Buići, Mandaljena, Plat) ▶ C Cavtat + D Konavle (Čilipi, Gruda, Zvekovica, Močići)

Shema 11. Prikaz naselja u Dubrovačko-neretvanskoj županiji do razine C



8.1.4 Minimalni standardi dostupnosti u Splitsko-dalmatinskoj županiji

U Splitsko dalmatinskoj županiji prema Popisu stanovnika (DZS, 2011.) naselja živi 454.798 stanovnik. Splitsko-dalmatinska županija obuhvaća 16 gradova i 39 općina s ukupno 368 naselja.

Gradovi u Splitsko-dalmatinskoj županiji: Hvar, Imotski, Kaštela, Komiža, Makarska, Omiš, Sinj, Solin, Split, Stari Grad, Supetar, Trilj, Trogir, Vis, Vrgorac i Vrlika

Općine u Splitsko-dalmatinskoj županiji: Baška Voda, Bol, Brela, Cista Provo, Kraj, Dugi Rat, Dugopolje, Gradac, Hrvace, Jelsa, Klis, Lećevica, Lokvičići, Lovreć, Marina, Milna, Muć, Nerežišća, Okrug Gornji, Otok(Drum), Podgora, Podstrana, Postira, Prgomet, Primorski Dolac, Proložac, Pučišća, Runovići, Seget Donji, Selca, Sućuraj, Sutivan, Šestanovac, Grohote, Tučepi, Zadvarje, Zagvozd, Zmijavci

Prema 4.1.4. podjela naselja u županiji je slijedeća:

- A. Središte županije - Split
- B. Središte jedinice lokalne samouprave u kojima su smješteni sadržaji kao što su

Srednja škola i/ili visokoškolska ustanova - Hvar, Imotski, Kaštela

Makarska, Omiš, Sinj, Split, Supetar, Trogir, Vis, Vrgorac, Bol, Pučišća

Sud -Kaštela, Omiš, Solin, Split, Trogir, Vis,

Ispostave ureda državne uprave- Hvar, Imotski, Kaštela, Makarska, Omiš, Sinj, Solin, Split, Supetar, Trogir, Vis, Vrgorac,
- C. Središta jedinica lokalne samouprave - Baška Voda, Brela, Cista Provo, Kraj, Dugi Rat, Dugopolje, Gradac, Hrvace, Jelsa, Klis, Lećevica, Lokvičići, Lovreć, Marina, Milna, Muć, Nerežišća, Okrug Gornji, Otok(Drum), Podgora, Podstrana, Postira, Prgomet, Primorski Dolac, Proložac, Runovići, Seget Donji, Selca, Sućuraj, Sutivan, Šestanovac, Grohote, Tučepi, Zadvarje, Zagvozd, Zmijavci, Stari Grad, Trilj, Vrlika, Komiža
- D. Ostala naselja veća od 500 stanovnika -55 naselja s više od 500 stanovnika
- E. Ostala naselja manja od 500 stanovnika - za ovu razinu naselja se ne definiraju minimalni standardi

Tablica 21 Razvrstavanje naselja prema tipu u Splitsko-dalmatinskoj županiji

Splitsko dalmatinska županija								
Sjedište JLS	Grad / općina	dodatni kriterij					tip naselja	primjedba
		Ured državne uprave	Srednja škola	Visoko učilište	Zdravstvena zaštita	Sud		
Hvar	Grad	DA	DA				B	
Imotski	Grad	DA	DA				B	
Kaštela	Grad	DA	DA			OS/PS	B	
Komiža	Grad						C	
Makarska	Grad	DA	DA		SB		B	
Omiš	Grad	DA	DA			PS	B	
Sinj	Grad	DA	DA				B	
Solin	Grad	DA				OS/PS	B	
Split	Grad	DA	DA	DA	KBC/ZH M/Pol	ŽS/OS/ PS/TS	A	
Stari Grad	Grad						C	
Supetar	Grad	DA	DA				B	
Trilj	Grad						C	
Trogir	Grad	DA	DA			PS	B	
Vis	Grad	DA	DA			OS	B	
Vrgorac	Grad	DA	DA				B	
Vrlika	Grad						C	
Baška Voda	Općina						C	
Bol	Općina		DA				B	
Brela	Općina						C	
Cista Provo	Općina						C	
Kraj	Općina						C	Općina Dicmo
Dugi Rat	Općina						C	
Dugopolje	Općina						C	
Općina Gradac	Općina						C	
Hrvace	Općina						C	
Jelsa	Općina						C	
Klis	Općina						C	
Lećevica	Općina						C	
Lokvičići	Općina						C	
Lovreć	Općina						C	
Marina	Općina						C	
Milna	Općina						C	

Muč	Općina						C	
Nerežišća	Općina						C	
Okrug Gornji	Općina						C	Općina Okrug
Otok	Općina						C	
Drum	Općina						C	Općina Podbablje
Podgora	Općina						C	
Podstrana	Općina						C	
Postira	Općina						C	
Prgomet	Općina						C	
Primorski Dolac	Općina						C	
Proložac	Općina						C	
Pučišća	Općina		DA				B	
Runovići	Općina						C	
Seget Donji	Općina						C	Općina Seget
Selca	Općina						C	
Sučuraj	Općina						C	
Sutivan	Općina						C	
Šestanovac	Općina						C	
Grohote	Općina						C	Općina Šolta
Tučepi	Općina						C	
Zadvarje	Općina						C	
Zagvozd	Općina						C	
Zmijavci	Općina						C	

Legenda:

- OB - opća bolnica
- ZHM - županijski zavod za hitnu medicinu
- KBC - klinički bolnički centar
- Pol - poliklinika
- SB - specijalna bolnica
- ŽS - županijski sud
- OS - općinski sud
- PS - prekršajni sud
- ZK - zemljišno knjižni odjel

Izvor za srednje škole: <https://e-usmjeravanje.hzz.hr/srednje-skole-lsz>

Izvor za mjesto izvođenja studijskih programa:

<http://mozvag.srce.hr/preglednik/pregled/hr/mjesto/odabir.html;jsessionid=gnyyovNpSxOJRh7X+96PDGei>

Izvor za zdravstvene ustanove: <https://zdravlje.gov.hr/arkhiva-80/ministarstvo-zdravlja/zdravstvene-ustanove-u-republici-hrvatskoj>

