

Splitsko-dalmatinska županija

MREŽA LINIJA ZA OBAVLJANJE ŽUPANIJSKOG LINIJSKOG PRIJEVOZA PUTNIKA NA PODRUČJU SPLITSKO- DALMATINSKE ŽUPANIJE

Novelacija studije „Mreža linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na području Splitsko-dalmatinske županije“

(Faze 1, 2 i 3 s novelacijom)

Stručni tim:

Saša Bart, MBA

Božo Cicvarić, mag.ing.traff.

Domagoj Majcan, mag.ing.traff.

Dijana Mišerić Beganović, mag.ing.traff.

Sanja Jandrić, mag.oec.

Gordan Topolovec, PMP

Zagreb, listopad 2024.

DOKUMENT:	Novelacija studije “Mreža linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na području Splitsko – dalmatinske županije“	
OPIS:	DATUM:	AUTOR:
FINALNA VERZIJA FAZA 1	31.03.2023.	Dyvolve d.o.o.
FINALNA VERZIJA FAZA 2	19.6.2023.	Dyvolve d.o.o.
AŽURIRANA VERZIJA FAZA 1	20.09.2023.	Dyvolve d.o.o.
FINALNA VERZIJA FAZA 3	20.09.2023.	Dyvolve d.o.o.
NOVELACIJA	31.10.2024.	Dyvolve d.o.o.
AŽURIRANA VERZIJA NOVELACIJE	05.11.2024.	Dyvolve d.o.o.

SAŽETAK

Izrada studije Mreža linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na području Splitsko-dalmatinske županije je provedena kroz tri faze. U prvoj fazi analizirano je trenutno stanje mreže županijskog linijskog prijevoza putnika, druga faza uključivala je procjenu kapaciteta javnog linijskog prijevoza putnika, dok je treća faza sadržavala prijedlog mreže linija (minimalna i optimalna varijanta) uz financijske pokazatelje. Cjelokupna studija u tri faze isporučena je tijekom 2023. godine, a na zahtjev naručitelja u 2024. izrađena je novelacija kojom su obuhvaćene zakonodavne promjene, dodatna prilagodba mreže linija i financijskih pokazatelja.

Ovaj dokument objedinjeno prikazuje sve tri faze, uključujući uvode i zaključke za svaku fazu radi lakšeg pregleda. Ažurirana poglavlja su prilagođena u skladu sa zahtjevima Naručitelja u odgovarajućim dijelovima.

Novelacija je obuhvatila ažuriranje zakonodavnog okvira u dijelu uvjeta za sklapanje ugovora o javnim uslugama, kao i na usuglašavanje s komentarima na prijedlog linija iz prethodnih faza. Cilj je bio zadržati optimizaciju nove mreže te je uz reviziju pojedinih linija, provedena dodatna procjena utjecaja međuzupanijskih linija na županijsku mrežu. Slijedom ovih izmjena, revidirani su i financijski pokazatelji te model organizacije i upravljanja mrežom linija.

U prvoj fazi izrađena je analiza postojećeg stanja te je zaključeno da je postojeći sustav županijskog autobusnog prijevoza temeljen na izdanim dozvolama, i kao takav ne omogućuje županiji učinkovito upravljanje prijevozom prema stvarnim potrebama stanovništva. Prijelaz na sustav javnog prijevoza omogućio bi optimizaciju navedenog. Trenutno je na području Splitsko-dalmatinske županije aktivno 969 dozvola za obavljanje javnog linijskog cestovnog prijevoza putnika, ali analiza pokazuje odstupanje od 40 % između predviđenih i stvarnih polazaka. Mreža se sastoji od 119 stalnih linija koje pokriva 26 prijevoznika, dok najveći dio prijevoza obuhvaća Splitsku konurbaciju. Određeni nedostaci utvrđeni su i u opremljenosti stajališta, gdje mnogima nedostaje osnovna infrastruktura. Vozni park broji 262 vozila, s prosječnom starošću od 12 godina, bez većeg prelaska na vozila s nižom/ bez emisije CO₂. Broj korisnika javnog prijevoza kontinuirano opada, a prodaja karata se polako digitalizira. Nema integracije s drugim prometnim sustavima, a što bi moglo poboljšati iskustvo putovanja.

U drugoj fazi provedena su detaljnija istraživanja prijevozne potražnje. Istraživanja su pokazala da većina ispitanika (61 %) koristi automobil za dolazak do primarne destinacije, dok manji dio koristi gradski (8,5 %) ili županijski autobus (13 %). Izvan Splita veći broj ljudi (64 %) ovisi o automobilu, u usporedbi s 50 % u Splitu. Putovanja su najčešće povezana s poslom, školom, rekreacijom i kupovinom. Jutarnji vršni sat je oko 7:00, a poslijepodnevni oko 16:00 sati. Korisnici javnog prijevoza ističu potrebu za boljom povezanošću naselja unutar županije, češćim polascima, boljom infrastrukturom i kvalitetom usluge. Procjene ukazuju da bi uz poboljšanja broj korisnika županijskog prijevoza mogao porasti do 16 %, dok bi godišnji broj putnika mogao doseći 13,2

milijuna. Ulaganja u javni prijevoz donijela bi ekonomske prednosti i smanjila negativne utjecaje na okoliš.

U trećoj fazi predložena je nova mreža županijskih linija koja bi omogućila optimizaciju sustava. Predložene su dvije opcije nove mreže. Minimalna mreža predviđa 55 linija, što predstavlja smanjenje od 46 % u odnosu na trenutnu mrežu, s 608 polazaka radnim danima, 404 polaska subotom i 166 polazaka nedjeljom. Optimalna mreža proširuje minimalnu s dodatnim polascima, čime se broj polazaka povećava za 50,6 % radnim danima, 50,9 % subotom i 115,7 % nedjeljom. Temeljem predviđenog broja polazaka te potrebnog broja i kapaciteta vozila po linijama procijenjeni godišnji trošak javne usluge (uz uključenu razumnu dobit od 8 %) za opciju minimalne mreže iznosi **14.835.236 EUR**, uz okvirno 6,2 mil. prijeđenih kilometara. Istovremeno procijenjeni godišnji trošak uz razumnu dobit za optimalnu mrežu iznosi **17.709.830 EUR**, uz okvirno 8,7 mil. prijeđenih kilometara, što govori u prilog većoj efikasnosti u obavljanju usluge u potpunosti predložene mreže. Uz definirane cijene koje omogućuju cjenovno dostupnu uslugu javnog prijevoza svim stanovnicima Županije te predviđenu potražnju od strane lokalnog stanovništva te sezonskih korisnika usluge (turisti i sezonski radnici) predviđen je godišnji prihod od **8.597.605 EUR** u minimalnoj mreži te **11.692.191 EUR** u optimalnoj mreži. Uz procijenjene parametre (prihode, troškove i razumnu dobit od 8 %) predviđena je ukupna naknada od **6.237.630 EUR** godišnje za minimalnu mrežu i **6.017.639 EUR** godišnje za optimalnu mrežu. Za definirane neprofitabilne linije s manjom potražnjom (do 10.500 putnika godišnje) i bez većih opterećenja u vršnom periodu predlaže se organiziranje mikroprijevoza odnosno usluge prijevoza na poziv kao javne usluge, a radi povećanja ekonomičnosti javnog prijevoza odnosno smanjenja troškova predložene mreže. U minimalnoj mreži nije predviđen rast broja putovanja, a time niti prihoda po godinama s obzirom na to da je mreža dizajnirana na način da zadovolji osnovne potrebe stanovništva Županije. U optimalnoj mreži predviđeno je povećanje broja putovanja u odnosu na minimalnu mrežu koje proizlazi iz povećanja dostupnosti i učestalosti polazaka, a što će omogućiti bolje zadovoljavanje potreba lokalnog stanovništva, ali dodatno i prihvat punog procijenjenog godišnjeg broja sezonskih putnika.

Prijelazom s postojeće organizacije sustava županijskog autobusnog prijevoza koji se temelji na dozvolama na sustav javne usluge te predloženim optimizacijama, predviđa se da će optimizirana mreža povećati broj korisnika i smanjiti ovisnost o osobnim automobilima, što će dovesti do pozitivnih ekoloških i ekonomskih učinaka na područje Županije. Sveukupno, poboljšanje sustava javnog prijevoza pridonijelo bi održivijem i učinkovitijem prometnom sustavu koji bolje odgovara potrebama stanovništva.

U području upravljanja i organizacije izdvaja se mogućnost izravnog sklapanja ugovora o javnim uslugama pozivajući se na važeće zakonske propise i uredbe koji reguliraju ovu praksu. U takvim slučajevima osigurava se pravna osnova za izravno dodjeljivanje ugovora, a čime se ubrzava i olakšava organizacija i upravljanje linijskim prijevozom na području županije.

Sadržaj

POPIS SLIKA.....	4
POPIS TABLICA	6
POPIS KRATICA.....	7
UVOD	8
1 UVOD – FAZA 1	9
1.1 SVRHA IZRADE ANALIZE	9
1.2 O DOKUMENTU.....	9
2 POZADINA PROJEKTA.....	12
2.1 PODRUČJE OBUHVATA PROJEKTA	12
2.2 ANALIZA ZAKONODAVNOG OKVIRA	14
2.2.1 Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika.....	14
2.2.2 Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22)	16
2.2.3 Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/2019) 20	
2.2.4 Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 43/2021).....	22
2.2.5 Zakon o komunalnom gospodarstvu (NN 68/18, 110/18, 32/20);.....	22
2.2.6 Zakon o otocima (NN 116/18, 73/20, 70/21).....	22
2.2.7 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, 68/18, 98/19, 64/20)	23
2.2.8 Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2022./2023.	23
2.2.9 Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07).....	23
2.2.10 Odluka o uređenju prometa na području Grada Splita ("Službeni glasnik Grada Splita", broj 18, 12. lipnja, 2012.).....	24
2.2.11 Zaključak o odobrenju korištenja određenih autobusnih stajališta gradskog prometa na području grada Splita za potrebe međumjesnog putničkog prometa	24
2.2.12 Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika.....	24
2.2.13 Županijski javno linijski prijevoz kao javna usluga – Postupak uspostave županijskog javno – linijskog prijevoza kao javne usluge sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća..	25
2.3 ANALIZA STRATEŠKOG OKVIRA	27
2.3.1 EU razina.....	27
2.3.2 Nacionalna razina	29
2.3.3 Regionalna razina	31
3 ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA.....	34
3.1 ANALIZA SOCIO-DEMOGRAFSKIH I GEO-PROSTORNIH KARAKTERISTIKA	34
3.1.1 Socio-demografska analiza	34
3.1.2 Geoprostorna analiza.....	38
3.2 ANALIZA POSTOJEĆE MREŽE LINIJA	39
3.2.1 Analiza dozvola županijskog linijskog prijevoza.....	39
3.2.2 Analiza stvarnog stanja autobusnih županijskih linija	45

3.2.3	<i>Analiza stajališta i njihove opremljenosti.....</i>	56
3.2.4	<i>Analiza kolodvora i terminala, i njihove opremljenosti.....</i>	58
3.2.5	<i>Analiza integracije s ostalim modovima prijevoza putnika.....</i>	60
3.3	ANALIZA PRIJEVOZNIH KAPACITETA (PREGLED VOZNOG PARKA).....	67
3.4	ANALIZA BROJA PREVEZENIH PUTNIKA.....	68
3.5	ZAKLJUČAK ANALIZE POSTOJEĆEG STANJA – FAZA 1.....	70
4	UVOD – FAZA 2	72
4.1	SVRHA IZRADE.....	72
4.2	O DOKUMENTU.....	72
5	ANALIZA PODATAKA PRIKUPLJENIH TERENSKIM ISTRAŽIVANJEM I ANKETAMA	74
5.1	ANALIZA PROMETNIH NAVIKA I MIŠLJENJA O JAVNOM ŽUPANIJSKOM PRIJEVOZU PUTNIKA	74
5.1.1	<i>Analiza anketa kućanstava</i>	74
5.1.2	<i>Rezultati anketa postojećih korisnika javnog prijevoza</i>	78
5.1.3	<i>Rezultati anketa potencijalnih korisnika javnog prijevoza (ankete kućanstava)</i>	79
5.2	KOMUNIKACIJA S DIONICIMA UNUTAR PODRUČJA OBUHVATA.....	82
5.3	KOMUNIKACIJA SA ZAPOSLENICIMA U JAVNOM PRIJEVOZU	84
5.4	ANALIZA BROJENJA PUTNIKA	85
6	DEFINIRANJE GENERATORA/ATRAKTORA PUTOVANJA I PRIJEVOZNE POTRAŽNJE	91
6.1	DEFINIRANJE GENERATORA I ATRAKTORA PUTOVANJA	91
6.2	PROCJENA UDJELA DNEVNIH MIGRANATA UNUTAR I IZVAN DEFINIRANIH ZONA.....	94
7	PROCJENA PRIJEVOZNOG POTENCIJALA	98
7.1	PESIMISTIČNA PROCJENA/POSTOJEĆE STANJE	98
7.2	REALNA PROCJENA	101
7.3	OPTIMISTIČNA PROCJENA	104
7.4	USPOREDBA PROCJENA POTENCIJALA.....	107
8	ZAKLJUČAK – FAZA 2	108
9	UVOD – FAZA 3	109
9.1	SVRHA IZRADE.....	109
9.2	O DOKUMENTU.....	109
10	PRIJEDLOG MREŽE LINIJA JAVNOG ŽUPANIJSKOG PRIJEVOZA	112
10.1	MINIMALNA MREŽA LINIJA	114
10.2	OPTIMALNA MREŽA LINIJA	118
10.3	MIKROPRIJEVOZ.....	124
10.4	PRIJEDLOZI POBOLJŠANJA U PODRUČJU INFRASTRUKTURE	126
10.4.1	<i>Infrastrukturni zahvati</i>	126
11	FINANCIJSKI POKAZATELJI MREŽE LINIJA	129
11.1	TARIFNI SUSTAV	129
11.1.1	<i>Postojeći tarifni sustav</i>	129
11.1.2	<i>Novi tarifni sustav</i>	130
11.2	ANALIZA POSTOJEĆIH PRIHODA I TROŠKOVA	131
11.3	FINANCIJSKI POKAZATELJI PREDLOŽENE MREŽE LINIJA	133

11.3.1	<i>Troškovi predložene mreže linija</i>	133
11.3.2	<i>Prihodi predložene mreže linija</i>	156
11.3.3	<i>Visina naknade za predloženu mrežu linija</i>	179
11.4	PROCJENA BUDUĆIH PRIHODA I KORISTI	180
12	MODEL ORGANIZACIJE I UPRAVLJANJA MREŽOM LINIJA	183
12.1	MODELI UGOVARANJA JAVNOG PRIJEVOZA	183
12.2	IZVORI SUFINANCIRANJA	188
12.3	MINIMALNI STANDARDI KVALITETE	188
13	PLAN REDOVITOG PRIKUPLJANJA PODATAKA	194
13.1	MULTIMODALNOST	194
14	ZAKLJUČAK – FAZA 3	196
	LITERATURA	198

Popis slika

Slika 1: Prikaz područja obuhvata; Splitsko-dalmatinska županija i prostorne cjeline [1]	12
Slika 2. Broj stanovnika Splitsko-dalmatinske županije po gradovima, 2011. i 2021. godina [23]	34
Slika 3. Dobna struktura stanovništva po gradovima Županije, 2021. godina [23]	35
Slika 4. Dnevni migranti po kategorijama po gradovima Županije, 2011. godina [24].....	37
Slika 5. Zaposleni dnevni migranti po mjestu putovanja po gradovima Županije, 2011. godina [24]	37
Slika 6: Prostorni prikaz županijskih autobusnih linija na području Splitsko-dalmatinske županije i populacije prostornih cjelina [1].....	46
Slika 7. Broj dnevnih polazaka po prostornim cjelinama, radni dan [30]	51
Slika 8. Broj dnevnih polazaka po prostornim cjelinama, subota [30]	51
Slika 9. Broj dnevnih polazaka po prostornim cjelinama, nedjelja [30].....	52
Slika 10. Autobusni kilometri u vremenskim presjecima/intervalima za radni dan, subotu i nedjelju.....	55
Slika 11: Karta identificiranih autobusnih stajališta relevantnih za županijski linijski prijevoz na području Splitsko-dalmatinske županije [1].....	56
Slika 12: Prikaz evidentiranja opreme stajališta [27]	57
Slika 13: Prikaz primjera autobusnog stajališta[27]	57
Slika 14: Postotak opremljenosti autobusnih stajališta u Splitsko-dalmatinskoj županiji prema minimalnim standardima Pravilnika o autobusnim stajalištima (NN119/07)[28]	58
Slika 15: Karta autobusnih kolodvora i terminala na području Splitsko-dalmatinske županije [1]	59
Slika 16: AK Split [27].....	60
Slika 17: AK Trogir [27].....	60
Slika 18: AK Sinj [27]	60
Slika 19: Autobusni terminal Sukoišan [27]	60
Slika 20: Prostorni položaj putničkog terminala Sukoišan [29].....	62
Slika 21: Prikaz obuhvata autobusnih stajališta u radijusu od 300 m i 500 m od željezničkih kolodvora i stajališta (Split) [1]	63
Slika 22: Prikaz obuhvata autobusnih stajališta u radijusu od 300 m i 500 m od željezničkih kolodvora i stajališta [1]	63
Slika 23. Procjena broja prevezenih putnika u autobusnom županijskom prijevozu putnika na području SDŽ, 2018. – 2022. godina [31].....	68
Slika 24. Raspodjela prevezenih putnika u autobusnom županijskom prijevozu putnika na području SDŽ po mjesecima, siječanj – prosinac 2022. godine [31].....	69
Slika 25. Udio načina putovanja na području obuhvata [33]	74
Slika 26. Usporedba pojedinih načina putovanja ispitanika u Gradu Splitu naspram ispitanika iz ostalih mjesta SDŽ-a [33].....	75
Slika 27. Učestalost putovanja prema pojedinim svrhama (rezultati anketa kućanstava) [33]	75
Slika 28. Jutarnja vršna razdoblja tijekom karakterističnog radnog dana [33]	76
Slika 29. Poslijepodnevna vršna razdoblja tijekom karakterističnog radnog dana [33]	76
Slika 30. Udaljenost mjesta stanovanja do najbližeg stajališta JP-a (udio odgovora ispitanika po udaljenosti) [33]	77

Slika 31. Motivacija postojećih korisnika javnog prijevoza za njegovo učestalije korištenje [34]	78
Slika 32. Komentari postojećih korisnika - područja u kojima je potrebno poboljšati sustav [34]	79
Slika 33. Čimbenici koji bi motivirali ispitanice da počnu koristiti / da u većoj mjeri koriste županijski autobusni prijevoz (temeljem odabira do tri moguća odgovora) [33]	80
Slika 34. Čimbenici koji bi motivirali ispitanike koji ne koriste javni prijevoz i ne žive u Gradu Splitu na korištenje javnog županijskog prijevoza (temeljem odabira do tri moguća odgovora) [33]	80
Slika 35. Čimbenici koji bi motivirali ispitanike koji koriste automobil za glavno putovanje i ne žive u Gradu Splitu na korištenje javnog prijevoza (temeljem odabira do tri moguća odgovora) [33]	81
Slika 36. Motivacija za učestalije korištenje javnog prijevoza za ispitanike iz obrazovnih ustanova [35]	82
Slika 37. Motivacija za učestalije korištenje javnog prijevoza za ispitanike iz jedinica lokalne samouprave, institucija i poduzeća s većim brojem zaposlenih [35]	83
Slika 38. Prostorni položaj linija na kojima je provedeno brojenje putnika (terensko istraživanje) [1]	86
Slika 39. Procjena dnevnog broja putnika na izbrojenim autobusnim linijama	89
Slika 40. Prostorni prikaz ključnih generatora i atraktora putovanja unutar zona (gradovi i općine) SDŽ-a [1]	91
Slika 41. Prostorni prikaz fakulteta i srednjih škola prema zonama (gradovi i općine) unutar SDŽ-a [1]	92
Slika 42. Prikaz stajališta i kolodvora županijskog autobusnog prijevoza unutar i izvan 1 km od ključnih generatora i atraktora putovanja (sjeverni dio SDŽ-a) [1]	93
Slika 43. Stajališta i kolodvori županijskog autobusnog prijevoza unutar i izvan 1 km od ključnih generatora i atraktora putovanja (južni dio SDŽ-a) [1]	93
Slika 44. Procjena raspona dnevnih migranata između zona SDŽ-a [1]	95
Slika 45. Procjena raspona dnevnih migranata unutar zona SDŽ-a [1]	96
Slika 46. Pesimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) između zona [1]	99
Slika 47. Pesimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) unutar zona [1]	100
Slika 48. Realna procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) između zona [1]	102
Slika 49. Realna procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) unutar zona [1]	103
Slika 50. Optimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) između zona [1]	105
Slika 51. Optimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) unutar zona [1]	106
Slika 1: Prostorni prikaz nove predložene mreže linija Splitsko-dalmatinske županije (minimalna i optimalna mreža)	123
Slika 2: Broj relacija dostupnih u određenim vremenima tijekom radnog dana u minimalnoj mreži linija [2]	124
Slika 3: Broj relacija dostupnih u određenim vremenima tijekom radnog dana u optimalnoj mreži linija [2]	124
Slika 4. Procijenjeni prihod od prodaje karata i operativni troškovi u županijskom linijskom prijevozu putnika na području SDŽ, 2018. – 2022. g.	132

Popis tablica

Tablica 1. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), pregled relevantnih ciljeva i mjera [21]	29
Tablica 2. Naziv i vrsta linije prema dozvoli	39
Tablica 3. Popis linija, prosječna duljina linije, broj polazaka radnim danom i naznaka prostorne cjeline [30]	47
Tablica 4: Broj županijskih autobusnih linija prema prostornim cjelinama [30]	50
Tablica 5. Ukupan broj polazaka iz prostorne cjeline po satima za radni dan	53
Tablica 6: Broj i udio županijskih autobusnih linija prema broju polazaka tijekom radnog dana	55
Tablica 7: Udaljenost između pristaništa trajektnih luka i najbližih autobusnih stajališta unutar SDŽ [30]	65
Tablica 8. Postotak linija na kojima je provedeno brojenje putnika unutar pojedine prostorne cjeline SDŽ-a [36]	87
Tablica 9. Broj prevezenih putnika i broj polazaka u vremenskim intervalima na linijama na kojima se provodilo brojenje putnika [36]	87
Tablica 10. Procjena broja prevezenih putnika na linijama obuhvaćenima terenskim istraživanjem; prvih pet linija s najvećom i pet s najmanjom dnevnom potražnjom [36]	88
Tablica 11. Procjena broja dnevnih migranata (uključuje sve modove prijevoza) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona	94
Tablica 12. Pesimistična procjena - procjena broja dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona	98
Tablica 13. Realna procjena - procjena broja dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona.	101
Tablica 14. Optimistični scenarij - procjena broja dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona.	104
Tablica 15. Usporedba procjena potencijala korisnika županijskog autobusnog prijevoza na području SDŽ-a	107
Tablica 1: Prijedlog minimalne mreže županijskih autobusnih linija na području SDŽ [1]	115
Tablica 2: Prijedlog optimalne mreže županijskih autobusnih linija na području SDŽ [1]	119
Tablica 3. Pregled cijena jednokratne karte po izdvojenim relacijama za prijevoznika Promet Split, 2023. g. [4]	130
Tablica 4. Fiksni godišnji troškovi po vozilu, po kategorijama vozila	134
Tablica 5. Varijabilni troškovi po vozilu (po kilometrima), po kategorijama vozila	135
Tablica 6. Izračun troškova po linijama za minimalnu mrežu linija u EUR	136
Tablica 7. Izračun troškova po linijama za optimalnu mrežu linija u EUR	147
Tablica 8. Izračun prihoda po linijama za minimalnu mrežu linija u EUR	159
Tablica 9. Izračun prihoda po linijama za optimalnu mrežu linija u EUR	169
Tablica 10 Projicirani prihodi od prodaje karata za period pružanja javne usluge u EUR, minimalna mreža	180
Tablica 11 Projicirani prihodi od prodaje karata za period pružanja javne usluge u EUR, optimalna mreža	181

Popis kratica

AK	Autobusni kolodvor
AOLP	Agencija za obalni linijski pomorski promet
Dodatak 2	Kriteriji za određivanje naknade za pružanje javne usluge te načelna visina, dodatak 2 u sklopu Elaborata Minimalni standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske
DZS	Državni zavod za statistiku
EK	Europska Komisija
Elaborat	Elaborat „Minimalni standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske“ za redovne linije
EU	Europska unija
EUR	Euro
GPS	Globalni sustav za pozicioniranje (eng. <i>Global Positioning System</i>)
HAK	Hrvatski autoklub
HŽPP	HŽ Putnički prijevoz
JLS	Jedinica lokalne samouprave
JP	Javni prijevoz
JP(R)S	Jedinica područne (regionalne) samouprave
Km	Kilometar
MMPI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
NN	Narodne novine
OD (matrica)	Izvorišno – odredišna matrica putovanja
PDV	Porez na dodanu vrijednost
POS	Uređaj za kartično plaćanje (eng. <i>Point of sale</i>)
PSO	Obveza javne usluge (eng. <i>public service obligation</i>)
RH	Republika Hrvatska
SDŽ	Splitsko-dalmatinska županija
Županija	Splitsko-dalmatinska županija

1

UVOD

1 UVOD – FAZA 1

1.1 SVRHA IZRADE ANALIZE

Javni županijski linijski prijevoz putnika na području Splitsko-dalmatinske županije (u daljnjem tekstu: Županija/SDŽ) trenutno se odvija temeljem dozvola koje su prijevoznicima izdavane na njihov zahtjev. Sukladno spomenutom modelu organizacije prijevoza, SDŽ kao i ostale županije nemaju zakonsku mogućnost utjecaja na organizaciju prijevoza što rezultira postojećom uslugom javnoga prijevoza koja nije optimalna i ne zadovoljava stvarne potrebe korisnika.

Zbog navedenog, 2018. godine na snagu je stupio Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN broj 41/18) (novi Zakon NN 114/22 stupio je na snagu 01. siječnja 2022.), u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, a kojim se nastoji promijeniti način organizacije javnog županijskog autobusnog linijskog prijevoza putnika sa sustava izdavanja dozvola na sustav prijevoza putnika temeljem ugovora o javnoj usluzi. Na taj način će se povećati utjecaj Županije na kvalitetniju organizaciju županijskog linijskog prijevoza sukladno potrebama korisnika. Uvjet za uspostavu javnog županijskog prijevoza kao javne usluge (određivanje ugovora o javnoj usluzi) je izrada analize prijevozne potražnje i prijevozne ponude drugih prometnih grana od strane Županije.

Analiza postojećeg stanja predstavlja prvu od ukupno tri faze izrade studije "Mreža linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na području Splitsko-dalmatinske županije", a koja je pravni preduvjet Županije za određivanjem budućeg ugovora o županijskom prijevozu putnika kao javnoj usluzi.

1.2 O DOKUMENTU

Detaljna analiza postojećeg stanja, koja čini ovaj dokument, temeljni je korak za izradu procjene prijevoznog potencijala (predviđenu u drugoj fazi projekta) te izradu konačnog prijedloga mreže linija javnog županijskog prijevoza putnika (predviđenog u trećoj fazi projekta) kao podloge za određivanje budućeg ugovora o javnoj usluzi.

U dokumentu je opisano postojeće stanje javnog županijskog autobusnog linijskog prijevoza putnika na području obuhvata odnosno administrativnog područja SDŽ. Osim županijskog autobusnog prijevoza putnika opisana je i integracija s gradskim autobusnim, željezničkim i pomorskim prijevozom putnika.

U prvom dijelu analize opisan je zakonodavni okvir tj. postojeći način organizacije županijskog linijskog prijevoza putnika u Županiji i smjernice za buduću organizaciju prijevoza u skladu s najnovijim propisima i Uredbom (EZ) br. 1370/2007. Uz zakonski okvir analiziran je strateški okvir i socio-demografske značajke područja obuhvata.

U poglavlju 3. *Analiza postojećeg stanja* opisan je i prikazan prostorni položaj postojeće mreže županijskih autobusnih linija, stajališta, terminala i kolodvora, odnosno prostorna i vremenska pokrivenost prijevozne ponude, sukladno prikupljenim bazama podataka od strane prijevoznika i Naručitelja te na temelju provedenog terenskog istraživanja u prosincu 2022. i siječnju 2023.

godine. Analiza postojećeg stanja linija temelji se na analizi postojećih županijskih dozvola i stvarnog stanja.

Provedenim terenskim istraživanjem identificirano je i georeferencirano 1.455 autobusnih stajališta (gotovo 60 % više nego što je navedeno u postojećim dozvolama), četiri autobusna kolodvora, pet autobusnih kolodvora koji su izvan funkcije i autobusni terminal. Za sva stajališta, kolodvore i terminal evidentirana je i analizirana opremljenost sukladno minimalnim standardima postojećih pravilnika. Stajališta i kolodvori te njihova opremljenost opisani su u potpoglavlju 3.2.4. *Analiza stajališta i njihove opremljenosti* i 3.2.5. *Analiza kolodvora i terminala, i njihove opremljenosti*. Popis svih identificiranih stajališta, kolodvora i terminala, njihovih prostornih koordinata i njihove opreme/infrastrukture izrađen je u .xls i .shp formatima priloženima uz Analizu.

U potpoglavlju 3.3. *Analiza prijevoznih kapaciteta (pregled voznog parka)* analizirani su postojeći prijevozni kapaciteti odnosno karakteristike aktualnog voznog parka prijevoznika prisutnih na području Županije. Temelj analize čine podaci prikupljeni od strane autobusnih prijevoznika.

U predzadnjem poglavlju opisan je godišnji broj prevezenih putnika na području Županije, a koji je procijenjen na temelju podataka onih prijevoznika koji su dostavili podatke o prevezenim putnicima i ostalih podataka prikupljenih u sklopu projekta te iskustva i ekspertize izrađivača Studije.

Na kraju Studije, u poglavlju 3.5. *Zaključak analize postojećeg stanja* opisani su ključni nalazi te je dan pregled stanja javnog županijskog autobusnog linijskog prijevoza putnika s osvrtom na stanje u pojedinim područjima Županije.

2

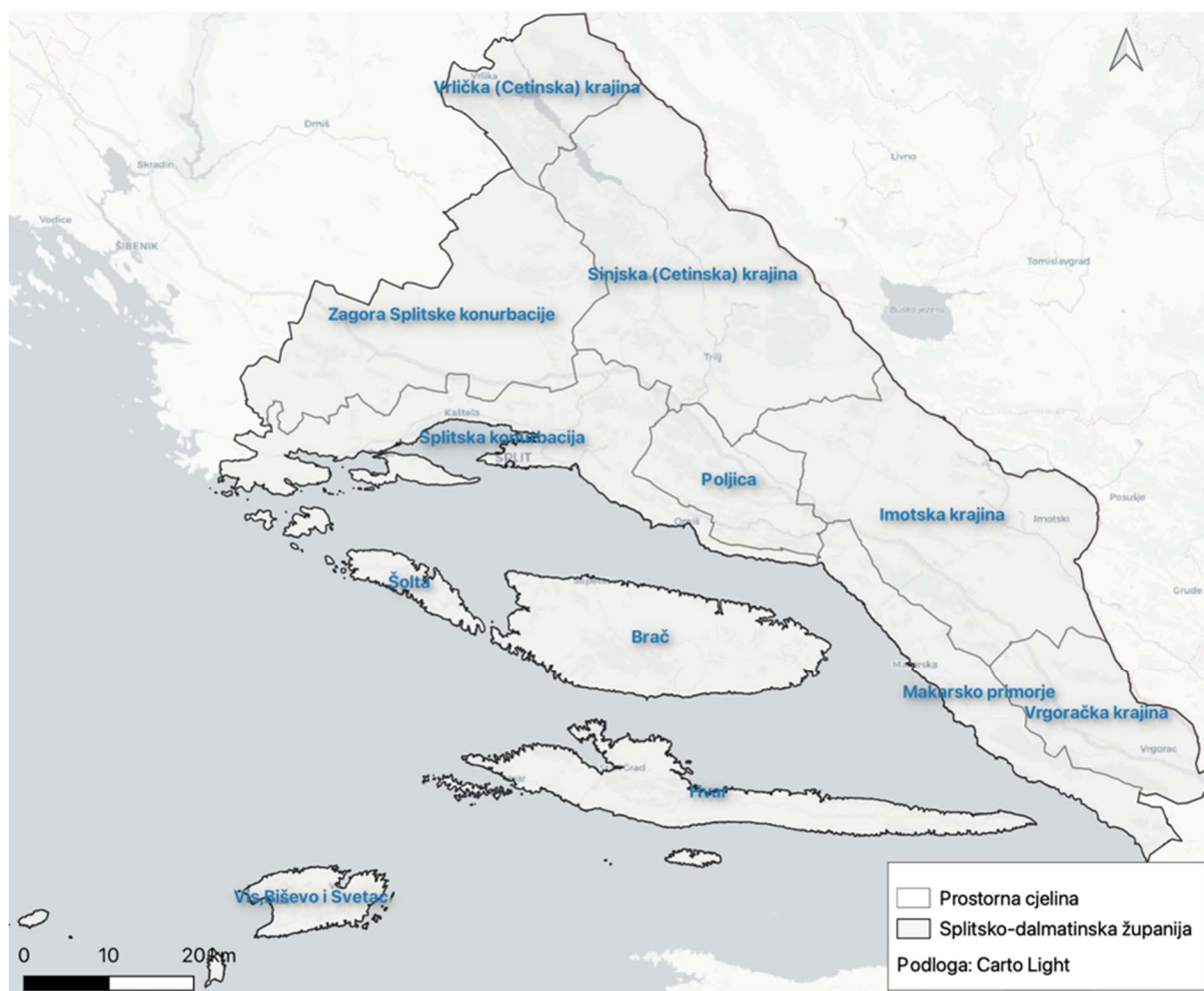
POZADINA PROJEKTA

2 POZADINA PROJEKTA

2.1 PODRUČJE OBUHVATA PROJEKTA

Područje obuhvata Studije definirano je administrativnim granicama Splitsko-dalmatinske županije unutar kojeg su analizirane autobusne županijske linije. U analizi je obuhvaćena i jedna međužupanijska linija koja nadilazi granice SDŽ-a i prolazi kroz područje Šibensko-kninske županije, a povezuje Split i Drniš. Ova linija potencijalno utječe na prometnu ponudu i potražnju u županijskom javnom prijevozu na području SDŽ-a, a što će biti analizirano u drugoj fazi Projekta.

Područje obuhvata prikazano je na karti u nastavku.



Slika 1: Prikaz područja obuhvata; Splitsko-dalmatinska županija i prostorne cjeline [1]

Teritorijalno je SDŽ organizirana u:

- 12 prostornih cjelina: Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije, Vrlička (Cetinska) krajina, Sinjska (Cetinska) krajina, Poljica, Imotska krajina, Vrgoračka krajina, Makarsko primorje, Brač, Hvar, Šolta i prostorna cjelina Vis, Biševo i Svetac;

te 55 jedinica lokalne samouprave (u daljnjem tekstu: *JLS*), uključujući:

- 16 gradova: Hvar, Imotski, Kaštela, Komiža, Makarska, Omiš, Sinj, Solin, Split (županijsko središte), Stari Grad, Supetar, Trilj, Trogir, Vis, Vrgorac, Vrlika; i
- 39 općina: Baška Voda, Bol, Brela, Cista Provo, Dicmo, Dugi rat, Dugopolje, Gradac, Hrvace, Jelsa, Klis, Lećevica, Lokvičići, Lovreć, Marina, Milna, Muć, Nerežišća, Okrug, Otok, Podbablje, Podgora, Podstrana, Postira, Prgomet, Primorski Dolac, Proložac, Pučišća, Runovići, Seget, Selca, Sućuraj, Sutivan, Šestanovac, Šolta, Tučepi, Zadvarje, Zmijavci i Zagvozd.

2.2 ANALIZA ZAKONODAVNOG OKVIRA

Zakonodavni okvir relevantan za županijski linijski prijevoz putnika na području SDŽ-a obuhvaća niz zakonskih akata iz domene javnog prijevoza, uzimajući u obzir organizaciju prijevoza učenika osnovnih i srednjih škola u domeni odgoja i obrazovanja. Analiza važećeg zakonodavnog okvira rađena je i s naglaskom na vlasničke udjele, a na temelju kojih je moguće izravno dodijeliti ugovore o javnim uslugama. Osim toga analizirani su uvjeti korištenja stajališta javnog prijevoza u svrhu ukrcaja/iskrcaja županijskih linija, a koji se primarno koriste za gradski prijevoz te može li se mreža komunalnih i županijskih linija prekopiti ukoliko postoji prometna potražnja. Zakonodavni okvir relevantan za organizaciju javnog prijevoza na području SDŽ čine sljedeći pravni propisi:

- Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL EU L 315/2007.) i Uredbe (EU) 2016/2338 o izmjeni iste (SL EU L 354/2016.) – dalje u tekstu: Uredba 1370;
- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22);
- Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/2019);
- Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 43/2021);
- Zakon o komunalnom gospodarstvu (NN 68/18, 110/18, 32/20);
- Zakon o otocima (NN 116/18, 73/20, 70/21);
- 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, 68/18, 98/19, 64/20);
- Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07);
- Odluka o uređenju prometa na području Grada Splita ("Službeni glasnik Grada Splita", broj 18, 12. lipnja, 2012.);
- Zaključak o odobrenju korištenja određenih autobusnih stajališta gradskog prometa na području grada Splita za potrebe međumjesnog putničkog prometa (30. siječnja 2018.);
- Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika,
- Županijski javno linijski prijevoz kao javna usluga – Postupak uspostave županijskog javno linijskog prijevoza kao javne usluge sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća

U nastavku je iznesen osvrt na ključne, gore navedene propise, a koji čine pravnu podlogu u izradi ove Studije.

2.2.1 Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika

Dana 23. listopada 2007. godine objavljena je Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70.

Uredbom br. 1370/2007 nastoji se ostvariti ciljeve Bijele knjige Europske komisije odnosno 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.

U skladu s pravilima Uredbe sklapaju se ugovori o javnim uslugama. Ugovori o javnoj usluzi jasno određuju obveze obavljanja javnih usluga kojih se operater javnih usluga treba pridržavati, kao i dotično zemljopisno područje te uvjete raspodjele troškova povezanih s pružanjem usluga.

Sukladno Uredbi, *ugovor o javnim uslugama* znači jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru. [1]

Kako bi mogla organizirati svoje usluge javnog prijevoza putnika na način koji najbolje odgovara potrebama javnosti, **sva nadležna tijela trebaju moći slobodno izabrati svoje operatere javnih usluga, uzimajući u obzir interese malih i srednjih poduzetnika, pod uvjetima određenima Uredbom br. 1370/2007.**

Uredba u području vlasničkih udjela definira u kojim scenarijima je moguće dodijeliti izravno ugovore o javnim uslugama.

(Čl. 5. st. 2.) Osim ako je to zabranjeno nacionalnim zakonom, svako lokalno nadležno tijelo, bilo ono pojedinačno tijelo ili skupina tijela koja pružaju integrirane usluge javnog prijevoza putnika, može odlučiti samo pružati usluge javnog prijevoza putnika ili izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama sa zasebnom pravnom osobom nad kojom lokalno nadležno tijelo, ili u slučaju skupine tijela barem jedno lokalno nadležno tijelo, ima nadzor sličan onom nad vlastitim službama. Kada lokalno nadležno tijelo donese takvu odluku, vrijedi sljedeće:

- a) u svrhu određivanja ima li lokalno nadležno tijelo nadzor, u obzir se uzimaju činitelji kao što su **stupanj zastupljenosti u upravnim, upravljačkim ili nadzornim tijelima**, s tim povezane pojedinosti u osnivačkim aktima, vlasništvo, stvarni utjecaj i nadzor nad strateškim odlukama i pojedinačnim odlukama uprave. U skladu s pravom Zajednice, stopostotno vlasništvo lokalnog nadležnog tijela, a posebno u slučaju javno-privatnih partnerstava, nije obvezan uvjet za uspostavljanje nadzora u smislu ovog stavka, ako postoji prevladavajući javni utjecaj te se nadzor može postići na temelju drugih kriterija;
- b) uvjet primjene ovog stavka jest da unutarnji operater i svaki subjekt nad kojim taj operater ima čak i najmanji utjecaj obavljaju svoje djelatnosti javnog prijevoza putnika unutar područja lokalnog nadležnog tijela, bez obzira na moguće pruge koje izlaze iz tog područja ili druge pojedinačne usluge tih djelatnosti koje zadiru na područje susjednih lokalnih nadležnih tijela, kao i da ne sudjeluju u konkurentnim javnim nadmetanjima vezanim uz pružanje usluga javnog prijevoza putnika organiziranih izvan područja lokalnog nadležnog tijela;
- c) neovisno o točki (b), unutarnji operater može sudjelovati u pravednim konkurentnim javnim nadmetanjima u razdoblju od najviše dvije godine prije isteka njegovog izravno

sklopljenog ugovora o javnim uslugama, pod uvjetom da je donesena konačna odluka da se usluge javnog prijevoza putnika obuhvaćene ugovorom unutarnjeg operatera podvrgnu pravednom konkurentnom javnom nadmetanju, te da unutarnji operater nije zaključio ni jedan drugi izravno sklopljeni ugovor o javnim uslugama;

- d) ne postoji li lokalno nadležno tijelo, točke (a), (b) i (c) primjenjuju se na državno tijelo u korist zemljopisnog područja koje ne obuhvaća čitavu državu, pod uvjetom da unutarnji operater ne sudjeluje u konkurentskim nadmetanjima vezanim uz pružanje usluga javnog prijevoza putnika i organiziranim izvan područja za koje je dodijeljen ugovor o javnim uslugama;
- e) razmatra li se podugovaranje prema članku 4. stavku 7., unutarnji operater obavezan je sam obaviti glavninu usluga javnog prijevoza putnika.

Uz poštovanje mjerodavnih odredbi nacionalnog prava, svako lokalno tijelo ili, ako ono ne postoji, svako nacionalno tijelo može se odlučiti pružiti vlastite usluge javnog prijevoza putnika na području kojim upravlja ili ih **povjeriti unutarnjem operateru bez konkurentnog javnog natječaja**. Međutim, ova mogućnost samostalnog pružanja usluga mora biti pod strogim nadzorom da bi se osigurala jednaka pravila natjecanja za sve. Nadležno tijelo ili skupina tijela koja pružaju integrirane usluge javnog prijevoza putnika, kolektivno ili kroz svoje članove, trebala bi provoditi zahtijevani nadzor. Nadalje, nadležnom tijelu koje pruža svoje vlastite usluge prijevoza, odnosno **unutarnjem operateru potrebno je zabraniti sudjelovanje u konkurentskim postupcima nadmetanja izvan područja nadležnosti takvog tijela. Tijelu koje nadzire unutarnjeg operatera također bi trebalo biti dozvoljeno zabraniti takvom operateru da sudjeluje u konkurentskim nadmetanjima organiziranim unutar njegovog područja.**

2.2.2 Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22)

Temeljnu pravnu osnovu za organiziranje županijskog linijskog prijevoza putnika na područjima pojedinih županija čini Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22) koji je stupio na snagu 01. siječnja 2022. (dalje: Zakon).

Ovim Zakonom određeni su uvjeti i načini obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu. Također su propisane djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima te nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor ovog Zakona, među koje pripada SDŽ. Kroz Zakon se provode akti Europske unije (u daljnjem tekstu: *EU*) uključujući Uredbu (EZ) br. 1370/2007.

Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, prema Zakonu, može biti organiziran kao **komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika ili međuzupanijski prijevoz putnika**.

Sukladno pojmovniku Zakona, županijski prijevoz putnika 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. Prema Članku 33. Zakona, županijski prijevoz putnika trenutno se može organizirati na tri moguća načina:

- **kao javna usluga** na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili

- **na temelju dozvole za prijevoz** koju nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova izdaje upravno tijelo nadležno za promet jedinice područne (regionalne) samouprave (u daljnjem tekstu: *JP(R)S*) (u ovom slučaju SDŽ) na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja, ili
- **na temelju koncesije.** [3]

Člankom 33. Zakona također je propisano da se županijski prijevoz putnika može 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.

Prema Članku 118., st. 3 Zakona, županije su kao nadležna tijela trebale sklopiti ugovore o javnoj usluzi za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika sukladno odredbama Zakona i Uredbi (EZ) br. 1370/2007 najkasnije u roku do 30. studenog 2019. godine, osim kada je županijski linijski prijevoz putnika reguliran ugovorom o integriranom prijevozu putnika.

Osim županijskog linijskog prijevoza na području SDŽ-a, na području Grada Splita postoji komunalni prijevoz putnika. **Komunalni prijevoz putnika** obavlja se **temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i JLS-a** na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja, sukladno odluci JLS-a o komunalnom prijevozu, odredbama Zakona te odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007. Međužupanijski prijevoz putnika obavlja se temeljem dozvole, koju izdaje Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu: *MMPI*), a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova.

Prema Članku 2 Zakona *linija* je 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.

Prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama može se organizirati kao putnički, ekspresni ili direktni prijevoz putnika, u skladu s izdanom dozvolom.