Izvor za državne urede: izvor za urede državne uprave: <http://www.udu-sdz.hr/>

Izvor za sudove: <http://www.sudacka-mreza.hr/sudovi.aspx>

Tablica 22 Popis naselja u Splitsko dalmatinskoj županiji s brojem stanovnika

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Hvar	Brusje	194
Grad	Hvar	Hvar	3.771
Grad	Hvar	Jagodna	30
Grad	Hvar	Malo Grablje	-
Grad	Hvar	Milna	104
Grad	Hvar	Sveta Nedjelja	131
Grad	Hvar	Velo Grablje	7
Grad	Hvar	Zaraće	14
Grad	Imotski	Donji Vinjani	2.169
Grad	Imotski	Glavina Donja	1.748
Grad	Imotski	Glavina Gornja	283
Grad	Imotski	Gornji Vinjani	1.422
Grad	Imotski	Imotski	4.757
Grad	Imotski	Medvidovića Draga	385
Grad	Kaštela	Kaštel Gomilica	4.881
Grad	Kaštela	Kaštel Kambelovac	5.027
Grad	Kaštela	Kaštel Lukšić	5.425
Grad	Kaštela	Kaštel Novi	6.411
Grad	Kaštela	Kaštel Stari	7.052
Grad	Kaštela	Kaštel Sućurac	6.829
Grad	Kaštela	Kaštel Štafilić	3.042
Grad	Komiža	Biševo	15
Grad	Komiža	Borovik	12
Grad	Komiža	Duboka	13
Grad	Komiža	Komiža	1.397
Grad	Komiža	Oključna	-
Grad	Komiža	Palagruža	-
Grad	Komiža	Podhumlje	32
Grad	Komiža	Podšpilje	11
Grad	Komiža	Sveti Andrija	-
Grad	Komiža	Žena Glava	46
Grad	Makarska	Makarska	13.426
Grad	Makarska	Veliko Brdo	408
Grad	Omiš	Blato na Cetini	465
Grad	Omiš	Borak	158
Grad	Omiš	Čelina	222
Grad	Omiš	Čisla	302
Grad	Omiš	Donji Dolac	373
Grad	Omiš	Dubrava	300
Grad	Omiš	Gata	567
Grad	Omiš	Gornji Dolac	119
Grad	Omiš	Kostanje	605

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Omiš	Kučiče	607
Grad	Omiš	Lokva Rogoznica	397
Grad	Omiš	Marušići	151
Grad	Omiš	Mimice	216
Grad	Omiš	Naklice	236
Grad	Omiš	Nova Sela	224
Grad	Omiš	Omiš	6.462
Grad	Omiš	Ostrvica	196
Grad	Omiš	Pisak	202
Grad	Omiš	Podašpilje	20
Grad	Omiš	Podgrađe	280
Grad	Omiš	Putišići	46
Grad	Omiš	Seoca	140
Grad	Omiš	Slime	270
Grad	Omiš	Smolonje	79
Grad	Omiš	Srijane	270
Grad	Omiš	Stanići	534
Grad	Omiš	Svinišće	98
Grad	Omiš	Trnbusi	162
Grad	Omiš	Tugare	885
Grad	Omiš	Zakučac	148
Grad	Omiš	Zvečanje	202
Grad	Sinj	Bajagić	562
Grad	Sinj	Brnaze	3.184
Grad	Sinj	Čitluk	488
Grad	Sinj	Glavice	3.753
Grad	Sinj	Gljev	326
Grad	Sinj	Jasensko	341
Grad	Sinj	Karakašica	665
Grad	Sinj	Lučane	649
Grad	Sinj	Obrovac Sinjski	804
Grad	Sinj	Radošić	686
Grad	Sinj	Sinj	11.478
Grad	Sinj	Suhač	571
Grad	Sinj	Turjaci	1.138
Grad	Sinj	Zelovo	181
Grad	Solin	Blaca	2
Grad	Solin	Kučine	974
Grad	Solin	Mravince	1.628
Grad	Solin	Solin	20.212
Grad	Solin	Vranjic	1.110
Grad	Split	Donje Sitno	313
Grad	Split	Gornje Sitno	392

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Split	Kamen	1.769
Grad	Split	Slatine	1.106
Grad	Split	Split	167.121
Grad	Split	Srinjine	1.201
Grad	Split	Stobreč	2.978
Grad	Split	Žrnovnica	3.222
Grad	Stari Grad	Dol	311
Grad	Stari Grad	Rudina	70
Grad	Stari Grad	Selca kod Starog Grada	17
Grad	Stari Grad	Stari Grad	1.885
Grad	Stari Grad	Vrbanj	498
Grad	Supetar	Mirca	321
Grad	Supetar	Splitska	368
Grad	Supetar	Supetar	3.213
Grad	Supetar	Škrip	172
Grad	Trilj	Bisko	395
Grad	Trilj	Budimir	106
Grad	Trilj	Čačvina	93
Grad	Trilj	Čaporice	389
Grad	Trilj	Gardun	83
Grad	Trilj	Grab	546
Grad	Trilj	Jabuka	306
Grad	Trilj	Kamensko	107
Grad	Trilj	Košute	1.740
Grad	Trilj	Krivodol	2
Grad	Trilj	Ljut	5
Grad	Trilj	Nova Sela	139
Grad	Trilj	Podi	13
Grad	Trilj	Rože	32
Grad	Trilj	Strizirep	31
Grad	Trilj	Strmendolac	181
Grad	Trilj	Tijarica	374
Grad	Trilj	Trilj	2.076
Grad	Trilj	Ugljane	398
Grad	Trilj	Vedrine	851
Grad	Trilj	Velić	288
Grad	Trilj	Vinine	24
Grad	Trilj	Vojnić Sinjski	577
Grad	Trilj	Voštane	42
Grad	Trilj	Vrabač	218
Grad	Trilj	Vrpolje	93
Grad	Trogir	Arbanija	374
Grad	Trogir	Divulje	26