U području obveze korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom, Zakon definira (*Čl.100.st.1.*) da se u mjestu u kojem postoji autobusni kolodvor prijevoznik koji obavlja **javni linijski prijevoz putnika na županijskim, međužupanijskim i međunarodnim linijama dužan koristiti tim autobusnim kolodvorom, osim na linijama kraćim od 40 kilometara.** Prema (*Čl.100. st. 2.*). Zakona, prijevoznik koji obavlja prijevoz putnika u komunalnom linijskom prijevozu dužan je koristiti putničke terminale određene Odlukom o organizaciji javnog prijevoza putnika ili drugim aktom jedinice lokalne samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja. **Prema Službenom glasniku Grada Splita broj 22/01, članka 34. Poslovnika Gradskog poglavarstva Grada Splita (Službeni glasnik Grada Splita, broj 1/96), Gradsko poglavarstvo na I. sjednici od 7. ožujka 2002. godine donijelo je odluku o davanju autobusnog kolodvora u Sukoišanskoj ulici za zonski i prigradski linijski prijevoz putnika te slobodni prijevoz na upravljanje trgovačkom društvu Promet d.o.o. Split.** Pod linijskim prigradskim prijevozom podrazumijevaju se županijske i lokalne linije.

U području izravnog dodjeljivanja ugovora o javnim uslugama Zakon se poziva na Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika (Čl.33.st.25.) i Uredbu o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (Čl.100.st.26.) koje su obrađene u nastavku.

U području izmjena i drugačije organizacije linija Zakon se prema (čl.33. st.5.) poziva da 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.**

Postojeća praksa organizacije županijskog prijevoza putnika

Postojeća je praksa da se županijski linijski prijevoz na području SDŽ-a, ali i u većini ostalih županija RH još uvijek obavlja na temelju dozvole za prijevoz. Sukladno pojmovniku Zakona, dozvola za prijevoz definirana je kao akt određen Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, međunarodnim ugovorom ili propisom Europske unije, na temelju kojeg se obavlja prijevoz.

Temeljem Članka 118., st. 4 Zakona, dozvole ili koncesijski ugovori za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika ostaju na snazi i primjenjuju se do dana sklapanja ugovora o javnoj usluzi ili ugovora o integriranom prijevozu putnika.

Dozvolu za prijevoz prijevoznicima koji zadovoljavaju uvjete propisane Zakonom izdaje tijelo nadležno za promet unutar SDŽ-a. Prijevoznicima dozvola za prijevoz može biti odobrena tek nakon provedbe postupka usklađivanja voznih redova koji tijekom cijele godine provodi Županijska komora Split (HGK) i to sukladno Pravilniku o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu (na snazi od prosinca 2019.), a prethodno i prema Pravilniku o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika.

Prijevoznik je dužan obavljati prijevoz prema dozvoli, a za vrijeme prijevoza vozač u vozilu treba 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. [3] Ako je linija duža od 40 km, prijevoznik je dužan koristiti autobusni kolodvor u slučaju da on postoji u mjestu opsluživanja uslugom prijevoza putnika.

Ako prijevoznik iz neopravdanih razloga ne obavlja prijevoz prema dozvoli odnosno voznom redu na županijskoj liniji ili međužupanijskoj liniji uzastopce najmanje tri dana, gubi pravo obavljanja prijevoza na toj liniji ili voznom redu, prijevoz se trajno obustavlja, a dozvola odnosno vozni red prestaju važiti (izdavatelj dozvole donosi rješenje za ukidanje dozvole). Ako prijevoznik ne obavlja prijevoz u skladu s odredbama istog članka na dijelu linije ili ne obavlja prijevoz na samo određenom polasku, rješenjem se ukida samo taj dio linije ili samo određeni polazak. [3]

Sukladno Članku 40. Zakona, kada županijski prijevoz nije reguliran ugovorom o javnoj usluzi dva ili više prijevoznika mogu zajednički obavljati prijevoz kao kooperaciju pod jednom dozvolom, ali uz uvjet dostavljanja pisanog ugovora o zajedničkom obavljanju prijevoza.

Organizacija županijskog prijevoza putnika u skladu s novim propisima

U svrhu sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007, prema Članku 33, st. 5, Zakona, mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području određuje nadležno upravno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave (SDŽ), na temelju analize prijevozne potražnje te analize prijevozne ponude drugih prometnih grana.

Postupak provedbe sklapanja ugovora o javnim uslugama, načine izračuna intenziteta državne potpore i druga postupanja koja prethode sklapanju ugovora, isplatama iz državnog proračuna, praćenju izvršavanja ugovora o javnim uslugama i nadzor nad namjenskim korištenjem sredstava državne potpore uređuje Vlada Uredbom o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 41/18, 98/19 i 32/21). Ugovor o prijevozu kao javnoj usluzi može se sklopiti na **rok koji nije duži od sedam godina**. [3]

Dvije ili više JP(R)S mogu, ovisno o prijevoznim potrebama i stanju na prijevoznom tržištu, zajednički potpisati ugovor o javnoj usluzi prijevoza i za međuzupanijske linije čija duljina u jednom smjeru prema daljinaru ne prelazi 100 kilometara (Članak 33., st. 6 Zakona).

Sredstva za financiranje javne usluge mogu se osigurati iz:

- prodaje voznih karata;
- proračuna JP(R)S;
- sufinanciranjem od strane JLS i
- sufinanciranjem od strane Republike Hrvatske.

Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: *RH*) odlukom utvrđuje najviše iznose sufinanciranja, kao i mjerila te kriterije na temelju kojih se sredstvima iz državnog proračuna s pozicija MMPI sufinancira javna usluga. [3]

U svibnju 2018. godine MMPI je objavilo Prijedlog metodologije za utvrđivanje vrijednosti usluga javnog prijevoza putnika te za utvrđivanje visine razumne dobiti kao dio uputa za izradu dijelova PSO ugovora. U rujnu iste godine objavljen je i Elaborat „*Minimalni standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske*“. Navedeni dokumenti dio su pravne podloge na kojoj se temelji ova Studija.

Poseban linijski prijevoz putnika

Poseban linijski prijevoz putnika može obavljati prijevoznik koji posjeduje licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika, a obavlja se 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 (čije elemente propisuje Ministar) između naručitelja prijevoza i prijevoznika. [3] Ugovor mora sadržavati popis putnika te je prijevoznik dužan prevoziti isključivo putnike koji su upisani u popis, osim ako, sukladno Članku 44, st. 8 Zakona, putnik koji nije naveden u popisu putnika putuje u mjesta ili iz mjesta u kojima ne postoji organizirani javni linijski prijevoz putnika.

Za obavljanje županijskog posebnog linijskog prijevoza putnika prijevoznik mora imati dozvolu koju izdaje upravno tijelo županije nadležno za poslove prometa, dok za međužupanijsku razinu dozvolu izdaje MMPI. Poseban linijski prijevoz putnika vodi se u Registru posebnih linijskih prijevoza koji vodi upravno tijelo županije za županijski prijevoz ili MMPI u slučaju međužupanijskog prijevoza. Prema važećem Zakonu, nije definirano da poseban linijski prijevoz putnika može biti organiziran Ugovorom o pružanju javnih usluga.

Povremeni prijevoz putnika

Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika i to vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno i osam + jedno putničko mjesto ili vozilima kategorije M2 ili M3. Zasniva se na temelju pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika. [3]

Povremeni prijevoz namijenjen je potrebama za jednokratnim putovanjima i nema funkciju prijevoza u svrhu dnevne migracije.

Sukladno Članku 46, st. 3 Zakona, povremeni prijevoz putnika koji obavlja prijevoznik ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza ni autotaksi prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska te unaprijed definirana mjesta ulaska i izlaska putnika.

Mikroprijevoz

U ruralnim i slabo naseljenim područjima smanjene potražnje u kojima nije organiziran javni linijski prijevoz putnika jer npr. nije ekonomski opravdan, sukladno Članku 50., st. 3 Zakona, može se organizirati mikroprijevoz. Mikroprijevoz se organizira sukladno voznom redu koji je prilagođen osobama koje traže prijevoz. Međutim, mikroprijevoz prema Članku 50., st. 11 Zakona može biti organiziran i na relacijama na kojima postoji javni linijski prijevoz u dane kada javni linijski prijevoz ne prometuje (npr. za vrijeme kada nema nastave, u dane vikenda, blagdana i sl.).

Sukladno Zakonu, mikroprijevoz se može organizirati temeljem odredbi Zakona i odredbi odluka JLS-a o mikroprijevozu. Potrebe za mikroprijevozom i način podmirenja troškova prijevoza određuju se odlukom JLS-a.

Prijevoznik mikroprijevoz može obavljati vozilima kategorija M1 ili M2 temeljem ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, u okviru odredbi odluke JLS-a o mikroprijevozu. **Ugovor o mikroprijevozu može imati karakter ugovora o pružanju javnih usluga (Članak 50, st. 9, Zakona) u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007.** [3] Naručitelj mikroprijevoza može biti i Županija (SDŽ) temeljem posebne odluke ili ugovora (Članak 50.).

2.2.3 Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/2019)

U prosincu 2019. godine na snagu je stupio Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN broj 116/19). Pravilnikom se propisuju način i postupak usklađivanja voznih redova, dokumentacija potrebna za izdavanje dozvola za javni linijski

prijevoz putnika, postupak izdavanja dozvola te obrazac dozvola za javni linijski prijevoz, **dokumentacija potrebna za sklapanje ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi te postupak sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi.**

Pravilnikom je definirano da je *ugovaratelj javne usluge* nadležno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave koje sklapa ugovor o javnoj usluzi. Sukladno Članku 15. Pravilnika, Ugovor o javnoj usluzi mora sadržavati najmanje sljedeće:

- a) vrstu, područje obavljanja i trajanje usluge;
- b) mrežu linija na kojoj se obavlja prijevoz;
- c) opis djelatnosti i poslovanja prijevoznika;
- d) opis svih prava i obveza dodijeljenih prijevozniku;
- e) obračunsku shemu (izračun neto financijskog učinka, parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade i cijena vozne karte);
- f) tarifni sustav (portfelj karata);
- g) strukturu obaveznih periodičnih izvješća prijevoznika prema nadležnom upravnom tijelu o ključnim pokazateljima (provedba standarda kvalitete (točnost, otkazivanje linija, čistoća, tehnička ispravnost i sl.), broj putnika, broj putničkih kilometara, broj prodanih karata, prijevozu tarifu i sl.);
- h) marketing i odnosi s javnošću (objava voznih redova, tražilica putovanja, praćenje vozila u realnom vremenu, izvještavanje o poremećajima u sustavu i sl.);
- i) sustav kazni za neispunjenje ugovora;
- j) mjere u slučaju prestanka prijevoza i
- k) mjere za izbjegavanje i povrat moguće naknade. [4]

Pravilnikom je definirano da je *mreža linija* pisani akt koji sadrži popis linija na određenom području, broj polazaka, nazive i broj stajališta, vrijeme polazaka/dolazaka za sva stajališta, učestalost i način održavanja linija i udaljenost između stajališta i itinerar, a koja je utvrđena na temelju prijevozne ponude i potražnje, odnosno analize prijevozne ponude drugih prometnih grana, poštujući minimalni standard dostupnosti utvrđen ovisno o veličini i statusu gradova i naselja, te broju stanovnika na određenom području.

Prema Pravilniku (Čl.12.st. 4) iznimno od provođenja javnog natječaja za dodjelu ugovora o javnoj usluzi, jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave (županija) odnosno Grad Zagreb može sklopiti ugovor o javnoj usluzi ako:

- a) nad prijevoznikom koji se može smatrati unutarnjim operaterom ima nadzor sličan onom nad vlastitim službama, **odnosno ima većinski vlasnički udio, odnosno prevladavajući glas u nadzornom tijelu društva¹,**
- b) sklapa ugovor s velikim poduzetnikom gdje je prosječna godišnja vrijednost ugovora procijenjena na manje od 1.000.000, 00 eura ili ako se radi o pružanju usluge na manje od 300.000 kilometara godišnje ili,

¹ SDŽ je dostavio tumačenje, odnosno pravno mišljenje u vezi izravne dodjele ugovora o obavljanju javne usluge linijskog cestovnog prijevoza putnika pod nazivom: "Pravno mišljenje o organizaciji javnog linijskog cestovnog prijevoza na području Splitsko-dalmatinske županije" od 29. listopada 2024.

- c) sklapa ugovor s malim ili srednjim poduzetnikom koji posluje s najviše 23 cestovna vozila s tim da se vrijednosti iz točke b) ovog stavka mogu povisiti ili do prosječne godišnje vrijednosti ugovora procijenjene na manje od 2.000.000, 00 eura ili do pružanja manje od 600.000 kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje.

U području izmjena i drugačije organizacije linija Pravilnik prema (čl.11.st. 3. i 4.) definira da jedinica lokalne samouprave, jedinica područne (regionalne) samouprave odnosno Grad Zagreb moraju prilikom uspostave mreže linija uzeti u obzir ostale mreže linija i druge oblike prometa u svrhu integracije radi bolje učinkovitosti javne usluge. U mrežu linija koja je dio ugovora o javnoj usluzi mogu se uključiti i linije mikroprijevoza, a sukladno prijevoznoj potražnji i ostalim potrebama sustava javnog prijevoza.

2.2.4 Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 43/2021)

Uredbom o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 41/2021) propisuje se postupak provedbe sklapanja ugovora o javnim uslugama, način izračuna intenziteta državne potpore i druga postupanja koja prethode sklapanju ugovora o javnim uslugama, isplatama iz državnog proračuna, praćenju izvršavanja ugovora o javnim uslugama i nadzoru nad namjenskim trošenjem sredstava državne potpore, a sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007.

Uredbom je (Čl.4. st 3) predviđeno da ako dio mreže linija obuhvaća komercijalno isplative linije, nadležno upravno tijelo mora procijeniti je li opravdano uključivanje istih u mrežu linija iz stavka 1. ovoga članka. Smatra se da je opravdano uključivanje ovih linija, ako bi se istima prihodi od rentabilnih linija usmjerili u nerentabilne linije, te time umanjila izdvajanja iz javnih sredstava.

Prema (Čl.2.st.1). postupak sklapanja ugovora o javnim uslugama provodi se javnim nadmetanjem ili izravnom pogodbom u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN, br.41/18, 98/19 i 30/21) i Pravilnikom o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/19).

Prema (Čl.2.st.2) radi osiguranja kontinuiteta i održivosti javnog linijskog prijevoza, te ostvarenja potrebe za javnim prijevozom putnika u cestovnom prometu utvrđenih mrežom linija, ugovori o javnim uslugama mogu se sklopiti izravnom pogodbom u skladu s člankom 33. stavcima 5., 6. i 7. Zakona te u skladu s člankom 5. stavcima 4. i 5. Uredbe (EZ) 1370/2007.

2.2.5 Zakon o komunalnom gospodarstvu (NN 68/18, 110/18, 32/20);

Prema Članku 44. Zakona o komunalnom gospodarstvu (NN 68/18, 110/18, 32/20) koncesijom se može steći pravo obavljanja komunalnih djelatnosti i pravo korištenja komunalne infrastrukture radi obavljanja komunalnog linijskog prijevoza putnika. Građevine namijenjene obavljanju javnog prijevoza pripadaju komunalnoj infrastrukturi.

2.2.6 Zakon o otocima (NN 116/18, 73/20, 70/21)

Zakonom o otocima (NN 116/18, 73/20, 70/21) uređuje se način upravljanja razvojem hrvatskih otoka, a Člankom 30. definirana su prava u sustavu javnog prijevoza odnosno pravo na povlašteni javni pomorski prijevoz. Sukladno navedenom članku otočani imaju pravo na povlašteni javni

pomorski prijevoz na svim linijama s obvezom javne usluge koje povezuju otoke s kopnom i otoke međusobno.

Zakonom o otocima određene skupine korisnika koji imaju prebivalište na otoku imaju pravo na besplatan javni otočni cestovni prijevoz, a to su djeca do navršene osme godine života, učenici i studenti, umirovljenici, stariji od 65 godina, djeca s teškoćama u razvoju, osobe s invaliditetom te osobe koje prate dijete s teškoćama u razvoju ili osobu s invaliditetom.

2.2.7 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, 68/18, 98/19, 64/20)

Zakonom o odgoju i obrazovanju u osnovnoj i srednjoj školi definirano je da se u proračunu **jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave osiguravaju sredstva za naknade prijevoza učenika osnovnih škola** čiji je osnivač RH ili JLS i JP(R)S, naknade za prijevoz na posao i s posla radnicima srednjoškolskih ustanova te naknade za prijevoz na posao i s posla radnicima koji rade u programima koji se provode u nenastavne dane, dok se **naknade za prijevoz na posao i s posla radnicima osnovnih škola osiguravaju iz državnog proračuna**.

Naknade za prijevoz učenika srednjih škola propisuju se Odlukom o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola, koju Vlada RH, sukladno raspoloživim sredstvima državnog proračuna, donosi za svaku školsku godinu.

2.2.8 Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2022./2023.

Dosadašnja praksa je da se Odlukom o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola propisuje mogućnost učenika srednjih škola da koriste prijevoz vlakom koji podmiruje Ministarstvo znanosti i obrazovanja, ako su podmireni sljedeći kriteriji:

- adresa u mjestu prebivališta, odnosno boravišta učenika udaljena do 2 km od željezničke postaje i
- vozni red prilagođen održavanju nastave.

Istom se odlukom propisuje da učenici koji su upisali i redovito pohađaju srednju školu na području RH ostvaruju pravo na sufinanciranje 75 % troškova međumjesnog javnog prijevoza uz ispunjavanje uvjeta navedenih u Odluci. Jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave odnosno osnivačima srednjoškolskih ustanova mjesečno se osiguravaju sredstva za troškove prijevoza učenika koji srednju školu pohađaju na njihovu području.

2.2.9 Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07)

Pravilnikom o autobusnim stajalištima propisani su uvjeti za utvrđivanje lokacije, za projektiranje i uređenje autobusnih stajališta na javnim cestama, a koje uvjetuju potrebe javnog prijevoza.

Sukladno Članku 3 Hrvatske ceste d.o.o., županijska uprava za ceste, odnosno korisnik koncesije provode postupak za utvrđivanje lokacije autobusnih stajališta, na temelju analize prijevoznih potreba putnika, linija javnog prijevoza u cjelini, postojećeg rasporeda autobusnih stajališta i sl.

Autobusna stajališta na državnim i županijskim cestama moraju se graditi odnosno smještati na desnoj strani izvan kolnika postojeće 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.

Stajališta moraju biti opremljena natkrivenim prostorom za putnike (čekaonicom), imati uređeni pješački pristup i pješački otok uz postavljenu ploču s imenom stajališta te košaru za otpatke. [15] Autobusno stajalište obilježava se sukladno Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 92/2019), sukladno Članku 18., st. 1 Pravilnika.

2.2.10 Odluka o uređenju prometa na području Grada Splita ("Službeni glasnik Grada Splita", broj 18, 12. lipnja, 2012.)

Sukladno Članku 7 Odluke o uređenju prometa na području Grada Splita **autobusna stajališta** na području grada Splita **određuje gradsko tijelo uprave za poslove prometa**. Autobusi prigradskog, odnosno međumjesnog putničkog prometa ne smiju stajati na stajalištima gradskog prometa. Iznimno, gradsko tijelo uprave nadležno za poslove prometa, uz suglasnost Policijske uprave Split, može odobriti da autobusi međumjesnog putničkog prometa mogu stajati na stajalištima javnog gradskog prometa. [16]

2.2.11 Zaključak o odobrenju korištenja određenih autobusnih stajališta gradskog prometa na području grada Splita za potrebe međumjesnog putničkog prometa

Sukladno **Zaključku o odobrenju korištenja određenih autobusnih stajališta gradskog prometa na području grada Splita za potrebe međumjesnog putničkog prometa** donesenom 30. siječnja 2018. godine, za potrebe međumjesnog putničkog prometa (pod uvjetom sklapanja ugovora autoprijevoznika s Gradom Splitom) koji se obavlja kroz područje Grada Splita, odobreno je korištenje šest autobusnih stajališta (stajališta su navedena u poglavlju "Analiza integracije s ostalim modovima prijevoza putnika"). Prijevoznici koji obavljaju međumjesni autobusni prijevoz, a koji mogu koristiti navedena stajališta dužni su plaćati godišnje novčane naknade po korištenom autobusnom stajalištu i pojedinoj liniji.

2.2.12 Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika

Prema Odluci, Vlada Republike Hrvatske sufinancira javnu uslugu u cestovnom prijevozu putnika ugovorenu između jedinica područne (regionalne) samouprave i prijevoznika u razdoblju od 2021. do 2027. u godišnjem iznosu utvrđenom u državnom proračunu Republike Hrvatske do najviše 428.116.733, 00 kn (oko 57.082.231, 07 eura).

Sredstva iz točke I. ove Odluke **ne mogu se koristiti za financiranje javnog prijevoza** organiziranog prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu (NN br. 68/18., 110/18. i 32/20.) i / ili putem ugovora o javnim uslugama sklopljenih izravno s prijevoznicima u vlasništvu jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave te se kod izračuna prema točki IV. ove Odluke isključuje broj stanovnika i površina jedinice lokalne samouprave u kojoj je tako organiziran prijevoz.

Iznimno od stavka 2. ove točke sredstvima iz točke I. ove Odluke može se sufinancirati prijevoz redovitih učenika srednjih škola i prijevoz određenih kategorija otočnog stanovništva koje imaju pravo na povlaštenu cestovni prijevoz.

2.2.13 Županijski javno linijski prijevoz kao javna usluga – Postupak uspostave županijskog javno – linijskog prijevoza kao javne usluge sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća

Županija na temelju analize postojeće i potencijalne potražnje, uzimajući u obzir minimalne standarde dostupnosti javnog linijskog prijevoza putnika, izrađuje mrežu linija koja je podloga za sklapanje ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi (PSO) sukladno Uredbi 1370/2007 te osigurava pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa, koje su redovitije, sigurnije, kvalitetnije ili dostupne uz niži trošak od onih koje bi samo tržište moglo ponuditi.

Iz područja sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, Postupak definira ugovor o javnoj nabavi usluga i ugovor o koncesiji za usluge. To proizlazi iz članka 5. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 1370/2007, kojim je propisano da je sklapanje ugovora o (javnim) uslugama prijevoza autobusom ili tramvajem obuhvaćeno direktivama 2004/17/EZ i 2004/18/EZ, osim u slučajevima u kojima takvi ugovori imaju oblik koncesija za usluge.

U slučaju sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o javnoj nabavi usluga, rizik potražnje za uslugama prijevoza ostaje na županiji kao naručitelju usluga. **Ovo se u bitnome očituje u tome što izračun naknade koju županija isplaćuje operateru uzima u obzir prihode operatera od prodanih karata pa u slučaju pada prihoda od prodaje karata operater potražuje viši iznos naknade, tako da ukupni prihod operatera ostaje na istoj razini. U slučaju sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge, rizik potražnje za uslugama prijevoza prelazi na operatera kao koncesionara. U ovom slučaju izračun naknade koju županija isplaćuje operateru ne ovisi o prihodima operatera od prodanih karata pa u slučaju pada prihoda od prodaje karata operater nema pravo potraživanja višeg iznosa naknade.**

Sklapanje ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge definiran je sukladno članku 10. stavku 3. Direktive 2014/23/EU, ta se Direktiva ne primjenjuje na koncesije za usluge javnog prijevoza putnika u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007. **U skladu s tim, na koncesije za usluge javnog prijevoza putnika ne primjenjuje se ni Zakon o koncesijama** (NN br. 69/17 i 107/20). Dodjela koncesija za te usluge javnog prijevoza putnika obuhvaćena je Uredbom (EZ) br. 1370/2007, koja se primjenjuje izravno, Uredbom o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama i Pravilnikom o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu. Prema tome, ugovore o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge moguće je dodijeliti:

- Temeljem provedenog javnog natječaja - ovaj način dodjele ugovora o koncesiji za usluge predstavlja osnovni (redoviti) način dodjele ugovora uvijek kada županija želi koncesijski ugovor dodijeliti operateru koji nije njezin unutarnji operater (in-house). Uredba (EZ) br. 1370/2007 člankom 5. stavkom 3. također propisuje da sva nadležna tijela koja su se opredijelila za treću stranu koja nije njihov unutarnji operater sklapaju ugovore o javnim uslugama na temelju konkurentnog postupka nadmetanja, osim u slučajevima opisanim u

stavcima 3.a, 4., 4.a, 4.b, 5. i 6. Postupak usvojen za konkurentno nadmetanje treba biti otvoren za sve operatere i pravedan te poštovati načela transparentnosti i nediskriminacije. Nakon podnošenja ponuda i mogućeg predizbora, postupak može uključivati pregovore u skladu s ovim načelima da bi se odredio najbolji način ispunjavanja posebnih ili složenih uvjeta.

- **Na temelju izravne pogodbe** – ovaj način dodjele ugovora o koncesiji za usluge moguć je u sljedećim slučajevima
 - u situaciji kada postoji operater koji se može smatrati unutarnjim operaterom, izravna pogodba predstavlja osnovni način dodjele ugovora tom operateru. U tom slučaju, za sklapanje takvog (in – house) ugovora, nema obveze provedbe javnog natječaja, sukladno članku 5. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i članku 12. stavku 4. podstavku a) Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu.
 - za dodjelu ugovora velikom poduzetniku gdje je prosječna godišnja vrijednost ugovora procijenjena na manje od 1.000.000,00 eura, ili ako se radi o pružanju usluge na manje od 300.000 kilometara godišnje, odnosno za dodjelu ugovora malom ili srednjem poduzetniku koji posluje s najviše 23 cestovna vozila s tim da se vrijednosti iz točke b) ovoga stavka mogu povisiti ili do prosječne godišnje vrijednosti ugovora procijenjene na manje od 2.000.000,00 eura ili do pružanja manje od 600.000 kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje, a sukladno članku 5. stavku 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i članku 12. stavku 4. podstavku b) i c) Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu.
 - kada je to neophodno radi osiguranja kontinuiteta i održivosti javnog linijskog prijevoza odnosno u slučaju prekida usluga ili neposrednog rizika od nastanka takve situacije, ugovor o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge moguće je izravno dodijeliti, s time što razdoblje na koje je takav ugovor dodijeljen ne smije biti duže od dvije godine, sukladno članku 5. stavku 5. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i članku 2. stavku 2. Uredbe o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama.

S obzirom na to da se na postupak dodjele ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora, odnosno koncesiji za javne usluge, ne primjenjuju propisi o javnoj nabavi ni propisi o koncesijama, a Uredba (EZ) br. 1370/2007 i nacionalni provedbeni propisi pružaju samo osnovna pravila kojih su se davatelji koncesije obvezni pridržavati, županije koje odluče dodijeliti ovaj tip ugovora imaju određenu slobodu u određivanju vlastitog postupka dodjele, ali pri čemu moraju voditi računa o tome da postupak mora biti otvoren i pravedan za sve operatere, te poštovati načela transparentnosti i nediskriminacije te omogućiti učinkovitu pravnu zaštitu. Iz tih su razloga preporuke sadržane u ovom dokumentu namijenjene nadležnim tijelima županija kao pomoć u definiranju pravila provedbe postupka dodjele ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, ali ih ni na koji način ne sprječavaju da prilikom provedbe postupka postupe i na drugačiji način, ako ga smatraju primjerenijim. Naposljetku, na njima je odgovornost da postupak dodjele ugovora provedu na zakonit način. Sukladno članku 7. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007, **najmanje godinu dana prije objave poziva na dostavu ponuda ili godinu dana prije izravnog sklapanja ugovora o javnim uslugama, nadležno tijelo obavezno je objaviti prethodnu informacijsku obavijest za predviđeni ugovor u Službenom listu Europske unije.**

Problematika objave prethodne informacijske obavijesti sadržana je u poglavlju 4. ovog dokumenta.

2.3 ANALIZA STRATEŠKOG OKVIRA

U ovom potpoglavlju obrađena je osnovna strateška dokumentacija koja čini okvir za javni prijevoz putnika za postojeće programsko razdoblje (2021. – 2027. godina) na EU, nacionalnoj i regionalnoj razini.

2.3.1 EU razina

Osnovna strateška dokumentacija koja čini okvir za javni prijevoz putnika na razini EU je sljedeća:

- Bijela knjiga o budućnosti prometa u razdoblju do 2050. - „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima“ (2011.);
- Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije (2016.);
- Europski zeleni plan (*EU Green Deal program*) (2019.).

Bijela knjiga [18] daje pregled novih izazova u prometnom sektoru u odnosu na stariju verziju (iz 2001. godine), uz definiranje ciljeva i inicijativa za svladavanje tih izazova. S ciljem limitiranja porasta temperature ispod 2°C, EU do 2050. godine treba smanjiti emisije štetnih plinova za 80 - 95 % u odnosu na razine iz 1990 godine. Pritom je veliki naglasak na prometnom sektoru, uz potrebno **smanjenje emisija za 60 % u 2050.** u odnosu na baznu 1990. godinu i **za 20 % u 2030.** u odnosu na baznu 2008. godinu.

Nameće se potreba za novim obrascima putovanja, uz naglasak na multimodalnost (pri čemu se individualni prijevoz predlaže samo za dolazak na odredište (*last mile*)), okolišnu održivost i energetska učinkovitost vozila u svim modovima prijevoza te informacijske tehnologije za potrebe upravljanja prometom i informiranja putnika. Predviđeno je da korisnici usluga prijevoza plaćaju pune troškove prijevoza u zamjenu za manje gužve, više informacija, bolju uslugu i veću sigurnost.

Jedno od ključnih područja predstavlja i **javni prijevoz** (naročito međugradski te gradski prijevoz). U međugradskom prijevozu naročito se ističe važnost multimodalnosti između različitih modova (zračni, morski, željeznički, autobusni prijevoz) s ciljem privlačenja većeg broja putnika. Kao ključno rješenje za smanjenje doprinosa gradskog prometa emisijama stakleničkih plinova ističe se postupno ukidanje/smanjenje broja vozila s konvencionalnim vrstama pogona iz urbanog okruženja, uz osiguranje pripadajuće infrastrukture za punjenje vozila s novim vrstama pogona.

Nužno je pri odabiru projekata za EU sufinanciranje staviti veći naglasak na europsku dodanu vrijednost. Sufinancirani projekti trebaju odražavati potrebu za infrastrukturom koja minimalizira utjecaj na okoliš, koja je otporna na mogući utjecaj klimatskih promjena i koja poboljšava sigurnost korisnika.

Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije (COM/2016/0501)[19] predstavlja komunikaciju Europske Komisije (u daljnjem tekstu: *EK*) u kojoj predlaže mjere za

ubrzavanje dekarbonizacije europskog prometa. Strategija je prije svega usmjerena na postizanje cilja **nulte stope emisija**, kao što je utvrđeno u Bijeloj knjizi.

Osnovna tri područja u kontekstu mobilnosti s niskom razinom emisije predstavljaju:

- *Optimizacija prometnog sustava i povećanje njegove učinkovitosti* – uključujući:
 - rješenja u području digitalne mobilnosti (uvođenje usklađenih pametnih prometnih sustava), naročito u području cestovnog prometa,
 - pravedne i učinkovite cijene prijevoza (uzimanje u obzir vanjskih učinaka (eksternalija); pri čemu se ističe potreba za revidiranjem Direktive EK o naplati pristojbi za kamione kako bi EK proširila neka od svojih načela na gradske i međugradske autobuse i osobne automobile i kombije); i
 - mjere za poticanje multimodalnosti – uključujući osuvremenjivanje poticaja za kombinirani prijevoz te pripremu mjera za daljnji razvoj domaćeg prijevoza gradskim i međugradskim autobusima (u cilju smanjenja emisija CO₂ u cestovnom prometu).
- *Povećanje upotrebe alternativne energije s niskom razinom emisije u području prijevoza* – uključujući:
 - uspostavu učinkovitog zakonodavnog okvira za alternativnu energiju s niskom razinom emisije (pri čemu se ističe važnost naprednih biogoriva za međugradske autobuse);
 - uspostavu infrastrukture za alternativna goriva;
 - interoperabilnost i normizaciju u području elektromobilnosti - uključujući norme za indukcijsko punjenje, baterije i utikače za punjenje električnih autobusa.
- *Prelazak na vozila bez emisije* – uključujući:
 - poboljšanja u ispitivanju vozila radi ponovne izgradnje povjerenja potrošača – novi okvir za homologaciju;
 - *Strategiju za kamione, gradske i međugradske autobuse za razdoblje nakon 2020.* (s obzirom na to da čine čak oko četvrtine emisije CO₂ u cestovnom prometu) – uključujući uvođenje mjera za aktivno smanjenje emisija CO₂ iz kamiona, gradskih i međugradskih autobusa.

Europski zeleni plan [20] predstavlja novu strategiju rasta kojom EK potvrđuje svoju predanost suočavanju s izazovima u području klime i okoliša, uz viziju da u 2050. godini gospodarski rast EU ne bude povezan s upotrebom resursa te da EU ne ostvaruje neto emisije stakleničkih plinova. Jedno od područja posebnog interesa predstavlja promet (koji prema procjenama proizvodi četvrtinu emisija stakleničkih plinova), te je prema Planu potrebno smanjenje emisija u prometnom sektoru od čak 90 % u odnosu na postojeće stanje.

Kao jedna od najbitnijih mjera za povećanje učinkovitosti prometnog sustava istaknuto je poticanje multimodalnog prijevoza, u kontekstu automatizirane i povezane multimodalne mobilnosti, zajedno s pametnim sustavima upravljanja prometom, naročito u gradskim područjima.

Istaknuta je nužnost da cijena prijevoza odražava njegov utjecaj na okoliš i zdravlje, uz ukidanje subvencija za fosilna goriva i reviziju Direktive o oporezivanju energije u kontekstu razmatranja postojećih poreznih izuzeća.

Dodatno, ističe se potreba za povećanjem proizvodnje i upotrebe održivih alternativnih goriva u prometu, uz uvođenje javnih mjesta za punjenje i opskrbu koje će biti podržano od strane EK.

2.3.2 Nacionalna razina

Temeljem relevantnog strateškog okvira na razini EU, osnovni strateški okvir za javni prijevoz putnika na nacionalnoj razini čini **Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (2017.g.)**.

U tablici u nastavku prikazani su relevantni ciljevi i mjere Strategije u kontekstu javnog prijevoza putnika. Radi bolje preglednosti isti su od strane konzultanta grupirani u **pet kategorija**, međutim valja spomenuti da pojedina mjera može, u većoj ili manjoj mjeri, doprinositi većem broju kategorija. Prvu kategoriju čine ciljevi i mjere usredotočeni na općeniti razvoj potencijala (cestovnog) javnog prijevoza, uključujući izgradnju potrebne infrastrukture i suprastrukture u javnom prijevozu te mjere za povećanje sigurnosti i prioritiziranje javnog prijevoza. Drugu kategoriju čine ciljevi i mjere usredotočeni na integraciju različitih modova prijevoza. Treću kategoriju čine ciljevi i mjere usredotočeni na povećanje efikasnosti i održivosti sustava javnog prijevoza te prometa općenito, kroz (re)organizaciju sustava (uključujući i uvođenje novih usluga dijeljene mobilnosti (kroz mjeru U.18) te javnog prijevoza na zahtjev). Četvrtu kategoriju čine ciljevi i mjere usredotočeni na povećanje kvalitete i privlačnosti usluge javnog prijevoza za korisnike. Petu kategoriju čine ciljevi i mjere usredotočeni na okolišni aspekt javnog prijevoza, naročito u kontekstu klimatskih promjena i očuvanja okoliša.

Tablica 1. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), pregled relevantnih ciljeva i mjera [21]

Područje	Specifični i opći ciljevi	Specifične i opće mjere za gradski, prigradski i regionalni promet
RAZVOJ POTENCIJALA	SC1 / javni prijevoz: Razviti potencijal cestovnog JP-a (regionalni i državni) gdje drugi oblici JP-a nisu isplativi	U.2. Razvoj infrastrukture U.3 Razvoj kolodvora i stajališta
	SC2 / cestovni prijevoz: Kvalitetnije koristiti hrvatski cestovni sustav u kontekstu javnog prometa (autobusi u lokalnom, regionalnom i državnom sustavu)	U.4 Odvajanje vidova prometa – određivanje prioriteta u javnom prometu, eliminacija uskih grla
	CO6 – Povećati sigurnosti prometnog sustava	U.8 Unaprjeđenje zaštite i sigurnosti / G.3 Unaprjeđenje sigurnosti prometnog sustava

Područje	Specifični i opći ciljevi	Specifične i opće mjere za gradski, prigradski i regionalni promet
INTEGRACIJA (s drugim modovima)	SC3 / javni prijevoz – Bolje integrirati međunarodni/nacionalni prometni sustav u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza SC4/ željeznički promet - Bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnog prometa 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, VTMS, P&R itd.)	U.1 Razvoj intermodalnih terminala / U.5 Povećanje intermodalnosti / G.4 Povećanje intermodalnosti u putničkom prometu i razvoj intermodalnih putničkih čvorišta U.13 Naplata vozarina i zajednički sustavi karata G.2 Povećanje pristupačnosti međunarodnim zračnim lukama putem javnog prijevoza
ORGANIZACIJA SUSTAVA (uključujući nove usluge)	SC4 / javni prijevoz - Povećati efikasnost i smanjenje ekonomskog utjecaja od upravljanja i organizacije JP-a CO3 – Razviti prometni sustav (upravljanje, organiziranje i razvoj infrastrukture i održavanja) prema načelu ekonomske održivosti	U.9 Reorganizacija sektora / U.11 Prilagođavanje pravnog okvira i provođenje odredbi / U.12 Povećanje financijske održivosti / G.7 Reorganizacija prometnog sustava radi veće financijske održivosti U.14 Uvođenje usluga javnog prijevoza na zahtjev (<i>on-demand</i>) U.18 Reorganizacija prometa U.22 Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih glavnih planova (master-planova) G.5 Koncept održavanja za različite prometne sustave
KVALITETA USLUGE	SC5 / javni prijevoz - Povećati privlačnost JP-a unaprjeđenjem koncepata upravljanja i modernizacijom voznog parka	U.10 Unaprjeđenje prikupljanja podataka / G.14 Unaprjeđenje procesa prikupljanja podataka U.15 Usklađenje voznih redova (koordinacija) U.17 Nabava novog voznog parka U.19 Informacijska platforma / G.11 Poboljšanje percepcije prometnog sustava u Hrvatskoj u javnosti U.21 Upravljanje prometom i logistikom i informiranje G.10 Povećanje administrativnih kapaciteta / obuka
OKOLIŠNI ASPEKT	CO1 – Promijeniti raspodjelu prometa putnika u prilog javnog prijevoza (JP) te oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova CO4 - Smanjiti utjecaj prometnog sustava na klimatske promjene CO5 - Smanjiti utjecaj prometnog sustava na okoliš (okolišna održivost)	U.6 Stanice za punjenje alternativnim gorivom U.7 Zaštita okoliša / G.12 Smanjenje negativnih ekoloških utjecaja prometa / G.13 Prilagođavanje klimatskim promjenama i njihovo ublažavanje G.6 Podizanje energetske učinkovitosti prometnog sustava

2.3.3 Regionalna razina

Na regionalnoj razini osnovni strateški okvir čine Masterplan prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija, Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije za razdoblje 2022. – 2027. i Strategija razvoja Urbane aglomeracije Split za razdoblje do kraja 2027. godine.

Master plan prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Master plan je rađen prema metodologiji kao i nacionalna prometne strategije, a mjere koje se odnose na javni prijevoz su:

- M1.1. Planiranje održivog urbanog razvoja i izrada prostorno-planske dokumentacije primjenjujući načela održive mobilnosti – jedna od mjera koja podržava razvoj modela koji omogućavaju smanjenu potrebu za dugim putovanjima uz podršku održive mobilnosti, istraživanje prometne potražnje i osiguravanje usluga javnog prijevoza svim stanovnicima,
- M1.32. Povezivanje gradova i općina na području regije učinkovitim i brzim javnim prijevozom - primarni je zadatak učinkovito povezati općine i gradove autobusnim prijevozom,
- M1.34. Uvođenje usluge prijevoza na zahtjev sa specifičnostima ruralnih područja - potrebno je predvidjeti uvođenje prilagođenih i fleksibilnih usluga prijevoza na zahtjev koje će integrirati troškovnu prihvatljivost javnog gradskog prijevoza,
- M1.73. Kontinuirana optimizacija i integracija svih usluga mobilnosti i javnog prijevoza - učinkovitom kombinacijom usluga mobilnosti omogućit će se ušteda troškova za korisnike i organizaciju JP-a te smanjiti negativni utjecaji na okoliš.

Planom razvoja Splitsko-dalmatinske županije za razdoblje 2022. – 2027. [22] obuhvaćeni su sljedeći ciljevi i mjere povezani uz javni prijevoz putnika, u sklopu prioriteta 3. *Zelena i resursno učinkovita Županija održive infrastrukture:*

- Posebni cilj 3.3. *Energetska tranzicija Županije:*
 - Mjera 2: Povećavanje energetske učinkovitosti i uporabe obnovljivih izvora energije za sektor prometa;
- Posebni cilj 3.4. *Održiva mobilnost:*
 - Mjera 1: Unapređenje sustava javnog prijevoza i poboljšavanje prometne povezanosti svih dijelova Županije;
 - Mjera 2: Stvaranje preduvjeta za razvoj multimodalnog prijevoza;
 - Mjera 3: Poboljšavanje kvalitete kolnog i pješačkog prometa i prometa u mirovanju, kao i unapređenje sustava za upravljanje i nadzor prometom;
 - Mjera 5: Donošenje i implementacija Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija;
- Posebni cilj 3.5. *Razvoj općeg prometnog sustava.*

Strategija razvoja Urbane aglomeracije Split za razdoblje do kraja 2027. godine

Strategijom se naglašava da je postojeća funkcija splitskog autobusnog JP-a povezivanje određenih dijelova unutar grada, kao i povezivanje središta UAS-a s okolnim prigradskim naseljima i gradovima. Isto tako naglašava se da je do 2027. godine potrebno sustavno raditi na modernizaciji, učinkovitosti i popularizaciji javnog prijevoza kao okosnice održivog prometnog sustava.

3

ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

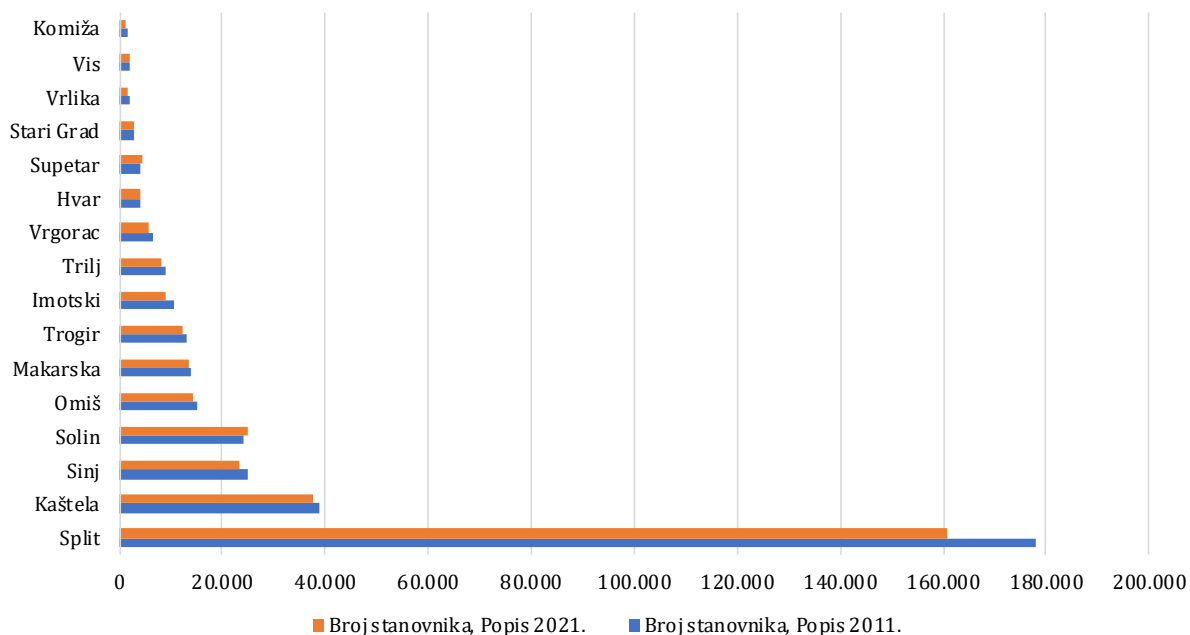
3 ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

3.1 ANALIZA SOCIO-DEMOGRAFSKIH I GEO-PROSTORNIH KARAKTERISTIKA

U ovom poglavlju predstavljena je analiza socio-demografskih i geoprostornih karakteristika Splitsko-dalmatinske županije, uz osvrt na gradove Županije, naročito veće gradove s više od 20.000 stanovnika.

3.1.1 Socio-demografska analiza

Prema Popisu stanovništva Državnog zavoda za statistiku (u daljnjem tekstu: DZS) iz 2021. godine u Splitsko-dalmatinskoj županiji evidentirano je 423.849 stanovnika, od čega je 52 % osoba ženskog spola i 48 % muškog spola. Splitsko-dalmatinska županija je druga po redu županija prema broju stanovnika u RH, nakon Grada Zagreba sa 768.054 stanovnika. Najveći dio stanovništva, gotovo 80 %, živi u 16 gradova Županije (u gradu Splitu gotovo 40 % stanovništva), dok preostalo stanovništvo živi u 39 općina i 382 naselja Županije. Na slici u nastavku prikazana je raspodjela stanovništva po gradovima Županije sukladno podacima iz Popisa stanovništva za 2011. i 2021. godinu.



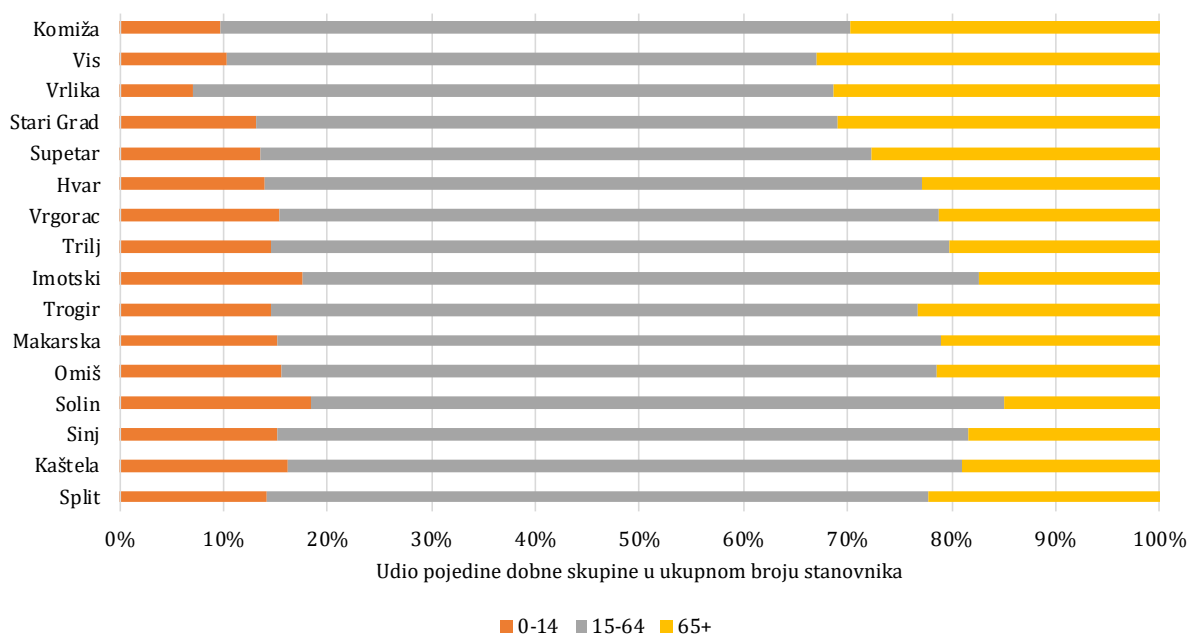
Slika 2. Broj stanovnika Splitsko-dalmatinske županije po gradovima, 2011. i 2021. godina [23]

U odnosu na Popis stanovništva iz 2011. godine (454.683) na razini Županije zabilježeno je smanjenje broja stanovnika od 6,8 %, što je sukladno trendu na razini RH, uz donekle blaži pad. Na razini RH prema Popisu 2021. zabilježeno je ukupno 3.878.981 stanovnika, u odnosu na 4.280.622 stanovnika u 2011. godini, što predstavlja pad od 9,4 %. U gradu Splitu, koji predstavlja središte Županije te je ujedno drugi po redu najveći grad u RH, također je zabilježen pad broja stanovnika, sa 178.102 stanovnika u 2011. na 160.577 stanovnika u 2021. godini, odnosno za 9,8 %. Pad broja stanovnika u desetogodišnjem periodu zabilježen je i u većini drugih gradova Županije, uz iznimku grada Solina (rast od 3,9 %, na 24.862 stanovnika) i grada Supetra (rast od 6,2 %, na 4.325 stanovnika).

Osim pada broja stanovnika prisutan je i trend starenja stanovništva Županije (kao i cijele RH), uz prosječnu dob od 43 godine u 2021. naspram 41 godine u 2011. godini. Samo starenje stanovništva rezultat je negativnog prirodnog kretanja i emigracija stanovništva u proteklom godinama. Tako je prirodni prirast Županije u 2021. godini iznosio -1.794 osobe (uz 4.211 živorođenih i 6.005 umrlih), naspram negativnog prirasta od -77 osoba u 2011. godini. Općenito je za razdoblje između dva popisa zamjetan trend značajnog pada prirodnog prirasta iz godine u godinu što upućuje na sustavno starenje stanovništva. Negativan prirodni prirast u 2021. godini je prisutan na razini svih gradova Splitsko-dalmatinske županije osim grada Solina (+56 osoba) i grada Vrgorca (+7 osoba), a za glavni grad županije Split prirast je iznosio negativnih -850 osoba.

U dobnoj strukturi stanovništva Županije u 2021. prevladava stanovništvo dobne skupine od 15-64 godine (63 %), dok udio dobne skupine do 15 godina iznosi 15 %, a udio dobne skupine od 65 godina naviše iznosi 22 %. Neuravnoteženi udjeli mladog i starog stanovništva dodatno potvrđuju trend starenja stanovništva.

Na slici u nastavku prikazana je struktura stanovništva po navedenim dobnim skupinama za 16 gradova Županije.



Slika 3. Dobna struktura stanovništva po gradovima Županije, 2021. godina [23]

Dobna struktura stanovnika po gradovima je relativno slična onoj na razini cjelokupne Županije, odnosno udio mladog stanovništva do 15 godina je najmanji, uz iznimku Solina i Imotskog u kojima je udio mladog stanovništva veći od udjela stanovništva starije životne dobi (65 godina naviše).

Migracijski saldo županije također je negativan, uz saldo ukupne migracije od -85 osoba u 2021. (naspram + 32 osobe u 2011.), pri čemu je 65 % emigracija bilo u inozemstvo. U periodu između dva popisa evidentiran je negativan migracijski saldo u svim godinama izuzev 2013. i 2019., u kojoj je zabilježen pozitivan saldo od čak 1.286 osoba, najvećim dijelom kao rezultat velikog broja doseljenika iz inozemstva. Za 2021. godinu evidentiran je negativan migracijski saldo u 6 od 16

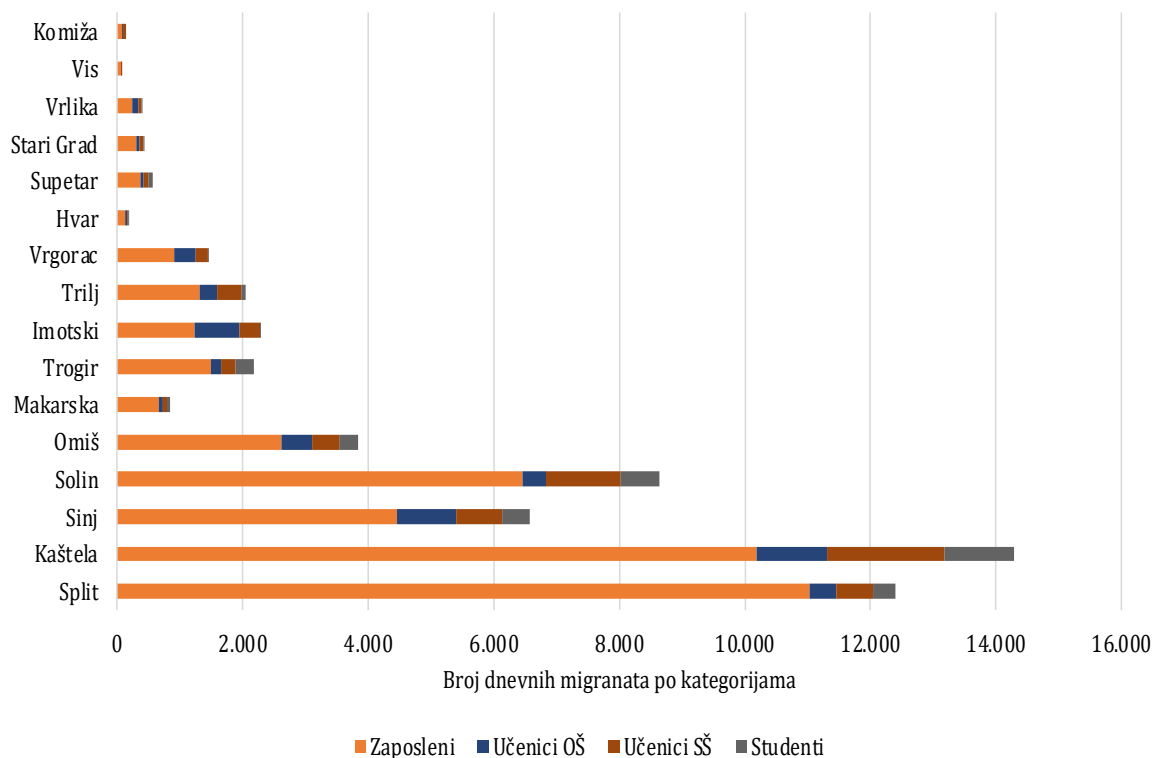
gradova SDŽ, pri čemu je značajno negativan saldo bio u gradu Splitu (-836 osoba), od čega je čak 50 % osoba emigriralo u drugi grad/općinu SDŽ, a tek 24 % osoba u inozemstvo. Najveći pozitivan migracijski saldo ostvario je grad Solin, uz +221 osoba, pri čemu je preko 70 % doseljenika bilo iz drugog grada/općine SDŽ.

Za stvaranje jasne slike o socio-demografskim karakteristikama stanovništva Županije važni su i podaci o aktivnosti stanovništva i dnevnim migracijama. Podaci sukladno posljednjem popisu stanovništva iz 2021. godine u trenutku izrade ove analize nisu bili dostupni te su iz navedenog razloga analizirani posljednji raspoloživi podaci prema popisu iz 2011. godine.

Sukladno popisu iz 2011. godine [24], od ukupno 380.366 stanovnika Županije starih 15 i više godina čak 51,3 % je bilo ekonomski neaktivno, 39,3 % stanovnika je bilo zaposleno, dok je 9,4 % bilo nezaposleno. Od ukupnog ekonomski neaktivnog stanovništva čak su 56,6 % činili umirovljenici (29 % u ukupnom broju stanovnika starih 15 i više godina), 20 % su činili učenici ili studenti (10,3 % u ukupnom broju), dok su 11,5 % činile osobe koje se bave obavezama u kućanstvu i 11,9 % ostale neaktivne osobe. Uzevši u obzir negativna demografska kretanja (u kontekstu prirodnog kretanja i migracija) za očekivati je da su navedeni udjeli za 2021. godinu još nepovoljniji. S obzirom na to da zaposlene osobe čine najveći dio dnevnih migranata veći udio ekonomski neaktivnog stanovništva, naročito umirovljenika, negativno utječe na dnevnu potrebu za mobilnošću, što se negativno odražava i na javni prijevoz. Nadalje, s obzirom na to da je cijena prijevoza za umirovljenike, učenike i studente povlaštena, smanjenje broja zaposlenih negativno se odražava i na prihode od usluge prijevoza po prevezenom putniku.

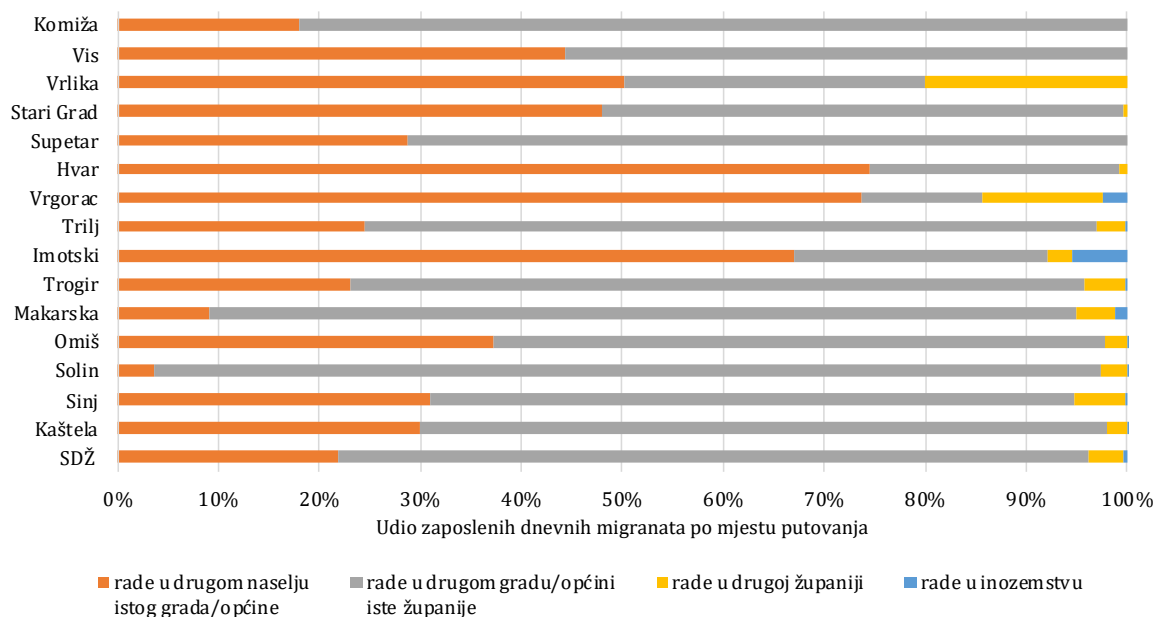
Ukupan broj dnevnih migranata na području Županije prema popisu iz 2021. iznosio je 81.510, što čini okvirno petinu ukupnog broja stanovnika starih 15 i više godina. U ukupnom broju dnevnih migranata najzastupljeniji su zaposleni s udjelom od 71,7 %, nakon čega slijede učenici srednjih škola (udio od 12,8 %), učenici osnovnih škola (udio od 10 %) te studenti (udio od 5,5 %).

Na slici u nastavku dan je prikaz dnevnih migranata po kategorijama za 16 gradova Županije sukladno Popisu stanovništva iz 2011. godine, prema broju stanovnika u 2011. godini.



Slika 4. Dnevni migranti po kategorijama po gradovima Županije, 2011. godina [24]

Iz prikazane slike vidljivo je da je najveći broj dnevnih migranata zabilježen u četiri najveća grada Županije, pri čemu je u gradu Splitu u odnosu na broj stanovnika relativni udio dnevnih migranata znatno manji nego u drugim gradovima. Uzevši u obzir broj stanovnika, u gradu Makarska također je znatno niži relativni udio dnevnih migranata u odnosu na druge gradove. Kao i na razini Županije, u svim gradovima zaposleno stanovništvo čini glavninu dnevnih migranata.



Slika 5. Zaposleni dnevni migranti po mjestu putovanja po gradovima Županije, 2011. godina [24]

Od ukupnog broja zaposlenih dnevnih migranata na području cjelokupne Županije u 2011. godini njih 74,2 % radilo je u drugom gradu ili općini Županije, 21,9 % njih radilo je u drugom naselju istog grada/općine, 3,6 % njih radilo je u drugoj županiji i tek 0,3 % u inozemstvu. Na razini pojedinačnih gradova raspodjela se znatno razlikuje, pri čemu je u dijelu gradova (Imotski, Vrgorac, Hvar, Vrlika) najzastupljeniji rad u drugom naselju istog grada/općine, a kako je prikazano i slikom na prethodnoj stranici.

3.1.2 Geoprostorna analiza

Splitsko-dalmatinska županija geografski je smještena na južnom dijelu Jadranske Hrvatske, a proteže se od općine Vrlika na sjeveru do otoka Palagruže na jugu te od općine Marina na zapadu do grada Vrgorca na istoku. Graniči sa Šibensko-kninskom županijom na sjeverozapadu i Dubrovačko-neretvanskom županijom na jugoistoku te s BIH na istoku, a na jugu se proteže do granice teritorijalnog mora RH.

Ukupna površina Županije iznosi 13.592 km², što ju čini prostorno najvećom županijom RH. Od sveukupne površine kopneni dio čini 4.540 km², što ju čini drugom po redu županijom po veličini kopnene površine u RH (nakon Ličko-senjske županije s 5.353 km²), s udjelom od 8 % u ukupnoj površini RH. Na morski dio otpada 9.052 km, što čini oko 30 % morske površine RH[25].

Županija je podijeljena na tri geografske podcjeline: zaobalje, priobalje i otočno područje. Zaobalje karakterizira veliko prostranstvo te kontinentalne osobine tla, klime i reljefa. Priobalje je uski rubni pojas koji omeđuju priobalne planine Vilaja, Kozjak, Mosor, Biokovo i more s prosječnom širinom pojasa od oko 5 km. Otočno područje sastoji se od 74 otoka i 57 hridi i grebena.[25] Najveći dio površine zauzima zaobalje (oko 60 %), dok najmanji udio površine otpada na otoke (19 %) [26].

Županija se nalazi u zoni jadranskog tipa mediteranske klime čije su osnovne osobine suha i vruća ljeta te blage i vlažne zime. Temperatura najhladnijeg mjeseca se kreće između – 3°C i +18°C, dok je srednja temperatura najtoplijeg mjeseca veća od 22°C. Količina oborina je najmanja ljeti, a najveća u kasnu jesen, pri čemu količina raste od mora prema kopnu. Prevladavajući vjetrovi su bura i jugo [26].

Prosječna gustoća naseljenosti za Splitsko-dalmatinsku županiju u 2021. godini iznosi 93, 4 stanovnika po km², u odnosu na 100,2 u 2011. godini, što ju čini šestom po redu županijom u RH po gustoći naseljenosti. Kontinentalni dio obalnog područja najgušće je naseljen.

3.2 ANALIZA POSTOJEĆE MREŽE LINIJA

3.2.1 Analiza dozvola županijskog linijskog prijevoza

Za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na području Splitsko-dalmatinske županije ukupno je aktivno 969 dozvola za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika autobusom u cestovnom prometu (dalje u tekstu: dozvole) (na datum 27.03.2023.) koje je prijevoznicima izdala Županija temeljem Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22) i Pravilnika o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika (NN 116/19). Dozvole su preuzete iz aplikacije INTERMODAL (*Intermodality for Development of Adriatic Littoral Zone*) od strane Naručitelja i isporučene izrađivaču Studije tijekom izrade dokumenta.

Ukupno 26 prijevoznika ima dozvole za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na području Županije i to su:

- Autoherc d.o.o.
- Autotrans d.o.o.
- Best line d.o.o.
- Croatia bus d.o.o.
- Čagalj – obrt za usluge
- Čazmatrans – Nova d.o.o.
- Čazmatrans promet d.o.o.
- Čović prijevoz d.o.o.
- Dalmatinac bus d.o.o.
- Dalmatinac putnik j.d.o.o.
- Deliminium travel d.o.o.
- Family bus service d.o.o.
- Flixbus CEE South d.o.o.
- Lendić - obrt za prijevoz i usluge
- Litre Tours d.o.o.
- Molnar travel d.o.o.
- Pleso prijevoz d.o.o.
- Promet d.o.o. Split
- Promet Makarska d.o.o.
- Promet Sinj d.o.o.
- Smoldaka – obrt za cestovni prijevoz putnika
- Touring Consult d.o.o.
- Vincek d.o.o.
- Žele – obrt za prijevoz putnika

Prema izdanim dozvolama na području Županije ukupno postoji 243 autobusnih županijskih linija od kojih je 228 stalnih i 15 sezonskih linija. Od ukupnog broja stalnih linija njih 25 unutar sezone ima sezonske linije, odnosno dodatne polaske. Sezonske linije najčešće prometuju od travnja ili lipnja do rujna ili listopada.

Tablica 2. Naziv i vrsta linije prema dozvoli

Naziv linije prema dozvoli	Vrsta linije prema dozvoli
Aržano - Cista Provo	stalna
Aržano - Imotski	stalna
Aržano - Split	stalna
Bajnice - Grljevac I	stalna, sezonska
Baška Voda - Podgora	sezonska
Biorine - Cista Provo	stalna
Blato Na Cetini - Dugopolje (Crkva)	stalna
Blato Na Cetini - Šestanovac	stalna
Blato Na Cetini - Split (Terminal Sukoišan)	stalna
Blato na Cetini - Makarska	sezonska
Blato na Cetini - Zadvarje	stalna

Naziv linije prema dozvoli	Vrsta linije prema dozvoli
Bol - Povelja	stalna
Bol - Sumartin	sezonska
Bol - Supetar	stalna, sezonska
Brela - Podgora	sezonska
Brnaze - Gala	stalna
Brnaze - Otok	stalna
Bunje - HNK (Split)	stalna
Dicmo - Otok	stalna
Dicmo - Split	stalna
Dobrinče - Imotski	stalna
Dol - Supetar	stalna, sezonska
Dračevac - HNK	stalna
Dračevica - Supetar	stalna, sezonska
Dubci - Lokva Rogoznica	sezonska
Dubci - Omiš	sezonska
Dugi Rat - Grbavac	stalna
Dugi Rat - Grljevac I	stalna
Dugi Rat - Podstrana	stalna
Dugi Rat - Rašćane Gornje	stalna
Dugi Rat - Solin	stalna
Dugopolje - Prisoje	stalna
Gornji Humac - Povelja	stalna
Gornji Humac zračna luka Brač - Bol	stalna
Gornji Humac zračna luka Brač - Sumartin	stalna
Gornji Humac zračna luka Brač - Supetar	stalna
Grab - Otok	stalna
HNK - Klis Megdan	stalna
HNK - Ninčevići	stalna
HNK - Rupotina Donja	stalna
HNK - Sveti Kajo	stalna
Hvar - Jelsa	stalna
Hvar - Stari Grad	stalna
Hvar - Sućuraj	stalna
Hvar - Trajektna luka	stalna
Hvar - Vrboska	stalna
Imotski - Aržano	stalna
Imotski - Biorine	stalna
Imotski - Poljica	stalna
Imotski - Ričice	stalna
Imotski - Runovići	stalna
Imotski - Šestanovac	stalna
Imotski - Slivno	stalna
Imotski - Zagvozd	stalna
Japirko - Japirko	stalna
Jelsa - Stari Grad	stalna

Naziv linije prema dozvoli	Vrsta linije prema dozvoli
Jelsa - Sućuraj	stalna
Jelsa - Sveta Nedjelja	stalna
Jelsa - Trajektna luka	stalna
Kamenmost - Vinjani Donji	stalna
Karakašica - Dicmo	stalna
Kaštel Gomilica - Seget Donji	stalna
Kaštel Gomilica - Vranjic	stalna
Kaštel Kambelovac - Seget Donji	stalna
Kaštel Kambelovac - Vranjic	stalna
Kaštel Lukšić - Seget Donji	stalna
Kaštel Lukšić - Vranjic	stalna
Kaštel Novi - Seget Donji	stalna
Kaštel Novi - Vranjic	stalna
Kaštel Štafilić - Seget Donji	stalna
Kaštel Štafilić - Vranjic	stalna
Kaštel Stari - Divojevići	stalna
Kaštel Stari - Seget Donji	stalna
Kaštel Stari - Sitno	stalna
Kaštel Stari - Tešije	stalna
Kaštel Stari - Vranjic	stalna
Kaštel Sućurac - Kaštel Sućurac	stalna
Kaštel Sućurac - Seget Donji	stalna
Kaštel Sućurac - Split	stalna
Kaštel Sućurac - Vranjic	stalna
Katuni - Srinjine	stalna
Klis - Split	sezonska
Lokva Rogoznica - Duće-Glavica	sezonska
Lovreć - Imotski	stalna
Makarska - Baška Voda	stalna
Makarska - Baško Polje	stalna
Makarska - Blaton na Cetini	sezonska
Makarska - Brela	stalna
Makarska - Donja Brela / Pelegrin	stalna
Makarska - Dubci	stalna
Makarska - Gradac	stalna, sezonska
Makarska - Imotski	stalna
Makarska - Podgora	stalna, sezonska
Makarska - Podgora/Riva	stalna, sezonska
Makarska - Poljica	stalna
Makarska - Sinj	stalna
Makarska - Zaostrog	stalna, sezonska
Makarska - Živogošće	stalna
Makarska - Živogošće/Blato	stalna
Makarska - Živogošće/Nimfa	stalna
Megdan (Ninčevići) - Megdan (Ninčevići)	stalna

Naziv linije prema dozvoli	Vrsta linije prema dozvoli
Milna - Supetar	stalna, sezonska
Naklice - Srinjine dom	stalna
Nova Sela - Sinj	stalna
Omiš - Bajnice	stalna, sezonska
Omiš - Katuni	stalna
Omiš - Rašćane Gornje	stalna
Omiš - Šestanovac	stalna
Solin - Omiš	stalna
Omiš - Srinjine most	stalna
Omiš - Ugljane	stalna
Omiš (Autobusni kolodvor) - Bajnice	stalna
Omiš (Ravnički most) - Dugi Rat	stalna
Orah - Gornje Igrane	stalna
Osoje - Brnaze	stalna
Osoje - Sinj	stalna
Otok - Trilj	stalna
Plano - Seget Donji	stalna
Podbablje - Imotski	stalna
Podstrana - Solin	stalna
Poljica - Proložac Donji	stalna
Postira - Supetar	stalna
Povlja - Supetar	stalna, sezonska
Proložac Donji - Imotski	stalna
Pučišća - Bol	stalna
Pučišća - Supetar	stalna, sezonska
Rašćane - Gornje Igrane	stalna
Rašćane Gornje - Split	stalna
Seget Donji - Solin	stalna
Šestanovac - Dugopolje (Crkva)	stalna
Šestanovac - Makarska	stalna
Šestanovac - Podgrađe	stalna
Šestanovac - Split (Terminal Sukoišan)	stalna
Sičane - Sinj	stalna
Sinj - Dabar	stalna
Sinj - Dicmo	stalna
Sinj - Dugopolje	stalna
Sinj - Grab	stalna
Sinj - Košute	stalna
Sinj - Kraj	stalna, sezonska
Sinj - Otok	stalna
Sinj - Prisoje	stalna
Sinj - Ruda	stalna
Sinj - Satrić	stalna
Sinj - Trilj	stalna
Sinj - Vrljika	stalna

Naziv linije prema dozvoli	Vrsta linije prema dozvoli
Škrip - Postira	stalna
Slime - Srinjine	stalna
Solin - Makarska	stalna
Špar - Imotski	stalna
Split - Baško Polje	stalna, sezonska
Split - Bast	sezonska
Split - Bol	stalna, sezonska
Split - Crivac	stalna
Split - Dolac Gornji	stalna
Split - Donja Brela	stalna
Split - Dubrava	stalna
Split - Dugopolje	stalna
Split - Grljevac I	stalna, sezonska
Split - Imotski	stalna
Split - Kaštel Novi	stalna
Split - Kaštel Štafilić	stalna
Split - Kaštel Stari	stalna
Split - Klis Megdan	stalna
Split - Koprivno	stalna
Split - Kosa	stalna
Split - Kraj	stalna
Split - Kučine	stalna
Split - Makarska	stalna, sezonska
Split - Muć Donji	stalna
Split - Mutogras	stalna
Split - Naklice	stalna
Split - Nisko	stalna
Split - Omiš	stalna
Split - Otok	stalna
Split - Plano	sezonska
Split - Prgomet	stalna, sezonska
Split - Prisoje	stalna
Split - Resnik	stalna
Split - Seget Donji	stalna, sezonska
Split - Šestanovac	stalna
Split - Sičane	stalna
Split - Sinj	stalna
Split - Solin	stalna, sezonska
Split - Sutina	stalna
Split - Trogir	stalna
Split - Trogir (magistralom)	stalna
Split - Tvornica	stalna
Split - Vranjic	stalna
Split - Vrgorac	stalna
Split - Zračna luka Split	stalna, sezonska

Naziv linije prema dozvoli	Vrsta linije prema dozvoli
Split - Zračna luka Split (Bus terminal)	sezonska
Split - Zračna luka Split Kaštela	sezonska
Split (Terminal Sukoišan) - Crivac	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Dubrava	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Kladnjice	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Kučine	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Naklice	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Nisko	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Omiš (Ravnički most)	stalna, sezonska
Split (Terminal Sukoišan) - Podgrađe	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Solin Širina	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Trnbusi Tomići	stalna
Split (Terminal Sukoišan) - Trogir	stalna, sezonska
Srinjine - Ugljane	stalna
Stari Grad - Gdinj	stalna
Stari Grad - Split	stalna
Stari Grad - Sućuraj	stalna
Stari Grad - Vrboska	stalna
Starine - Starine	stalna
Stilja - Gornje Igrane	stalna
Studenci - Imotski	stalna
Šućuri - Imotski	stalna
Supetar - Pražnica	stalna
Supetar - Supetar	stalna
Supetar - Sutivan	stalna
Sveta Nedjelja - Trajektna luka	stalna
Trajektna luka (Stari Grad) - Vrisnik	stalna
Trilj - Split	stalna, sezonska
Trogir - Dograde	stalna
Trogir - Hvar	sezonska
Trogir - Ljubitovica	stalna
Trogir - Najevo	stalna
Trogir - Okrug Donji	stalna, sezonska
Trogir - Okrug Gornji	stalna
Trogir - Prgomet	stalna
Trogir - Sevid	stalna
Trogir - Slatine	stalna
Trogir - Trogir	stalna
Trogir - Vinišće	stalna
Trogir - Vinovac	stalna
Trogir - Vranjic	stalna
Trogir - Vranjica	stalna
Tvornica - Plano	stalna
Veliko Brdo - Podgora	stalna
Vojnić Sinjski - Sinj	stalna

Naziv linije prema dozvoli	Vrsta linije prema dozvoli
Vranjic - Seget Donji	stalna
Vrboska - Jelsa	stalna
Vrboska - Trajektna luka	stalna
Vrgorac - Makarska	stalna
Zadvarje - Makarska	stalna
Zračna luka Split - Plano	sezonska
Žrnovica - Omiš	stalna

Analizom je uočeno da pojedine linije i dozvole čine jednu liniju te uzevši to u obzir umjesto 228 stalnih autobusnih županijskih linija postoji 119 stalnih linija **(npr. jedna linija na pojedinoj relaciji može imati više manjih linija za koje je izdano više dozvola)**.

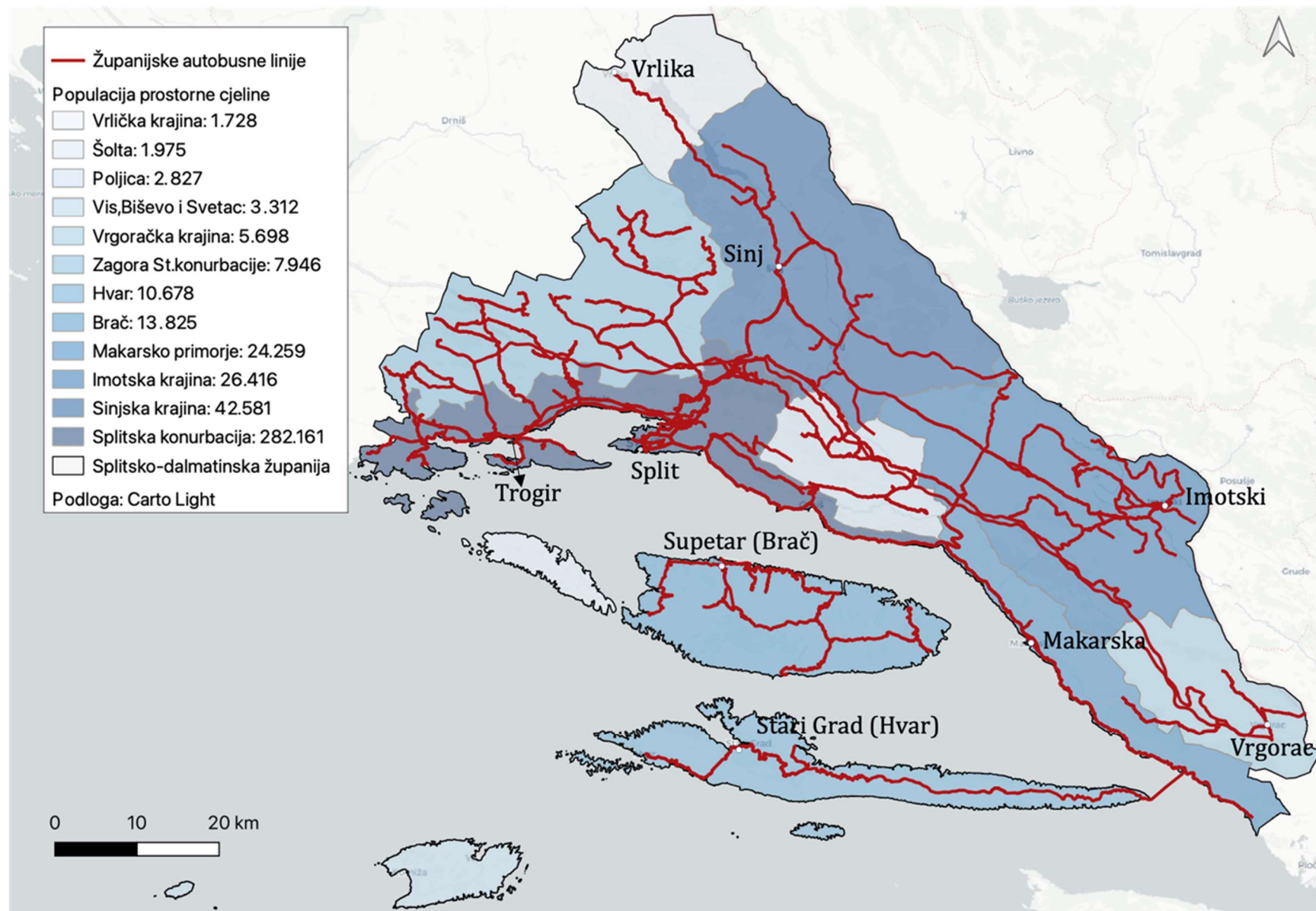
Prilikom vršenja analize dozvola analizirane su samo stalne dozvole koje je bilo moguće provjeriti terenskim istraživanjem, proučavanjem dostupnih informacija na internetskim stranicama (autobusni kolodvori, službene stranice prijevoznika i druge dostupne informacije), društvenim mrežama i komunikacijom s vozačima i upraviteljima vozni parkova.

Prilikom korištenja dostupnih informacija s internetskih stranica autobusnih kolodvora analizirane su one dozvole koje su mogle biti provjerene (linije duže od 40 km te linije kraće od 40 km za koje postoji informacija o vremenima polazaka prema dozvolama). Naime, na linijama kraćim od 40 kilometara, prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22) prijevoznici nisu dužni koristiti autobusni kolodvor.

Provedenom analizom stalnih dozvola uočeno je prostorno i vremensko odstupanje u odnosu na stvarno stanje prijevoza putnika te se procjenjuje da se 60,66 % stalnih polazaka odvija sukladno polascima navedenima u dozvolama, dok 39,34 % polazaka odstupa od dozvola. Detaljnije analizirajući one polaske na kojima je utvrđeno da se ne prometuje sukladno dozvolama uočeno je da je na 9,77 % polazaka djelomično izmijenjena ruta ili postoji višak/manjak međustajališta. Nadalje, 17,42 % polazaka navedenih u dozvolama se ne odvija (vozila ne polaze u vremenima navedenim u dozvoli), dok je 12,15 % polazaka evidentirano kao novi polazak (vozila polaze u vremenima koja nisu navedena u dozvoli).

3.2.2 Analiza stvarnog stanja autobusnih županijskih linija

Na području SDŽ ukupno prometuje 119 stalnih županijskih autobusnih linija unutar 10 prostornih cjelina. Mreža županijskih linija prikazana je na karti na sljedećoj stranici. Unutar prostornih cjelina Šolta i Vis, Biševo i Svetac ne prometuju stalne županijske autobusne linije, stoga nisu uključene u daljnju analizu. Prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu linija je relacija ili skup relacija unutar koje se obavlja prijevoz putnika u cestovnom prometu od početnog do završnog autobusnog kolodvora, putničkog terminala ili stajališta na kojoj se prevoze putnici po registriranom i objavljenom voznom redu s jednim ili više polazaka. Na pojedinim linijama uočeno je prometovanje više prijevoznika od kojih svaki prijevoznik ima iste ili različite relacije s različitim polascima i itinerarima. Također uočeno je da pojedine linije prema dozvolama imaju više podvozara.



Slika 6: Prostorni prikaz županijskih autobusnih linija na području Splitsko-dalmatinske županije i populacije prostornih cjelina [1]

Broj stanovnika u prostornim cjelinama prikazanim na karti na prethodnoj stranici procijenjen je agregacijom dostupnih podataka DZS-a prema općinama/gradovima iz 2021. godine.

U tablici niže prikazan je pregled linija uz prosječnu duljinu (uzevši u obzir različite rute po pojedinoj liniji), broj polazaka po liniji i naznaku prostornih cjelina kroz koje pojedina linija prolazi.

Tablica 3. Popis linija, prosječna duljina linije, broj polazaka radnim danom i naznaka prostorne cjeline [30]

Naziv linije	Prosječna duljina linije	Broj polazaka radnim danom	Prostorna cjelina
Bunje - HNK	10.526	74	Splitska konurbacija
Dračevac - HNK	10.745	39	Splitska konurbacija
Dubrava - Trogir	4.334	1	Splitska konurbacija
Hvar - Vrboska	37.828	12	Hvar
Imotski - Aržano	41.961	3	Imotska krajina
Imotski - Biorine	45.182	3	Imotska krajina
Imotski - Poljica	40.934	3	Imotska krajina
Imotski - Ričice	27.851	4	Imotska krajina
Imotski - Runovići	10.099	3	Imotska krajina
Japirko - Trajektna luka	10.552	58	Splitska konurbacija
Kaštel Stari - Divojevići	51.455	4	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Kaštel Stari - Šerići	44.441	1	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Kaštel Stari - Sitno	38.872	2	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Kaštel Stari - Split (Kampus)	24.405	1	Splitska konurbacija
Kaštel Stari - Split (Vrh Sućidra)	20.006	1	Splitska konurbacija
Kaštel Sućurac (Strinje) - Trajektna luka	15.138	8	Splitska konurbacija
Klis - HNK	15.882	1	Splitska konurbacija
Klis - Split (Kampus)	16.827	2	Splitska konurbacija
Konjsko - Nisko	30.652	1	Zagora Splitske konurbacije
Koprivno - Split (Vrh Sućidra)	26.970	1	Splitska konurbacija
Makarska - Gradac	42.863	3	Makarsko primorje
Makarska - Podgora/Riva	9.200	4	Makarsko primorje
Makarska - Zadvarje	26.116	4	Makarsko primorje
Makarska - Zaostrog	33.000	2	Makarsko primorje
Makarska - Živogošće	20.811	2	Makarsko primorje
Marina - Vinovac	21.271	2	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Muč - Ogorje	37.092	4	Zagora Splitske konurbacije
Naklice - Split (Spinut)	26.985	1	Splitska konurbacija
Ninčevići - HNK	8.705	70	Splitska konurbacija
Orah - Gornje Igrane	31.396	2	Makarsko primorje, Vrgoračka krajina
Podbablje - Imotski	12.657	4	Imotska krajina
Podgora - Makarska	9.128	3	Makarsko primorje
Podstrana (Mutogras) - Split (Spinut)	17.647	2	Splitska konurbacija

Naziv linije	Prosječna duljina linije	Broj polazaka radnim danom	Prostorna cjelina
Proložac Donji - Imotski	9.450	1	Imotska krajina
Prugovo - Nisko	12.417	11	Zagora Splitske konurbacije
Prugovo (Crkva) - Nisko	35.928	1	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Radovići - Split (Vrh Sućidra)	71.427	1	Splitska konurbacija, Sinjska (Cetinska) krajina, Poljica
Rašćane - Gornje Igrane	35.185	2	Makarsko primorje, Vrgoračka krajina
Šestanovac - Dugopolje	44.231	0	Splitska konurbacija, Poljica, Imotska krajina
Šestanovac - Makarska	29.084	2	Imotska krajina, Makarsko primorje
Sinj - Bajagić	10.723	8	Sinjska (Cetinska) krajina
Sinj - Dabar	21.362	4	Sinjska (Cetinska) krajina
Sinj - Grab	17.204	8	Sinjska (Cetinska) krajina
Sinj - Nova Sela	25.945	4	Sinjska (Cetinska) krajina, Poljica
Sinj - Ruda	20.038	3	Sinjska (Cetinska) krajina
Sinj - Satrić	13.859	8	Sinjska (Cetinska) krajina
Sinj - Vojnić Sinjski	13.525	2	Sinjska (Cetinska) krajina
Sinj - Vrlika	36.400	1	Vrlička (Cetinska) krajina, Sinjska (Cetinska) krajina
Špar - Imotski	15.581	2	Imotska krajina
Split - Aržano	75.447	4	Splitska konurbacija, Sinjska (Cetinska) krajina, Imotska krajina
Split - Nisko	42.002	4	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Crivac	48.859	3	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Dolac Gornji	47.349	7	Splitska konurbacija, Poljica
Split - Dugopolje (Crkva)	21.583	3	Splitska konurbacija
Split - Dugopolje (Dračanica)	32.861	1	Splitska konurbacija
Split - Dugopolje (Prančići)	22.842	8	Splitska konurbacija
Split - Dugopolje (Vučkovići)	25.136	19	Splitska konurbacija
Split - Gradac	103.375	7	Splitska konurbacija, Makarsko primorje
Split - Imotski	85.723	3	Splitska konurbacija, Imotska krajina, Makarsko primorje
Split - Kaštel Stari	18.168	3	Splitska konurbacija
Split - Kladnjice	47.394	5	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Klis	14.072	25	Splitska konurbacija
Split - Klis Kosa	15.991	23	Splitska konurbacija
Split - Koprivno	24.274	2	Splitska konurbacija
Split - Kućine	10.855	34	Splitska konurbacija
Split - Makarska	62.233	16	Splitska konurbacija, Makarsko primorje
Split - Naklice	25.394	23	Splitska konurbacija
Split - Ogorje	67.330	6	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Omiš	29.558	66	Splitska konurbacija

Naziv linije	Prosječna duljina linije	Broj polazaka radnim danom	Prostorna cjelina
Split - Omiš (Ravnički Most)	30.163	78	Splitska konurbacija
Split - Otok	50.526	10	Splitska konurbacija, Sinjska (Cetinska) krajina
Split - Podgrađe	48.450	3	Splitska konurbacija, Poljica
Split - Podstrana (Mutogras)	16.056	8	Splitska konurbacija
Split - Prgomet	48.830	2	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Rašćane Gornje	94.212	2	Splitska konurbacija, Imotska krajina
Split - Seget Donji (A)	30.541	3	Splitska konurbacija
Split - Seget Donji (B)	30.394	30	Splitska konurbacija
Split - Šerići	49.787	2	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Šestanovac	63.394	5	Splitska konurbacija, Sinjska (Cetinska) krajina, Poljica, Imotska krajina
Split - Sinj	36.320	55	Splitska konurbacija, Sinjska (Cetinska) krajina
Split - Dubrava	29.123	21	Splitska konurbacija, Poljica
Split - Solin	7.218	4	Splitska konurbacija
Split - Stari Grad	166.380	2	Splitska konurbacija, Makarsko primorje, Hvar
Split - Sutina	36.497	1	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Trnbusi	54.358	4	Splitska konurbacija, Sinjska (Cetinska) krajina, Poljica
Split - Trogir	26.939	110	Splitska konurbacija
Split - Tugare	23.481	0	Splitska konurbacija
Split - Vranjic	7.374	14	Splitska konurbacija
Split - Vrgorac	108.988	2	Splitska konurbacija, Imotska krajina, Vrgoračka krajina
Split - Vrlika	72.660	6	Splitska konurbacija, Vrlička (Cetinska) krajina, Sinjska (Cetinska) krajina
Split - Zelovo	44.228	4	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Split - Zračna Luka	26.740	24	Splitska konurbacija
Split - Zračna luka (shuttle bus)	24.620	13	Splitska konurbacija
Srinjine (Most) - Split	17.557	1	Splitska konurbacija
Stilja - Gornje Igrane	34.273	2	Makarsko primorje, Vrgoračka krajina
Šućuri - Imotski	14.362	4	Imotska krajina
Supetar - Bol	42.842	9	Brač
Supetar - Dračevica	12.873	4	Brač
Supetar - Milna	21.946	13	Brač
Supetar - Postira	23.483	5	Brač
Supetar - Povlja	66.670	7	Brač
Trajektna luka - Hvar	15.572	5	Hvar
Trajektna luka - Vrboska	21.914	8	Hvar
Trogir - Ljubotica	32.175	14	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Trogir - Marina	16.425	9	Splitska konurbacija

Naziv linije	Prosječna duljina linije	Broj polazaka radnim danom	Prostorna cjelina
Trogir - Marina - Vinišće	22.367	5	Splitska konurbacija
Trogir - Okrug Donji	8.219	26	Splitska konurbacija
Trogir - Plano	6.345	22	Splitska konurbacija
Trogir - Seget Vranjica	5.118	2	Splitska konurbacija
Trogir - Sevid	32.073	7	Splitska konurbacija
Trogir - Slatine	9.445	26	Splitska konurbacija
Trogir - Vinovac	32.732	10	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Veliko Brdo - Podgora	12.760	20	Makarsko primorje
Vinjani Donji - Kamenmost	12.928	3	Imotska krajina
Vinovac - Blizna	10.017	1	Zagora Splitske konurbacije
Vrsine - Vinovac	18.142	0	Splitska konurbacija, Zagora Splitske konurbacije
Zagvozd - Imotski	17.799	3	Imotska krajina
Zračna luka - Split (Spinut)	30.607	2	Splitska konurbacija
Zračna luka - Split (Vrh Sućidra)	24.411	2	Splitska konurbacija

Iz tablice je vidljivo da je prostorno najbolje pokrivena Splitska konurbacija (kroz koju prolazi 78 linija, odnosno gotovo dvije trećine od ukupnog broja linija). Nakon nje slijede Imotska krajina sa 18 linija (što čini 15,13 % od ukupnog broja linija), Zagora Splitske konurbacije sa 20 linija (16,81 % od ukupnog broja linija), Sinjska (Cetinska) krajina i Makarsko primorje s po 15 linija (12,61 %), Poljica sa osam linija (6,72 %), Brač sa pet linija (4,20 %), Hvar i Vrgoračka krajina s četiri linije (3,36 %). Linijama je najslabije pokrivena Vrlička (Cetinska) krajina, uz samo dvije linije (1,68 % od ukupnog broja linija) koje prolaze kroz nju.