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Trogir	Drvenik Mali	87
Grad	Trogir	Drvenik Veliki	150
Grad	Trogir	Mastrinka	947
Grad	Trogir	Plano	553
Grad	Trogir	Trogir	10.923
Grad	Trogir	Žedno	132
Grad	Vis	Dračevo Polje	13
Grad	Vis	Marinje Zemlje	63
Grad	Vis	Milna	30
Grad	Vis	Plisko Polje	19
Grad	Vis	Podselse	19
Grad	Vis	Podstražje	40
Grad	Vis	Rogačić	12
Grad	Vis	Rukavac	66
Grad	Vis	Vis	1.672
Grad	Vrgorac	Banja	202
Grad	Vrgorac	Dragljane	52
Grad	Vrgorac	Draževitići	203
Grad	Vrgorac	Duge Njive	105
Grad	Vrgorac	Dusina	494
Grad	Vrgorac	Kljenak	86
Grad	Vrgorac	Kokorići	161
Grad	Vrgorac	Kotezi	278
Grad	Vrgorac	Kozica	56
Grad	Vrgorac	Mijaca	95
Grad	Vrgorac	Orah	268
Grad	Vrgorac	Podprolog	355
Grad	Vrgorac	Poljica Kozička	172
Grad	Vrgorac	Prapatnice	179
Grad	Vrgorac	Raščane	130
Grad	Vrgorac	Ravča	154
Grad	Vrgorac	Stilja	320
Grad	Vrgorac	Umčani	227
Grad	Vrgorac	Veliki Prolog	499
Grad	Vrgorac	Vina	134
Grad	Vrgorac	Višnjica	14
Grad	Vrgorac	Vlaka	41
Grad	Vrgorac	Vrgorac	2.039
Grad	Vrgorac	Zavoiane	308
Grad	Vrlika	Garjak	88
Grad	Vrlika	Ježević	236
Grad	Vrlika	Koljane	21
Grad	Vrlika	Kosore	191

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Vrlika	Maovice	380
Grad	Vrlika	Otišić	23
Grad	Vrlika	Podosoje	194
Grad	Vrlika	Vinalić	216
Grad	Vrlika	Vrlika	828
Općina	Baška Voda	Bast	126
Općina	Baška Voda	Baška Voda	1.978
Općina	Baška Voda	Krvavica	314
Općina	Baška Voda	Promajna	357
Općina	Bol	Bol	1.609
Općina	Bol	Murvica	21
Općina	Brela	Brela	1.575
Općina	Brela	Gornja Brela	128
Općina	Cista Provo	Aržano	478
Općina	Cista Provo	Biorine	181
Općina	Cista Provo	Cista Provo	469
Općina	Cista Provo	Cista Velika	616
Općina	Cista Provo	Dobranje	161
Općina	Cista Provo	Svib	430
Općina	Dicmo	Ercegovci	143
Općina	Dicmo	Kraj	514
Općina	Dicmo	Krušvar	490
Općina	Dicmo	Osoje	388
Općina	Dicmo	Prisoje	643
Općina	Dicmo	Sičane	502
Općina	Dicmo	Sušci	122
Općina	Dugi Rat	Duće	1.561
Općina	Dugi Rat	Dugi Rat	3.442
Općina	Dugi Rat	Jesenice	2.089
Općina	Dugopolje	Dugopolje	2.993
Općina	Dugopolje	Koprivno	272
Općina	Dugopolje	Kotlenice	148
Općina	Dugopolje	Liska	56
Općina	Gradac	Brist	400
Općina	Gradac	Drvenik	494
Općina	Gradac	Gradac	1.308
Općina	Gradac	Podaca	729
Općina	Gradac	Zaostrog	330
Općina	Hrvace	Dabar	22
Općina	Hrvace	Donji Bitelić	317
Općina	Hrvace	Gornji Bitelić	192
Općina	Hrvace	Hrvace	1.566
Općina	Hrvace	Laktac	2
Općina	Hrvace	Maljkovo	76

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Hrvace	Potravlje	651
Općina	Hrvace	Rumin	190
Općina	Hrvace	Satrić	456
Općina	Hrvace	Vučipolje	107
Općina	Hrvace	Zasiok	38
Općina	Jelsa	Gdinj	133
Općina	Jelsa	Gromin Dolac	3
Općina	Jelsa	Humac	-
Općina	Jelsa	Ivan Dolac	39
Općina	Jelsa	Jelsa	1.801
Općina	Jelsa	Pitve	69
Općina	Jelsa	Poljica	59
Općina	Jelsa	Svirče	407
Općina	Jelsa	Vrboska	548
Općina	Jelsa	Vrisnik	190
Općina	Jelsa	Zastražišće	177
Općina	Jelsa	Zavala	156
Općina	Klis	Brštanovo	286
Općina	Klis	Dugobabe	137
Općina	Klis	Klis	3.001
Općina	Klis	Konjsko	283
Općina	Klis	Korušce	80
Općina	Klis	Nisko	244
Općina	Klis	Prugovo	555
Općina	Klis	Veliki Bročanac	159
Općina	Klis	Vučevica	56
Općina	Lečevica	Divojevići	49
Općina	Lečevica	Kladnjice	142
Općina	Lečevica	Lečevica	218
Općina	Lečevica	Radošić	174
Općina	Lokvičići	Dolića Draga	367
Općina	Lokvičići	Lokvičići	440
Općina	Lovreć	Dobrinče	174
Općina	Lovreć	Lovreć	585
Općina	Lovreć	Medovdolac	163
Općina	Lovreć	Opanci	321
Općina	Lovreć	Studenci	456
Općina	Marina	Blizna Donja	258
Općina	Marina	Blizna Gornja	93
Općina	Marina	Dograde	194
Općina	Marina	Gustirna	349
Općina	Marina	Marina	1.117
Općina	Marina	Mitlo	75

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Marina	Najevi	42
Općina	Marina	Poljica	681
Općina	Marina	Pozorac	137
Općina	Marina	Rastovac	89
Općina	Marina	Sevid	267
Općina	Marina	Svinca	112
Općina	Marina	Vinišće	774
Općina	Marina	Vinovac	75
Općina	Marina	Vrsine	332
Općina	Milna	Bobovišća	65
Općina	Milna	Ložišća	139
Općina	Milna	Milna	830
Općina	Muč	Bračević	182
Općina	Muč	Crivac	310
Općina	Muč	Donje Ogorje	116
Općina	Muč	Donje Postinje	78
Općina	Muč	Donji Muć	590
Općina	Muč	Gizdavac	127
Općina	Muč	Gornje Ogorje	163
Općina	Muč	Gornje Postinje	135
Općina	Muč	Gornji Muć	530
Općina	Muč	Mala Milešina	21
Općina	Muč	Neorić	883
Općina	Muč	Pribude	102
Općina	Muč	Radunić	86
Općina	Muč	Ramljane	167
Općina	Muč	Sutina	349
Općina	Muč	Velika Milešina	33
Općina	Muč	Zelovo	10
Općina	Nerežišća	Donji Humac	157
Općina	Nerežišća	Dračevica	89
Općina	Nerežišća	Nerežišća	616
Općina	Okrug	Okrug Donji	268
Općina	Okrug	Okrug Gornji	3.081
Općina	Otok	Gala	896
Općina	Otok	Korita	3
Općina	Otok	Otok	3.090
Općina	Otok	Ovrlje	190
Općina	Otok	Ruda	880
Općina	Otok	Udovičić	415
Općina	Podbablje	Drum	702
Općina	Podbablje	Grubine	1.010
Općina	Podbablje	Hršćevani	392
Općina	Podbablje	Ivanbegovina	268

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Podbablje	Kamenmost	520
Općina	Podbablje	Krivodol	457
Općina	Podbablje	Podbablje Gornje	523
Općina	Podbablje	Poljica	808
Općina	Podgora	Drašnice	339
Općina	Podgora	Gornje Igrane	3
Općina	Podgora	Igrane	399
Općina	Podgora	Podgora	1.268
Općina	Podgora	Živogošće	509
Općina	Podstrana	Podstrana	9.129
Općina	Postira	Dol	130
Općina	Postira	Postira	1.429
Općina	Prgomet	Bogdanovići	184
Općina	Prgomet	Labin	97
Općina	Prgomet	Prgomet	105
Općina	Prgomet	Sitno	144
Općina	Prgomet	Trolokve	143
Općina	Primorski Dolac	Primorski Dolac	770
Općina	Proložac	Donji Proložac	1.511
Općina	Proložac	Gornji Proložac	346
Općina	Proložac	Postranje	1.390
Općina	Proložac	Ričice	231
Općina	Proložac	Šumet	324
Općina	Pučišća	Gornji Humac	271
Općina	Pučišća	Pražnica	371
Općina	Pučišća	Pučišća	1.529
Općina	Runovići	Podosoje	40
Općina	Runovići	Runović	2.024
Općina	Runovići	Slivno	352
Općina	Seget	Bristivica	348
Općina	Seget	Ljubitovica	485
Općina	Seget	Prapatnica	177
Općina	Seget	Seget Donji	2.681
Općina	Seget	Seget Gornji	136
Općina	Seget	Seget Vranjica	1.027
Općina	Selca	Novo Selo	152
Općina	Selca	Povlja	332
Općina	Selca	Selca	846
Općina	Selca	Sumartin	474
Općina	Sučuraj	Bogomolje	100
Općina	Sučuraj	Selca kod Bogomolja	6
Općina	Sučuraj	Sučuraj	357
Općina	Sutivan	Sutivan	822
Općina	Šestanovac	Grabovac	372

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Šestanovac	Katuni	562
Općina	Šestanovac	Kreševo	248
Općina	Šestanovac	Šestanovac	426
Općina	Šestanovac	Žeževica	350
Općina	Šolta	Donje Selo	159
Općina	Šolta	Gornje Selo	238
Općina	Šolta	Grohote	449
Općina	Šolta	Maslinica	208
Općina	Šolta	Nečujam	171
Općina	Šolta	Rogač	126
Općina	Šolta	Srednje Selo	104
Općina	Šolta	Stomorska	245
Općina	Tučepi	Tučepi	1.931
Općina	Zadvarje	Zadvarje	289
Općina	Zagvozd	Biokovsko Selo	55
Općina	Zagvozd	Krstatica	123
Općina	Zagvozd	Rastovac	168
Općina	Zagvozd	Rašćane Gornje	19
Općina	Zagvozd	Zagvozd	767
Općina	Zagvozd	Župa	53
Općina	Zagvozd	Župa Srednja	3
Općina	Zmijavci	Zmijavci	2.048

	Središte grada ili općine
	Naselja 300 do 500 stanovnika
	Naselja iznad 500 stanovnika

Tablica 23 Međusobne udaljenosti naselja u Splitsko-dalmatinskoj županiji prema Google maps

Splitsko dalmatinska županija															
tip naselja	naziv naselja	Split	Hvar	Imotski	Kaštela	Makarska	Omiš	Sinj	Solin	Supetar	Bol	Trogir	Vis	Vrgorac	Pučišća
A	Split	0	0	81	16	62	25	35	8	0	36	28	0	101	29
B	Hvar	9	0	0											
B	Imotski	81	0	0	91	38	55	64	75	0	0	97	0	48	0
B	Kaštela	16	0	91	0	71	42	40	16	0	0	19	0	110	0
B	Makarska	62		38	71	0	37	70	62	0	0	82	0	39	0
B	Omiš	25	0	55	34	37	0	53	25	0	0	46	0	77	0
B	Sinj	35	0	64	40	70	53	0	28	0	0	52	0	94	0
B	Solin	8	0	75	16	62		25	0	0	0	22	0	102	0
B	Supetar	0								0	36				29
B	Bol	36								36	0				23
B	Trogir	28	0	97	19	76	46	52	22	0	0	0	0	126	0
B	Vis	0											0		
B	Vrgorac	101		48	110	39	77	94	102	0	0	126	0	0	0
B	Pučišća	29													0
C	Vrlika							37							
C	Baška Voda					12									
C	Brela					17									
C	Cista Provo			28											
C	Dicmo								17						
C	Dugi Rat						5								
C	Dugopolje	21													
C	Gradac					40									
C	Hrvace							8	35						
C	Jelsa		29												

Splitsko dalmatinska županija															
tip naselja	naziv naselja	Split	Hvar	Imotski	Kaštela	Makarska	Omiš	Sinj	Solin	Supetar	Bol	Trogir	Vis	Vrgorac	Pučišća
C	Klis								6						
C	Lećevica								28						
C	Lokvičići			12											
C	Lovreć			23											
C	Marina											14			
C	Milna														
C	Muč							11							
C	Nerežišća									9					
C	Okrug Gornji											4			
C	Otok							9							
C	Drum)			8											
C	Podgora					9									
C	Podstrana	11													
C	Postira									11					
C	Prgomet											23			
C	Primorski Dolac				30							25			
C	Proložac			9											
C	Runovići			16											
C	Seget Donji								24						
C	Selca					4				36					
C	Sučuraj		79			28									
C	Sutivan									9					
C	Šestanovac						28								
C	Grohote	0													
C	Tučepi					5									