Tablica u nastavku prikazuje broj županijskih autobusnih linija prema prostornim cjelinama županije.

Tablica 4: Broj županijskih autobusnih linija prema prostornim cjelinama [30]

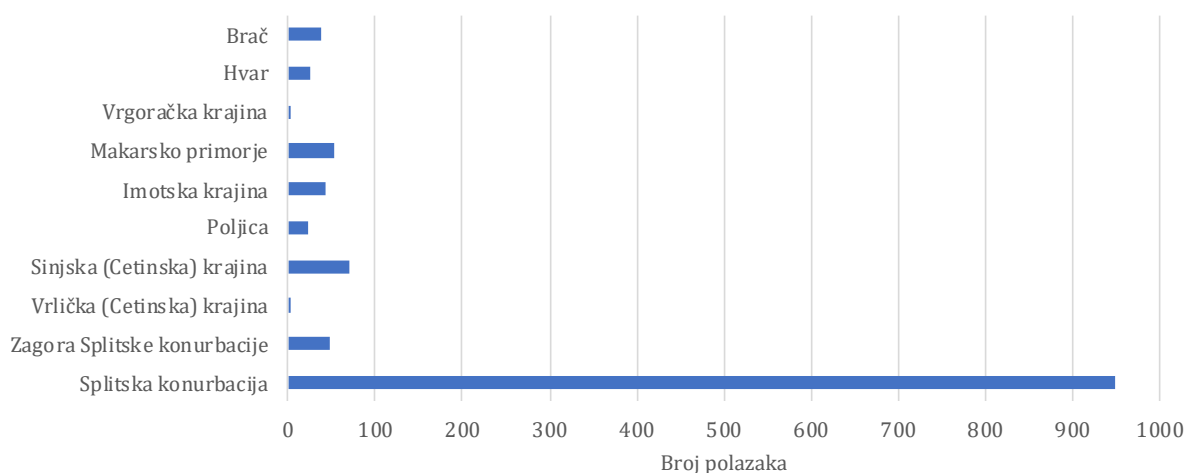
Prostorna cjelina	Broj linija unutar pojedine prostorne cjeline	Postotak linija unutar prostorne cjeline u odnosu na ukupan broj linija
Splitska konurbacija	78	65,55%
Zagora Splitske konurbacije	20	16,81%
Vrlička (Cetinska) krajina	2	1,68%
Sinjska (Cetinska) krajina	15	12,61%
Poljica	8	6,72%
Imotska krajina	18	15,13%
Makarsko primorje	15	12,61%
Vrgoračka krajina	4	3,36%
Hvar	4	3,36%
Brač	5	4,20%

Ukupna duljina mreže linija (uz procijenjene prosječne duljine po pojedinoj liniji) iznosi 3.744 km. Prosječna duljina za promatrane linije iznosi 31 km, pri čemu najveću prosječnu duljinu (166 km)

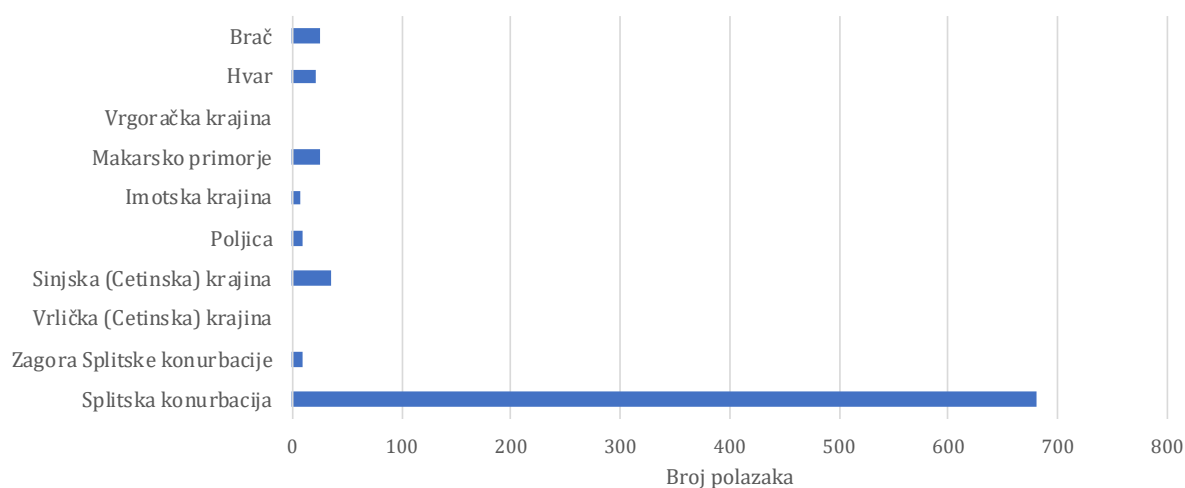
ima linija Split – Stari Grad koja prolazi kroz tri prostorne cjeline – Splitsku konurbaciju, Makarsko primorje i Hvar. Najmanja je prosječna duljina linije Dubrava – Vinišće te iznosi okvirno 4,33 km.

Po prikazanim linijama radnim danom se ostvaruje ukupno 1.258 polazaka, pri čemu prosječan broj polazaka po liniji iznosi 11. Najveći je broj polazaka (110) na liniji Split - Trogir radi prirode linije (veza sa zračnom lukom), dok se na većem broju linija (16 njih) ostvaruje tek jedan polazak dnevno.

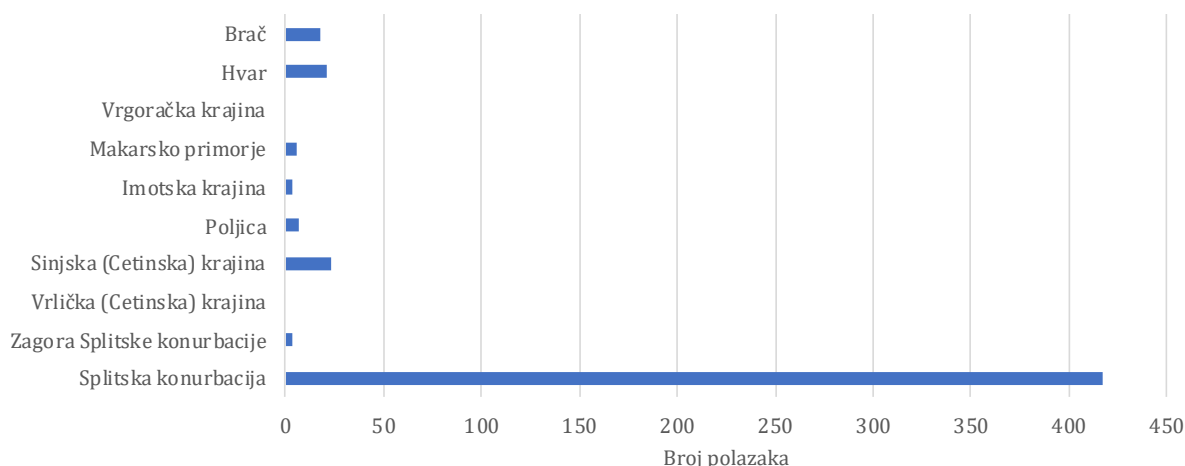
Nastavno na raniju analizu prostorne pokrivenosti linijama po prostornim cjelinama u nastavku je analizirana i vremenska pokrivenost, uz pregled broja polazaka iz pojedine prostorne cjeline za radni dan, subotu i nedjelju ukupno te za radni dan dodatno po vremenskim intervalima (satima).



Slika 7. Broj dnevnih polazaka po prostornim cjelinama, radni dan [30]



Slika 8. Broj dnevnih polazaka po prostornim cjelinama, subota [30]



Slika 9. Broj dnevnih polazaka po prostornim cjelinama, nedjelja [30]

U skladu s pokrivenošću prostornih cjelina županijskim autobusnim linijama uvjerljivo najveći broj dnevnih polazaka (okvirno tri četvrtine) ostvaruje se na području prostorne cjeline Splitska konurbacija, pri čemu je u odnosu na radni dan (950 polazaka) broj polazaka subotom manji za 28,32 % te broj polazaka nedjeljom za 56,11 %. Prostorna cjelina Vrlička (Cetinska) krajina, kroz koju prolazi najmanji broj linija, ima i najmanji broj polazaka – tek tri polaska radnim danom te niti jedan polazak subotom i nedjeljom. Slijede ju Vrgoračka krajina (četiri polaska radnim danom te niti jedan polazak subotom i nedjeljom), Poljica (23 polaska radnim danom, 10 polazaka subotom i 7 polazaka nedjeljom) te Hvar (26 polazaka radnim danom te 21 polazak subotom i nedjeljom). Temeljem prikazanih podataka može se donijeti zaključak o korelaciji broja linija koje prometuju kroz pojedinu prostornu cjelinu te broja polazaka iz pojedine prostorne cjeline. Nadalje, kao i na razini prostorne cjeline Splitska konurbacija i na razini cjelokupnog analiziranog područja vikendom je zabilježen značajno manji broj polazaka u odnosu na radni dan – 35,21 % manje polazaka subotom i 60,41 % manje polazaka nedjeljom.

U tablici u nastavku dan je pregled broja polazaka po prostornim cjelinama radnim danom, po vremenskim intervalima (satima), pri čemu je za period od ponoći do četiri sata ujutro podatak prikazan zbirno.

Tablica 5. Ukupan broj polazaka iz prostorne cjeline po satima za radni dan

Vremenski interval	Ukupan broj polazaka radnim danima	Ukupan broj polazaka iz prostorne cjeline									
		Splitska konurbacija	Zagora Splitske konurbacije	Vrlička (Cetinska) krajina	Sinjska (Cetinska) krajina	Poljica	Imotska krajina	Makarsko primorje	Vrgoračka krajina	Hvar	Brač
00-04	3	3									
04	16	10	3			1				2	
05	56	40	7	1	3	2	1	1			1
06	102	68	6	1	5	3	6	3	2	2	6
07	78	51	1		10	1	8	4	2	1	
08	51	44			3	1		2		1	
09	53	41	1		1	1		5		4	
10	69	53	2		5			4		2	3
11	61	48	4		1	1	1	3		1	2
12	94	58	4		10	2	3	11		1	5
13	88	65	2		8		8	2		1	2
14	98	63	2	1	13	3	7	3		1	5
15	76	63	4		2	1	1	1			4
16	70	50	2		3	2	1	5		4	3
17	51	42	1		1	1		2		1	3
18	57	46	4		1	1	1	1		1	2
19	67	55	1		3	1	6	1			

Vremenski interval	Ukupan broj polazaka radnim danima	Ukupan broj polazaka iz prostorne cjeline									
		Splitska konurbacija	Zagora Splitske konurbacije	Vrlička (Cetinska) krajina	Sinjska (Cetinska) krajina	Poljica	Imotska krajina	Makarsko primorje	Vrgoračka krajina	Hvar	Brač
20	60	53	1		1	2		3			
21	46	40	1		1			1		1	2
22	43	39	1							3	
23	19	18	1								

Grupirajući vremenske intervale u pojedine vremenske razmake vidljivo je da ukupni broj polazaka u vremenskom razmaku od 00:00 – 05:59 sati iznosi 75 polazaka, od 06:00 – 09:59 sati 284 polazaka, od 10:00 – 14:59 sati 410 polazaka, od 15:00 – 18:59 sati 254 polazaka i od 19:00 do 23:59 sati 235 polazaka.

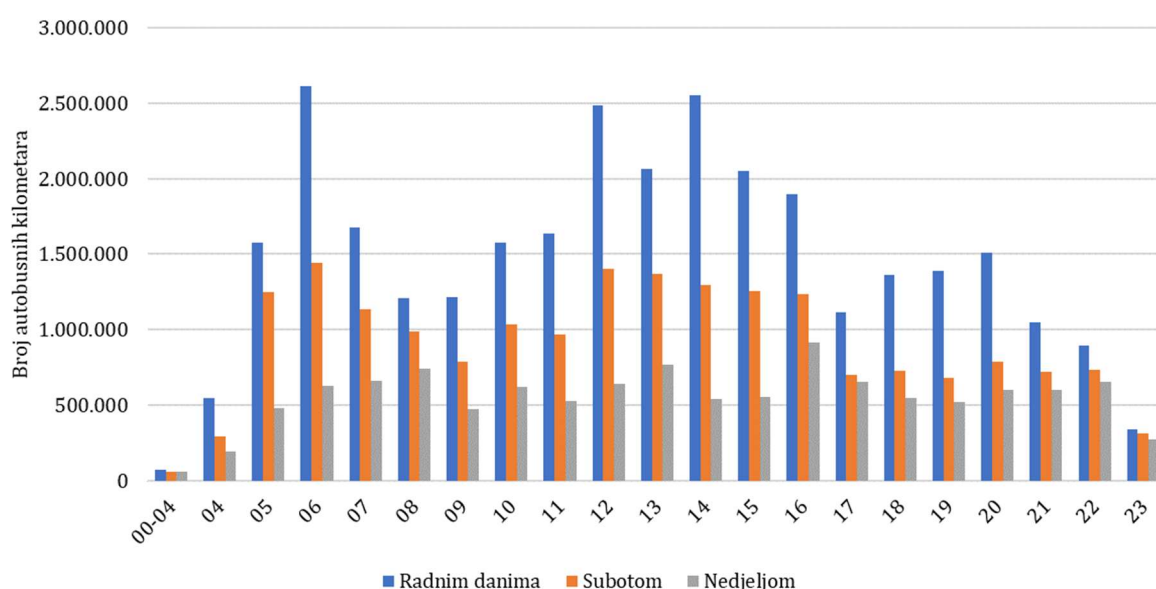
U odnosu na radni dan slična je vremenska raspodjela polazaka i subotom, dok je nedjeljom prijevoz ravnomjernije raspoređen kroz cijeli dan, uz iznimku noćnih i ranojutarnjih sati.

Od ukupnog broja prikazanih linija, čak 62 % njih ima do pet polazaka dnevno radnim danom, 20 % ima između šest i 15 polazaka, 10 % ima između 16 i 30 polazaka, svega 2 % između 31 i 50 polazaka i 6 % preko polazaka dnevno.

Tablica 6: Broj i udio županijskih autobusnih linija prema broju polazaka tijekom radnog dana

Broj polazaka	Broj linija	Postotak linija
1 - 5 polazaka	72	62%
6 - 15 polazaka	23	20%
16- 30 polazaka	12	10%
31- 50 polazaka	2	2%
> 51 polazaka	7	6%

U nastavku analize, sukladno prosječnim duljinama linija i polascima, prikazani su ostvareni autobusni kilometari u vremenskim presjecima / intervalima za radni dan, subotu i nedjelju.



Slika 10. Autobusni kilometri u vremenskim presjecima/intervalima za radni dan, subotu i nedjelju

Sukladno prikazu, najveći broj autobusnih kilometara ostvaruje se u periodu od 6 do 7 sati ujutro te u podnevnom periodu između 12 i 16 sati, naročito radnim danima. Ukupni broj autobusnih kilometara radnim danom iznosi 30.849 km, subotom 19.165 (odnosno 38 % manje nego radnim danom) i nedjeljom 11.622 kilometara (62 % manje nego radnim danom).

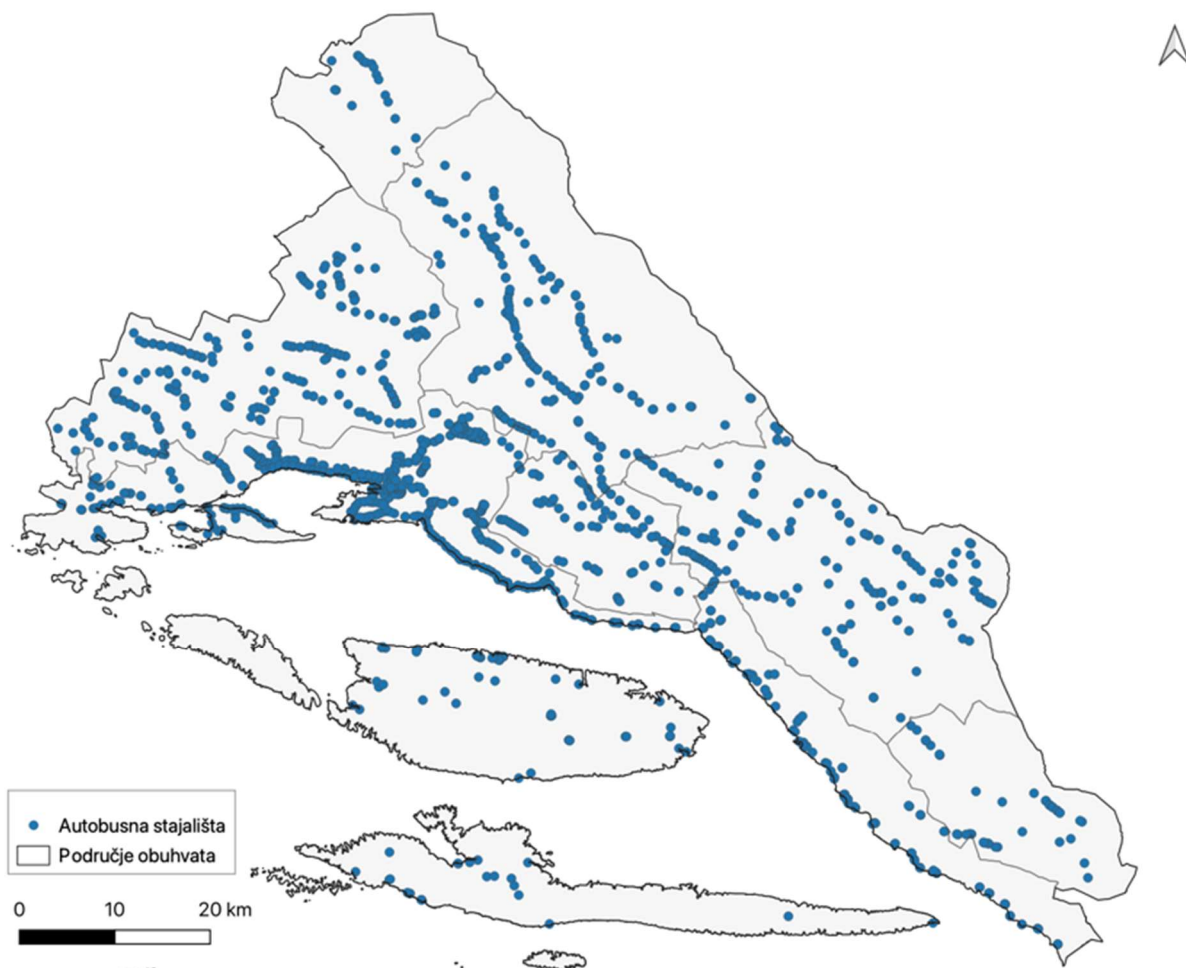
Promatrajući prostorne cjeline, uočena je mala prijevozna ponuda radnim danima unutar Vrličke (Cetinske) krajine (1.728 stanovnika) sa samo tri polaska i Vrgoračke krajine (5.698 stanovnika) sa samo četiri polaska, dok vikendom ne postoje polasci iz spomenutih prostornih cjelina.

Detaljna analiza pokazala je da unutar dviju prostornih cjelina (Vis, Biševo i Svetac te Šolta) ne postoji sustav županijskog linijskog prijevoza. Ukupan broj stanovnika unutar prostorne cjeline Vis, Biševo i Svetac iznosi 3.312 stanovnika, dok unutar prostorne cjeline Šolta iznosi 1.975 stanovnika.

Dodatne linije od značaja predstavljaju dvije međuzupanijske linije, Split – Kljaci na kojoj se odvija samo jedan polazak prema Kljacima i linija Split – Drniš na kojoj se odvija sedam polazaka prema Splitu i osam polazaka prema Drnišu. Duljina linije Split – Kljaci iznosi oko 54,29 km, dok prosječna duljina linije Split – Drniš iznosi 69,41 km s frekvencijom polazaka od 02:15 h.

3.2.3 Analiza stajališta i njihove opremljenosti

Temeljem terenskih istraživanja na području SDŽ identificirano je i georeferencirano ukupno 1.455 autobusnih stajališta (broj ne obuhvaća komunalna stajališta namijenjena isključivo gradskim linijama prijevoznika Promet d.o.o. Split te stajališta na otoku Visu gdje nije organiziran županijski linijski prijevoz). Također je identificirano i georeferencirano četiri aktivna autobusna kolodvora te pet bivših autobusnih kolodvora koji trenutno nisu u funkciji (iz imovinsko-pravnih ili sličnih razloga), već su u funkciji autobusnog stajališta. Prostorni raspored analiziranih autobusnih stajališta nalazi se na karti ispod.



Slika 11: Karta identificiranih autobusnih stajališta relevantnih za županijski linijski prijevoz na području Splitsko-dalmatinske županije [1]

Najviše autobusnih stajališta nalazi se na području prostorne cjeline Splitska konurbacija, točnije 38 % (556 stajališta) i na području Zagore Splitske konurbacije; 16 % (235). Na području Sinjske (Cetinske) krajine i Imotske krajine nalazi se 12 % autobusnih stajališta. U Makarskom primorju

i Poljici nalazi se 6 - 7 % stajališta, dok se u Vrgoračkoj krajini te na otocima Braču i Hvaru ukupno nalazi 8 % autobusnih stajališta (najmanje na Hvaru).

Za sva autobusna stajališta terenskim pregledom je utvrđena njihova opremljenost, sukladno Pravilniku o autobusnim stajalištima (NN 119/07). Zbog radova, na sjevernoj dionici županijske ceste ŽC6287 (istočna obala Peručkog jezera) nije bilo moguće utvrditi opremljenost stajališta.

Analiza opremljenosti stajališta sastojala se od terenske evidencije podataka o minimalnim standardima opremljenosti svakog stajališta sukladno spomenutom Pravilniku, a koji su opisani u nastavku. Uz navedene minimalne standarde evidentirani su podaci o oštećenosti pojedine infrastrukture te vrsti materijala postavljenih nadstrešnica. Navedeni podaci zapisani su uz geografsku dužinu i širinu kao "atributi" stajališta u .xls i .shp formatu podataka.

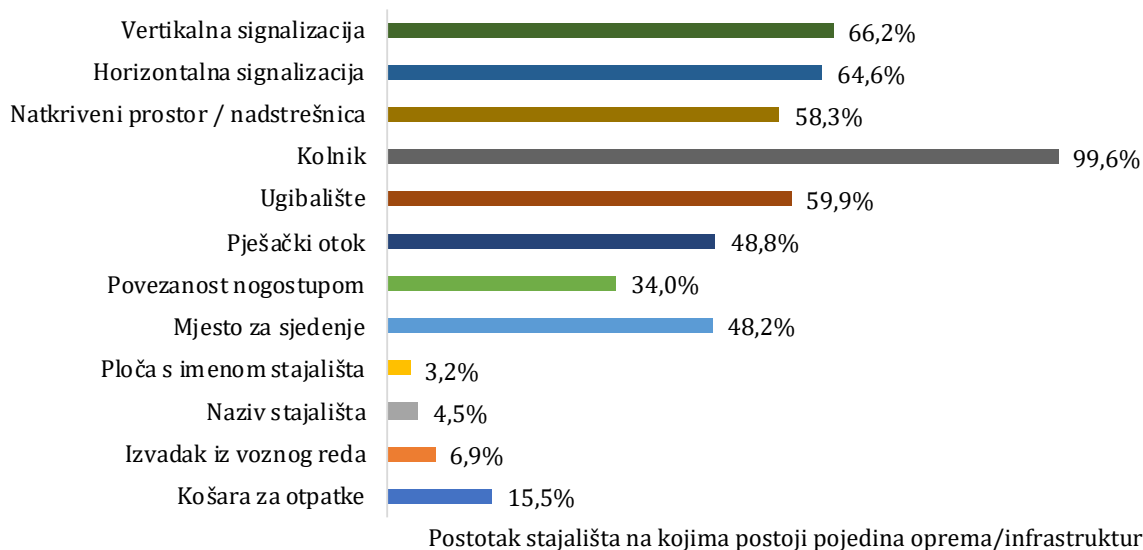


Slika 12: Prikaz evidentiranja opreme stajališta [27]



Slika 13: Prikaz primjera autobusnog stajališta[27]

Evidentirano je da dva autobusna stajališta pored Zračne luke Split sadrže sve elemente propisane Pravilnikom, dok na ostalim stajalištima unutar Županije nedostaje najmanje jedan element. Kao što je vidljivo na slici ispod, vertikalna signalizacija postavljena je na 66,2 % svih analiziranih stajališta, od čega je 1,3 % oštećeno. Horizontalna signalizacija uočena je na 64,6 % stajališta, od čega je 14 % signalizacije izbljedjelo.



Slika 14: Postotak opremljenosti autobusnih stajališta u Splitsko-dalmatinskoj županiji prema minimalnim standardima Pravilnika o autobusnim stajalištima (NN119/07)[28]

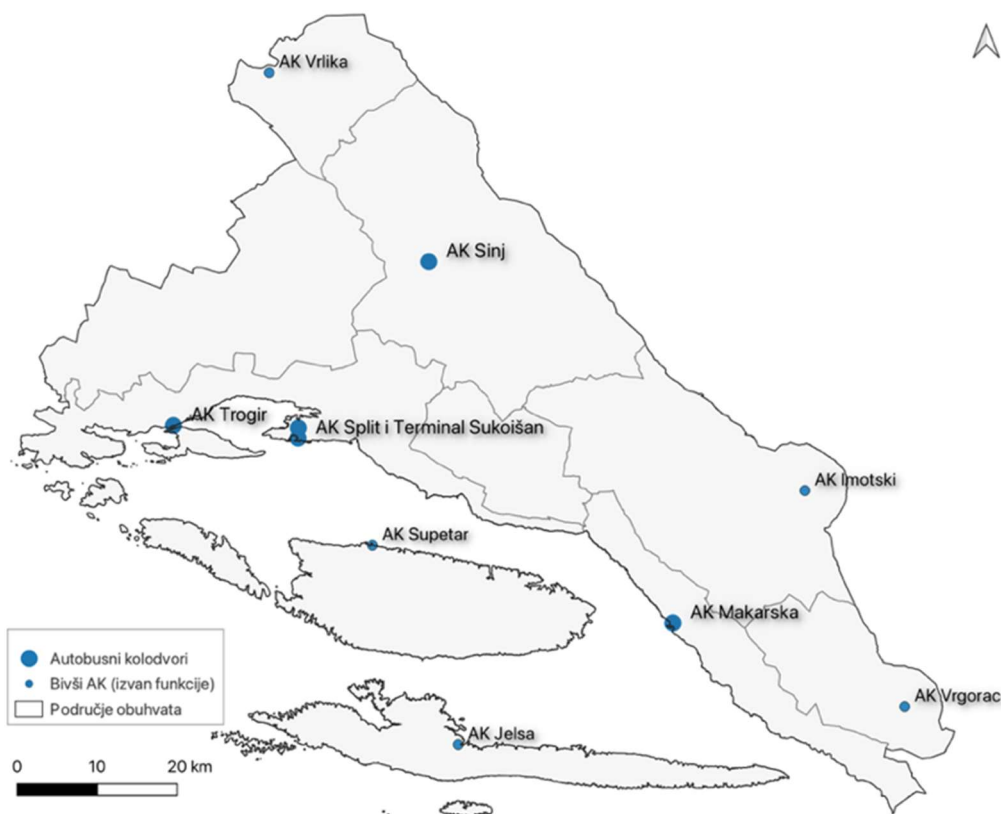
Na malo više od polovice svih autobusnih stajališta (58,3 %) postoji natkriveni prostor odnosno nadstrešnica, kojih je oštećeno 2,4%. Postojeće nadstrešnice su najčešće betonske konstrukcije (42,2 %) i staklene (27,1 %), dok je 12,2 % nadstrešnica izgrađeno od betonskih blokova. Ostale nadstrešnice (18,4 %) izgrađene su od drugačijih materijala kao što je lim, plastika ili kombinacija više materijala.

Tek 60 % svih stajališta ima ugibalište koje ima značajnu sigurnosnu ulogu. Otoci za pješake i mjesta za sjedenje uočeni su na manje od polovice svih stajališta te je tek trećina svih stajališta povezana nogostupom, što otežava pristup stajališta pješacima. Nadalje, 3,3 % svih pješačkih otoka i 3,9 % svih kolničkih površina je oštećeno. Uočeno je da na pojedinim prometnim lokacijama postoje stajališta bez izgrađenog nogostupa za pješake te su korisnici prisiljeni ulaziti/izlaziti iz vozila na kolnik, čime im je ugrožena sigurnost.

Bitni elementi informiranja putnika kao što su izvadak iz voznog reda i ploča s imenom stajališta zastupljeni su na manje od 7 % svih stajališta. Na pojedinim stajalištima grafitno su napisani nazivi stajališta.

3.2.4 Analiza kolodvora i terminala, i njihove opremljenosti

Autobusni kolodvori (u daljnjem tekstu: AK) na području SDŽ su: AK Split, AK Makarska, AK Sinj i AK Trogir. Bivši autobusni kolodvori koji su izvan funkcije i trenutno služe kao autobusna stajališta su: Vrlika, Imotski, Vrgorac, Supetar i Jelsa. U Gradu Splitu postoji i putnički terminal Sukoišan na kojemu se, uz usluge gradskog, nude i usluge prigradskog odnosno županijskog prijevoza putnika. Prostorni raspored postojećih autobusnih kolodvora i terminala nalazi se na slici u nastavku.



Slika 15: Karta autobusnih kolodvora i terminala na području Splitsko-dalmatinske županije [1]

Za sve autobusne kolodvore utvrđena je njihova opremljenost sukladno Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 92/2019) i Pravilniku o kategorizaciji autobusnih kolodvora (NN 52/14). Ukupni kapacitet svih autobusnih kolodvora je 46 perona, dok se na putničkom terminalu Sukoisan nalazi 21 peron.

Na sva četiri kolodvora peroni su natkriveni te postoje čekaonice s grijanjem i mjestima za sjedenje, prostor za prodaju karata, garderoba za prihvrat i pohranu prtljage te sanitarni čvor. Na peronima kolodvora postavljeni su vozni redovi. Parkirna mjesta za osobe s invaliditetom nisu uočena na kolodvorima i ne postoji mogućnost zaustavljanja vozila te nije dostupan bežični internet. Cjelokupni prostor kolodvora prilagođen je osobama s invaliditetom jedino u AK Split. Čekaonice su klimatizirane na svim kolodvorima osim na AK Makarska. Vozni red u čekaonici, video monitor s voznim redom te organizirana parkirališna mjesta za automobile i autobuse nalaze se na svim kolodvorima osim AK Sinj, iako neposredno uz kolodvor postoji parkirališna površina.

Najveći kapacitet evidentan je na AK Split na kojemu se nalazi ukupno 19 perona, iza kojeg slijedi AK Makarska s 10 perona i AK Sinj s devet perona, dok se na AK Trogir nalazi osam perona. Autobusni kolodvori i terminal Sukoisan prikazani su na slikama ispod.



Slika 16: AK Split [27]



Slika 17: AK Trogir [27]



Slika 18: AK Sinj [27]



Slika 19: Autobusni terminal Sukoišan [27]

Autobusni kolodvori nalaze se uz središta gradova, dok se AK Split i AK Makarska nalaze i pored trajektnih luka, što omogućuje jednostavno presjedanje putnika.

AK Split važno je čvorište jer povezuje grad Split kao ekonomsko i edukacijsko središte Županije s ostalim naseljima Županije, ali i ostalim hrvatskim gradovima međuzupanijskim autobusnim linijama. Unutar grada Splita između Ulice Domovinskog rata i Sukoišanske ulice nalazi se autobusni terminal Sukoišan. Peroni na terminalu su natkriveni i postoje mjesta za sjedenje. Na peronima unutar terminala postavljeni su vozni redovi te postoji video monitor s istaknutim voznim redovima. Svi podaci zapisani su uz geografsku dužinu i širinu kao "atributi" autobusnih kolodvora u .xls i .shp formatu podataka.

3.2.5 Analiza integracije s ostalim modovima prijevoza putnika

Na području Županije različiti modovi javnog prijevoza razvijeni su zasebno. Integrirani prijevoz putnika i mogućnost kupnje jedinstvene karte koja vrijedi za više modova prijevoza (npr. za županijski autobusni prijevoz i trajektni ili željeznički prijevoz putnika) nisu uspostavljeni, već je za svaki mod prijevoza potrebno kupiti zasebnu kartu. Putnički informacijski sustavi također su razvijani zasebno za autobusni, pomorski i željeznički promet. Praksa zapadnoeuropskih zemalja ukazala je na to da mogućnost kupnje jedinstvene prijevozne karte i planiranja multimodalnog putovanja korisnicima može učiniti javni prijevoz dostupnijim i jednostavnijim za korištenje čime se povećava atraktivnost i potražnja za javnim prijevozom.

Sagledavajući digitalizaciju javnog prijevoza na području Županije, pojedini prijevoznici imaju odvojene vlastite aplikacije za informiranje putnika o voznim redovima i/ili kupnju karata. Nacionalni željeznički operater HŽ Putnički prijevoz (u daljnjem tekstu: *HŽPP*) i Jadrolinija također nude svoje vlastite aplikacije za pregled voznih redova i kupnju karata. Potencijal integracije na području Županije ogleda se u planiranju postavljanja stajališta autobusa uz stajališta drugih modova prijevoza, povećanju razine informiranosti putnika na mjestima integracije, planiranju usklađenih voznih redova, stvaranju centralizirane platforme (web stranica i/ili mobilna aplikacija) i zajedničkom dijeljenju podataka prijevoznika kako bi putnici imali sve informacije na jednom mjestu i bili u mogućnosti jednostavnije planirati svoja putovanja.

Analiza integracije s gradskim autobusnim prijevozom putnika

Javni gradski prijevoz putnika prisutan je na području grada Splita. Na stajalištima gradskog autobusnog prijevoza smiju se zaustavljati isključivo vozila prijevoznika Promet d.o.o. Split koji nudi uslugu gradskog prijevoza putnika. Zaustavljanje (ukrcaj i iskrcaj putnika) autobusa za međumjesni odnosno županijski autobusni prijevoz koji nude drugi prijevoznici na tim stajalištima je zabranjeno, osim pod posebnim uvjetima. Na stajalištima namijenjenima za javni gradski prijevoz putnika postavljeni su stupovi s natpisom "Osim za autobuse "Promet d.o.o. Split".

Unatoč navedenome, iznimno postoje stajališta gradskog autobusnog prijevoza na kojima je uz vozila tvrtke Promet d.o.o. Split dozvoljeno zaustavljanje vozila županijskog autobusnog prijevoza, a temeljem sklopljenog ugovora i ugovorene novčane naknade između autoprijevoznika i Grada Splita. Stajališta su navedena u Zaključku o odobrenju korištenja određenih autobusnih stajališta gradskog prometa na području grada Splita za potrebe međumjesnog putničkog prometa (2018.) i to su:

- Poljička cesta - "Auto Hrvatska" KBC Firule - sjeverno;
- Poljička cesta - KBC Firule - južno;
- Domovinskog rata - "Muslimanka" - Pošta - sjeverno;
- Domovinskog rata - "Muslimanka" - južno;
- Poljička cesta - Blatine - sjeverno i
- Poljička cesta - Bolnica Križine - južno. [14]

Na gradskim autobusnim stajalištima na kojima je uz gradske autobuse Promet d.o.o. Split dozvoljeno zaustavljanje autobusa međumjesnog prijevoza postavljeni su stupovi s natpisom "Osim za BUS Promet d.o.o. i koncesionara".

Ključna točka integracije županijskog i gradskog autobusnog prijevoza putnika je putnički terminal Sukoišan, čija infrastruktura je opisana u poglavlju "Analiza kolodvora i terminala, i njihove opremljenosti."

Na terminalu se korisnicima, uz uslugu gradskog autobusnog prijevoza, pružaju usluge prigradskog odnosno županijskog prijevoza putnika poduzeća Promet d.o.o. Split.



Slika 20: Prostorni položaj putničkog terminala Sukoišan [29]

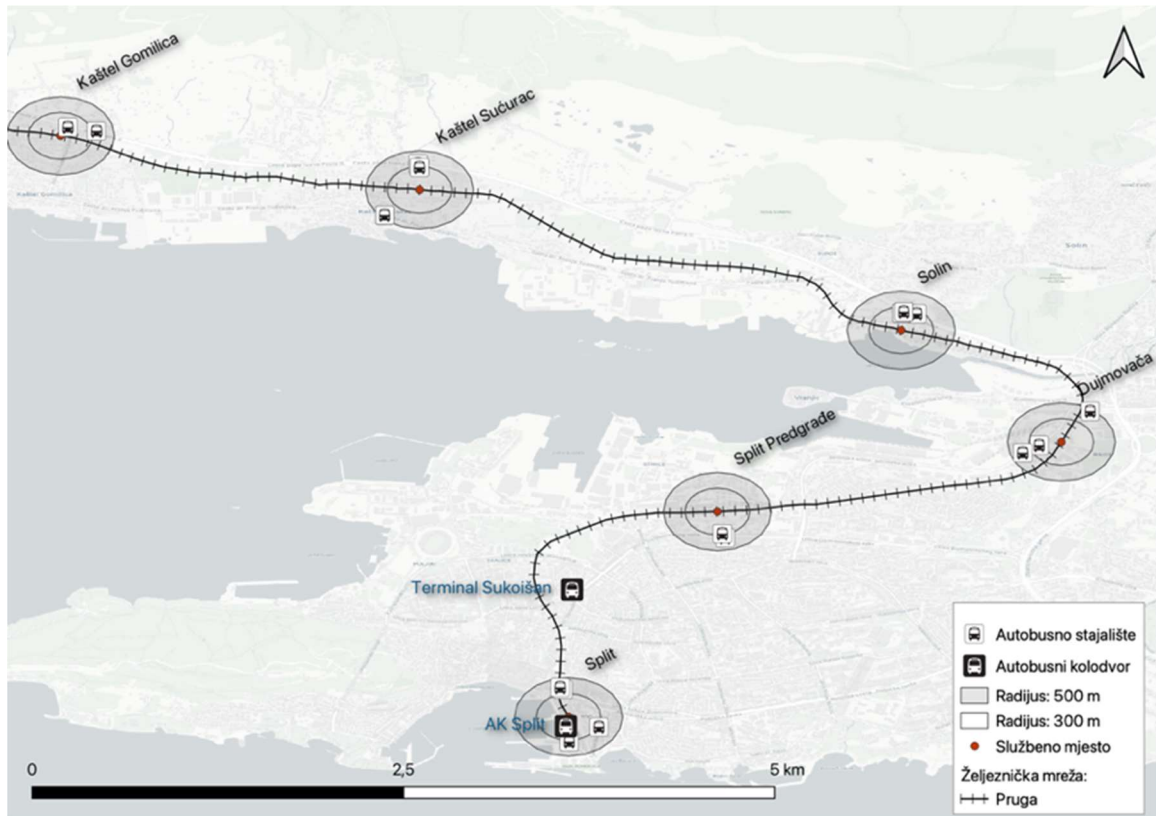
Na terminalu, na peronima i unutar čekaonice postoje digitalni zasloni s popisom polazaka gradskih i županijskih linija. Terminal Sukoišan omogućuje integraciju prijevoza putnika iz naselja unutar Urbane aglomeracije Splita i gradskog prijevoza putnika unutar Splita te udaljenih naselja unutar Splitske konurbacije, Zagore Splitske konurbacije ili Poljice.

Značajnije linije kojima je terminal Sukoišan povezan s ostalim naseljima izvan grada Splita su: Split - Trogir, Split - Divojevići, Split - Šestanovac/Trnbusi, Split - Klis. Linija Split - Dugopolje je također značajna jer povezuje stanovnike Grada Splita i okolnih naselja s industrijskom zonom u Dugopolju gdje svakodnevno rade. Uz terminal Sukoišan, AK Split ključno je mjesto integracije gradskog i županijskog autobusnog prijevoza. Autobusno stajalište "Trajektna luka" i AK Split međusobno su udaljeni cca. 200 m što omogućuje brzo presjedanje s gradskog na županijski autobusni prijevoz i obrnuto. Unutar 500 m od AK postoje četiri autobusna stajališta za gradski i županijski autobusni prijevoz.

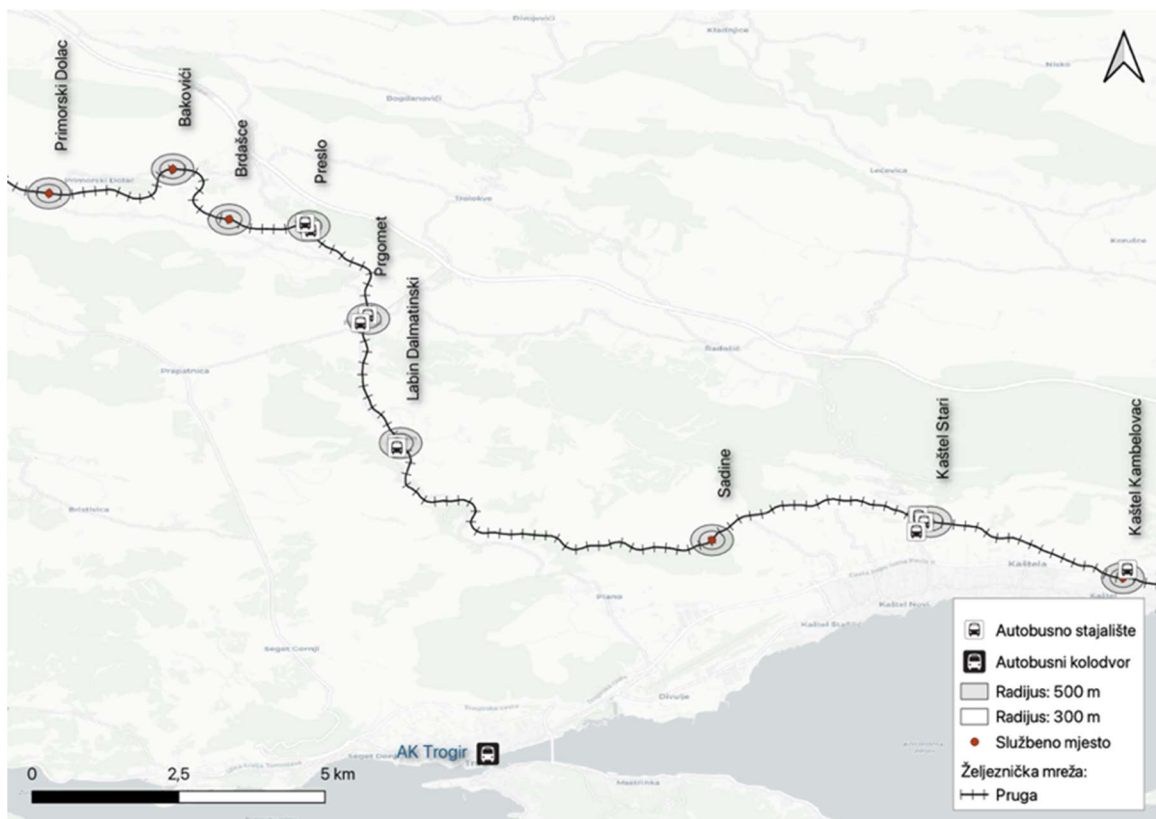
Prigradski i gradski autobusni prijevoz djelomično su digitalizirani odnosno integrirani kroz mobilnu aplikaciju "Promet Split" koja omogućuje planiranje putovanja, pregled polazaka i stajališta te kupnju prijevoznih karata, ali isključivo u domeni prijevoznika Promet d.o.o. Split.

Analiza integracije sa željezničkim prijevozom putnika

Kroz područje Županije prolazi međunarodna, jednokolosiječna, neelektrificirana željeznička pruga M604 Oštarije - Knin - Split (dionica Split - Primorski Dolac). Pruga povezuje grad Split prema sjeveru sa Solinom, Kaštelima, Prgometom i Primorskim Dolcem kao ključnim točkama područja obuhvata. Na relaciji Primorski Dolac - Split postoji šest polazaka tijekom radnog dana. Županijski autobusni prijevoz na području željezničke trase može imati ulogu "feeder" usluge kojom putnici mogu lakše doseći željeznička stajališta i putovati na dulje relacije ili putovati većim komercijalnim brzinama na određeno odredište (unutar i izvan Županije) i obrnuto. Na željezničkoj mreži unutar Županije postoji ukupno 15 službenih mjesta (kolodvora i stajališta), a najznačajniji je željeznički kolodvor "Split" koji se nalazi na južnoj obali Grada Splita neposredno uz AK Split.



Slika 21: Prikaz obuhvata autobusnih stajališta u radijusu od 300 m i 500 m od željezničkih kolodvora i stajališta (Split) [1]



Slika 22: Prikaz obuhvata autobusnih stajališta u radijusu od 300 m i 500 m od željezničkih kolodvora i stajališta [1]

Blizina autobusnog i željezničkog kolodvora omogućuje putnicima nesmetan i brz prelazak s jednog moda na drugi, dok se na udaljenosti od otprilike 250 m od željezničkog kolodvora nalazi trajektna luka Split.

Terenskim istraživanjem i prostornom analizom u GIS alatu (karte na sljedećoj stranici), ustanovljeno je da se pored ukupno 60 % (9) svih službenih mjesta Županije nalazi barem jedno autobusno stajalište u okruhu od 300 m, što je atraktivna udaljenost za prelazak s autobusa na vlak i obrnuto.