Splitsko dalmatinska županija															
tip naselja	naziv naselja	Split	Hvar	Imotski	Kaštela	Makarska	Omiš	Sinj	Solin	Supetar	Bol	Trogir	Vis	Vrgorac	Pučišća
C	Zadvarje						30								
C	Zagvozd			17											
C	Zmijavci			7											
C	Komiža												11		
C	Stari Grad		22												
C	Trilj							13							

Tablica 24 Popis mogućih linija u Splitsko dalmatinskoj županiji

prema B Hvar
▶ C Stari Grad +(D Vrbanj)
prema B Imotski
▶ B Makarska (D Veliko Brdo) ▶ B Vrgorac (D: Dusina, Podprolog, Stilja, Veliki Prolog, Zavojne) ▶ C Cista Provo (D: Aražno, Cista Velika, Svib) ▶ C Lokvičići (D Dolića Draga) ▶ C Lovreć (D Opanci, Studenci) ▶ C Drum ▶ C Proložac (D: Gornji Prložac, Postranje. Šumet) ▶ C Runovići (D Slivno) ▶ C Zagvozd ▶ C Zmijavci
prema B Kaštela
▶ B Omiš (D: Čisla, Donji Dolac, Dubrava, Gata, Kostanje, Kučiće, Lokva, Rogoznica, Stanići, Tugare) ▶ B Sinj (D: Bajagić, Brnaze, Čitluk, Glavice, Gljev, ,Jasensko, Karakašica Lučane, Obrovac, Sinjski, Radošić, Suhač, Turjaci) ▶ B Solin (D: Kučine, Mravince, Vranjic) ▶ B Trogir (D: Mastrinka, Plano) ▶ C Primorski dolac
prema B Makarska
▶ B Imotski (D: Donji Vinjani, Glavina Donja, Gornji Vinjani, Medvidovića Draga) ▶ B Omiš (D: Čisla, Donji Dolac, Dubrava, Gata, Kostanje, Kučiće, Lokva, Rogoznica, Stanići, Tugare) ▶ B Trogir ((D: Mastrinka, Plano) ▶ C Dugi Rat (D: Duće, Jasenice) ▶ C Podgora (D: Drašnice, Igrane, Živogošće) ▶ C Selca (D: Povelja, Sumartin) ▶ C Sučuraj ▶ C Tučepi
prema B Omiš
▶ B Kaštela (Kaštel Gomilica, Kaštel Kambelovac, Kaštel Lukšić, Kaštel Novi, Kaštel Stari, Kaštel Sućurac, Kaštel Štafilić) ▶ B Makarska (D Veliko Brdo)

<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Trogir ((D: Mastrinka, Plano) ▶ C Dugi Rat (D: Duće, Jasenice) ▶ C Šestanovac (Grabovac, Katuni, Žeževica) ▶ C Zadvarje
prema B Sinj
<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Kaštela ((Kaštel Gomilica, Kaštel Kambelovac, Kaštel Lukšić, Kaštel Novi, Kaštel Stari, Kaštel Sućurac, Kaštel Štafilić) ▶ C Vrlika (D Maovice) ▶ C Muć (Crivac, Gornji Muć, Neorić, Sutina) ▶ C Drum ▶ C Trilj (D: Bisko, Čaporice, Grab, Jabuka, Košute, Tijarica, Ugljane, Vedrine, Vojnić Sinjski)
prema B Solin
<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Kaštela (Kaštel Gomilica, Kaštel Kambelovac, Kaštel Lukšić, Kaštel Novi, Kaštel Stari, Kaštel Sućurac, Kaštel Štafilić) ▶ B Omiš (D: Čisla, Donji Dolac, Dubrava, Gata, Kostanje, Kučiće, Lokva, Rogoznica, Stanići, Tugare) ▶ B Sinj (D: Bajagić, Brnaze, Čitluk, Glavice, Gljev, ,Jasensko, Karakašica Lučane, Obrovac, Sinjski, Radošić, Suhač, Turjaci) ▶ B Trogir (D: Mastrinka, Plano) ▶ C Dicmo (D: Kraj, Krušvar, Osoje, Prisoje, Sičane) ▶ C Klis (D Prugovo) ▶ C Lečevica ▶ C Seget Donji (D: Bristivica, Ljubitovica, Seget Vranjica)
prema B Supetar
<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Bol ▶ C Nerežišća ▶ C Podstrana ▶ C Sutivan
prema B Bol
<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Supetar (D: Mirca, Splitska)
prema B Trogir
<ul style="list-style-type: none"> ▶ B Kaštela ((Kaštel Gomilica, Kaštel Kambelovac, Kaštel Lukšić, Kaštel Novi, Kaštel Stari, Kaštel Sućurac, Kaštel Štafilić) ▶ B Makarska (D Veliko Brdo) ▶ B Solin (D: Kučine, Mravince, Vranjic) ▶ C Marina (D: Gustirna, Poljica, Vinišće, Vrsine) ▶ C Okrug Gornji ▶ C Prgomet

▶ C Primorski Dolac
prema B Vis
▶ C Komiža
prema B Vrgorac
▶ B Imotski (D: Donji Vinjani, Glavina Donja, Gornji Vinjani, Medvidovića Draga)
▶ B Makarska (D Veliko Brdo)
prema B Pučišća
▶ B Supetar (D: Mirca, Splitska)
▶ B Bol
prema A Split
▶ B Imotski
▶ B Kaštela
▶ B Makarska
▶ B Omiš
▶ B Sinj
▶ Solin
▶ B Supetar
▶ B Bol
▶ B Trogir
▶ B Vis
▶ B Vrgorac
▶ B Pučišća
▶ C Dugopolje
▶ C Podstrana

8.1.5 Minimalni standardi dostupnosti u Ličko-senjskoj županiji

U Ličko senjske županiji, prema Popisu naselja Državnog zavoda za statistiku živi 50.927 stanovnika. Ličko - senjska županija obuhvaća 4 grada (Gospić, Novalja, Otočac i Senj) i 8 općina (Brinje, Donji Lapac, Karlobag, Lovinac, Perušić, Plitvička jezera (sjedište Korenica), Udbina i Vrhovine) s ukupno 255 naselja.

Prema 4.1.4. podjela naselja u županiji je slijedeća:

- A Središte županije - Gospić

- B Središte jedinice lokalne samouprave u kojima su smješteni sadržaji kao što su:
 - ▶ Srednja škola i/ili visokoškolska ustanova - Otočac, Senj, Korenica
 - ▶ Sud -Otočac, Donji Lapac, Korenica
 - ▶ Ispostave ureda državne uprave- Novalja, Otočac, Senj, Korenica

- C Središta jedinica lokalne samouprave - Brinje, Donji Lapac, Karlobag, Lovinac, Perušić, Korenica, Udbina, Vrhovine

- D Ostala naselja veća od 500 stanovnika - prema tablici 1. -218 naselja s više od 500 stanovnika

Tablica 25 Popis naselja u Ličko-senjskoj županiji s brojem stanovnika

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Gospić	Aleksinica	169
Grad	Gospić	Barlete	28
Grad	Gospić	Bilaj	162
Grad	Gospić	Brezik	25
Grad	Gospić	Brušane	134
Grad	Gospić	Budak	151
Grad	Gospić	Bužim	74
Grad	Gospić	Debelo Brdo I	61
Grad	Gospić	Debelo Brdo II	8
Grad	Gospić	Divoselo	4
Grad	Gospić	Donje Pazarište	125
Grad	Gospić	Drenovac Radučki	-
Grad	Gospić	Gospić	6.575
Grad	Gospić	Kalinovača	94
Grad	Gospić	Kaniža Gospićka	401
Grad	Gospić	Klanac	100
Grad	Gospić	Kruščica	-
Grad	Gospić	Kruškovac	20
Grad	Gospić	Kukljić	13
Grad	Gospić	Lički Čitluk	4
Grad	Gospić	Lički Novi	298
Grad	Gospić	Lički Osik	1.914
Grad	Gospić	Lički Ribnik	93
Grad	Gospić	Mala Plana	7
Grad	Gospić	Medak	62
Grad	Gospić	Mogorić	110
Grad	Gospić	Mušaluk	228
Grad	Gospić	Novoselo Bilajsko	112
Grad	Gospić	Novoselo Trnovačko	84
Grad	Gospić	Ornice	6
Grad	Gospić	Ostrvica	16
Grad	Gospić	Oteš	99
Grad	Gospić	Pavlovac Vrebački	33
Grad	Gospić	Počitelj	4
Grad	Gospić	Podastrana	51
Grad	Gospić	Podoštra	177
Grad	Gospić	Popovača Pazariška	93
Grad	Gospić	Rastoka	33
Grad	Gospić	Rizvanuša	29
Grad	Gospić	Smiljan	418
Grad	Gospić	Smiljansko Polje	135
Grad	Gospić	Široka Kula	116
Grad	Gospić	Trnovac	96

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Gospić	Vaganac	30
Grad	Gospić	Velika Plana	52
Grad	Gospić	Veliki Žitnik	47
Grad	Gospić	Vranovine	43
Grad	Gospić	Vrebac	44
Grad	Gospić	Zavode	4
Grad	Gospić	Žabica	163
Grad	Novalja	Caska	25
Grad	Novalja	Gajac	84
Grad	Novalja	Kustići	139
Grad	Novalja	Lun	307
Grad	Novalja	Metajna	236
Grad	Novalja	Novalja	2.358
Grad	Novalja	Potočnica	11
Grad	Novalja	Stara Novalja	286
Grad	Novalja	Vidalići	22
Grad	Novalja	Zubovići	195
Grad	Otočac	Brlog	279
Grad	Otočac	Brloška Dubrava	63
Grad	Otočac	Čovići	560
Grad	Otočac	Dabar	118
Grad	Otočac	Doljani	95
Grad	Otočac	Drenov Klanac	40
Grad	Otočac	Glavace	30
Grad	Otočac	Gorići	22
Grad	Otočac	Hrvatsko Polje	187
Grad	Otočac	Kompolje	346
Grad	Otočac	Kuterevo	522
Grad	Otočac	Ličko Lešće	709
Grad	Otočac	Lipovlje	214
Grad	Otočac	Otočac	4.240
Grad	Otočac	Podum	108
Grad	Otočac	Ponori	89
Grad	Otočac	Prozor	893
Grad	Otočac	Ramljani	167
Grad	Otočac	Sinac	563
Grad	Otočac	Staro Selo	33
Grad	Otočac	Škare	36
Grad	Otočac	Švica	464
Grad	Senj	Alan	17
Grad	Senj	Biljevine	51
Grad	Senj	Bunica	85
Grad	Senj	Crni Kal	72
Grad	Senj	Jablanac	83

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Grad	Senj	Klada	39
Grad	Senj	Krasno	476
Grad	Senj	Krivi Put	33
Grad	Senj	Lukovo	36
Grad	Senj	Melnice	57
Grad	Senj	Mrzli Dol	28
Grad	Senj	Pijavica	262
Grad	Senj	Podbilo	25
Grad	Senj	Prizna	45
Grad	Senj	Senj	4.810
Grad	Senj	Senjska Draga	85
Grad	Senj	Starigrad	15
Grad	Senj	Stinica	73
Grad	Senj	Stolac	41
Grad	Senj	Sveta Jelena	16
Grad	Senj	Sveti Juraj	599
Grad	Senj	Velike Brisnice	-
Grad	Senj	Veljun Primorski	70
Grad	Senj	Volarice	86
Grad	Senj	Vrataruša	11
Grad	Senj	Vratnik	59
Grad	Senj	Vrzići	8
Općina	Brinje	Brinje	1.479
Općina	Brinje	Glibodol	6
Općina	Brinje	Jezerane	311
Općina	Brinje	Križ Kamenica	216
Općina	Brinje	Križpolje	510
Općina	Brinje	Letinac	154
Općina	Brinje	Lipice	154
Općina	Brinje	Prokike	102
Općina	Brinje	Rapain Klanac	20
Općina	Brinje	Stajnica	218
Općina	Brinje	Vodoteč	69
Općina	Brinje	Žuta Lokva	17
Općina	Donji Lapac	Birovača	77
Općina	Donji Lapac	Boričevac	17
Općina	Donji Lapac	Brezovac Dobroselski	12
Općina	Donji Lapac	Bušević	6
Općina	Donji Lapac	Dnopolje	112
Općina	Donji Lapac	Dobroselo	117
Općina	Donji Lapac	Doljani	133
Općina	Donji Lapac	Donji Lapac	946
Općina	Donji Lapac	Donji Štrbci	14
Općina	Donji Lapac	Gajine	116