Sagledavajući radijus od 300 m, najviše autobusnih stajališta nalazi se uz službeno mjesto Solin (tri), dok se na službenim mjestima Labin Dalmatinski, Prgomet i Preslo nalaze po dva autobusna stajališta (jedno u svakom smjeru). Iz karti na prethodnoj stranici vidljivo je da je najmanja razina integracije po pitanju blizine autobusnih stajališta (300 pa čak i 500 m) službenom mjestu, prisutna na ruralnim područjima prostorne cjeline Zagora Splitske konurbacije i dijelu Splitske konurbacije. Stajališta na kojima prelazak sa željezničkog na autobusno stajalište nije moguć niti unutar 500 m su Primorski Dolac, Bakovići, Brdašće i Sadine. Korisnici su na tim lokacijama ovisni o prijevozu automobilom da bi došli do željezničkog stajališta, a zbog manje gustoće naseljenosti taksi usluge su rijetko dostupne.

Ukupno 73 % (11) službenih mjesta u okruhu od 500 m sadrži barem jedno autobusno stajalište. Veća razina integracije je vidljiva na području naseljenijih područja Kaštela i unutar Grada Splita. Sagledavajući radijus od 500 m, u blizini željezničkog kolodvora Split nalazi se najviše (pet) autobusnih stajališta i AK Split, dok se pokraj Kaštela Starog nalaze četiri autobusna stajališta. Uz ostala službena mjesta nalaze se po tri ili dva autobusna stajališta (unutar 500 m).

Na tek 21 % svih autobusnih stajališta koja se nalaze unutar 500 m od željezničkog kolodvora/stajališta unutar Županije postavljen je izvadak iz voznog reda autobusa, a na području izvan grada Splita na stajalištima nisu navedena njihova imena, što otežava informiranje putnika o opcijama putovanja prilikom presjedanja s jednog na drugi mod.

Putnici za pregled voznog reda vlakova mogu koristiti web ili mobilnu aplikaciju "HŽ Planner", a za kupnju prijevozne karte odvojenu aplikaciju "HŽPP karte". Za planiranje autobusnog prijevoza od ili do željezničkih kolodvora i stajališta putnici mogu koristiti zasebne aplikacije prijevoznika (npr. "Promet Split"). Ne postoji zajednička digitalna platforma za planiranje i kupnju jedinstvenih karata HŽPP-a i autobusnog županijskog prijevoza. Putovanje autobusima Promet d.o.o. Split na predmetnom području moguće je planirati i pomoću Google Maps platforme, zahvaljujući GTFS podacima, što je korisno kako stanovnicima tako i turistima koji koriste javni prijevoz.

Analiza integracije s pomorskim prijevozom putnika

Ključno mjesto integracije županijskog autobusnog i trajektnog prijevoza te ostalih modova javnog prijevoza je područje pomorske Luke Split. Osim značaja za lokalni i županijski prijevoz putnika (ponajviše kod povezivanja otoka s ostalim naseljima Županije), Luka Split ima međunarodni značaj. Luka je pod nadležnošću Lučke Uprave Split, a brodske linije održavaju brodari Jadrolinija, NC Komiza, Kapetan Luka i Krilo Shipping Company. Pored Luke Split nalazi se Autobusni kolodvor Split, gradsko autobusno stajalište "Trajektna luka", željeznički kolodvor Split, stajalište dijeljenih bicikala Nextbike te taksi stajalište. Spomenuta integracija omogućuje

jednostavno i brzo presjedanje putnika, njihovo putovanje iz Splita prema ostalim dijelovima županije i obrnuto te povezanost Splita sa županijskim otocima Šolta, Brač, Hvar, Vis, Drvenik Mali i Drvenik Veliki. Ostale pomorske luke obalnih gradova Županije su trajektna luka Makarska i trajektna luka Drvenik koje su povezane s otokom Bračom (Makarska - Sumartin) i otokom Hvarom (Drvenik – Sućuraj).

Unutar pojedinih otoka, na područjima lokalnih trajektnih luka integriraju se javni autobusni i pomorski (trajektni) prijevoz. Otoci su povezani trajektnim linijama međusobno i s gradovima na priobalju, dok je unutar otoka organiziran županijski autobusni prijevoz koji međusobno povezuje naselja unutar otoka. Poželjno je da su autobusna stajališta blizu trajektnih pristaništa kako bi presjedanje putnika bilo brže i jednostavnije. U tom pogledu prednjače luke Sućuraj i Stari Grad na Hvaru te luka Sumartin na Braču gdje je udaljenost autobusnog stajališta i trajektnog pristaništa svega nekoliko do 60 m.

Tablica 7: Udaljenost između pristaništa trajektnih luka i najbližih autobusnih stajališta unutar SDŽ [30]

Trajektna luka	Linije brodarka Jadrolinija	Udaljenost do autobusnog stajališta	Udaljenost do autobusnog kolodvora	Izvadak voznog reda autobusa
Sućuraj (Hvar)	Drvenik- Sućuraj	Uz pristanište	-	Postoji
Sumartin (Brač)	Makarska - Sumartin	Uz pristanište	-	Ne postoji
Stari Grad (Hvar)	Split - Stari Grad	Uz pristanište	-	Postoji
Makarska	Makarska - Sumartin	140 m	370 m	Ne postoji
Supetar (Hvar)	Split - Supetar	180 m	-	Postoji
Split	18 linija (14 otoka)	50 - 200 m*	120 - 300 m*	Postoji
Drvenik	Drvenik - Sućuraj	400 m	-	Ne postoji
Hvar	Split - Hvar - Vela Luka - Lastovo Split - Bol - Hvar - Korčula - Dubrovnik Split - Hvar - Milna - Vis	515 m	-	Postoji
Milna (Brač)	Split - Milna Hvar - Vis	530 m	-	Ne postoji
Bol (Brač)	Split - Bol - Hvar - Korčula - Dubrovnik Split - Bol - Jelsa	590 m	-	Postoji
Jelsa (Hvar)	Split - Bol - Jelsa	770 m	-	Ne postoji

*Udaljenost između autobusnog stajališta "Trajektna luka" i trajektnih pristaništa te AK Split i trajektnih pristaništa ovisi o lokaciji pojedinog pristaništa unutar područja Luke Split.

Udaljenost trajektnih pristaništa i dostupnih autobusnih stajališta u Makarskoj, Supetru i Splitu je 140 - 200 m što je relativno atraktivna udaljenost za pješčenje. Udaljenost pristaništa i autobusnog kolodvora u Splitu i Makarskoj je 200 - 400 m.

Pristaništa u lukama Drvenik, Hvar, Milna i Bol udaljena su od najbližih dostupnih stajališta od 400 do gotovo 600 m što čini putnicima presjedanje između autobusa i trajekta manje atraktivnim i kompliciranijim. U Drveniku je, primjerice, od pristaništa potrebno pješčiti do državne ceste D8 na kojoj se nalazi autobusno stajalište i u blizini stajališta ne postoji pješački prijelaz. Najveća udaljenost autobusnog stajališta i trajektnog pristaništa uočena je u Jelsi i iznosi cca. 770 m. Terenskim istraživanjem, ustanovljeno je da na nešto više od polovice (točnije 55 %) najbližih autobusnih stajališta postoje izvadci iz voznog reda koji stanovnicima i turistima omogućavaju lakše informiranje o polascima autobusa, a samim time i presjedanje. Vozni redovi autobusa uglavnom su podređeni polascima/dolascima trajekata s/u trajektne luke.

Putnici za informiranje o redovima plovidbe, pregled cijena i kupnju karata za trajekte mogu koristiti mobilnu aplikaciju "Jadrolinija", dok je za autobusni prijevoz potrebno instalirati zasebne aplikacije prijevoznika (npr. aplikacija "Čazmatrans" za prijevoz na Hvaru) te ne postoji digitalna platforma koja omogućuje zajedničko planiranje putovanja s oba moda prijevoza ili kupnju jedinstvene prijevozne karte.

3.3 ANALIZA PRIJEVOZNIH KAPACITETA (PREGLED VOZNOG PARKA)

U ovom potpoglavlju analiziran je vozni park autobusnih prijevoznika na području Županije, uključujući kapacitet, starost te opremljenost vozila javnog prijevoza. Dodatno je analiziran javni linijski pomorski prijevoz kao komplementaran ili suplementaran mod prijevoza autobusnom prijevozu, ponajviše u pogledu povezivanja otoka na kojima se također odvija županijski autobusni prijevoz.

Analizom prikupljenih podataka je utvrđen broj od ukupno 262 vozila javnog prijevoza na području Županije, od čega su 213 autobusi i midi autobusi, 41 mini autobusi i 8 kombi vozila, ukupnog kapaciteta 13.355 mjesta za putnike. Najveći udio prijevoznika (50 %) raspolaže s ukupnim kapacitetom voznog parka manjim od 500 mjesta, dok je udio prijevoznika s ukupnim kapacitetom između 500 i 1.500 mjesta i onih s većim kapacitetom od 1.500 mjesta jednak i iznosi po 25 %. Navedeni podaci govore u prilog postojanju većeg broja prijevoznika različitih veličina i tržišnih udjela. Prosječan kapacitet vozila (sjedeca i stajaca mjesta) na razini svih analiziranih prijevoznika iznosi 51 putničko mjesto, od čega je u prosjeku osigurano po 1 mjesto za osobe sa smanjenom pokretljivošću.

Prosječna starost voznog parka svih analiziranih prijevoznika iznosi okvirno 12 godina, pri čemu jednaki udjeli prijevoznika (27 %) raspolažu voznim parkom starosti između 10 i 15 godina, voznim parkom starosti između 15 i 20 godina te voznim parkom starosti veće od 20 godina, dok 20 % prijevoznika raspolaže voznim parkom novijim od 10 godina. Gotovo sva vozila kao pogon koriste motor s unutarnjim izgaranjem (većinom dizel), te je uočeno i korištenje ukapljenog naftnog plina (LPG). Nije uočen trend prelaska na alternativne pogone vozila kao što je električni motor.

Važan je i podatak o opremljenosti vozila potrebnim uređajima za potrebe informiranja putnika i naplate karata, uključujući putno računalo, POS uređaj, validator i GPS lokator. Putnim računalom opremljen je najveći broj vozila – ukupno procijenjeno 53 %, POS uređajem je prema procjeni temeljem zaprimljenih podataka opremljeno tek 28 % vozila, validatorom putničkih karata 33 % i GPS lokatorom 37 %.

Od prijevoznika koji su se izjasnili po navedenom pitanju preko 80 % njih ima u planu proširenje kapaciteta voznog parka u nadolazećim godinama.

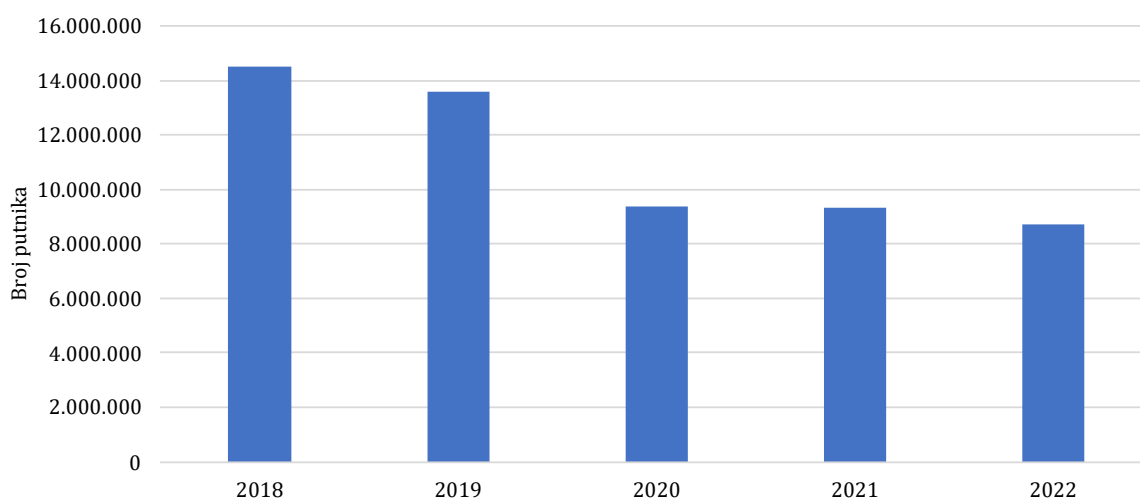
Uz autobusni prijevoz u kontekstu javnog prijevoza putnika na području Županije važan je i linijski pomorski prijevoz. Linijski pomorski prijevoz obavljaju četiri prijevoznika, uključujući Jadroliniju (11 državnih trajektnih i brzobrodskih linija), NC Komiža (jedna državna brodska linija), Krilo shipping Company (jedna državna brzobrodská linija) i Kapetan Luka (jedna državna brzobrodská linija). Navedeni prijevoznici raspolažu s ukupno 18 brodova ukupnog kapaciteta od 1.215 vozila i 10.188 putnika. Na manje od 50 % brodova omogućen je pristup za osobe smanjene mobilnosti, odnosno ukrcaj putnika pomagalima (eskalatori, liftovi i sl.). Prosječna starost brodova iznosi 25 godina te su svi pogonjeni na dizel motor.

3.4 ANALIZA BROJA PREVEZENIH PUTNIKA

U ovom potpoglavlju analiziran je broj prevezenih putnika u autobusnom prijevozu na području Županije, a koji obuhvaća županijski odnosno međugradski i prigradski prijevoz. Javni gradski (komunalni) prijevoz putnika koji je prisutan na administrativnom području Grada Splita nije obuhvaćen ovom analizom. Dodatno je analiziran javni linijski pomorski prijevoz kao komplementaran ili suplementaran mod prijevoza autobusnom prijevozu, ponajviše u pogledu povezivanja otoka na kojima se također odvija županijski autobusni prijevoz.

Analiza broja prevezenih putnika temelji se na stvarnim podacima za dio autobusnih prijevoznika koji su dostavili podatke (53,8 % prijevoznika) te metodologiji osmišljenoj za potrebe ove analize kojom se obuhvatilo preostale prijevoznike (uzeti su u obzir dostavljeni podatci, podaci o veličini voznog parka i putničkim kilometrima te iskustvo i ekspertiza izrađivača studije kako bi se dobio procijenjeni broj putnika).

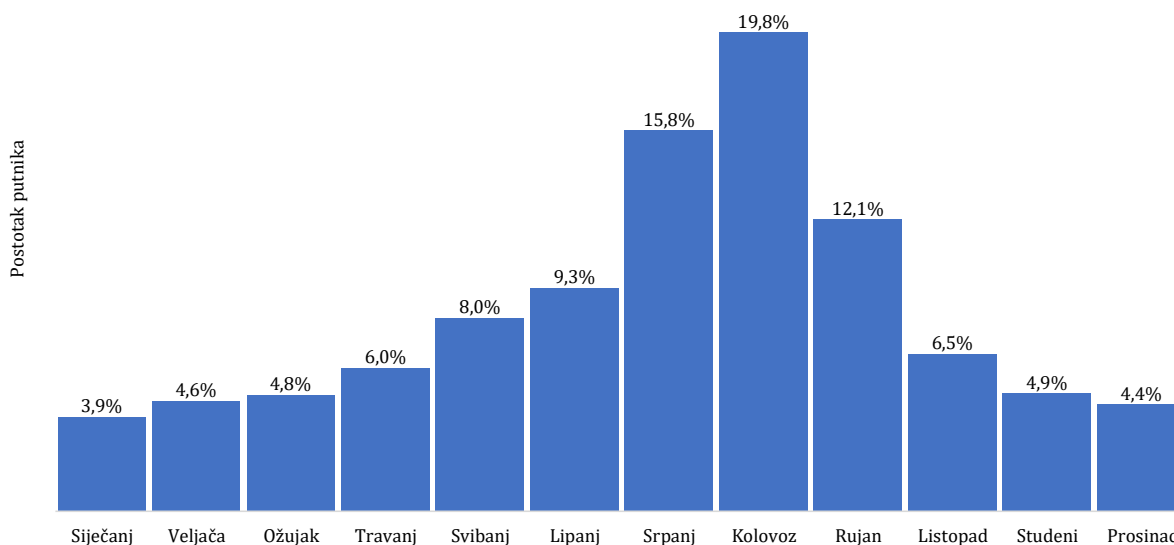
Broj prevezenih putnika u županijskom autobusnom prijevozu analiziran je za petogodišnje razdoblje od 2018. do 2022. godine, sukladno raspoloživosti podataka. Na slici u nastavku dan je pregled ukupnog procijenjenog broja prevezenih putnika unutar Županije² po godinama. Iz slike je vidljiv trend opadanja broja putnika u javnom prijevozu, koji je djelomično moguće pripisati pandemiji COVID-19 virusa.



Slika 23. Procjena broja prevezenih putnika u autobusnom županijskom prijevozu putnika na području SDŽ, 2018. – 2022. godina [31]

Nastavno na izražen priljev turista za vrijeme ljetne sezone prisutna je i značajna sezonalnost u korištenju usluga javnog prijevoza putnika. Najveći broj putnika zabilježen je u ljetnim mjesecima (najviše u kolovozu, srpnju i rujnu), što je vidljivo i iz prikaza raspodjele putnika po mjesecima za 2022. godinu u nastavku, temeljem dostavljenih podataka prijevoznika.

² Analiza uključuje i međuzupanijsku liniju 80 - Split - Kljaci - Drniš jer je značajna i iz aspekta županijskog autobusnog prijevoza.



Slika 24. Raspodjela prevezenih putnika u autobusnom županijskom prijevozu putnika na području SDŽ po mjesecima, siječanj – prosinac 2022. godine [31]

Temeljem zaprimljenih podataka o kanalima prodaje karata za pojedine prijevoznike koji su iste dostavili može se zaključiti da je gotovinska prodaja karata i dalje najzastupljeniji oblik prodaje prijevoznih karata, ali uz prisutan trend digitalizacije, odnosno povećanja prodaje karata putem web stranica, mobilne aplikacije te bankovne kartice.

Uz autobusni prijevoz prikupljeni su i podatci o broju putnika za prijevoznike koji obavljaju linijski pomorski prijevoz, a čiji su kapaciteti obrađeni u sklopu potpoglavlja „Analiza voznog parka“. Podatci su ustupljeni od strane Agencije za obalni linijski pomorski promet (u daljnjem tekstu: AOLP) za razdoblje od 2019. do 2022. godine, s obzirom na to da su do stupanja na snagu Pravilnika o načinu evidentiranja izdanih i iskorištenih putnih karata u javnom pomorskom prometu (NN 100/2017) brodari u sustav dojavljivali isključivo povlaštene karte. Najveći broj putnika zabilježen je u 2019. godini (4,6 milijuna putnika), uz pad od 39 % u 2020. (na 2,9 milijuna putnika) te ponovni rast na 4 milijuna putnika u 2021. godini. Kao i u slučaju autobusnog prijevoza izražena je sezonalnost u potražnji za uslugama prijevoznika uslijed veće turističke posjećenosti u ljetnim mjesecima.

3.5 ZAKLJUČAK ANALIZE POSTOJEĆEG STANJA – FAZA 1

Trenutno postavljeni sustav županijskih autobusnih linija koji se temelji na izdanim dozvolama, Županiji ne omogućuje dostatnu zakonsku mogućnost za upravljanjem i organiziranjem prijevoza na svom području, a koji bi trebao biti u skladu sa stvarnim potrebama stanovništva. Prelazak sa sustava županijskog linijskog prijevoza putnika temeljem dozvola na prijevoz putnika kao javne usluge, a temeljem analiziranih zakonskih smjernica, omogućiti će potrebnu optimizaciju.

Na području SDŽ-a **ukupno je aktivno 969 dozvola za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika autobusom u cestovnom prometu**, temeljem kojih su prijevoznici na području SDŽ-a dužni nuditi svoje usluge županijskog linijskog prijevoza putnika.

Analiza postojećih dozvola i stvarnog stanja županijskih autobusnih linija ukazuje na to da **postoji odstupanje od gotovo 40%** između polazaka navedenih u dozvolama i stvarnih polazaka.

Navedenom usporedbom dostupnih dozvola i stvarnog stanja postojeće mreže županijskih autobusnih linija, evidentirano je da se **postojeća mreža sastoji od ukupno 119 stalnih linija**, a uslugu županijskog linijskog prijevoza na tim linijama nudi ukupno 26 prijevoznika. Razlog reduciranja inicijalno evidentiranog broja linija (243 linije) prema dozvolama (969 dozvola) je taj što se pojedine linije na nekim relacijama sastoje od više manjih linija za koje je izdan veći broj dozvola.

Ukupna duljina mreže županijskih autobusnih linija iznosi 3.734 km. **U kontekstu prostorne pokrivenosti postojeće mreže županijskih autobusnih linija, najbolje je prostorno pokrivena prostorna cjelina Splitska konurbacija, kroz koju prolazi oko 65 % ukupnog broja linija te u kojoj se ostvaruje oko tri četvrtine svih polazaka.** Nakon Splitske konurbacije, slijede Imotska krajina, Makarsko primorje i Sinjska krajina (12 - 16 % linija) u kojima je broj stanovnika veći nego u ostalim prostornim cjelinama. Iznimka je manje naseljeno područje Zagore Splitske konurbacije u kojoj je evidentirano 16 % linija. Najmanji broj linija se nalazi unutar Vrličke krajine (ukupno 2 linije).

Rezultati analize vremenske pokrivenosti ponude županijskog autobusnog prijevoza ukazuju da je broj polazaka radnim danom izraženiji u jutarnjem (od 06:00 do 08:00) i popodnevnom periodu (od 15:00 do 17:00), dok je najintenzivniji u vremenskom periodu od 12:00 do 15:00.

Provedbom terenskog istraživanja, u Županiji je ustanovljen manjak opremljenosti autobusnih stajališta prema Pravilniku o autobusnim stajalištima (NN 119/07), dok je na pojedinim lokacijama potrebno povećati razinu sigurnosti korisnika. Na području SDŽ identificirano je i georeferencirano ukupno 1.455 autobusnih stajališta, četiri aktivna autobusna kolodvora te pet bivših autobusnih kolodvora koji trenutno imaju ulogu autobusnih stajališta. Najviše autobusnih stajališta uočeno je na području prostorne cjeline Splitska konurbacija, a najmanje na otoku Hvaru.

Na malo više od polovice svih autobusnih stajališta postoji natkriveni prostor, dok tek 60 % svih stajališta ima ugibalište. Otoci za pješake i mjesta za sjedenje uočeni su na manje od polovice svih stajališta te je tek trećina svih stajališta povezana nogostupom, što otežava pristup stajališta

pješacima. Elementi informiranja putnika (izvadak iz voznog reda i ploča s imenom stajališta) zastupljeni su na manje od 7 % svih stajališta.

Mrežu autobusnih linija i stajališta, potrebno je planirati sagledavajući potencijalna mjesta integracije u svrhu jednostavnijeg presjedanja putnika s jednog na drugi mod prijevoza, a postojeća mjesta integracije mogu se dodatno opslužiti elementima informiranja putnika (npr. vozni redovi linija na raspolaganju i nazivi stajališta autobusa).

Temeljem prikupljenih podataka o voznom parku, utvrđen je ukupni postojeći vozni park od 262 vozila javnog prijevoza ukupnog kapaciteta 13.355 mjesta za putnike. Najveći udio prijevoznika (50 %) raspolaže s ukupnim kapacitetom voznog parka manjim od 500 mjesta. Prosječna starost voznog parka svih analiziranih prijevoznika iznosi okvirno 12 godina. Nije uočen trend prelaska na alternativne pogone vozila kao što je električni motor.

Analizom godišnjeg broja prevezenih putnika u razdoblju od 2018. do 2022. **godine ustanovljen je trend opadanja broja prevezenih putnika, a koji se djelomično može pripisati pandemiji COVID-19 virusa.** Gotovinska prodaja karata i dalje je najzastupljeniji oblik prodaje prijevoznih karata te je prisutan trend digitalizacije prodaje karata.

Ostali prometni modovi promatranog područja, točnije pomorski, željeznički i gradski autobusni prijevoz, nisu tarifno i informacijski povezani s postojećim sustavom županijskog autobusnog prijevoza i ne postoje zajedničke platforme za multimodalno planiranje putovanja. Navedeno uvelike može poboljšati iskustvo putovanja korisnika i doprinijeti povećanju broja korisnika javnog županijskog prijevoza, iskorištavajući najbolje karakteristike svakog moda prijevoza.

Nastavno na ovaj dokument, u drugoj fazi izrade Studije, detaljnije će se analizirati potražnja za uslugom javnog prijevoza putnika na identificiranoj mreži županijskih autobusnih linija te će se procijeniti prijevozni potencijal javnog linijskog prijevoza putnika na području obuhvata.

4 UVOD – FAZA 2

4.1 SVRHA IZRADE

Nakon provedenih terenskih istraživanja i analize definiran je prijevozni potencijal javnog prijevoza i njegova područja poboljšanja na području Splitsko-dalmatinske županije (u daljnjem tekstu SDŽ/Županija). Definirani su generatori i atraktori putovanja, a na temelju provedenih istraživanja te drugih prihvatljivih stručnih i znanstvenih izvora.

Kreirana je procjena potencijalnog broja putnika koji bi koristili županijski javni prijevoz pod uvjetom poboljšanja postojećeg sustava javnog prijevoza. Procjena je izrađena na temelju anketa kućanstava i anketa dionika (predstavnicima jedinica lokalnih samouprava (u daljnjem tekstu JLS), prijevoznika, većih tvrtki, obrazovnih ustanova i Državnog zavoda za statistiku (u daljnjem tekstu DZS)).

U skladu s provedenim istraživanjima i definiranim generatorima i atraktorima putovanja, rezultat dokumenta je procjena broja putnika po zonama područja obuhvata. Procjena je izrađena u tri varijante: pesimistična, realna i optimistična.

4.2 O DOKUMENTU

Dokument druge faze obuhvaća poglavlja vezana za analizu podataka prikupljenih terenskim istraživanjem. Nakon definiranja prometnih generatora i atraktora putovanja izrađena je procjena prijevoznog potencijala. Procjena za dnevni i godišnji broj putnika županijskog autobusnog prijevoza kreirana je kroz tri varijante.

Poglavljje **Analiza podataka prikupljenih terenskim istraživanjem i anketama** obuhvaća analizu rezultata anketa kućanstava i korisnika javnog prijevoza. Rezultati anketa prikazuju modalnu razdiobu putovanja, putne navike, percepciju i potencijale poboljšanja sustava javnog prijevoza. Poglavljem je obuhvaćen prostorni pregled linija na kojima je provedeno brojanje putnika te procjena dnevnog broja putnika na izbrojanim autobusnim linijama.

Definiranje generatora/atraktora putovanja i prijevozne potražnje predstavlja čimbenike koji generiraju odredišta putovanja u analiziranom području. Za primarna putovanja generatori su najčešće: obrazovne institucije, zdravstvene ustanove, gospodarske zone i administrativna središta gradova. Čimbenici atrakcije putovanja najčešće su vezani za povremena (sekundarna) putovanja, a najčešće obuhvaćaju: trgovačke centre, sportsko-rekreativne objekte, tržnice, turističke i kulturne znamenitosti. U poglavlju je također opisana procijena udjela dnevnih migranata između i unutar zona područja obuhvata.

Poglavljem **Procjena prijevoznog potencijala** obuhvaćene su procjene broja dnevnih migranata i godišnjeg broja putnika koji bi koristili isključivo županijski autobusni prijevoz. Procjene dnevnih migranata i godišnjeg broja putnika prikazane su kroz pesimističnu, realnu i optimističnu varijantu. Procjene su prikazane prema zonama, između dvije zone (OD parovi) te unutar zona.

2

ANALIZA PODATAKA PRIKUPLJENIH TERENSKIM ISTRAŽIVANJEM I ANKETAMA

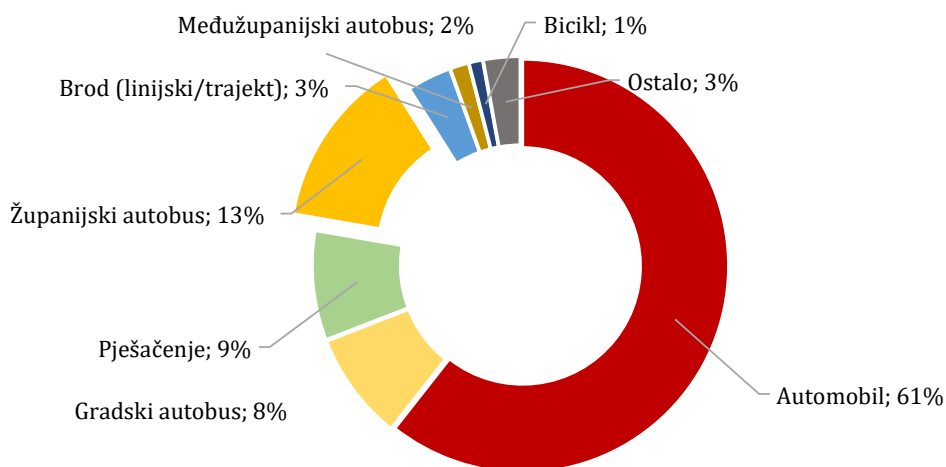
5 ANALIZA PODATAKA PRIKUPLJENIH TERENSKIM ISTRAŽIVANJEM I ANKETAMA

5.1 ANALIZA PROMETNIH NAVIKA I MIŠLJENJA O JAVNOM ŽUPANIJSKOM PRIJEVOZU PUTNIKA

Poglavlje obuhvaća analizu rezultata anketa kućanstava i korisnika javnog prijevoza. Iz rezultata su analizirane postojeće putne navike, percepcija te potencijali sustava javnog prijevoza na području obuhvata.

5.1.1 Analiza anketa kućanstava

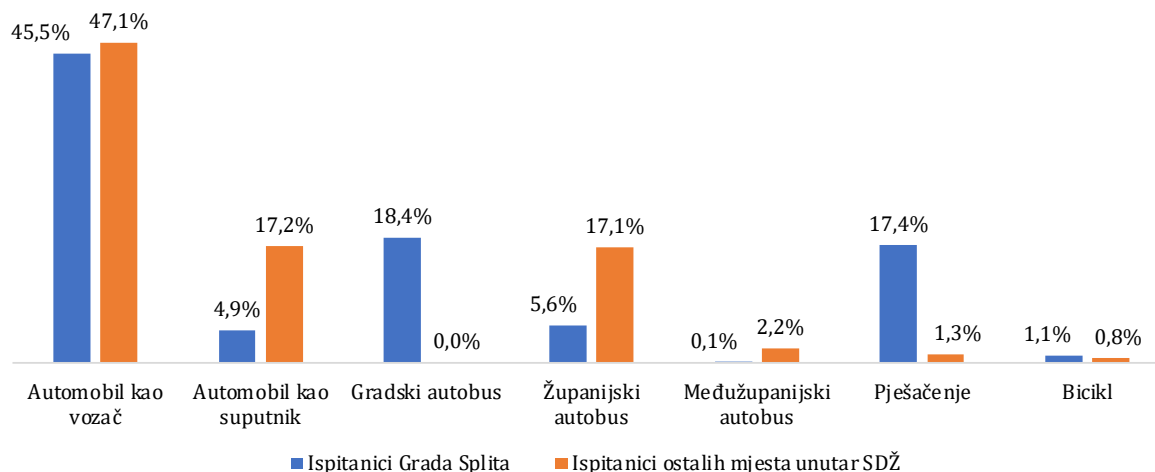
U svrhu istraživanja prometnih navika na području obuhvata provedena je anketa kućanstava. Anketa je provedena na veličini uzorka od 400 pripadnika referentne populacije (oko 48 % osoba muškog spola i oko 52 % osoba ženskog spola). Uzorkom je obuhvaćeno oko 87 % kućanstava koja posjeduju barem jedan osobni automobil. Ispitani sudionici tijekom karakterističnog radnog dana u prosjeku naprave dva putovanja. Najveći udio ispitanih (oko 61 %) do primarne destinacije putuje automobilom, oko 8,5 % ispitanih koristi gradski autobus, oko 9 % koristi pješaćenje, oko 13 % ispitanih koristi županijski autobus, oko 2 % međužupanijski autobus, biciklistički oblik prijevoza oko 1 % dok ostale oblike prijevoza (taksi, vlak, motocikl/moped, posebni linijski prijevoz putnika i multimodalne oblike) koristi oko 3 % ukupnih ispitanika. Detaljna struktura modalne razdiobe putovanja prikazana je slikom u nastavku (Slika 25).



Slika 25. Udio načina putovanja na području obuhvata [33]

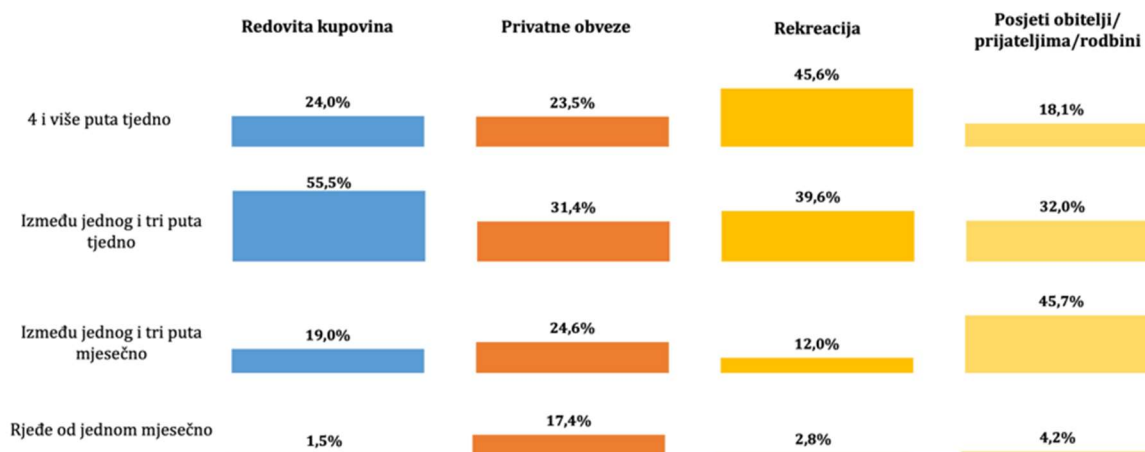
Sagledavajući modalnu razdiobu s aspekta ispitanika Grada Splita i ispitanika ostalih mjesta unutar Županije, rezultati anketa upućuju na veću ovisnost stanovnika izvan Splita o osobnom automobilu. U Gradu Splitu otprilike polovica ispitanika koristi automobil za svoja primarna putovanja, dok oko 64 % ispitanika iz ostalih mjesta koristi automobil za istu vrstu putovanja, što je gotovo 14 % više. Osim toga, oko 17 % ispitanika iz ostalih mjesta područja obuhvata koriste automobil kao suputnik/ca kao način putovanja, dok u Gradu Splitu tek 5 % ispitanika putuje kao suputnik/ca. Štoviše, 0, 10 % ispitanika izvan Grada Splita, navelo je autostopiranje kao način putovanja.

Ispitanici izvan Grada Splita koriste županijski autobus tri puta više (oko 17 %) u odnosu na ispitanike unutar Grada Splita. Jedan od razloga navedenih obrazaca putovanja, svakako je činjenica da je Grad Split ekonomsko i obrazovno središte Županije prema kojemu gravitiraju i stanovnici ostalih mjesta SDŽ, a najviše putovanja ostvaruje se unutar Grada Splita. U Gradu Splitu postoji organizirani gradski autobusni prijevoz te je više ispitanika sklonije pješaćenju kao načinu putovanja, kao što je vidljivo na slici ispod.



Slika 26. Usporedba pojedinih načina putovanja ispitanika u Gradu Splitu naspram ispitanika iz ostalih mjesta SDŽ-a [33]

Osim svakodnevnih putovanja (sa svrhom rada ili školovanja), ispitanici putuju u svrhu rekreacije (najčešće četiri i više puta tjedno), redovite kupnje (najčešće jednom do tri puta tjedno), rješavanja privatnih obaveza (najčešće jednom do tri puta tjedno) ili posjete obitelji/prijateljima/rodbini (najčešće jednom do tri puta mjesečno). Slika 27 u nastavku prikazuje učestalost putovanja ispitanika iz anketa kućanstava prema svrhama putovanja (oko 3 % ispitanika nije se moglo ili željelo izjasniti).

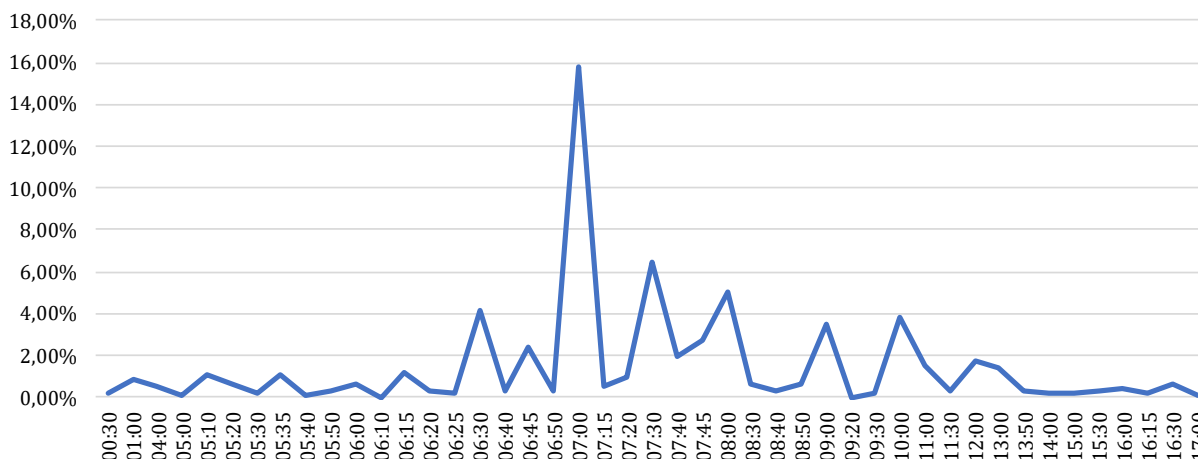


Slika 27. Učestalost putovanja prema pojedinim svrhama (rezultati anketa kućanstava) [33]

Ispitanici koji putuju u navedene svrhe, koriste automobil u većem udjelu (oko 70 %) nego pri putovanju na posao ili u obrazovnu ustanovu (60 %). Županijski autobusni prijevoz u manjem udjelu se koristi (oko 9 %) za navedena putovanja nego za svakodnevna putovanja na posao/u

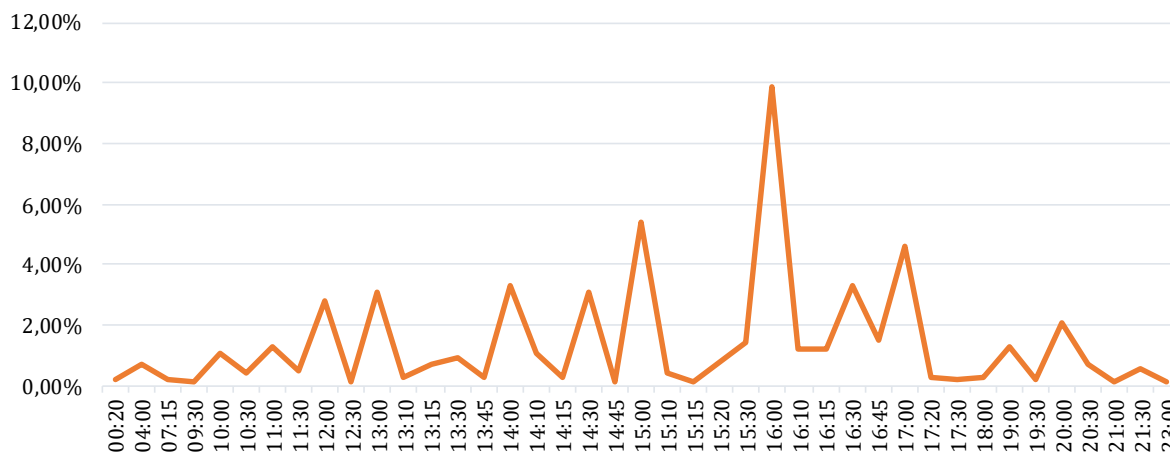
obrazovnu ustanovu (13,3 %), dok su bicikli kao prijevozno sredstvo izraženiji (npr. u rekreativne svrhe) nego prilikom svakodnevnih putovanja.

Najveći udio ispitanih u primarnu destinaciju kreće između 6:30 i 10:00 sati, dok se najčešće vraća u mjesto stanovanja između 15:00 i 17:00 sati. Jutarnji vršni sat uočen je u 07:00 (15,8 % ispitanika).



Slika 28. Jutarnja vršna razdoblja tijekom karakterističnog radnog dana [33]

Poslijepodnevni vršni sat je uočen u 16:00 sati (oko 10 % ispitanika), a ističu se i polasci u 15:00 i 17:00. Detaljniji prikaz vremena polazaka i povrataka tijekom karakterističnog radnog dana vidljiv je na slikama (Slika 28) i (Slika 29).

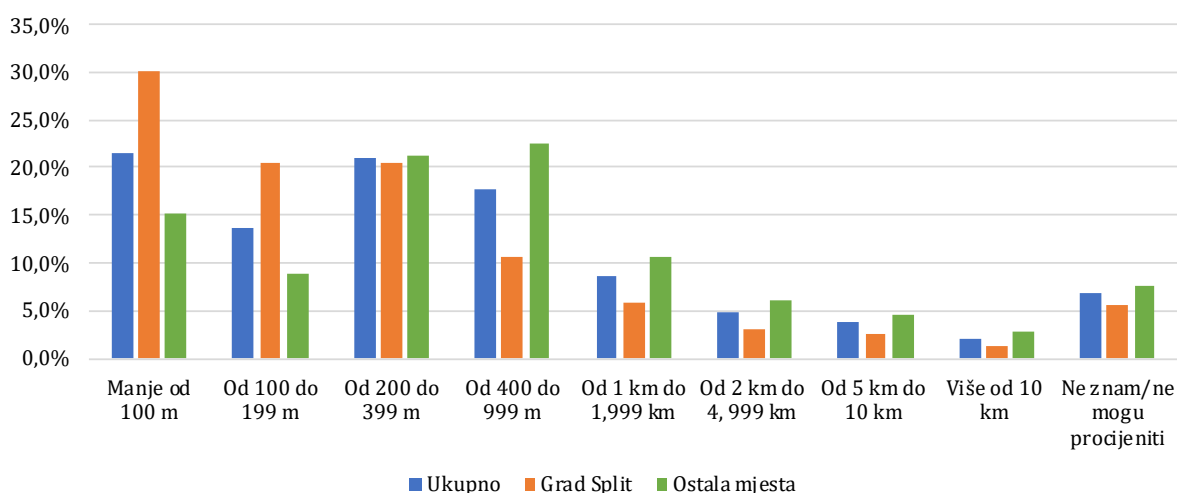


Slika 29. Poslijepodnevna vršna razdoblja tijekom karakterističnog radnog dana [33]

Prosječan broj putovanja ispitanika tijekom radnog dana je 2,06 (2,11 u Gradu Splitu i 2,03 u ostalim mjestima). Putovanja u druge općine istaknutija su u mjestima izvan Splita. Osobe koje rjeđe putuju starije su životne dobi, nižih stupnjeva obrazovanja, pripadaju kućanstvima čiji su neto prihodi proteklog mjeseca bili manji te su po radnom statusu nezaposlene osobe ili umirovljenici.

Istraživanjem je obuhvaćeno oko 87 % kućanstava koja posjeduju barem jedan osobni automobil, oko 49 % kućanstava s barem jednim biciklom, oko 14 % kućanstava s barem jednim motociklom i oko 2 % kućanstava s barem jednim električnim romobilom. Prosječan broj osobnih automobila u kućanstvima je 1,4, bicikala 0,83, a motocikala 0,19. Utvrđeno je kako stanovnici grada Splita, za razliku od stanovnika ostalih mjesta, imaju manji broj osobnih automobila i manji broj bicikala u kućanstvima, no veći broj električnih romobila.

U području pristupačnosti javnog prijevoza analizirana je udaljenost od mjesta stanovanja do najbližeg stajališta javnog prijevoza. Tako je za oko 21 % ispitanih udaljenost stajališta manja od 100 m, od 100 do 199 m za oko 14 % ispitanih, a za njih oko 21 % udaljenost je od 200 do 399 m. Detaljnija pristupačnost javnog prijevoza prikazana je slikom u nastavku (Slika 30).



Slika 30. Udaljenost mjesta stanovanja do najbližeg stajališta JP-a (udio odgovora ispitanika po udaljenosti) [33]

Dostupnost stajališta javnog prijevoza (u daljnjem tekstu: JP-a) veća je u Gradu Splitu nego u ostalim mjestima Županije. Iz Slike iznad, vidljivo je kako ispitanici izvan Grada Splita trebaju prijeći veće udaljenosti kako bi došli do stajališta javnog prijevoza. Tek oko 9 % ispitanika koji žive izvan Grada Splita ima pristup stajalištu JP-a unutar 200 m, a najviše ih ima pristup stajalištu u rasponu od 400 m do 1 km udaljenosti (22,6 %). Autobus je ispitanicima najdostupniji oblik javnog prijevoza. Oko 3 % ispitanika navelo je brod kao najdostupniji oblik javnog prijevoza, a vlak je navelo tek 0,7 % ispitanika.