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Donji Lapac	Gornji Lapac	57
Općina	Donji Lapac	Gornji Štrbci	18
Općina	Donji Lapac	Kestenovac	39
Općina	Donji Lapac	Kruge	54
Općina	Donji Lapac	Melinovac	9
Općina	Donji Lapac	Mišljenovac	3
Općina	Donji Lapac	Nebljusi	208
Općina	Donji Lapac	Oraovac	175
Općina	Karlobag	Barić Draga	125
Općina	Karlobag	Baške Oštarije	27
Općina	Karlobag	Cesarica	123
Općina	Karlobag	Crni Dabar	-
Općina	Karlobag	Došen Dabar	-
Općina	Karlobag	Karlobag	468
Općina	Karlobag	Konjsko	-
Općina	Karlobag	Kućišta Cesarička	12
Općina	Karlobag	Ledenik Cesarički	20
Općina	Karlobag	Lukovo Šugarje	68
Općina	Karlobag	Ravni Dabar	-
Općina	Karlobag	Staništa	6
Općina	Karlobag	Sušanj Cesarički	12
Općina	Karlobag	Vidovac Cesarički	56
Općina	Lovinac	Gornja Ploča	45
Općina	Lovinac	Kik	4
Općina	Lovinac	Ličko Cerje	88
Općina	Lovinac	Lovinac	257
Općina	Lovinac	Raduč	12
Općina	Lovinac	Ričice	76
Općina	Lovinac	Smokrić	23
Općina	Lovinac	Sveti Rok	279
Općina	Lovinac	Štikada	216
Općina	Lovinac	Vranik	7
Općina	Perušić	Bakovac Kosinjski	126
Općina	Perušić	Bukovac Perušićki	91
Općina	Perušić	Donji Kosinj	494
Općina	Perušić	Gornji Kosinj	132
Općina	Perušić	Kaluđerovac	24
Općina	Perušić	Klenovac	32
Općina	Perušić	Konjsko Brdo	118
Općina	Perušić	Kosa Janjačka	98
Općina	Perušić	Krš	32
Općina	Perušić	Kvarte	193
Općina	Perušić	Lipovo Polje	122
Općina	Perušić	Malo Polje	74

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Perušić	Mezinovac	24
Općina	Perušić	Mlakva	51
Općina	Perušić	Perušić	852
Općina	Perušić	Prvan Selo	97
Općina	Perušić	Selo Sveti Marko	34
Općina	Perušić	Studenci	44
Općina	Plitvička Jezera	Bjelopolje	114
Općina	Plitvička Jezera	Čanak	53
Općina	Plitvička Jezera	Čujića Krčevina	8
Općina	Plitvička Jezera	Donji Vaganac	61
Općina	Plitvička Jezera	Drakulić Rijeka	9
Općina	Plitvička Jezera	Gornji Vaganac	125
Općina	Plitvička Jezera	Gradina Korenička	82
Općina	Plitvička Jezera	Homoljac	21
Općina	Plitvička Jezera	Jasikovac	28
Općina	Plitvička Jezera	Jezerce	246
Općina	Plitvička Jezera	Kalebovac	35
Općina	Plitvička Jezera	Kapela Korenička	13
Općina	Plitvička Jezera	Kompolje Koreničko	130
Općina	Plitvička Jezera	Končarev Kraj	1
Općina	Plitvička Jezera	Korana	25
Općina	Plitvička Jezera	Korenica	1.766
Općina	Plitvička Jezera	Kozjan	-
Općina	Plitvička Jezera	Krbavica	44
Općina	Plitvička Jezera	Ličko Petrovo Selo	110
Općina	Plitvička Jezera	Mihaljevac	44
Općina	Plitvička Jezera	Novo Selo Koreničko	12
Općina	Plitvička Jezera	Oravac	23
Općina	Plitvička Jezera	Plitvica Selo	44
Općina	Plitvička Jezera	Plitvička Jezera	315
Općina	Plitvička Jezera	Plitvički Ljeskovac	20
Općina	Plitvička Jezera	Poljanak	98
Općina	Plitvička Jezera	Ponor Korenički	3
Općina	Plitvička Jezera	Prijeboj	12
Općina	Plitvička Jezera	Rastovača	98
Općina	Plitvička Jezera	Rešetar	43
Općina	Plitvička Jezera	Rudanovac	123
Općina	Plitvička Jezera	Sertić Poljana	12
Općina	Plitvička Jezera	Smoljanac	245
Općina	Plitvička Jezera	Šeganovac	10
Općina	Plitvička Jezera	Trnavac	10
Općina	Plitvička Jezera	Tuk Bjelopoljski	15
Općina	Plitvička Jezera	Vranovača	194
Općina	Plitvička Jezera	Vrelo Koreničko	123

JLS	Naziv JLS	Naziv naselja	Ukupan broj stanovnika
Općina	Plitvička Jezera	Vrpile	15
Općina	Plitvička Jezera	Zaklopača	5
Općina	Plitvička Jezera	Željava	38
Općina	Udbina	Breštane	5
Općina	Udbina	Bunić	133
Općina	Udbina	Čojluk	11
Općina	Udbina	Debelo Brdo	78
Općina	Udbina	Donji Mekinjar	31
Općina	Udbina	Frkašić	33
Općina	Udbina	Grabušić	66
Općina	Udbina	Jagodnje	32
Općina	Udbina	Jošan	66
Općina	Udbina	Klašnjica	3
Općina	Udbina	Komić	20
Općina	Udbina	Krbava	37
Općina	Udbina	Kurjak	28
Općina	Udbina	Mutilić	38
Općina	Udbina	Ondić	40
Općina	Udbina	Pećane	35
Općina	Udbina	Podlapača	74
Općina	Udbina	Poljice	9
Općina	Udbina	Rebić	22
Općina	Udbina	Srednja Gora	25
Općina	Udbina	Svračkovo Selo	10
Općina	Udbina	Šalamunić	38
Općina	Udbina	Tolić	9
Općina	Udbina	Udbina	960
Općina	Udbina	Vedašić	2
Općina	Udbina	Visuč	69
Općina	Vrhovine	Donji Babin Potok	116
Općina	Vrhovine	Gornje Vrhovine	300
Općina	Vrhovine	Gornji Babin Potok	104
Općina	Vrhovine	Rudopolje	66
Općina	Vrhovine	Turjanski	110
Općina	Vrhovine	Vrhovine	465
Općina	Vrhovine	Zalužnica	220

	Središte grada ili općine
	Naselja 300 do 500 stanovnika
	Naselja iznad 500 stanovnika

Ostala naselja manja od 500 stanovnika - za ovu razinu naselja se ne definiraju minimalni standardi

Tablica 26 Razvrstavanje naselja prema tipu u Ličko-senjskoj županiji

Ličko - senjska županija								
Sjedište JLS	Grad/općina	dodatni kriterij					tip naselja	primjedba
		Ured državne uprave	Srednja škola	Visoko učilište	Zdravstvena zaštita	Sud		
Gospić	Grad	DA	DA	DA	OB/ZHM	ŽS/OS/PS	A	
Novalja	Grad	DA					B	
Otočac	Grad	DA	DA	DA		PS	B	
Senj	Grad	DA	DA			OS/PS	B	
Brinje	Općina						C	
Donji Lapac	Općina					ZK	C	
Karlobag	Općina						C	
Lovinac	Općina						C	
Perušić	Općina						C	
Korenica	Općina	DA	DA			ZK/PS	B	Općina Plitvička Jezera
Udbina	Općina						C	
	Općina						C	

Legenda:

- OB - opća bolnica
- ZHM - županijski zavod za hitnu medicinu
- KBC - klinički bolnički centar
- Pol - poliklinika
- SB - specijalna bolnica
- ŽS - županijski sud
- OS - općinski sud
- PS - prekršajni sud
- ZK - zemljišno knjižni odjel

Izvor za srednje škole: <https://e-usmjeravanje.hzz.hr/srednje-skole-lsz>

Izvor za mjesto izvođenja studijskih programa:

<http://mozvag.srce.hr/preglednik/pregled/hr/mjesto/odabir.html;jsessionid=gnyovNpSxOJRh7X+96PDGei>

Izvor za zdravstvene ustanove: <https://zdravlje.gov.hr/arhiva-80/ministarstvo-zdravlja/zdravstvene-ustanove-u-republici-hrvatskoj>

Izvor za državne urede u LS: <http://www.ls-drzavna-uprava.hr/>

Izvor za sudove: <http://www.sudacka-mreza.hr/sudovi.aspx>

Tablica 27 Međusobne udaljenosti u Ličko-senjskoj županiji prema Google maps

Ličko senjska županija						
tip naselja	naziv naselja	Gospić	Novalja	Otočac	Senj	Korenica
		udaljenosti u km				
A	Gospić	0	156	45	86	44
B	Novalja	156	0	201	201	170
B	Otočac	45	201	0	41	47
B	Senj	86	201	41	0	88
B	Korenica	44	170	47	88	0
C	Brinje	72		27	32	
C	Donji Lapac	80				37
C	Karlobag	40				
C	Lovinac	35				
C	Perušić	13		33		
C	Udbina	45				30
C	Vrhovine			17		

Tablica 28 Popis mogućih linija u Ličko- senjskoj županiji

prema B Novalja²⁸
▶ C Pag (Zadarsko-kninska županija)
prema B Otočac
▶ B Senj (D: Krasno, Sveti Juraj)
▶ B Korenica (D: Plitvička Jezera)
▶ C Brinje (D: Jezerane, Križopolje)
▶ C Vrhovine (D: Gornje Vrhovine)
prema B Senj
▶ B Otočac (D: Čovići, Kompolje, Kuterevo, Ličko Lešće, Prozor, Sinac, Švica)
prema B Korenica
▶ B Otočac (D: Čovići, Kompolje, Kuterevo, Ličko Lešće, Prozor, Sinac, Švica)
▶ C Udbina

²⁸ Centralno naselje na otoku Pagu je Grad Pag koji je administrativno smješten u Zadarsko kninsku županiju. Za ovakve slučajeve potrebno je provesti dobru analizu te potencirati uspostavu međužupanijske linije. Slabo naseljenih područja posebno su pogodna za implementaciju rješenja javnog prijevoza putnika mikroprijevozom, što se može primijeniti i za sjeverni dio otoka Paga.

IZJAVA O ODRICANJU OD ODGOVORNOSTI

Ovaj dokument izrađen je za Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u procesu provedbe ugovora Usluge strateškog nadzora i tehničke pomoći vezano za provedbu Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“, ev. br. 16-29-16-1., na temelju zahtjeva, smjernica, uputa i informacija koje je dostavilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

Za procjenu dostatnosti pregledanih aspekata i korisnosti dokumenta odgovorno je isključivo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

Ovaj dokument sastavljen je na temelju informacija dostupnih u razdoblju od 23. travnja do 19. rujna 2018. godine. Od tada su možda nastupili bitni događaji koji se ne odražavaju u dokumentu. Ernst & Young Savjetovanje d.o.o. ulazne podatke dostavljene od Ministarstva mora, prometa i infrastrukture uzima kao relevantne i nije provjeravao njihovu vjerodostojnost. Smatra se da je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture prije dostavljanja ulaznih podataka provjerilo i utvrdilo njihovu vjerodostojnost.

Naš posao nije uključivao provedbu revizorskih zadataka te nije izvršen sukladno općeprihvaćenim standardima revizije, pregleda ili sukladno drugim standardima provjere u Hrvatskoj i stoga ne izražava bilo koji oblik provjere. Nismo proveli nikakve postupke za utvrđivanje prijevare ili nezakonitih radnji ili za ispitivanje sukladnosti u našem radu. Nadalje, nismo proveli reviziju ili bilo koje druge postupke verifikacije ili provjere.

Ovaj dokument izrađen je pod pretpostavkom da će korisnici, u slučaju bilo kakvih nedoumica, tražiti odgovarajuća objašnjenja od EY-a.