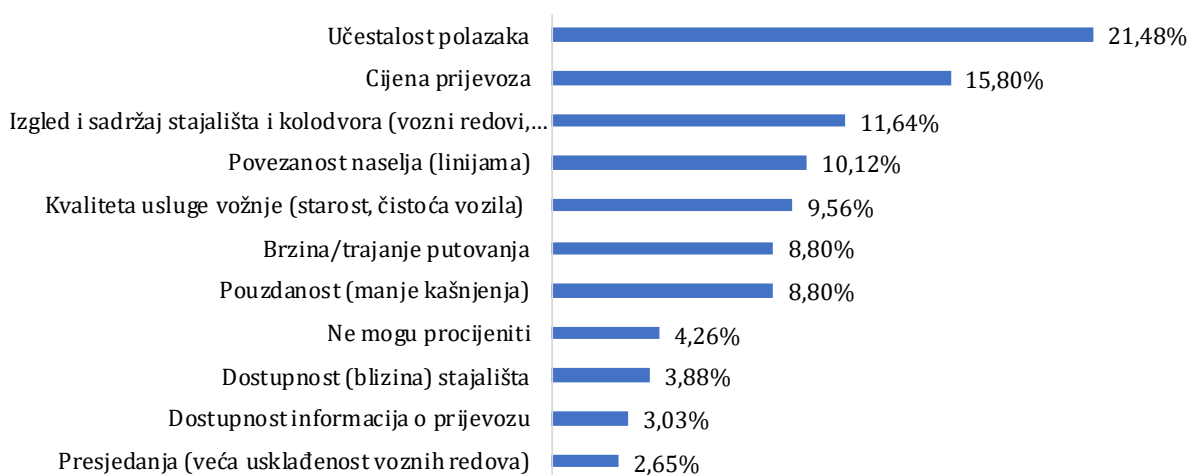
Prosječno vrijeme pješaćenja do najbližeg stajališta javnog prijevoza je oko pet minuta za oko 12 % ispitanih, deset minuta za oko 11 % ispitanih te oko dvije minute za oko 10 % ispitanih. Ispitanici koji ne žive u Gradu Splitu trebaju više pješaćiti do stajališta JP-a. Najviše ispitanika vozilo JP-a čeka 5 ili 10 minuta (11 - 14 % ispitanika), dok oko 6 % ispitanika vozilo čeka 15 min. Čekanja vozila JP-a u trajanju od 20 i 30 minuta izraženija su kod ispitanika koji žive izvan Grada Splita.

Oko 56 % ispitanika se izjasnilo da im je gotovinsko plaćanje prijevoznih karata preferirani oblik plaćanja, oko 6 % ih preferira plaćanje putem bankovne kartice i oko 6 % ih preferira plaćanje putem mobilne aplikacije. Gotovinsko plaćanje u najvećem postotku preferiraju ispitanici stariji od 65 godina (njih oko 65 %), oko 56 % ispitanici od 28 do 65 godina, a oko 45 % ispitanici do 27 godina. Najveći dio ispitanih, njih oko 52 % ne koristi javni županijski autobusni prijevoz, otprilike

9 - 10 % ispitanika ga koristi nekoliko puta tjedno ili mjesečno, dok ga otprilike 16 % koristi manje od jednom mjesečno.

5.1.2 Rezultati anketa postojećih korisnika javnog prijevoza

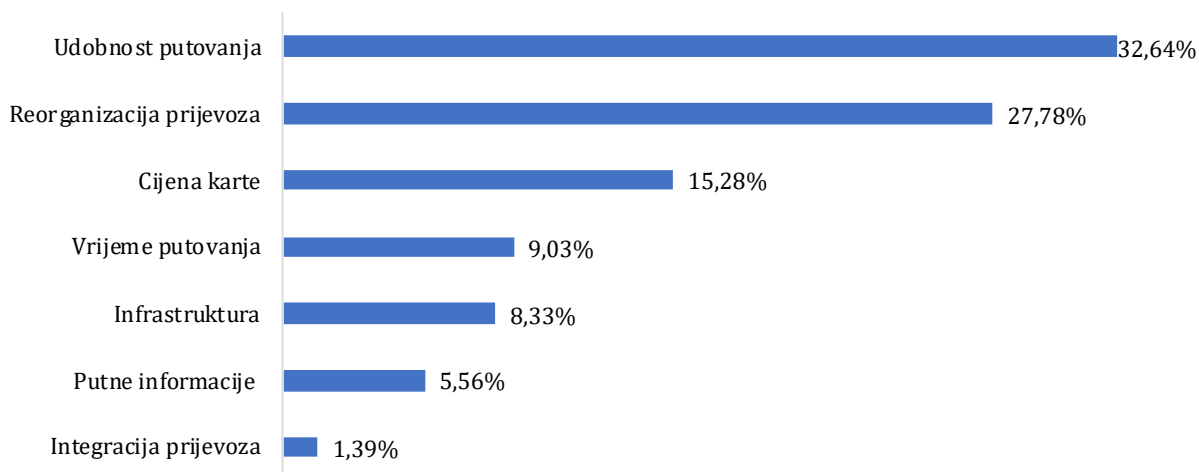
U svrhu istraživanja navika putovanja i mišljenja postojećih korisnika javnog prijevoza provedeno je anketno istraživanje na autobusnim stajalištima i kolodvorima, na županijskim linijama javnog prijevoza putnika te putem QR koda koji je bio dostupan kroz obavijesti na kolodvorima i stajalištima. Najviše ispitanih korisnika JP-a naglašava da polasci trebaju biti češći (oko 21 % svih odgovora). Uz cijenu karte kao prioritet, ispitanici istaknuli su potrebu za boljim izgledom i sadržajem stajališta i kolodvora, bolju povezanost naselja autobusnim linijama te potrebu za većom kvalitetom usluge (npr. starost i čistoća vozila). Detaljniji prikaz željenih područja poboljšanja postojećih korisnika prikazan je slikom u nastavku (Slika 31).



Slika 31. Motivacija postojećih korisnika javnog prijevoza za njegovo učestalije korištenje [34]

Ispitanici su imali mogućnost sami napisati koja bi, prema njihovom mišljenju, poboljšanja trebalo napraviti u postojećem sustavu javnog prijevoza putnika. Komentari su razvrstani u kategorije koje su korisnici najviše navodili. Najviše komentara (oko 33 %) odnosi se na potrebu za većom udobnošću putovanja (starost autobusa, udobnost vožnje, mogućnost korištenja interneta u vozilima). Prema mišljenju (oko 28 % odgovora) potrebno je napraviti poboljšanja u području reorganizacije prijevoza (učestalost linija, uvođenje novih linija), dok se oko 15 % odgovora odnosi na cijene prijevoznih karata (veće mogućnosti subvencija, korekcije cijena karata i pokaza).

Otprilike 9 % odgovora odnosi se izmjene u vremenu putovanja (točnost polazaka, kraće vrijeme putovanja), oko 8 % na važnost poboljšanja u području infrastrukture (uređenost stajališta i kolodvora, uvođenje novih stajališta ili izmještanja postojećih). Oko 6 % odgovora odnosi se na područje putnih informacija (točne i dostupne predputne i putne informacije). Oko 1 % odgovora ukazuje na područja integracije (usklađenost voznih redova, lakša presjedanja). Rezultati su detaljnije prikazani u nastavku (Slika 32).



Slika 32. Komentari postojećih korisnika - područja u kojima je potrebno poboljšati sustav [34]

U nastavku su prikazani primjeri komentara korisnika [34]:

- „Trajanje putovanja, tj. manje kašnjenja pogotovo u ljetnim mjesecima kad su ogromne gužve.“;
- „Poboljšat učestalost polazaka, previsoke cijene za ljude koji putuju često, tarife uvest, više informacija - (info pult).“;
- „Noviji autobusi, bolja povezanost, više linija.“

Osim komentara poboljšanja, korisnici su pohvalili postojeće prometne aplikacije prijevoznika na području Splita.

5.1.3 Rezultati anketa potencijalnih korisnika javnog prijevoza (ankete kućanstava)

Prema rezultatima istraživanja (anketama kućanstava), najvažniji čimbenici unaprjeđenja postojećeg sustava županijskog autobusnog prijevoza su učestalost polazaka vozila (za oko polovicu svih ispitanika) i bolja povezanost naselja linijama (oko 36 % odgovora). Za ispitanike koji u nekoj mjeri koriste javni županijski autobusni prijevoz najbitniji čimbenik je učestalost polazaka (oko 46 % odgovora). Oko 30 % odgovora odnosi se na bolju povezanost naselja, dok se 28 % odgovora odnosi na unaprijeđenje pouzdanosti prijevoza (točnost).

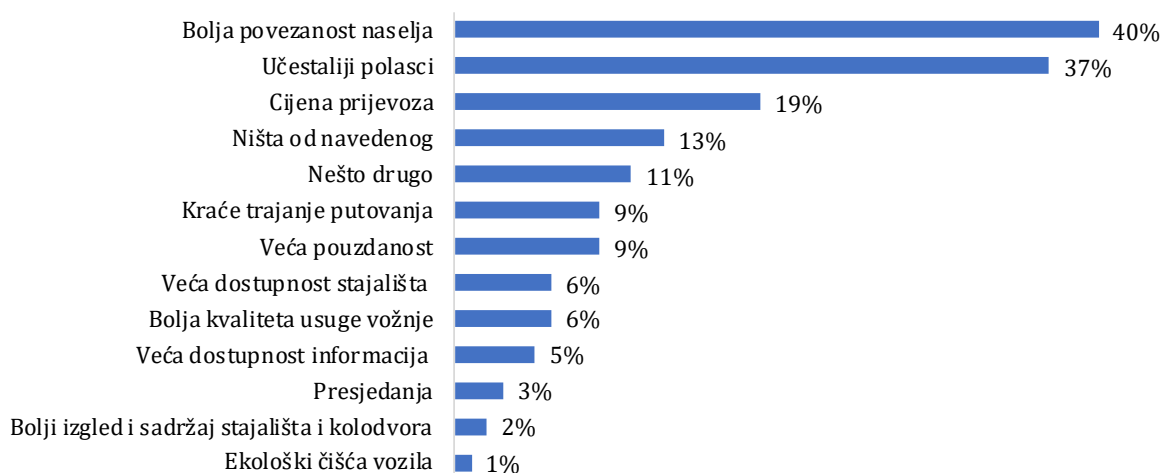
Za ispitanike koji ne koriste javni županijski autobusni prijevoz najvažniji čimbenik poboljšanja je također **učestalost polazaka (oko 51 % odgovora)**, dok se 42 % odgovora odnosi na **bolju povezanost naselja linijama**. Cijena prijevoza navedena je u 18 % odgovora.

Čimbenici koji bi motivirali ispitanike da počnu koristiti javni prijevoz ili da ga koriste u većoj mjeri (oko 32 % odgovora) su učestaliji polasci, cijena prijevoza (oko 30 % odgovora) te bolja povezanost naselja (oko 28 %). Detaljniji prikaz čimbenika motivacije dat je slikom u nastavku (Slika 33).



Slika 33. Čimbenici koji bi motivirali ispitanike da počnu koristiti / da u većoj mjeri koriste županijski autobusni prijevoz (temeljem odabira do tri moguća odgovora) [33]

Ispitanici koji ne koriste javni županijski autobusni prijevoz kao motivaciju za njegovo korištenje najviše navode **učestalije polaske** (oko 33 % odgovora), **bolju povezanost naselja** (oko 31 % odgovora) i **cijenu prijevoza** (oko 23 % odgovora). Ispitanici koji ne koriste javni županijski autobusni prijevoz i ne žive u Gradu Splitu (oko 40 % odgovora) kao glavni poticaj za korištenje javnog prijevoza ističu bolju povezanost naselja.



Slika 34. Čimbenici koji bi motivirali ispitanike koji ne koriste javni prijevoz i ne žive u Gradu Splitu na korištenje javnog županijskog prijevoza (temeljem odabira do tri moguća odgovora) [33]

Za oko 37 % ispitanika važni su učestali polasci, a za 19 % cijena prijevoza. Detaljniji prikaz motivatora korištenja javnog prijevoza prikazan je na prethodnoj slici (Slika 34).

Ispitanici koji za glavna putovanja koriste automobil (kao vozači ili suputnici), a koji ne žive u Gradu Splitu, kao najveću motivaciju za korištenje javnog prijevoza navode učestalije polaske (oko 43 % odgovora) te bolju povezanost naselja (oko 38 % odgovora).

Za oko 23 % ispitanika, bitan čimbenik bi bila niža cijena prijevoza. Detaljan prikaz čimbenika prikazan je slikom u nastavku (Slika 35).



Slika 35. Čimbenici koji bi motivirali ispitanike koji koriste automobil za glavno putovanje i ne žive u Gradu Splitu na korištenje javnog prijevoza (temeljem odabira do tri moguća odgovora) [33]

Čimbenici koji bi najviše utjecali na češće korištenje javnog prijevoza za mlađu dobnu skupinu (do 27 godina) su cijena prijevoza (oko 53 % odgovora), učestaliji polasci (oko 32 % odgovora) i bolja povezanost linija (oko 26 % odgovora).

U dobnoj skupini između 28 i 65 godina oko 37 % odgovora odnosi se na učestalije polaske, oko 33 % odgovora na bolju povezanost naselja te oko 32 % na cijena prijevoza.

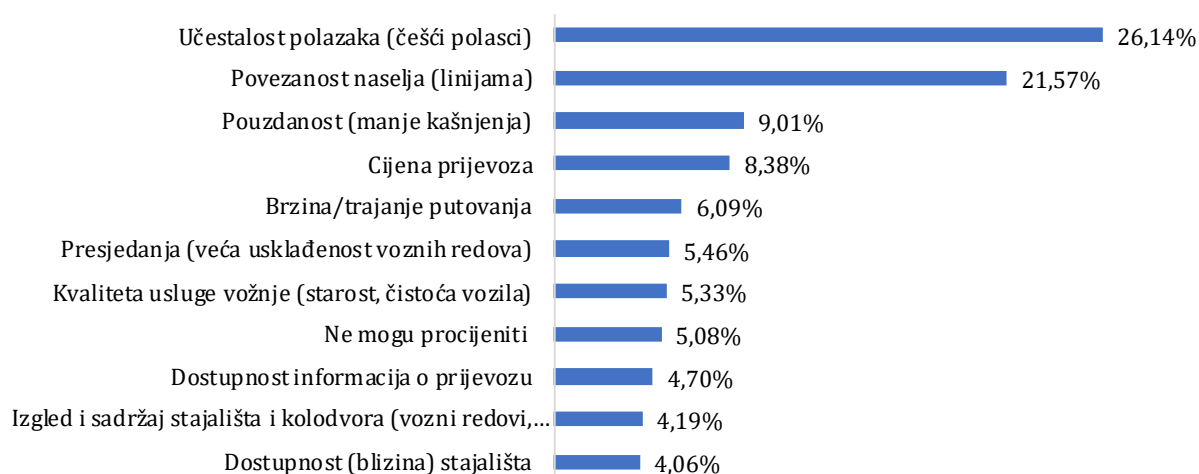
Za starije od 65 godina u oko 23 % odgovora navodi se da niti jedan čimbenik ne bi utjecao na učestalije korištenje javnog prijevoza. Oko 20 % odgovora odnosi se na učestalost polazaka.

5.2 KOMUNIKACIJA S DIONICIMA UNUTAR PODRUČJA OBUHVATA

Komunikacija s dionicima na području obuhvata usmjerena je na analizu prijevoznog potencijala te na razvoj brojnih mogućnosti i putovanja od gospodarskog značaja na području Županije. Ključni dionici koji su obuhvaćeni anketnim upitnikom su: obrazovne ustanove, uredi državne uprave, poduzeća s većim brojem zaposlenih, institucije i autobusni prijevoznici. U području obrazovnih ustanova prikupljeno je 312 anketa.

Od ukupnog broja ispitanika njih oko 95 % su zaposleni. Od ukupnog broja ispitanih oko 74 % svakodnevno putuje automobilom kao vozač ili suputnik, oko 4 % autobusnim prijevozom (gradskim), a oko 9 % autobusnim prijevozom (županijskim). Oko 10 % ispitanih najčešće pješaci do obrazovne ustanove.

Ispitanici najčešće putuju svakodnevno do obrazovne ustanove (oko 94 %), oko 5 % putuje nekoliko puta tjedno, a manje od jednom tjedno putuje oko 1 % ispitanih. Kao motivaciju za učestalije korištenje ispitanici su naveli učestalost polazaka (oko 26 %) te povezanost naselja (oko 22 %). Detaljniji prikaz nalazi se na slici u nastavku (Slika 36).



Slika 36. Motivacija za učestalije korištenje javnog prijevoza za ispitanike iz obrazovnih ustanova [35]

Oko 67 % ispitanih smatra da je do njihove obrazovne ustanove potrebno uvesti dodatnu liniju ili unaprijediti postojeću s učestalijim polascima, dodatnim stajalištima ili pouzdanijim voznim redom. Oko 61 % ispitanih za putovanje su imali mogućnost koristiti osobni automobil umjesto autobusa.

U području jedinica lokalnih samouprava, poduzeća s više zaposlenih i institucija ukupno je prikupljeno 49 odgovora. Od ukupnog broja ispitanih oko 39 % ima između 35 i 44 godine, a oko 31 % između 25 i 34 godine. Najviše ispitanih (oko 80 %) na posao putuje automobilom kao vozač ili suputnik, a oko 20 % pješčenjem. Najčešća motivacija za učestalije korištenje javnog prijevoza za oko 28 % ispitanih bili bi učestaliji polasci, za oko 25 % bolja povezanost naselja linijama. Oko 12 % ispitanih motivirala bi niža cijena prijevoza. Motivacije su detaljnije prikazane slikom u nastavku (Slika 37).



Slika 37. Motivacija za učestalije korištenje javnog prijevoza za ispitanike iz jedinica lokalne samouprave, institucija i poduzeća s većim brojem zaposlenih [35]

Ispitanici su u oko 55 % odgovora naveli da nije potrebno uvoditi dodatne linije do njihovog poduzeća, institucije ili jedinice lokalne samouprave (u daljnjem tekstu: JLS-a) gdje su zaposleni.

5.3 KOMUNIKACIJA SA ZAPOSLENICIMA U JAVNOM PRIJEVOZU

Prema mišljenju predstavnika/zaposlenika županijskih autobusnih prijevoznika, stanovnike područja Županije na učestalije korištenje javnog prijevoza najviše bi motivirali učestaliji polasci postojećih linija, korekcija cijena karata i kvalitetniji vozni park.

Prema komentarima ispitanih, usluga javnog županijskog prijevoza trebala bi biti kontinuirana, prilagođena putnicima te u skladu sa suvremenim ekološkim standardima. Ispitanici koji su iz manjih zona koje gravitiraju prema Splitu naglašavaju važnost bolje povezanosti sa Splitom i ostalim gradovima duž obale.

Ispitanici smatraju da su trenutno najveći izazovi u javnom prijevozu osmišljavanje mreže javnog prijevoza na području u kojima usluga javnog prijevoza ne postoji. Osim toga, izazov predstavljaju i radni uvjeti za postojeće ljudske resurse i kako ih zadržati zbog trenda odlaska u inozemstvo. Za dio ispitanih najveći izazov je održavanje postojećih nerentabilnih linija čime ulaze u poslovni rizik.

Prema mišljenju ispitanika moguća rješenja su subvencioniranje javnog prijevoza što bi za prijevoznike značilo poslovnu stabilnost. Pojedini ispitanici mišljenja su da se većina problema može riješiti većim mogućnostima korištenja fondova Europske unije, posebice u području sredstava koja se odnose na ulaganje u vozni park. Većina ispitanih misli da se uvođenjem javne usluge može znatno poboljšati usluga javnog prijevoza na području obuhvata.

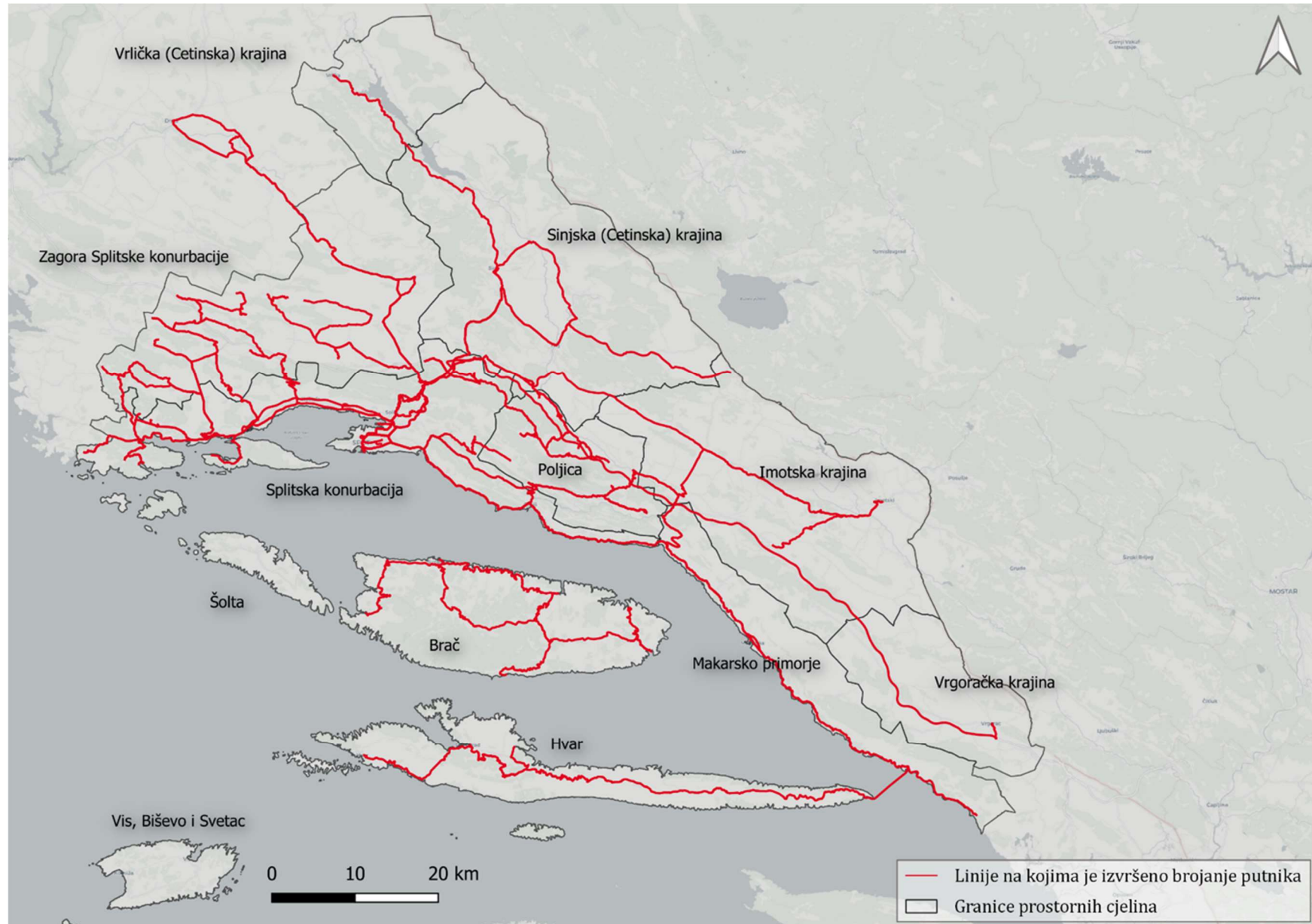
5.4 ANALIZA BROJENJA PUTNIKA

Brojenje putnika na području SDŽ-a provedeno je terenskim istraživanjem (ručnim brojenjem) u periodu od veljače do kraja travnja 2023. godine. Putnici su brojeni na 39 autobusnih županijskih linija od ukupno 119, odnosno na 32,77 % autobusnih županijskih linija područja SDŽ-a. Osim spomenutih županijskih linija, brojenje je izvršeno i na jednoj međužupanijskoj liniji Split – Drniš, a koja je značajna za područje obuhvata.

Brojenje putnika izvršeno je na sljedećim autobusnim linijama:

- | | |
|--|----------------------------------|
| 1. Hvar - Vrboska | 21. Split - Omiš |
| 2. Kaštel Stari - Divojevići | 22. Split - Omiš (Ravnički most) |
| 3. Kaštel Stari - Sitno | 23. Split - Otok |
| 4. Kaštel Sućurac (Strinje) - Trajektna luka | 24. Split - Podgrađe |
| 5. Klis - Split (Kampus) | 25. Split - Prgomet |
| 6. Radovići - Split (Vrh Sućidra) | 26. Split - Šestanovac |
| 7. Šestanovac - Makarska | 27. Split - Sinj |
| 8. Split - Aržano | 28. Split - Stari Grad |
| 9. Split - Dolac Gornji | 29. Split - Trnbusi |
| 10. Split - Drniš | 30. Split - Trogir |
| 11. Split - Dubrava | 31. Split - Vrgorac |
| 12. Split - Dugopolje (Prančiči) | 32. Split - Vrlika |
| 13. Split - Dugopolje (Vučkovići) | 33. Supetar - Bol |
| 14. Split - Gradac | 34. Supetar - Milna |
| 15. Split - Imotski | 35. Supetar - Povelja |
| 16. Split - Kladnjice | 36. Trogir - Ljubotica |
| 17. Split - Klis | 37. Trogir - Okrug Donji |
| 18. Split - Klis Kosa | 38. Trogir - Sevid |
| 19. Split - Makarska | 39. Trogir - Vinovac |
| 20. Split – Nisko | 40. Zagvozd – Imotski |

Slika u nastavku prikazuje prostorni položaj županijskih i međužupanijskih linija na kojima je provedeno brojenje putnika.



Slika 38. Prostorni položaj linija na kojima je provedeno brojenje putnika (terensko istraživanje) [1]

Promatrajući svaku prostornu cjelinu zasebno, ciljani postotak od minimalno 30 % ukupnog broja linija unutar pojedine prostorne cjeline ostvaren je na svim linijama na kojima se provelo brojenje putnika, osim na području Vrgoračke krajine gdje je postotak linija na kojima su brojeni putnici 25 % (zbog manjka suradnje prijevoznika na tom području). Sukladno navedenom, raspon obuhvata linija na kojima se provelo brojenje putnika unutar svake prostorne cjeline iznosi od 25 % do 62,5 %. Najveći postotak izbrojenih linija nalazi se na području prostorne cjeline Poljica (62,5 %). Tablica u nastavku prikazuje ukupni broj i postotak županijskih linija unutar pojedine prostorne cjeline te broj i postotak linija na kojima su brojeni putnici.

Tablica 8. Postotak linija na kojima je provedeno brojenje putnika unutar pojedine prostorne cjeline SDŽ-a [36]

Prostorna cjelina	Broj linija	Postotak ukupnog broja linija	Broj linija na kojima je provedeno brojenje	Postotak linija na kojima je provedeno brojenje
Splitska konurbacija	78	65,55 %	32	41,03 %
Zagora Splitske konurbacije	20	16,81 %	7	35,00 %
Vrlička (Cetinska) krajina	2	1,68 %	1	50,00 %
Sinjska (Cetinska) krajina	15	12,61 %	7	46,67 %
Poljica	8	6,72 %	5	62,50 %
Imotska krajina	18	15,13 %	6	33,33 %
Makarsko primorje	15	12,61 %	5	33,33 %
Vrgoračka krajina	4	3,36 %	1	25,00 %
Hvar	4	3,36 %	2	50,00 %
Brač	5	4,20 %	3	60,00 %

Brojenje putnika provedeno je u jutarnjim (od 06:00 do 10:00 h) i popodnevnom (od 15:00 do 19:00 h) vršnim satima. Na linijama na kojima u navedenim satima nema polazaka, brojenje je izvršeno u vremenima u kojima su polasci bili ponuđeni. S druge strane, na pojedinim linijama sa znatno učestalijim polascima brojenje putnika je, osim u vršnim vremenima, izvršeno i u vremenu od 10:00 do 15:00 h. U spomenutim vremenskim intervalima ukupno je izbrojen 3.161 putnik na 132 polaska. Prikaz prevezenih putnika u vremenskim intervalima na izbrojenim linijama prikazan je u tablici u nastavku.

Tablica 9. Broj prevezenih putnika i broj polazaka u vremenskim intervalima na linijama na kojima se provodilo brojenje putnika [36]

Vrijeme polaska	Broj putnika	Broj polazaka
04:00 – 04:59	3	1
05:00 – 05:59	110	7
06:00 – 06:59	556	21
07:00 – 07:59	479	12
08:00 – 08:59	237	7
09:00 – 09:59	26	2
10:00 – 10:59	7	1
11:00 – 11:59	124	6
12:00 – 12:59	299	8
13:00 – 13:59	400	11
14:00 – 14:59	97	7
15:00 – 15:59	436	20

Vrijeme polaska	Broj putnika	Broj polazaka
16:00 – 16:59	223	16
17:00 – 17:59	93	8
18:00 – 18:59	71	5
Ukupno:	3161	132

Analizirajući gore navedene podatke uočljiva je visoka koncentracija putnika u vremenskim intervalima između 06:00 i 07:59 h s ukupno 1.014 putnika, 12:00 – 13:59 s ukupno 699 putnika i intervalu između 15:00 – 16:59 h s ukupno 634 putnika.

Analizirajući podatke prikupljene brojenjem putnika te broj polazaka na kojima se provodilo brojenje u odnosu na ukupni broj polazaka pojedine linije, izrađena je procjena dnevnog broja putnika na linijama obuhvaćenim terenskim istraživanjem. Tablica u nastavku prikazuje pet linija na kojima je provedeno brojenje s najviše procijenjenih dnevnih putnika te pet s najmanje procijenjenih dnevnih putnika.

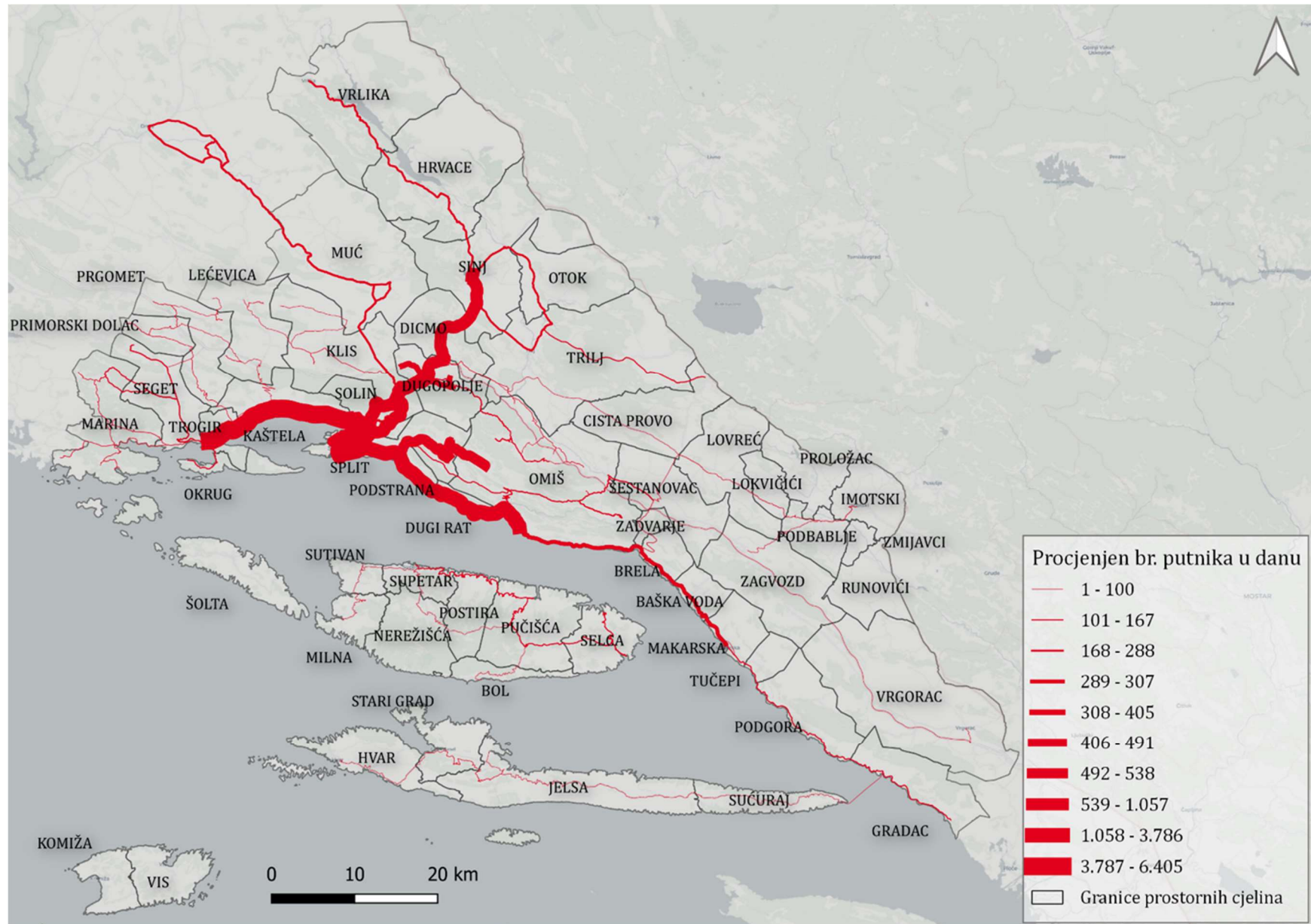
Tablica 10. Procjena broja prevezenih putnika na linijama obuhvaćenima terenskim istraživanjem; prvih pet linija s najvećom i pet s najmanjom dnevnom potražnjom [36]

Procjena dnevnog broja putnika	
Najveća dnevna potražnja	Najmanja dnevna potražnja
Split - Trogir (oko 6.400 putnika)	Split - Prgomet (oko 0-1 putnika)
Split - Omiš (Ravnički most) (oko 3.800 putnika)	Split - Stari Grad (oko 9 putnika)
Split - Sinj (oko 1.100 putnika)	Zagvozd - Imotski (oko 12 putnika)
Split - Dubrava (oko 540 putnika)	Kaštel Stari - Sitno (oko 18 putnika)
Split - Omiš (oko 500 putnika)	Split - Imotski (oko 19 putnika)

Prema procjeni, najviše se ističu tri linije s više od 1.000 prevezenih putnika u danu koje ujedno povezuju naselja s velikim brojem stanovnika. Unutar pojedinih gradova i općina zabilježen je i rast broja stanovništva u odnosu na popis stanovništva iz 2011. godine.

Najveća potražnja zabilježena je na liniji Split – Trogir koja prolazi kroz ukupno četiri zone (Split, Solin, Kaštela i Trogir), Split – Omiš (Ravnički most) koja također prolazi kroz četiri zone (Split, Podstrana, Dugi Rat i Omiš) i liniji Split – Sinj koja prolazi kroz čak šest zona (Split, Solin, Klis, Dugopolje, Dicmo i Sinj).

Slika u nastavku prikazuje procjenu dnevnog broja putnika po linijama na kojima je provedeno brojenje putnika.



Slika 39. Procjena dnevnog broja putnika na izbrojenim autobusnim linijama

3

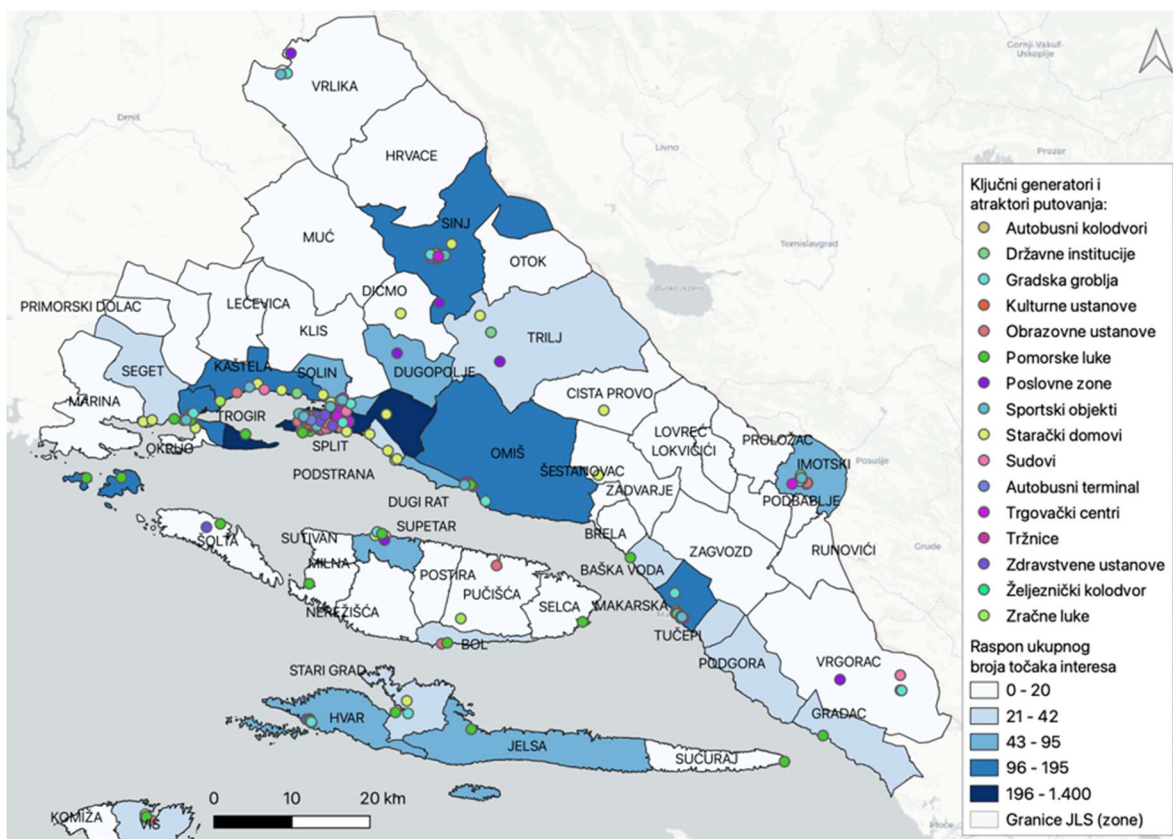
DEFINIRANJE GENERATORA/ATRAKTORA PUTOVANJA I PRIJEVOZNE POTRAŽNJE

6 DEFINIRANJE GENERATORA/ATRAKTORA PUTOVANJA I PRIJEVOZNE POTRAŽNJE

6.1 DEFINIRANJE GENERATORA I ATRAKTORA PUTOVANJA

Novi predloženi koncept javnog prijevoza putnika u obzir uzima prometne generatore i atraktore putovanja. Generatori putovanja direktno utječu na stvaranje prometne potražnje, dok atraktori služe za mjerenja povremenih putovanja. Definirane zone nisu isključivo stambene već mješovite namjene. Tako područje obuhvata ima glavne generatore i atraktore podijeljene u **zone prema administrativnoj podjeli (gradovi i općine)**. Generatori i atraktori putovanja koji na području obuhvata svakodnevno ili povremeno prometno aktualiziraju središta zona su:

- školske i visoko obrazovne institucije;
- bolnice i domovi zdravlja;
- gospodarske zone / poslovni objekti;
- administrativna središta gradova;
- autobusni i željeznički kolodvori, pomorske i zračne luke;
- sportsko-rekreativni objekti;
- trgovački centri;
- turističke i kulturne znamenitosti;
- tržnice i
- ostale točke interesa (domovi za starije i nemoćne, groblja).

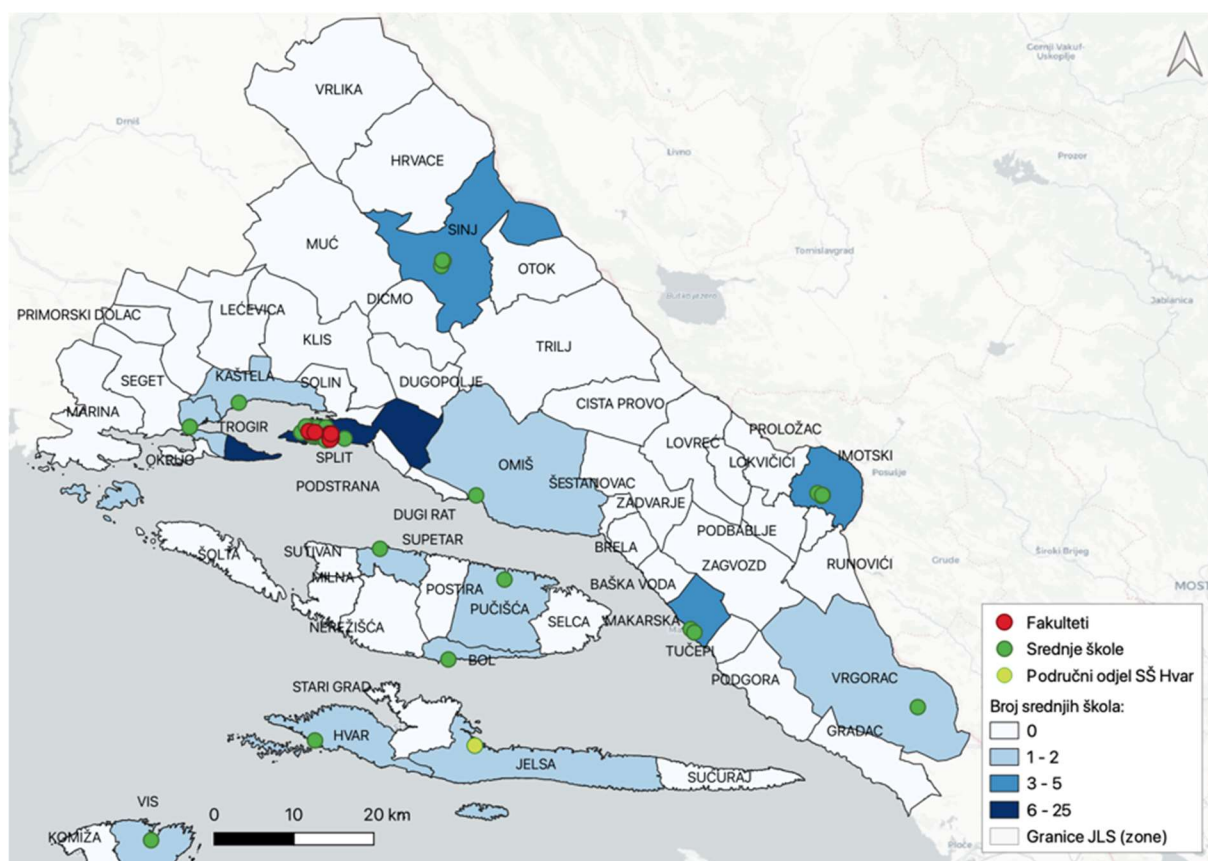


Slika 40. Prostorni prikaz ključnih generatora i atraktora putovanja unutar zona (gradovi i općine) SDŽ-a [1]

Na karti (Slika 40) prikazani su ključni definirani generatori i atraktori putovanja na području SDŽ-a. Ključni generatori i atraktori prikazani su prema spomenutim kategorijama, dok nijanse boja svake zone (gradova/općina) predstavljaju ukupne količine generatora temeljem analize OSM podataka.

Analiza prostorne raspodjele radnih mjesta i ostalih točaka sadržaja upućuje na značajnu centralizaciju sadržaja u Gradu Splitu (preko 40 % svih ključnih generatora/atraktora putovanja), naročito kada su u pitanju obrazovne ustanove.

Na centralizaciju upućuje činjenica da se preko 60 % **obrazovnih institucija** nalazi u Gradu Splitu (oko 53 % svih srednjih škola te svi fakulteti). Oko 5 - 8 % ostalih srednjih škola nalazi se u gradovima Imotski, Sinj i Makarska. Ukupno 60 obrazovnih ustanova (isključujući osnovne škole) nalazi se u 14 gradova (Bol, Hvar, Imotski, Jelsa, Kaštela, Makarska, Omiš, Pučišća, Sinj, Split, Supetar, Trogir, Vis i Vrgorac). Raspodjela obrazovnih ustanova prikazana je na karti ispod (jedna točka može predstavljati više obrazovnih ustanova).



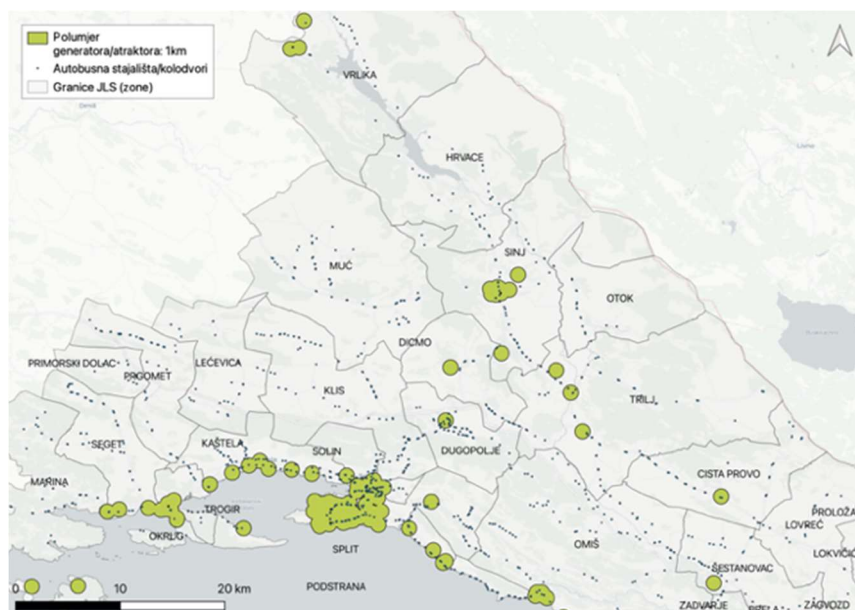
Slika 41. Prostorni prikaz fakulteta i srednjih škola prema zonama (gradovi i općine) unutar SDŽ-a [1]

Zdravstvene ustanove i ustanove socijalne skrbi (starački domovi) također su prostorno zastupljenije u Gradu Splitu. Preko 50 % svih zdravstvenih ustanova i 35 % staračkih domova nalazi se u gradu Splitu, dok je ostatak značajnije koncentriran u Makarskoj, Sinju i Omišu te na otocima Braču i Šolti.

Poslovne/gospodarske zone značajno privlače velik broj dnevnih zaposlenih migranata. Ukupno šest gospodarskih zona nalazi se u blizini većih gradova unutar SDŽ-a: GZ Dugopolje Podi

(Dugopolje), GZ Kukuzovac (između Dugopolja i Sinja), GZ Čaporice (Trilj), GZ Kosore (Vrlika) i Industrijska zona Žedno Drage (Supetar).

Ostale točke interesa kao što su **trgovački centri, tržnice, gradska groblja, državne institucije, sudovi i slično**, većim udjelom se nalaze u blizini gradskih središta unutar Županije. Prostornom analizom utvrđeno je da oko 60 % ključnih generatora i atraktora u blizini od 300 m nema dostupno stajalište ili kolodvor županijskog autobusnog prijevoza.

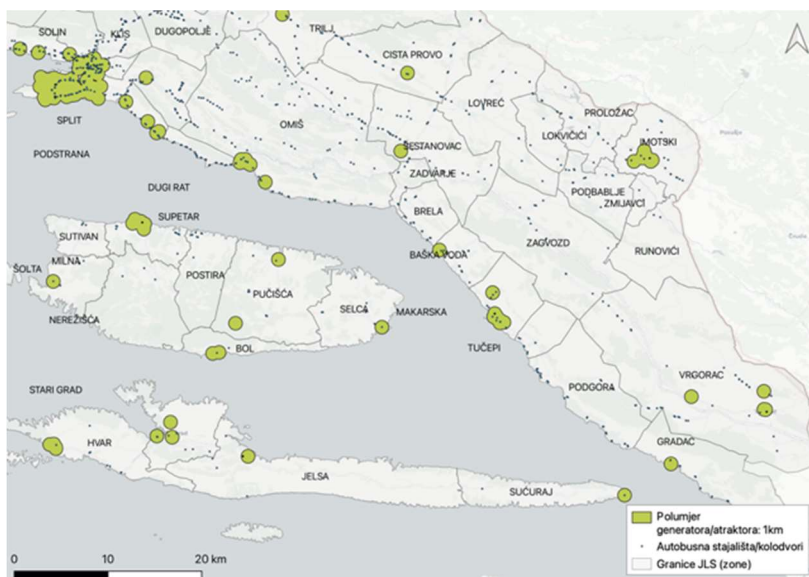


U blizini od 500 m, oko 55 % ključnih generatora i atraktora putovanja ima dostupno stajalište ili kolodvor županijskog autobusnog prijevoza.

Sagledavajući blizinu od 1 km, tek oko 17 % ključnih generatora i atraktora nema pristup stajalištu ili autobusnom kolodvoru.

Slika 42. Prikaz stajališta i kolodvora županijskog autobusnog prijevoza unutar i izvan 1 km od ključnih generatora i atraktora putovanja (sjeverni dio SDŽ-a) [1]

Starački domovi, srednje škole i sportski objekti izvan Grada Splita atraktori su koji se ističu prema nedostupnosti stajališta ili kolodvora županijskog autobusnog prijevoza, dok oni koji se nalaze u Splitu uglavnom imaju pristup stajalištu gradskog, ali ne nužno i županijskog autobusnog prijevoza (određena stajališta namijenjena su isključivo vozilima gradskog prijevoza poduzeća Promet Split d.o.o.).



Slika 43. Stajališta i kolodvori županijskog autobusnog prijevoza unutar i izvan 1 km od ključnih generatora i atraktora putovanja (južni dio SDŽ-a) [1]

6.2 PROCJENA UDJELA DNEVNIH MIGRANATA UNUTAR I IZVAN DEFINIRANIH ZONA

Procjena dnevnih migranata kreirana je na temelju provedenih anketa kućanstva, korisnika JP-a i dionika starijih od 17 godina koji svakodnevno putuju unutar i izvan definiranih zona. Uz provedene ankete u obzir su uzeti i sljedeći parametri:

- broj svakodnevnih migranata unutar i izvan zone stanovanja [24];
- broj srednjoškolaca i studenata unutar zona [24];
- broj generatora i atraktora (industrija, trgovina, institucija itd.) unutar zona [38], [42];
- broj radnih mjesta unutar zona [39];
- broj srednjih škola i fakulteta unutar zona [42];
- udaljenost između zona i
- prosječna udaljenost po putovanju [40], [41].

Procjena za broj svakodnevnih migranata unutar i izvan zone stanovanja, srednjoškolaca i studenata izrađena je na temelju rasta/pada broja stanovništva, zbog nedostupnosti podataka popisa stanovništva iz 2021. godine u trenutku izrade ovog dokumenta.

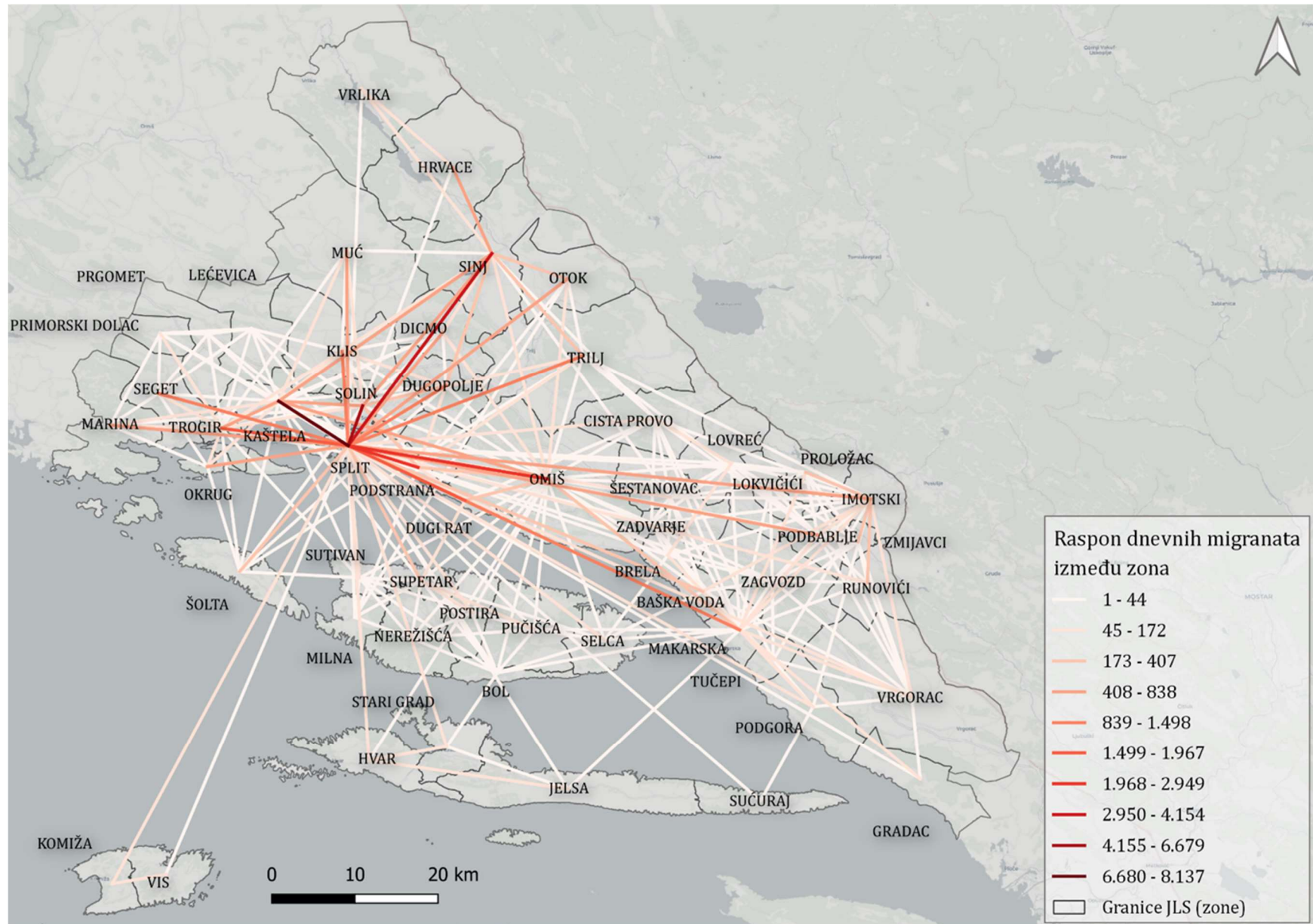
Tablica ispod prikazuje pet zona s najvećim i pet zona s najmanjim brojem procijenjenih dnevnih migranata u dolasku (koji putuju u te zone). Također su u tablici prikazane procjene najvećeg i najmanjeg broja dnevnih migranata između dvije zone (OD parovi) te unutar zona.

Tablica 11. Procjena broja dnevnih migranata (uključuje sve modove prijevoza) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona

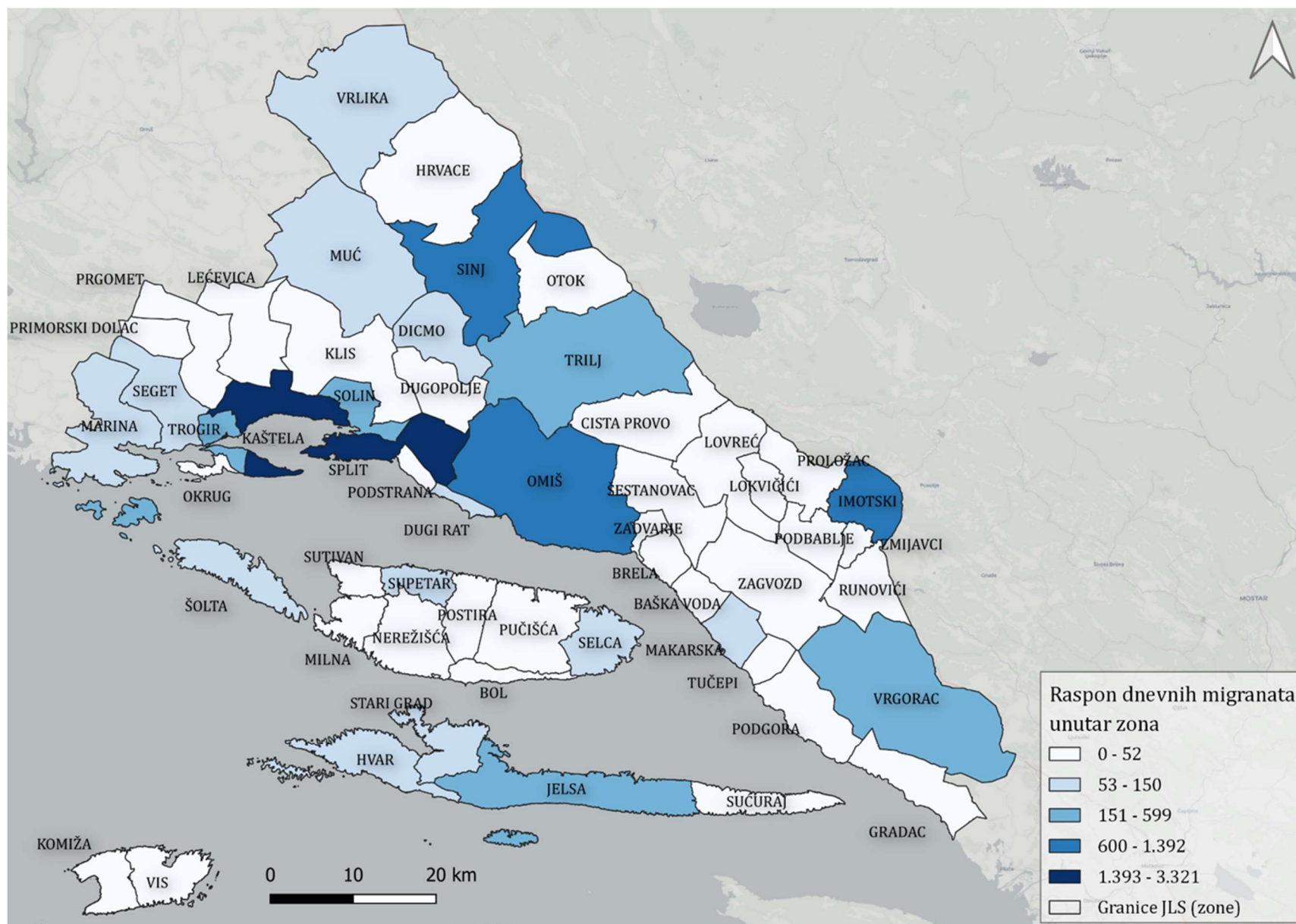
Prema zoni:		Između zona:		Unutar zone:	
Najviše	Najmanje	Najviše	Najmanje*	Najviše	Najmanje
Split (oko 35.059)	Sućuraj (oko 1)	Kaštela – Split (oko 8.100)	Dugopolje – Šolta (oko 1)	Split (oko 3.300)	Lokvičići (oko 1)
Sinj (oko 3.360)	Komiža (oko 1)	Solin – Split (oko 6.700)	Otok - Milna (oko 1)	Kaštela (oko 3.000)	Tučepi (oko 1)
Omiš (oko 2.537)	Gradac (oko 3)	Sinj – Split (oko 4.100)	Trilj – Šolta (oko 1)	Sinj (oko 1.390)	Zadvarje (oko 1)
Makarska (oko 1.916)	Stari Grad (oko 3)	Omiš – Split (oko 3.000)	Šolta – Supetar (oko 1)	Omiš (oko 940)	Runovići (oko 2)
Imotski (oko 1.892)	Jelsa (oko 10)	Podstrana – Split (oko 2.900)	Sutivan – Kaštela (oko 1)	Imotski (oko 870)	Sućuraj (oko 3)

* Prikazane su samo pojedine zone s vrijednošću 1, dok dnevni migranti s vrijednošću 0 nisu prikazani.

Procjena dnevnih migranata unutar i izvan zona prikazana je na kartama u nastavku gdje se vidi velika gustoća putovanja u grad i unutar zone Split.



Slika 44. Procjena raspona dnevnih migranata između zona SDŽ-a [1]



Slika 45. Procjena raspona dnevnih migranata unutar zona SDŽ-a [1]

4

PROCJENA PRIJEVOZNOG POTENCIJALA

7 PROCJENA PRIJEVOZNOG POTENCIJALA

U nastavku su opisane tri različite procjene broja dnevnih migranata i procijenjeni godišnji broj putnika koji koriste i onih koji bi koristili isključivo županijski autobusni prijevoz. Za procjenu dnevnih migranata koji koriste županijski autobusni prijevoz korišteni su podaci iz prethodnog poglavlja uzimajući u obzir postotak korisnika županijskog prijevoza prema modalnoj razdiobi putovanja iz ankete kućanstava (13, 3 %). Za procijenjeni godišnji broj putnika uz dnevne migrante uzet je u obzir i broj povremenih migranata koji ne putuju svakodnevno županijskim autobusnim prijevozom.

7.1 PESIMISTIČNA PROCJENA/POSTOJEĆE STANJE

Pesimistična procjena predstavlja postojeće stanje, odnosno prikazuje procjenu broja putnika u slučaju da se **ne provede model ugovaranja županijskog prijevoza kao javne usluge (PSO)**. Analizirajući gore navedene podatke procijenjeno je da oko 9.050 dnevnih migranata koristi županijski autobusni prijevoz.

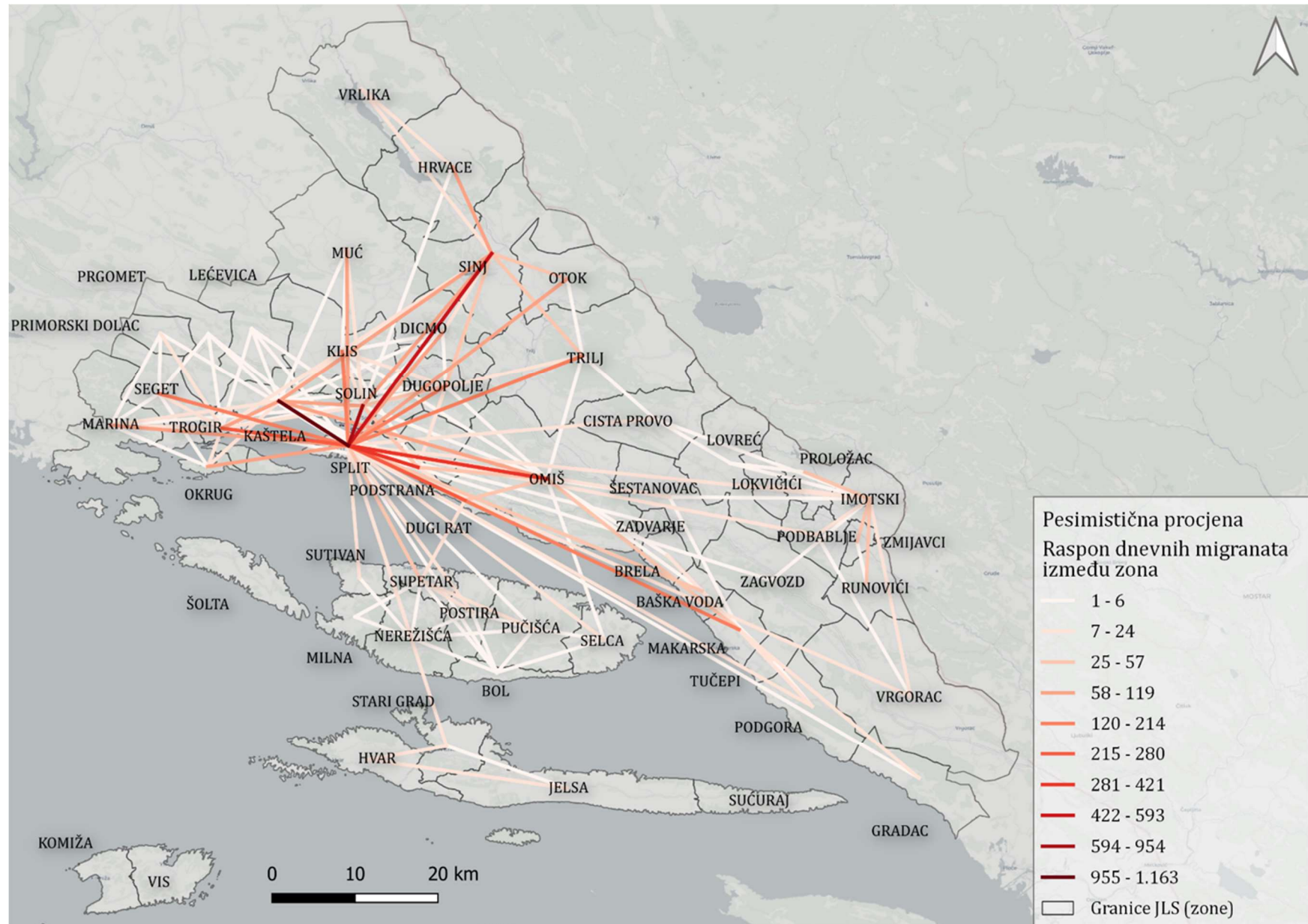
Uzimajući u obzir broj dnevnih migranata i povremenih putnika koji ne putuju svakodnevno županijskim autobusnim prijevozom, procjenjuje se da bi ukupni broj putnika unutar jedne godine na području Splitsko dalmatinske županije (uključujući udio korisnika županijskog javnog prijevoza na području Grada Splita) iznosio oko 11.200.000 putnika što predstavlja porast za oko 29 % u odnosu na 2022. godinu. Razlog porasta broja putnika uzrokovan je stabilizacijom stanja nakon pandemije uzrokovane virusom Covid-19. Ukupni udio svakodnevnih korisnika županijskog autobusnog prijevoza u pesimističnoj procjeni u narednim godinama mogao bi biti i niži od postojećih **13 %**, ako se ne provedu poboljšanja u postojećem sustavu. Tablica ispod prikazuje pet zona s najvećim i pet zona s najmanjim brojem procijenjenih dnevnih migranata u dolasku (koji putuju u te zone). Nastavno, prikazane su procjene najvećeg i najmanjeg broja dnevnih migranata između dvije zone (OD parovi) te unutar zona.

Tablica 12. Pesimistična procjena - procjena broja dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona

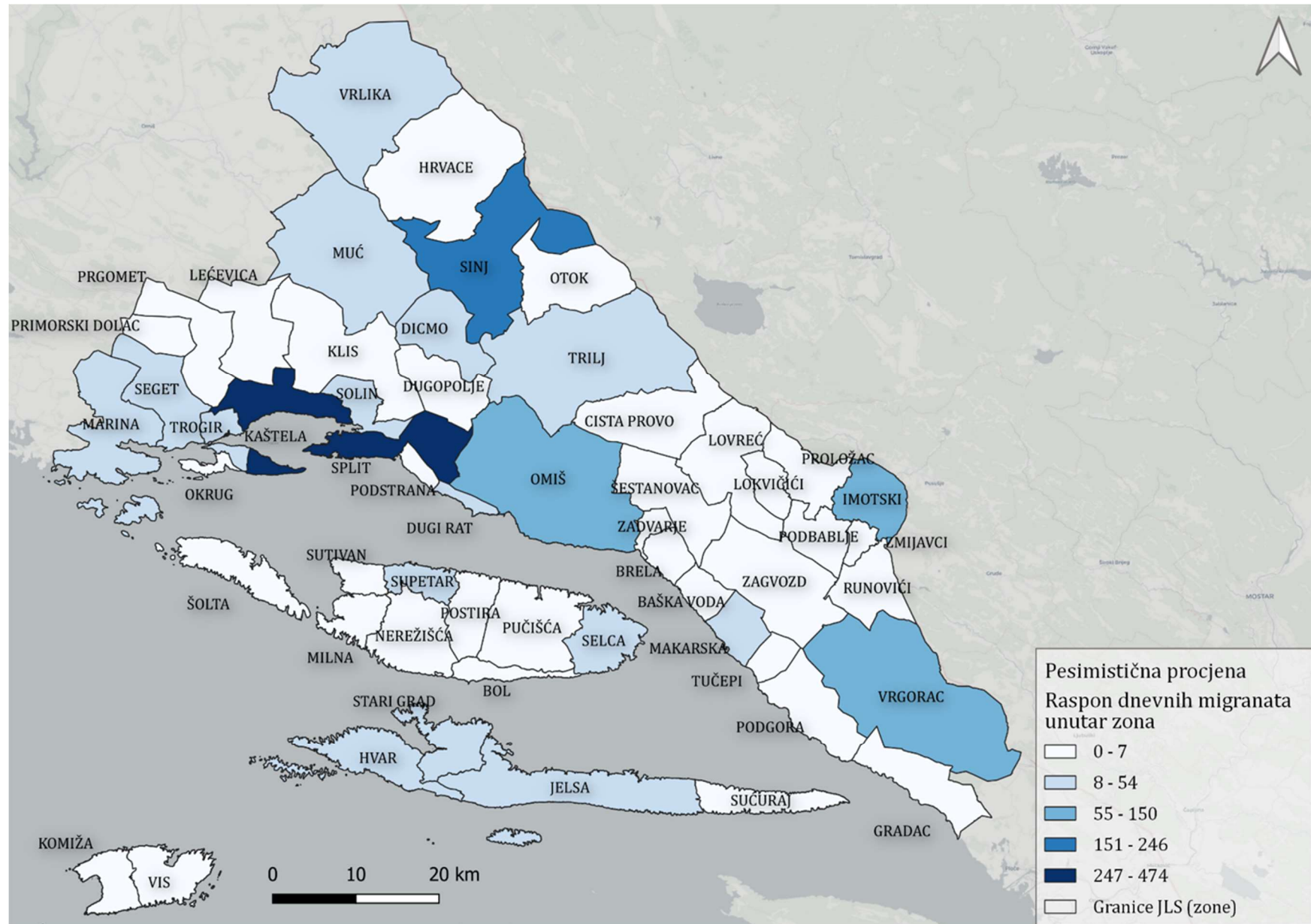
Dnevni migranti prema zoni		Dnevni migranti između zona		Dnevni migranti unutar zona	
Najviše	Najmanje *	Najviše	Najmanje*	Najviše	Najmanje*
Split (oko 4.849)	Brela (oko 1)	Kaštela – Split (oko 1.163)	Baška Voda - Omiš (oko 1)	Split (oko 474)	Brela (oko 1)
Sinj (oko 462)	Milna (oko 1)	Solin – Split (oko 954)	Prgomet - Split (oko 1)	Kaštela (oko 435)	Lećevica (oko 1)
Omiš (oko 333)	Prgomet (oko 1)	Sinj – Split (oko 593)	Dugi Rat - Kaštela (oko 1)	Sinj (oko 199)	Postira (oko 1)
Trogir (oko 234)	Primorski Dolac (oko 1)	Omiš – Split (oko 421)	Seget - Prgomet (oko 1)	Omiš (oko 134)	Proložac (oko 1)
Makarska (oko 203)	Proložac (oko 1)	Podstrana – Split (oko 417)	Omiš - Dugopolje (oko 1)	Imotski (oko 123)	Milna (oko 1)

*Prikazane su samo pojedine zone s vrijednošću 1, dok dnevni migranti s vrijednošću 0 nisu prikazani. U procjenu nisu uračunate zone Šolta, Komiža i Vis.

Na kartografskim prikazima, linije i nijanse boja predstavljaju raspon broja dnevnih migranata u pesimističnoj procjeni koji isključivo koriste županijski autobusni prijevoz unutar i izvan zona.



Slika 46. Pesimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) između zona [1]



Slika 47. Pesimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) unutar zona [1]

7.2 REALNA PROCJENA

Realna procjena predstavlja procjenu broja putnika u slučaju da se **provede model ugovaranja županijskog prijevoza kao javne usluge (PSO)**. Za realnu procjenu korištena je ista metoda kao u pesimističnoj procjeni uključujući rezultate navika putovanja te mišljenja korisnika i potencijalnih korisnika JP-a iz anketa kućanstava i anketa dionika.

Kako bi se zadržali postojeći korisnici i privukli novi, u obzir su uzeta tri najzastupljenija odgovora (ako se sumiraju odgovori iz anketa kućanstava i dionika) o motivaciji za češće korištenje ili prelazak na županijski autobusni prijevoz. Navedeni odgovori predstavljaju **ključne čimbenike motivacije** korištenja županijskog JP-a i to su: **adekvatna učestalost polazaka, adekvatna povezanost naselja linijama i pristupačna cijena prijevoza**.

Analizirajući prikupljene podatke procjenjuje se da bi broj dnevnih migranata županijskog autobusnog prijevoza ostvarivanjem modela PSO i ključnih čimbenika iznosio oko 10.080, dok bi ukupni broj putnika unutar jedne godine na području Splitsko dalmatinske županije (uključujući udio korisnika županijskog javnog prijevoza na području Grada Splita) iznosio oko 12.450.000. Realnom procjenom procjenjuje se da bi udio korisnika županijskog prijevoza koji svakodnevno koristi županijski javni prijevoz iznosio oko **15 %**.

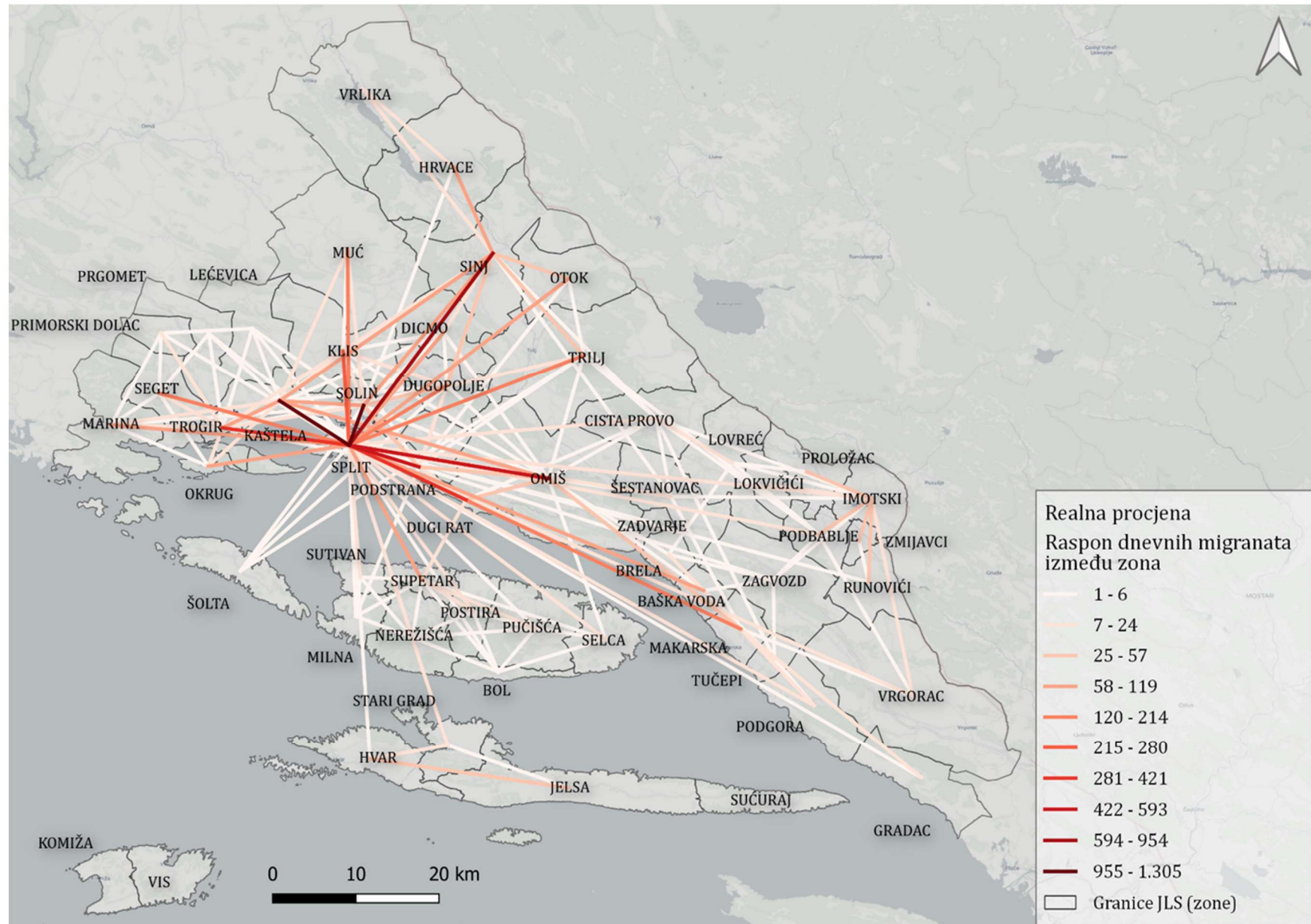
Tablica ispod prikazuje pet zona s najvećim i pet zona s najmanjim brojem procijenjenih dnevnih migranata u dolasku (putuju u te zone) u realnom scenariju. Također, prikazane su procjene najvećeg i najmanjeg broja dnevnih migranata između dvije zone (OD parovi) te unutar zona.

Tablica 13. Realna procjena - procjena broja dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona

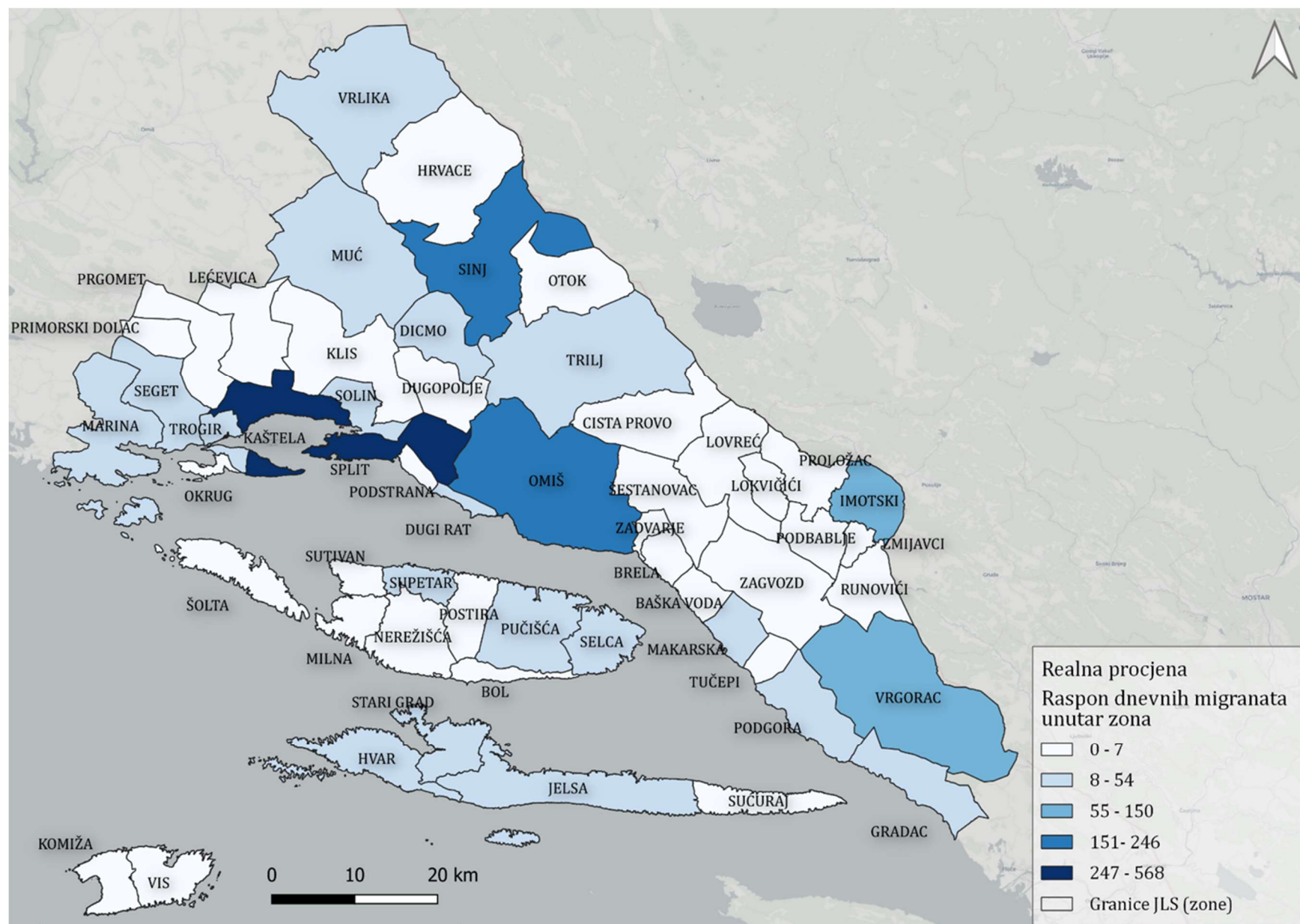
Dnevni migranti prema zoni		Dnevni migranti između zona		Dnevni migranti unutar zona	
Najviše	Najmanje *	Najviše	Najmanje *	Najviše	Najmanje *
Split (oko 5.432)	Lokvičići (oko 1)	Kaštela – Split (oko 1.305)	Baška Voda - Omiš (oko 1)	Split (oko 568)	Brela (oko 1)
Sinj (oko 438)	Proložac (oko 1)	Solin – Split (oko 1.060)	Šolta - Dugopolje (oko 1)	Kaštela (oko 474)	Lećevica (oko 1)
Omiš (oko 345)	Stari Grad (oko 1)	Sinj – Split (oko 632)	Dugi Rat - Kaštela (oko 1)	Sinj (oko 229)	Postira (oko 1)
Trogir (oko 239)	Brela (oko 2)	Podstrana – Split (oko 477)	Seget - Prgomet (oko 1)	Omiš (oko 163)	Proložac (oko 1)
Makarska (oko 210)	Primorski Dolac (oko 2)	Omiš – Split (oko 438)	Lovreć - Brela (oko 1)	Imotski (oko 146)	Milna (oko 1)

*Prikazane su samo pojedine zone s vrijednošću 1, dok dnevni migranti s vrijednošću 0 nisu prikazani. U procjenu nisu uračunate zone Šolta, Komiža i Vis.

Na kartografskim prikazima u nastavku, linije i nijanse boja predstavljaju procijenjeni raspon broja dnevnih migranata u realnoj procjeni koji isključivo koriste županijski autobusni prijevoz unutar i izvan zona.



Slika 48. Realna procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) između zona [1]



Slika 49. Realna procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) unutar zona [1]

7.3 OPTIMISTIČNA PROCJENA

Optimistična procjena predstavlja procjenu broja putnika u slučaju da se **provede model ugovaranja županijskog prijevoza kao javne usluge (PSO)**. Za optimističnu procjenu korištena je ista metoda kao u realnoj procjeni, ali su **uz ključne čimbenike motivacije korištenja županijskog JP-a definirani i dodatni čimbenici**. Dodatni čimbenici definirani su uvažavanjem odgovora iz anketa kućanstava i anketa korisnika JP-a koji u manjem udjelu utječu na motivaciju za češćim korištenjem i prelazak na županijski JP (veća pouzdanost, kraće vrijeme putovanja, veća dostupnost informacija, adekvatna kvaliteta usluge vožnje (starost, čistoća vozila i sl.)).

Analizirajući prikupljene podatke procjenjuje se da bi broj dnevnih migranata županijskog autobusnog prijevoza ostvarivanjem modela PSO i svih čimbenika iznosio oko 10.680, dok bi ukupni broj putnika unutar jedne godine na području Splitsko dalmatinske županije (uključujući udio korisnika županijskog javnog prijevoza na području Grada Splita) iznosio oko 13.200.000. Optimističnom procjenom predviđa se da bi udio korisnika koji svakodnevno koristi županijski autobusni prijevoz iznosio oko **16 %**.

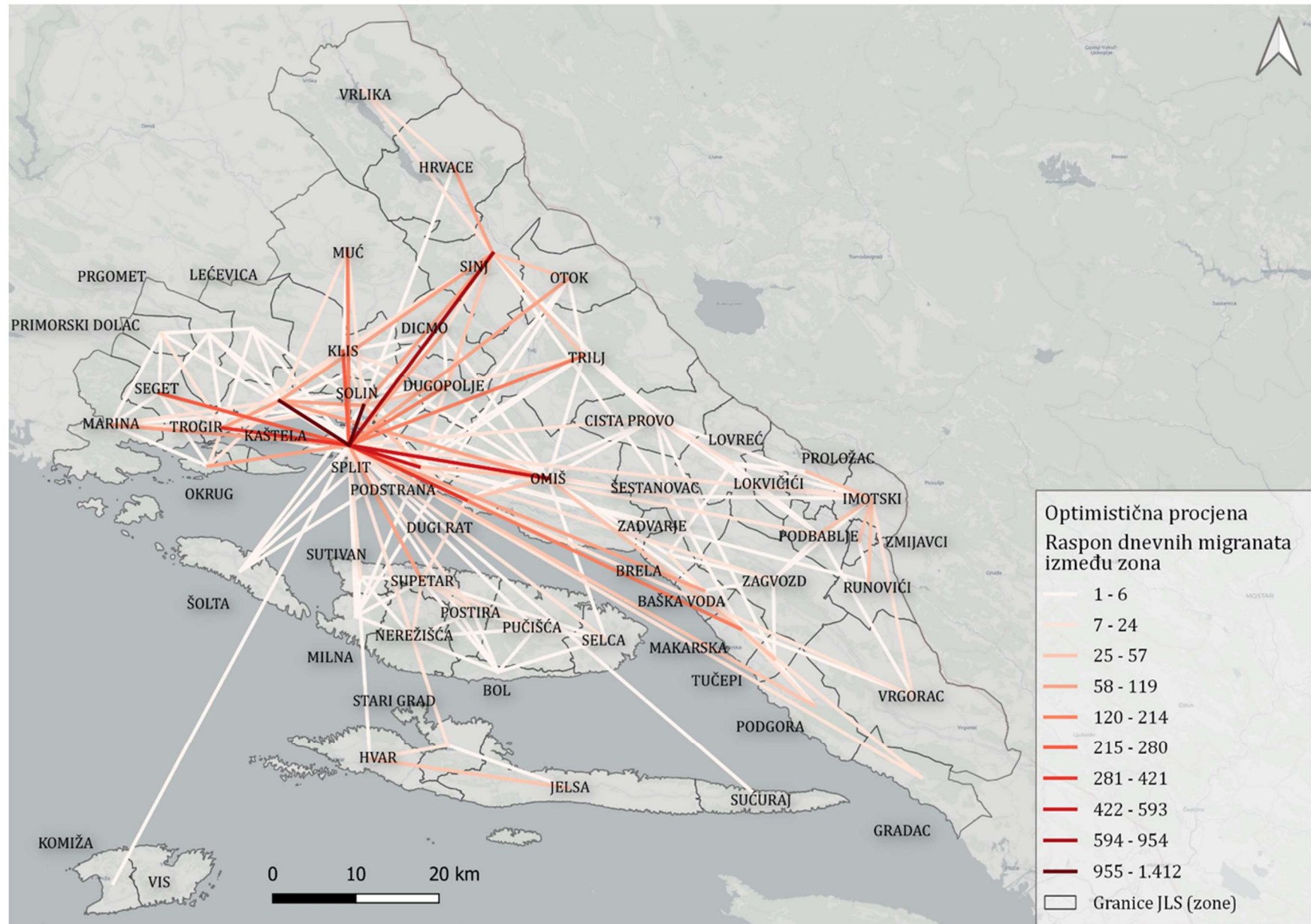
Tablica ispod prikazuje pet zona s najvećim i pet zona s najmanjim brojem procijenjenih dnevnih migranata u dolasku (putuju u te zone) u optimističnom scenariju. Nadalje, prikazane su procjene najvećeg i najmanjeg broja dnevnih migranata između dvije zone (OD parovi) te unutar zona.

Tablica 14. Optimistični scenarij - procjena broja dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) prema zonama koje najviše i najmanje privlače dnevne migrante, između zona i unutar zona

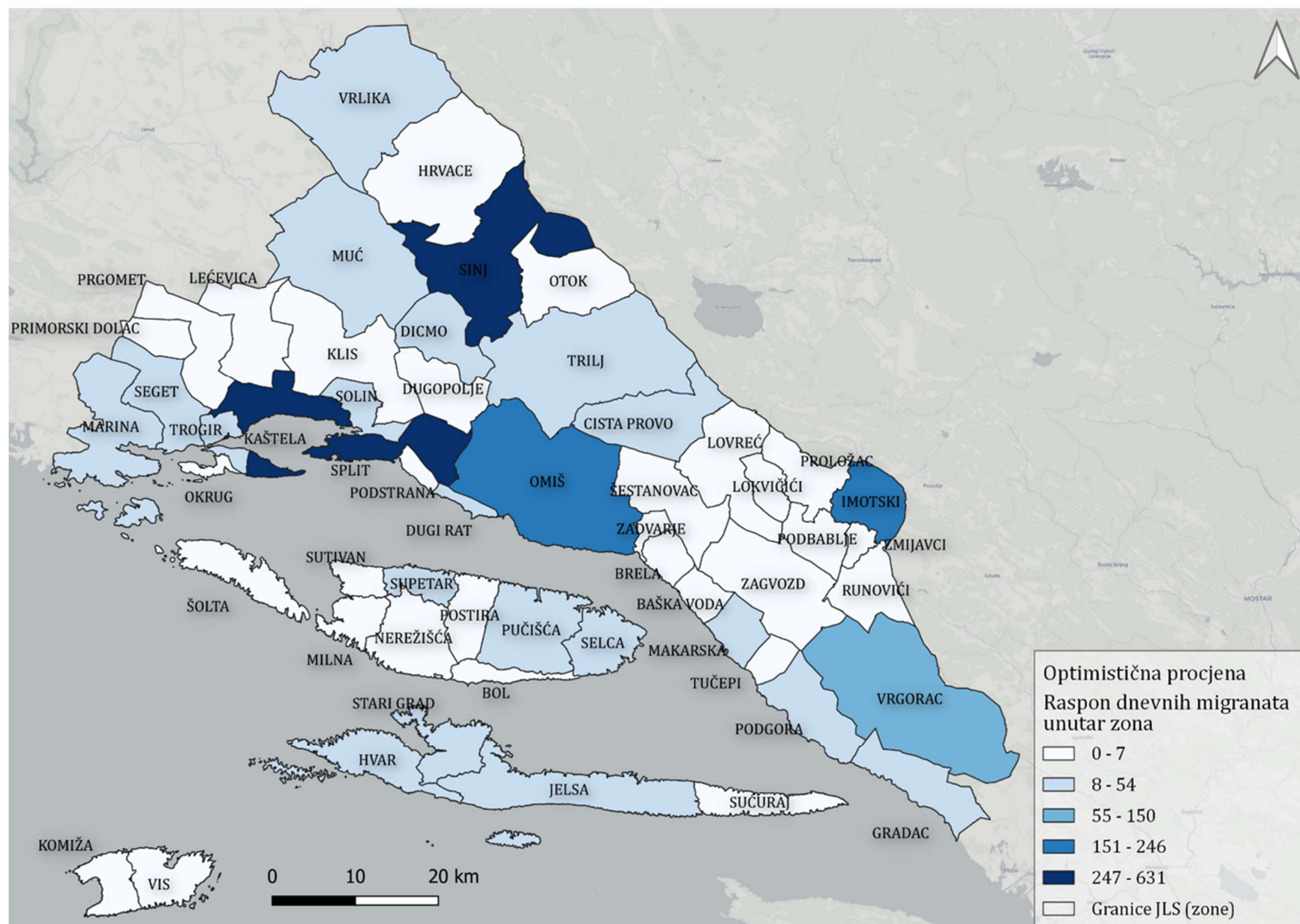
Dnevni migranti prema zoni		Dnevni migranti između zona		Dnevni migranti unutar zona	
Najviše	Najmanje *	Najviše	Najmanje*	Najviše	Najmanje*
Split (oko 5.817)	Lokvičići (oko 1)	Kaštela – Split (oko 1.412)	Baška Voda - Omiš (oko 1)	Split (oko 631)	Brela (oko 1)
Sinj (oko 490)	Proložac (oko 1)	Solin – Split (oko 1.138)	Šolta - Dugopolje (oko 1)	Kaštela (oko 500)	Lećevica (oko 1)
Omiš (oko 352)	Stari Grad (oko 1)	Sinj – Split (oko 660)	Dugi Rat - Kaštela (oko 1)	Sinj (oko 247)	Postira (oko 1)
Trogir (oko 243)	Brela (oko 2)	Podstrana – Split (oko 523)	Seget - Prgomet (oko 1)	Omiš (oko 183)	Proložac (oko 1)
Makarska (oko 213)	Primorski Dolac (oko 2)	Omiš – Split (oko 449)	Lovreć - Brela (oko 1)	Imotski (oko 163)	Milna (oko 1)

*Prikazane su samo pojedine zone s vrijednošću 1, dok dnevni migranti s vrijednošću 0 nisu prikazani. U procjenu nisu uračunate zone Šolta, Komiža i Vis.

Na kartografskim prikazima u nastavku, linije i nijanse boja predstavljaju raspon broja dnevnih migranata u optimističnoj procjeni koji isključivo koriste županijski autobusni prijevoz unutar i izvan zona.



Slika 50. Optimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) između zona [1]



Slika 51. Optimistična procjena - procjena raspona dnevnih migranata (korisnika županijskog JP-a) unutar zona [1]

7.4 USPOREDBA PROCJENA POTENCIJALA

Uspoređujući navedene rezultate, broj dnevnih migranata u realnoj procjeni u odnosu na pesimističnu procjenu veći je za oko 11, 4 %, dok je u optimističnoj procjeni veći za oko 18 %. Na godišnjoj razini ukupan broj prevezenih putnika u realnoj procjeni u odnosu na pesimističnu procjenu veći je za oko 11, 1 %, dok je u optimističnoj procjeni veći za oko 17, 7 %.

Postotak korisnika županijskog prijevoza u realnoj procjeni u odnosu na pesimističnu procjenu veći je za oko 1, 5 postotnih bodova, dok je u optimističnoj procjeni veći za oko 2, 4 postotnih bodova.

Tablica u nastavku prikazuje usporedbu opisanih procjena.

Tablica 15. Usporedba procjena potencijala korisnika županijskog autobusnog prijevoza na području SDŽ-a

	Pesimistična procjena	Realna procjena	Optimistična procjena
Prelazak na PSO	Ne	Da	Da
Procijenjeni broj dnevnih migranata	oko 9.050	oko 10.080	oko 10.680
Procijenjeni ukupni broj prevezenih putnika u godini	oko 11.200.000	oko 12.450.000	oko 13.200.000
Procijenjeni udio svakodnevnih korisnika županijskog prijevoza putnika	potencijalni pad ispod 13,3 %	14,8 %	15,7 %

8 ZAKLJUČAK – FAZA 2

Provedena istraživanja ukazuju da ispitanici do primarne destinacije najviše putuju automobilom (oko 61 %), oko 8,5 % ispitanih koristi gradski autobus, a oko 13 % ispitanih koristi županijski autobus. Analizirajući modalnu razdiobu putovanja s aspekta ispitanika Grada Splita i ispitanika ostalih mjesta unutar Županije, rezultati anketa upućuju na veću potrebitost stanovnika o automobilu izvan Splita. U Gradu Splitu otprilike polovica ispitanika koristi automobil za svoja primarna putovanja, dok oko 64 % ispitanika iz ostalih mjesta koristi automobil za istu vrstu putovanja, što je gotovo 14 % više. Osim svakodnevnih putovanja (sa svrhom rada ili školovanja), ispitanici putuju u svrhu rekreacije (najčešće četiri i više puta tjedno) i redovite kupnje (najčešće jednom do tri puta tjedno).

Na području obuhvata jutarnji vršni sat je oko 07:00 sati (15,8 % ispitanika). Poslijepodnevni vršni sat je oko 16:00 sati (oko 10 % ispitanika), a ističu se i polasci u 15:00 i 17:00. U navedenom vremenskom razdoblju provedena su terenska istraživanja s ciljem ispitivanja usklađenosti prometne ponude i potražnje u vršnim razdobljima.

Najviše ispitanih korisnika JP-a naglašava da polasci trebaju biti češći (oko 21 % odgovora). Uz cijenu karte kao prioritet, ispitanici korisnici istaknuli su potrebu za boljim izgledom i sadržajem stajališta i kolodvora, bolju povezanost naselja autobusnim linijama te potrebu za većom kvalitetom usluge (npr. starost i čistoća vozila). **Za ispitanike koji ne koriste javni županijski autobusni prijevoz** najvažniji čimbenik poboljšanja također je **učestalost polazaka** (oko 51 % svih odgovora), dok se oko 42 % odgovora odnosi na **bolju povezanost naselja linijama**. Treći najvažniji čimbenik je cijena prijevoza (oko 18 % odgovora). Temeljem navedenih podataka i ostalih relevantnih čimbenika izrađena je procjena dnevnih migranata i godišnjeg brja putnika. Procjene su prikazane kroz pesimistični, realni i optimistični scenarij prema zoni, između dvije zone (OD parovi) te unutar zona. Ukupni broj svakodnevnih putnika županijskog autobusnog prijevoza u pesimističnoj procjeni u narednim godinama mogao bi biti i niži od postojećih **13,3 %**, ako se ne provedu poboljšanja u postojećem sustavu. Realnom procjenom prognozira se da bi postotak svakodnevnih korisnika županijskog prijevoza bio oko **15 %**. Optimističnom procjenom predviđa se da bi postotak svakodnevnih korisnika županijskog autobusnog prijevoza bio oko **16 %**. Prema tom scenariju broj dnevnih migranata bio bi oko **10. 680**, a ukupni procijenjeni broj putnika godišnje oko **13.200.000**.

Ulaganjem u javni prijevoz očekuju se prednosti u ekonomskim područjima. U konačnici, poboljšanjem sustava javnog prijevoza povećava se njegova konkurentnost nad osobnim automobilima i smanjenju negativnih utjecaja na okoliš.

9 UVOD – FAZA 3

9.1 SVRHA IZRADE

Nakon definiranja prijevoznog potencijala javnog prijevoza u drugoj fazi projekta, u ovom je dokumentu **definirana minimalna i optimalna mreža županijskih linija** te su usklađeni vozni redovi s točkama interesa. Za predloženu mrežu analizirani su financijski pokazatelji te su uspoređeni potencijalni modeli upravljanja i organizacije sustava javnog prijevoza na razini Splitsko dalmatinske županije (u daljnjem tekstu SDŽ).

Nastavno na provedena istraživanja, analize i procjene, rezultat dokumenta je prijedlog mreže linija javnog županijskog prijevoza putnika na području SDŽ-a. Mreža je prikazana u dvije opcije, kao minimalna i optimalna te su prikazani elementi mreže (nazivi linija, broj polazaka po liniji, vozni red, vremenske i međustajališne udaljenosti, učestalost, itinerar, potrebni kapaciteti vozila i ostalo). Za predloženu mrežu izračunati su financijski pokazatelji, uključujući predviđene godišnje troškove, prihode te visinu potrebne potpore, te su projicirani prihodi po godinama za maksimalni mogući period sklapanja PSO ugovora (7 godina). U konačnici, **SDŽ temeljem predmetnog dokumenta ima jasnu viziju minimalne i optimalne usluge županijskog prijevoza koja će zadovoljiti potrebe stanovnika i ostvariti potencijal korištenja, imajući istovremeno uvid u financijske mogućnosti uspostave predloženih opcija.**

9.2 O DOKUMENTU

Dokument treće faze obuhvaća poglavlja vezana za prijedlog minimalne i optimalne mreže linije javnog županijskog prijevoza. Nakon definiranja mreže linija pri definiranju voznih redova u obzir je uzeta usklađenost s radnim vremenima ključnih točki interesa te u maksimalno mogućoj mjeri s postojećim voznim redovima u pomorskom, željezničkom, gradskom i međužupanijskom autobusnom javnom prijevozu. Uz navedeno, pri kreiranju mreže analizirani su financijski pokazatelji za predložene opcije te model organizacije i upravljanja uslugom.

Poglavlje 2. *Prijedlog mreže linija javnog županijskog prijevoza* obuhvaća opis minimalne i optimalne opcije mreže linija te metodologiju kreiranja predloženih opcija. Minimalna i optimalna mreža jednake su u segmentu broja i naziva definiranih linija, njihovih relacija i udaljenosti te potrebnog vremena vožnje po liniji. Spomenuti podaci opisani su u navedenom poglavlju, dok su itinerari, učestalost i vozni redovi odnosno vremena polazaka/dolazaka po stajalištu te međustajališne prostorne udaljenosti za svaku opciju detaljno opisani u Prilozima 1 i 2 treće faze Studije. **Ključna razlika između minimalne i optimalne mreže ogleda se u broju polazaka (temeljem definiranog pondera povećanja broja polazaka) i preporučenom optimalnom kapacitetu i tipu vozila po liniji.**

U potpoglavlju 2.3. *Mikroprijevoz* opisan je potencijal uspostave mikroprijevoza (prijevoz na poziv) na linijama koje su neprofitabilne i za koje je procijenjena manja prometna potražnja, a u skladu s postojećim zakonodavnim okvirom.

U poglavlju 3. *Financijski pokazatelji mreže linija* analizirani su postojeći tarifni sustavi prijevoznika u sustavu javnog županijskog prijevoza te su dani prijedlozi za razvoj novog tarifnog sustava povezanog s predloženom mrežom linija, procijenjeni su prihodi i troškovi postojeće

mreže linija temeljem dostupnih podataka, te su kao ključni dio, procijenjeni prihodi i troškovi za novopredloženu mrežu linija, uz izračun visine potrebne potpore. Dodatno, projicirani su prihodi novopredložene mreže linija po godinama za maksimalni mogući period sklapanja PSO ugovora (7 godina).

Kako bi se uspješno realizirala i održavala predložena usluga županijskog linijskog prijevoza kao javne usluge, u dokumentu je predložen optimalni model organizacije i upravljanja predloženim sustavom te su definirani minimalni standardi usluge. Navedeno je opisano u poglavlju 4. *Model organizacije i upravljanja*. U poglavlju su uspoređeni modeli ugovaranja usluge županijskog prijevoza te su opisani mogući izvori sufinanciranja predloženog sustava.

U cilju praćenja uspješnosti buduće mreže te kontinuiranog poboljšanja usluge sustava javnog županijskog prijevoza na području SDŽ-a u poglavlju 5. *Plan redovitog prikupljanja podataka* opisane su vrste potrebnih podataka te način i period njihovog prikupljanja.

2

PRIJEDLOG MREŽE LINIJA JAVNOG ŽUPANIJSKOG PRIJEVOZA

10 PRIJEDLOG MREŽE LINIJA JAVNOG ŽUPANIJSKOG PRIJEVOZA

Temeljem detaljne analize postojećeg stanja javnog linijskog prijevoza putnika i procjene prijevoznog potencijala javnog linijskog prijevoza putnika na području SDŽ-a izrađen je prijedlog nove mreže linija javnog prijevoza putnika.

Novi prijedlog obuhvaća dvije opcije - minimalnu i optimalnu mrežu linija koje stanovništvu SDŽ-a omogućavaju zadovoljavajuću uslugu javnog prijevoza uz uvažavanje njihovih stvarnih potreba definiranih u 2. fazi Studije. Mreža linija izrađena je uvažavajući specifičnosti JLS-ova uz potencijal da se predloženim rasporedom linija i voznim redovima u optimalnoj opciji potakne stanovnike koji ne koriste javni prijevoz da ga počnu koristiti pri svakodnevnim putovanjima. Pri tome treba izdvojiti cilj da javni sustav treba biti učinkovit, atraktivan za korisnike i u konačnici smanjiti emisiju štetnih plinova.

Minimalnom mrežom linija primarno su zadovoljene potrebe radno aktivnog stanovništva te učenika srednjih škola koji svakodnevno putuju (ključni polasci definirani su u jutarnjim, popodnevnim i večernjim smjenama rada/obrazovanja prilikom analize točki interesa), dok su optimalnom mrežom, uz navedeno, definirani međupolasci koji stanovnicima pružaju veći izbor putovanja, a time i veću razinu zadovoljstva.

Subotom, kada je manji promet nego tijekom radnih dana te učenici ne pohađaju nastavu, polasci su u obje opcije manji za otprilike 35 % u odnosu na radne dane, zadržavajući uslugu u skladu s potrebama radno aktivnog stanovništva. Nedjeljom i blagdanima je broj polazaka manji za otprilike 60 do 85 % u odnosu na polaske radnim danima (ovisno o procijenjenoj potražnji) osim na otocima gdje je broj polazaka uglavnom jednak kao i subotom (izuzevši liniju 11 Jelsa - Sućuraj).

Prilikom izrade prijedloga nove mreže linija u obzir su uzeti sljedeći podaci:

- **Elaborat** „Minimalni standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske“, MMPI (dalje: Elaborat) i Dodatak 2 Elaborata – Kriteriji za određivanje naknade za pružanje javne usluge te načelna visina, MMPI;
- **Procjena gospodarskog i demografskog razvoja** (specifičnosti JLS-a);
- **Analiza postojećeg stanja i potražnje za javnim prijevozom** na području SDŽ-a, koja uključuje terensko istraživanje i provedene ankete stanovnika i dionika u drugoj fazi projekta, naročito analiza čimbenika motivacije korištenja i prelaska na JP;
- **Procjena broja dnevnih migranata** između i unutar definiranih zona SDŽ-a (zaposleni, studenti, učenici i sl.);
- **Procjena dnevnog broja putnika na planiranim linijama JP-a** (procjena putnika za svaku planiranu liniju prikazana je u poglavlju 11.3.2 *Prihodi preložene mreže linija*, a temelji se na rezultatima terenskog istraživanja (2. faza Studije) i na podacima o dnevnim migrantima po zonama (za one linije koje nisu bile obuhvaćene terenskim istraživanjem);
- **Radna vremena i lokacije točaka interesa** (ključnih generatora i atraktora potražnje) definiranih u 2. fazi Studije (obrazovne institucije, tržnice, domovi za starije, zdravstvene ustanove, tvrtke i institucije s većim brojem zaposlenika, poslovne zone, trgovački centri, autobusni kolodvori, pomorske luke i sl.)

- **Postojeći vozni redovi ostalih oblika JP-a:** mreža linija nastoji u što većoj mjeri zadovoljiti postojeće vozne redove na pomorskim, željezničkim, gradskim komunalnim i međužupanijskim linijama. Na točkama integracije, gdje je moguće, polasci/dolasci na planiranim županijskim linijama usklađeni su s drugim oblicima JP-a (npr. u skladu s polaskom trajekta s otočne luke). Na određenim mjestima integracije nije bilo moguće u potpunosti uskladiti vozne redove; pojedini polasci vlakova, primjerice, na određenom željezničkom stajalištu isključivo su izvan vršnih sati, a zbog manje potražnje na definiranoj autobusnoj relaciji nije potrebno uvesti dodatni polazak autobusa samo kako bi se zadovoljila integracija u izvanvršnom periodu. Također, polasci trajekata podložni su promjenama, što također utječe na smanjenu mogućnost integracije.

Broj linija, relacije i itinerari, duljine, vremena putovanja i prostorni raspored linija identični su u minimalnoj i optimalnoj mreži linija i temelje se na spomenutoj analizi postojećeg stanja i procjeni potencijala putnika. Relacije linija u skladu su i sa željama putnika detektiranim prilikom terenskih istraživanja. Navedene značajke linija vidljive su u narednim potpoglavljima (Tablica 16 i Tablica 17) te su detaljnije dostupne u Prilogu 1 i 2. Georeferencirani podaci o mreži (shapefile) dostupni su u Prilogu 3.

Ključna razlika između minimalne i optimalne mreže linija je u broju i učestalosti polazaka (vozni redovi) na definiranim linijama, a povezano s time i u preporučenom broju / kapacitetu vozila. Razlika u polascima definirana je temeljem pondera povećanja broja polazaka minimalne u odnosu na optimalnu mrežu (detaljnije u potpoglavlju 10.2).

U novoj mreži linija **ukupno je definirano 55 županijskih autobusnih linija**. Prosječna duljina linija iznosi 36,2 km. Najduža linija je 26 Split - Drniš (duljina 74 km, trajanje putovanja oko 2 h i 14 min) čija ruta djelomično prolazi kroz susjednu Šibensko - kninsku županiju (ŠKŽ) te 35 Split - Šestanovac (73,9 km). Predlaže se da se linija Split - Drniš sporazumno organizira između SDŽ-a i ŠKŽ-a te dvije linije Vrgorac - Ploče i Makarska - Ploče između SDŽ-a i DNŽ (Dubrovačko-neretvanske županije). Sukladno važećem Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu [45] dvije županije mogu zajednički potpisati ugovor o javnoj usluzi prijevoza i za međužupanijske linije čija duljina u jednom smjeru prema daljinaru ne prelazi 100 kilometara.

Ukupno sedam linija sadrži po dvije relacije i to su sljedeće linije: 27 Split - Drniš, 35 Split - Omiš (Ravnički most), 36 Split - Šestanovac, 37 Split - Sinj, 38 Split - Trogir, 39 Split - Zelovo i 41 Supetar - Bol. Tablica 16 prikazuje detaljne relacije navedenih linija. Ostale linije sadrže jednu relaciju i dva smjera. Linija 50 Vrgorac - Draževitići jedina je kružna linija. Na otocima je ukupno definirano pet otočnih županijskih linija: 3 Hvar - Vrboska, 11 Jelsa - Sućuraj, 40 Supetar - Bol, 41 Supetar - Milna i 42 Supetar - Povelja.

Linije s najviše polazaka / najučestalijim polascima u radnom danu su uglavnom linije koje povezuju naseljena mjesta splitske aglomeracije (npr. 37 Split - Trogir) i obalne linije (npr. 33 Split - Omiš) koje povezuju naseljena mjesta. Te se linije nalaze na relacijama Seget Trogir - Kaštela - Solin - Split, Makarska - Omiš - Split te Sinj - Dugopolje - Split gdje je uočena veća potražnja za prijevozom. Navedene relacije s učestalijim polascima u prostornom smislu čine oblik obrnutog slova "Y" s Gradom Splitom u središtu. Učestali polasci su također predloženi na linijama koje povezuju rubna područja Grada Splita kao što su Bunje, Ninčevići, Dračevica i sl. s njegovim

središtem. Linije s najmanje polazaka tijekom radnog dana uglavnom prolaze kroz slabije naseljena područja. U nastavku su detaljnije opisane minimalna i optimalna mreža županijskih autobusnih linija. **Broj polazaka opisanih linija predstavlja broj polazaka u jednom smjeru, dok je u zagradi naveden broj za oba smjera jedne linije; A - B i B - A).**

10.1 MINIMALNA MREŽA LINIJA

Minimalna mreža linija dimenzionirana je na način primarno zadovolji potrebe stanovnika koji svakodnevno putuju unutar područja SDŽ-a, a to su radno aktivni stanovnici, učenici srednjih škola (prijevoz učenika osnovnih škola organiziran je kao poseban linijski prijevoz) i studenti. Temeljem analize lokacija i radnih vremena točaka interesa, vršnih sati putovanja, procjene potražnje te Elaborata definirani su **minimalni broj polazaka** i **vremena polazaka** koji će zadovoljiti potrebe za putovanjem navedenih skupina stanovnika tijekom tipičnih radnih vremena.

Broj polazaka u minimalnoj mreži u pojedinim naseljima je jednak ili veći od minimalnog broja polazaka definiranog u Elaboratu. Ako je analizom zaključeno da su u pojedinim JLS-ovima zbog određenih točki interesa potrebna npr. tri polaska za naselje u kojem su Elaboratom predviđena dva polaska, u tom slučaju je predviđen veći broj polazaka od propisanog Elaboratom. U određenim JLS-ima planirano je više polazaka odnosu na druge JLS-ove zbog radnih vremena pojedinih točaka interesa, a ne zbog broja/količine točaka interesa. Najmanji broj polazaka u minimalnoj mreži tijekom radnog dana je tri u jednom smjeru (šest za oba smjera linije zajedno), a najveći 25 (50 za oba smjera zajedno), dok je vikendom/blagdanom predviđen najmanje jedan polazak (dva za oba smjera).

Temeljem navedenog, definirana vremena polazaka u skladu su s radnim vremenima poslovnih objekata i obrazovnih institucija (jutarnja i popodnevna smjena) te ostalih kategorija točaka interesa.

Ukupno je na čitavoj mreži definirano 608 polazaka tijekom radnog dana, 404 polaska subotom te 166 polazaka nedjeljom. Subotom polasci zadovoljavaju potrebe radno aktivnih stanovnika, a smanjeni su polasci koji zadovoljavaju potrebe učenika.

Linije s najviše polazaka u radnom danu u minimalnoj mreži su: 38.2 Split - Trogir s predviđenih 25 polazaka (50 polazaka u oba smjera), 35.1 Split - Omiš (Ravnički most) s 14 polazaka (28 u oba smjera) i 29 Split - Dugopolje s 12 polazaka (24 u oba smjera).

Broj potrebnih vozila tijekom radnog dana po linijama u rasponu je između jedan i šest. Najveći broj vozila tijekom radnog dana predviđen je na liniji 38.2 Split - Trogir, ukupno šest vozila kapaciteta 149 mjesta.

U nastavku je prikazana Tablica 16 s popisom svih linija i ključnim značajkama svih linija, uključujući predložene optimalne kapacitete i tipove vozila za radni dan i vikend/praznik te optimalni broj vozila radnim danom. Tip i kapacitet vozila vikendom/praznikom mogu se razlikovati ovisno o načinu korištenja raspoloživog voznog parka prijevoznika. Detaljan prikaz značajki linija minimalne mreže, voznog reda (okvirnih polazaka/dolazaka po svakom stajalištu), učestalosti polazaka i itinerara dostupan je u Prilogu 1 i 2.

Tablica 16: Prijedlog minimalne mreže županijskih autobusnih linija na području SDŽ [1]

Br.	Naziv linije	Relacija	Duljina* [km]	Broj polazaka ** (radni dan, sub., ned./praznik)	Vrijeme vožnje***	Predloženi tip vozila i kapacitet (radni dan)	Predloženi tip vozila i kapacitet (vikend/praznik)	Broj vozila (radni dan)
1	Bunje - HNK	Bunje - HNK	10,5	16, 10, 6	0:24:58	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	2
2	Dračevac - HNK	Dračevac - HNK	13,4	20, 14, 8	0:49:06	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	2
3	Hvar - Vrboska	Hvar - Vrboska	38,5	12, 8, 8	1:16:37	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
4	Imotski - Aržano	Imotski - Aržano	41,5	6, 4, 0	1:15:25	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
5	Imotski - Čaporice	Imotski - Biorine - Čaporice	48,4	8, 6, 0	1:21:10	Autobus (M3)	Kombi (M1)	2
6	Imotski - Proložac Donji	Imotski - Proložac Donji	18,7	6, 4, 0	0:35:08	Minibus (M2)	Kombi (M1)	1
7	Imotski - Ričice	Imotski - Ričice	27,9	6, 4, 0	0:47:41	Kombi (M1)	Kombi (M1)	1
8	Imotski - Runovići	Imotski - Runovići	12,5	6, 4, 0	0:22:19	Autobus (M3)	Minibus (M2)	1
9	Imotski - Šestanovac	Imotski - Šestanovac	34,3	8, 6, 0	1:05:03	Minibus (M2)	Minibus (M2)	3
10	Imotski - Vinjani Donji	Imotski - Vinjani Donji	14,8	6, 4, 0	0:30:10	Minibus (M2)	Minibus (M2)	1
11	Jelsa - Sućuraj	Jelsa - Sućuraj	52,4	6, 4, 0	1:43:02	Kombi (M1)	Kombi (M1)	2
12	Kaštel Stari - Divojevići	Kaštel Stari - Divojevići	58,1	6, 4, 0	1:49:41	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
13	Kaštel Stari - Šerići	Kaštel Stari - Šerići	44,1	6, 4, 0	1:39:53	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
14	Makarska - Ploče	Makarska - Drvenik - Gradac - Ploče	41,8	10, 6, 0	1:07:03	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
15	Makarska - Imotski	Makarska - Zagvozd - Podbablje - Imotski	45,5	10, 8, 0	1:27:54	Minibus (M2)	Kombi (M1)	3
16	Makarska - Šestanovac	Makarska - Šestanovac	30,5	8, 6, 0	0:52:15	Autobus (M3)	Minibus (M2)	3
17	Makarska - Vrgorac	Makarska - Vrgorac	44,8	10, 8, 0	1:30:48	Minibus (M2)	Kombi (M1)	3
18	Ninčevići - HNK	Ninčevići - HNK	9,2	16, 10, 6	0:25:09	Autobus - 79+1	Autobus (M3)	1
19	Sinj - Aržano	Sinj - Aržano	39,4	6, 4, 2	1:11:20	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
20	Sinj - Crivac	Sinj - Crivac	31,3	6, 4, 0	0:53:57	Kombi (M1)	Kombi (M1)	2
21	Sinj - Dabar	Sinj - Satrić - Dabar	34,8	6, 4, 2	1:02:13	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
22	Sinj - Grab	Sinj - Ruda - Grab	27,3	10, 6, 2	0:46:38	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
23	Sinj - Rumin	Sinj - Rumin	15,7	6, 4, 2	0:29:18	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
24	Sinj - Šestanovac	Sinj - Vojnić Sinjski - Nova Sela - Šestanovac	45,8	8, 6, 0	1:24:18	Minibus (M2)	Minibus (M2)	3
25	Sinj - Vrlika	Sinj - Kosore - Vrlika	45,4	8, 6, 2	1:13:53	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
26	Split - Dolac Gornji	Split - Dolac Gornji	49,8	6, 4, 0	1:57:11	Autobus (M3)	Kombi (M1)	2
27.1	Split - Drniš	Split - Kadina Glavica - Drniš	74,1	10, 6, 4	2:14:04	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3

Br.	Naziv linije	Relacija	Duljina* [km]	Broj polazaka ** (radni dan, sub., ned./praznik)	Vrijeme vožnje***	Predloženi tip vozila i kapacitet (radni dan)	Predloženi tip vozila i kapacitet (vikend/praznik)	Broj vozila (radni dan)
27.2	Split - Drniš	Split - Drniš	70,9	6, 4, 0	2:10:19	Autobus (M3)	Kombi (M1)	2
28	Split - Dubrava	Split - Dubrava	28,6	12, 8, 4	1:05:37	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
29	Split - Dugopolje	Split - Dugopolje	33,6	24, 16, 10	1:14:18	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3
30	Split - Kladnjice	Split - Kladnjice	47,7	6, 4, 0	1:30:46	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
31	Split - Klis Kosa	Split - Klis Kosa	15,6	12, 8, 4	0:36:50	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
32	Split - Kućine	Split - Kućine	9,8	12, 4, 4	0:23:45	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
33	Split - Makarska	Split - Makarska	61,9	14, 10, 6	1:50:40	Autobus (M3)	Autobus (M3)	4
34	Split - Nisko	Split - Nisko	39,0	6, 4, 0	1:11:13	Autobus (M3)	Kombi (M1)	2
35.1	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Dugi Rat - Omiš (Ravnički Most)	29,8	28, 18, 12	1:09:47	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	4
35.2	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Naklice - Omiš (Ravnički Most)	33,9	10, 6, 4	1:06:47	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
36.1	Split - Šestanovac	Split - Tugare - Šestanovac	64,7	8, 6, 2	2:07:25	Autobus (M3)	Minibus (M2)	3
36.2	Split - Šestanovac	Split - Trnbusi - Šestanovac	73,9	8, 6, 2	2:06:47	Autobus (M3)	Minibus (M2)	3
37.1	Split - Sinj	Split - Dugopolje - Sinj	37,9	10, 6, 4	1:06:43	Autobus - 79+1	Autobus (M3)	2
37.2	Split - Sinj	Split - Koprivno - Sinj	42,7	10, 6, 4	1:23:09	Autobus - 79+1	Autobus (M3)	2
38.1	Split - Trogir	Split - Trogir (brza cesta)	31,7	18, 12, 8	1:04:41	Autobus - 79+1	Autobus (M3)	3
38.2	Split - Trogir	Split - Trogir	25,8	50, 32, 20	1:02:36	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	6
39.1	Split - Zelovo	Split - Ogorje - Zelovo	66,2	6, 4, 2	2:13:55	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
39.2	Split - Zelovo	Split - Sutina - Zelovo	46,8	6, 4, 2	1:38:56	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
40	Split - Zračna luka (shuttle bus)	Split - Zračna luka (shuttle bus)	24,5	10, 6, 4	0:34:51	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
41.1	Supetar - Bol	Supetar - Draževitići - Bol	43,5	6, 4, 4	1:20:51	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
41.2	Supetar - Bol	Supetar - Pučišća - Bol	57,3	6, 4, 4	1:55:00	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
42	Supetar - Milna	Supetar - Milna	22,3	8, 6, 6	0:35:47	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
43	Supetar - Povelja	Supetar - Povelja	70,1	8, 6, 6	2:13:50	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
44	Trogir - Ljubotica	Trogir - Ljubotica	43,1	6, 4, 2	1:22:55	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
45	Trogir - Marina	Trogir - Marina	13,6	6, 4, 2	0:28:40	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
46	Trogir - Okrug Donji	Trogir - Okrug Donji	8,2	8, 6, 4	0:17:32	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
47	Trogir - Plano	Trogir - Plano	6,3	6, 4, 2	0:14:58	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1

Br.	Naziv linije	Relacija	Duljina* [km]	Broj polazaka ** (radni dan, sub., ned./praznik)	Vrijeme vožnje***	Predloženi tip vozila i kapacitet (radni dan)	Predloženi tip vozila i kapacitet (vikend/praznik)	Broj vozila (radni dan)
48	Trogir - Sevid	Trogir - Sevid	40,4	6, 4, 0	1:33:52	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
49	Trogir - Slatine	Trogir - Slatine	11,6	8, 6, 0	0:27:28	Minibus (M2)	Minibus (M2)	1
50	Trogir - Vinovac	Trogir - Vinovac	46,2	6, 4, 2	1:33:10	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
51	Veliko Brdo - Podgora/Riva	Veliko Brdo - Podgora/Riva	12,8	10, 6, 0	0:26:11	Minibus (M2)	Minibus (M2)	1
52	Vrgorac - Draževitići	Vrgorac - Draževitići (kružna)	22,1	12, 8, 0	0:38:04	Kombi (M1)	Kombi (M1)	1
53	Vrgorac - Ploče	Vrgorac - Ploče	29,5	10, 6, 0	0:35:00	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
54	Vrgorac - Šestanovac	Vrgorac - Šestanovac	58,4	8, 6, 0	1:46:40	Minibus (M2)	Minibus (M2)	3
55	Vrgorac - Stilja	Vrgorac - Orah - Stilja	26,0	6, 4, 0	0:41:33	Kombi (M1)	Kombi (M1)	1

*Prosječna duljina linije u oba smjera.

**Broj polazaka ukupno u oba smjera (A - B i B - A).

***Vrijeme vožnje u jednom smjeru (maksimalno procijenjeno vrijeme).

Procijenjeni potrebni tipovi vozila koji su navedeni u Tablici 1 i 2 podrazumijevaju sljedeće značajke i kategorije:

- **Kombi vozilo** kapaciteta 8 putničkih mjesta + 1 vozačko mjesto, kategorija M1 - motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedišta vozača imaju još najviše 8 sjedišta;
- **Minibus** kapaciteta 19 putničkih mjesta + 1, kategorija M2 - motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedišta vozača imaju više od 8 sjedišta i čija najveća dopuštena masa nije veća od 5 t;
- **Autobus** kapaciteta 49 putničkih mjesta + 1, kategorija M3 - motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedišta vozača imaju više od 8 sjedišta i čija je najveća dopuštena masa veća od 5 t;
- Autobus kapaciteta 79 putničkih mjesta + 1, kategorija M3 i
- Autobus kapaciteta 149 putničkih mjesta + 1, kategorija M3.

10.2 OPTIMALNA MREŽA LINIJA

Kreiranje optimalne mreže linija županijskog prijevoza temelji se na povećanju broja polazaka na pojedinim linijama, sukladno definiranim ponderima. To znači da su u optimalnoj mreži, uz polaske tijekom tipičnih radnih vremena točaka interesa, zadovoljene i potrebe putovanja tijekom ostalih radnih vremena (međusmjene) izvan vršnih sati i unutar vršnih sati (npr. predviđeni su dodatni polasci u odnosu na minimalnu mrežu na određenoj liniji) te potrebe stanovnika za povremenim putovanjima, imajući u vidu i turiste / sezonske radnike.

Kao što je navedeno, optimalna mreža linija dopuna je minimalnoj mreži na način da su unutar jutarnjih i popodnevni vršnih sati (početak i kraj tipičnog radnog vremena točaka interesa /obrazovnih ustanova) uvedeni češći polasci (npr. svakih 30 min umjesto svakih 60 min) te su dodani međupolasci između vršnih sati. Učestaliji polasci i polasci izvan vršnih sati pružaju stanovnicima veću mogućnost putovanja kroz više perioda u danu, a sukladno procijenjenoj potražnji. Uslijed većeg izbora polazaka na pojedinim linijama povećava se zadovoljstvo više skupina korisnika te time i atraktivnost javnog prijevoza. Time se nastoji iskoristiti potencijal putničkog županijskog prijevoza. Na pojedinim linijama polasci su isti kao u minimalnoj mreži, jer je procijenjena potražnja ukazala da na tim linijama nema potrebe za povećanjem broja polazaka.

Detaljan prikaz značajki linija optimalne mreže, voznog reda (okvirnih polazaka/dolazaka po svakom stajalištu), učestalosti polazaka i itinerara dostupan je u Prilogu 1 i 2.

Prilikom dimenzioniranja optimalne mreže korišten je ponder povećanja broja polazaka na definiranim linijama tijekom radnog dana, a koji je usuglašen s Naručiteljem. Za izračun povećanja broja polazaka ponder se množio s polascima minimalne mreže te je uključivao dva ključna parametra: broj dnevnih migranata između i unutar prometnih zona (JLS-ova) te broj točaka interesa unutar zona. Ponderi ujedno predstavljaju procijenjeni potencijal prijelaza na javni prijevoz u pojedinim područjima temeljem analize dnevnih migranata unutar i između zona.

Najveći broj polazaka u danu bez obzira na ponder je 60 (odnosno 120 ukupno u oba smjera), a najveća učestalost polazaka je svakih 20 minuta od 04:00 do 00:00. Broj polazaka niti na jednoj planiranoj liniji tijekom radnog dana nije manji od tri (šest ukupno u oba smjera) odnosno od minimalnog standarda propisanog Elaboratom.

Na cjelokupnoj optimalnoj mreži ukupno je tijekom radnog dana definirano 916 polazaka (50,6 % više u odnosu na min. mrežu), 610 polazaka subotom (50,9 % više) te 358 polazaka nedjeljom (115,7 % više). Najviše polazaka je predviđeno na liniji 38.2 Split - Trogir sa 120 polazaka (u oba smjera) tijekom radnog dana, nakon čega slijedi linija 35.1 Split – Omiš sa 76 polazaka te linija 2 Dračevac - HNK sa 46 polazaka u radnom danu.

Broj potrebnih vozila tijekom radnog dana po linijama je u rasponu između 1 i 8. Najveći broj vozila tijekom radnog dana predviđen je na liniji 38 Split - Trogir, ukupno osam, te na liniji 35.1 Split - Omiš, ukupno šest vozila vozila kapaciteta 149 putničkih mjesta.

U nastavku je prikazana Tablica 17 s popisom svih linija i ključnim značajkama optimalne mreže linija, uključujući optimalne kapacitete te broj i tipove vozila.

Tablica 17: Prijedlog optimalne mreže županijskih autobusnih linija na području SDŽ [1]

Br.	Naziv linije	Relacija	Duljina* [km]	Broj polazaka ** (radni dan, sub., ned./praznik)	Vrijeme vožnje***	Predloženi tip vozila (radni dan) i kapacitet	Predloženi tip vozila i kapacitet (vikend/praznik)	Broj vozila (radni dan)
1	Bunje - HNK	Bunje - HNK	10,5	42, 28, 16	0:24:58	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	2
2	Dračevac - HNK	Dračevac - HNK	13,4	46, 30, 18	0:49:06	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	3
3	Hvar - Vrboska	Hvar - Vrboska	38,5	12, 8, 8	1:16:37	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
4	Imotski - Aržano	Imotski - Aržano	41,5	6, 4, 2	1:15:25	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
5	Imotski - Čaporice	Imotski - Biorine - Čaporice	48,4	8, 6, 2	1:21:10	Autobus (M3)	Kombi (M1)	2
6	Imotski - Proložac Donji	Imotski - Proložac Donji	18,7	6, 4, 2	0:35:08	Minibus (M2)	Kombi (M1)	1
7	Imotski - Ričice	Imotski - Ričice	27,9	6, 4, 2	0:47:41	Kombi (M1)	Kombi (M1)	1
8	Imotski - Runovići	Imotski - Runovići	12,5	6, 4, 2	0:22:19	Autobus (M3)	Minibus (M2)	1
9	Imotski - Šestanovac	Imotski - Šestanovac	34,3	8, 6, 2	1:05:03	Minibus (M2)	Minibus (M2)	3
10	Imotski - Vinjani Donji	Imotski - Vinjani Donji	14,8	6, 4, 2	0:30:10	Minibus (M2)	Minibus (M2)	1
11	Jelsa - Sućuraj	Jelsa - Sućuraj	52,4	6, 4, 2	1:43:02	Kombi (M1)	Kombi (M1)	2
12	Kaštel Stari - Divojevići	Kaštel Stari - Divojevići	58,1	6, 4, 2	1:49:41	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
13	Kaštel Stari - Šerići	Kaštel Stari - Šerići	44,1	6, 4, 2	1:39:53	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
14	Makarska - Ploče	Makarska - Drvenik - Gradac - Ploče	41,8	10, 6, 4	1:07:03	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
15	Makarska - Imotski	Makarska - Zagvozd - Podbablje - Imotski	45,5	10, 8, 4	1:27:54	Minibus (M2)	Minibus (M2)	3
16	Makarska - Šestanovac	Makarska - Šestanovac	30,5	8, 6, 2	0:52:15	Autobus (M3)	Minibus (M2)	3
17	Makarska - Vrgorac	Makarska - Vrgorac	44,8	10, 8, 4	1:30:48	Minibus (M2)	Minibus (M2)	3
18	Ninčevići - HNK	Ninčevići - HNK	9,2	38, 24, 16	0:25:09	Autobus - 79+1	Autobus (M3)	1
19	Sinj - Aržano	Sinj - Aržano	39,4	6, 4, 2	1:11:20	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
20	Sinj - Crivac	Sinj - Crivac	31,3	6, 4, 2	0:53:57	Kombi (M1)	Kombi (M1)	2
21	Sinj - Dabar	Sinj - Satrić - Dabar	34,8	6, 4, 2	1:02:13	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
22	Sinj - Grab	Sinj - Ruda - Grab	27,3	10, 6, 2	0:46:38	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
23	Sinj - Rumin	Sinj - Rumin	15,7	6, 4, 2	0:29:18	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
24	Sinj - Šestanovac	Sinj - Vojnić Sinjski - Nova Sela - Šestanovac	45,8	8, 6, 2	1:24:18	Minibus (M2)	Minibus (M2)	3
25	Sinj - Vrljika	Sinj - Kosore - Vrljika	45,4	8, 6, 2	1:13:53	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
26	Split - Dolac Gornji	Split - Dolac Gornji	49,8	8, 6, 2	1:57:11	Autobus (M3)	Kombi (M1)	2
27.1	Split - Drniš	Split - Kadina Glavica - Drniš	74,1	10, 6, 4	2:14:04	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3

Br.	Naziv linije	Relacija	Duljina* [km]	Broj polazaka ** (radni dan, sub., ned./praznik)	Vrijeme vožnje***	Predloženi tip vozila (radni dan) i kapacitet	Predloženi tip vozila i kapacitet (vikend/praznik)	Broj vozila (radni dan)
27.2	Split - Drniš	Split - Drniš	70,9	6, 4, 2	2:10:19	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
28	Split - Dubrava	Split - Dubrava	28,6	24, 16, 10	1:05:37	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3
29	Split - Dugopolje	Split - Dugopolje	33,6	30, 20, 12	1:14:18	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3
30	Split - Kladnjice	Split - Kladnjice	47,7	6, 4, 2	1:30:46	Minibus (M2)	Kombi (M1)	2
31	Split - Klis Kosa	Split - Klis Kosa	15,6	14, 10, 6	0:36:50	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
32	Split - Kućine	Split - Kućine	9,8	24, 16, 14	0:23:45		Autobus (M3)	1
33	Split - Makarska	Split - Makarska	61,9	18, 12, 8	1:50:40	Autobus (M3)	Autobus (M3)	4
34	Split - Nisko	Split - Nisko	39,0	6, 4, 2	1:11:13	Autobus (M3)	Kombi (M1)	2
35.1	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Dugi Rat - Omiš (Ravnički Most)	29,8	76, 50, 30	1:09:47	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	6
35.2	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Naklice - Omiš (Ravnički Most)	33,9	26, 16, 10	1:06:47	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3
36.1	Split - Šestanovac	Split - Tugare - Šestanovac	64,7	8, 6, 2	2:07:25	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3
36.2	Split - Šestanovac	Split - Trnbusi - Šestanovac	73,9	8, 6, 2	2:06:47	Autobus (M3)	Autobus (M3)	3
37.1	Split - Sinj	Split - Dugopolje - Sinj	37,9	30, 20, 12	1:06:43	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
37.2	Split - Sinj	Split - Koprivno - Sinj	42,7	30, 20, 12	1:23:09	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
38.1	Split - Trogir	Split - Trogir (brza cesta)	31,7	28, 18, 12	1:04:41	Autobus - 79+1	Autobus (M3)	4
38.2	Split - Trogir	Split - Trogir	25,8	120, 78, 48	1:02:36	Autobus - 149+1	Autobus - 79+1	8
39.1	Split - Zelovo	Split - Ogorje - Zelovo	66,2	6, 4, 2	2:13:55	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
39.2	Split - Zelovo	Split - Sutina - Zelovo	46,8	6, 4, 2	1:38:56	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
40	Split - Zračna luka (shuttle bus)	Split - Zračna luka (shuttle bus)	24,5	10, 6, 4	0:34:51	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
41.1	Supetar - Bol	Supetar - Draževitići - Bol	43,5	6, 4, 4	1:20:51	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
41.2	Supetar - Bol	Supetar - Pučišća - Bol	57,3	6, 4, 4	1:55:00	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
42	Supetar - Milna	Supetar - Milna	22,3	8, 6, 6	0:35:47	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
43	Supetar - Povelja	Supetar - Povelja	70,1	8, 6, 6	2:13:50	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
44	Trogir - Ljubotica	Trogir - Ljubotica	43,1	6, 4, 2	1:22:55	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
45	Trogir - Marina	Trogir - Marina	13,6	6, 4, 2	0:28:40	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1
46	Trogir - Okrug Donji	Trogir - Okrug Donji	8,2	12, 8, 4	0:17:32	Autobus (M3)	Autobus (M3)	1

Br.	Naziv linije	Relacija	Duljina* [km]	Broj polazaka ** (radni dan, sub., ned./praznik)	Vrijeme vožnje***	Predloženi tip vozila (radni dan) i kapacitet	Predloženi tip vozila i kapacitet (vikend/praznik)	Broj vozila (radni dan)
47	Trogir - Plano	Trogir - Plano	6,3	10, 6, 4	0:14:58	Autobus (M3)	Minibus (M2)	1
48	Trogir - Sevid	Trogir - Sevid	40,4	6, 4, 2	1:33:52	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
49	Trogir - Slatine	Trogir - Slatine	11,6	12, 8, 2	0:27:28	Minibus (M2)	Minibus (M2)	1
50	Trogir - Vinovac	Trogir - Vinovac	46,2	6, 4, 2	1:33:10	Autobus (M3)	Autobus (M3)	2
51	Veliko Brdo - Podgora/Riva	Veliko Brdo - Podgora/Riva	12,8	10, 6, 4	0:26:11	Minibus (M2)	Minibus (M2)	1
52	Vrgorac - Draževitići	Vrgorac - Draževitići (kružna)	22,1	12, 8, 4	0:38:04	Kombi (M1)	Kombi (M1)	1
53	Vrgorac - Ploče	Vrgorac - Ploče	29,5	10, 6, 4	0:35:00	Autobus (M3)	Minibus (M2)	2
54	Vrgorac - Šestanovac	Vrgorac - Šestanovac	58,4	8, 6, 2	1:46:40	Minibus (M2)	Kombi (M1)	3
55	Vrgorac - Stilja	Vrgorac - Orah - Stilja	26,0	6, 4, 2	0:41:33	Kombi (M1)	Kombi (M1)	1

*Prosječna duljina linije u oba smjera.

**Broj polazaka ukupno u oba smjera (A - B i B - A).

***Vrijeme vožnje u jednom smjeru (maksimalno procijenjeno vrijeme).

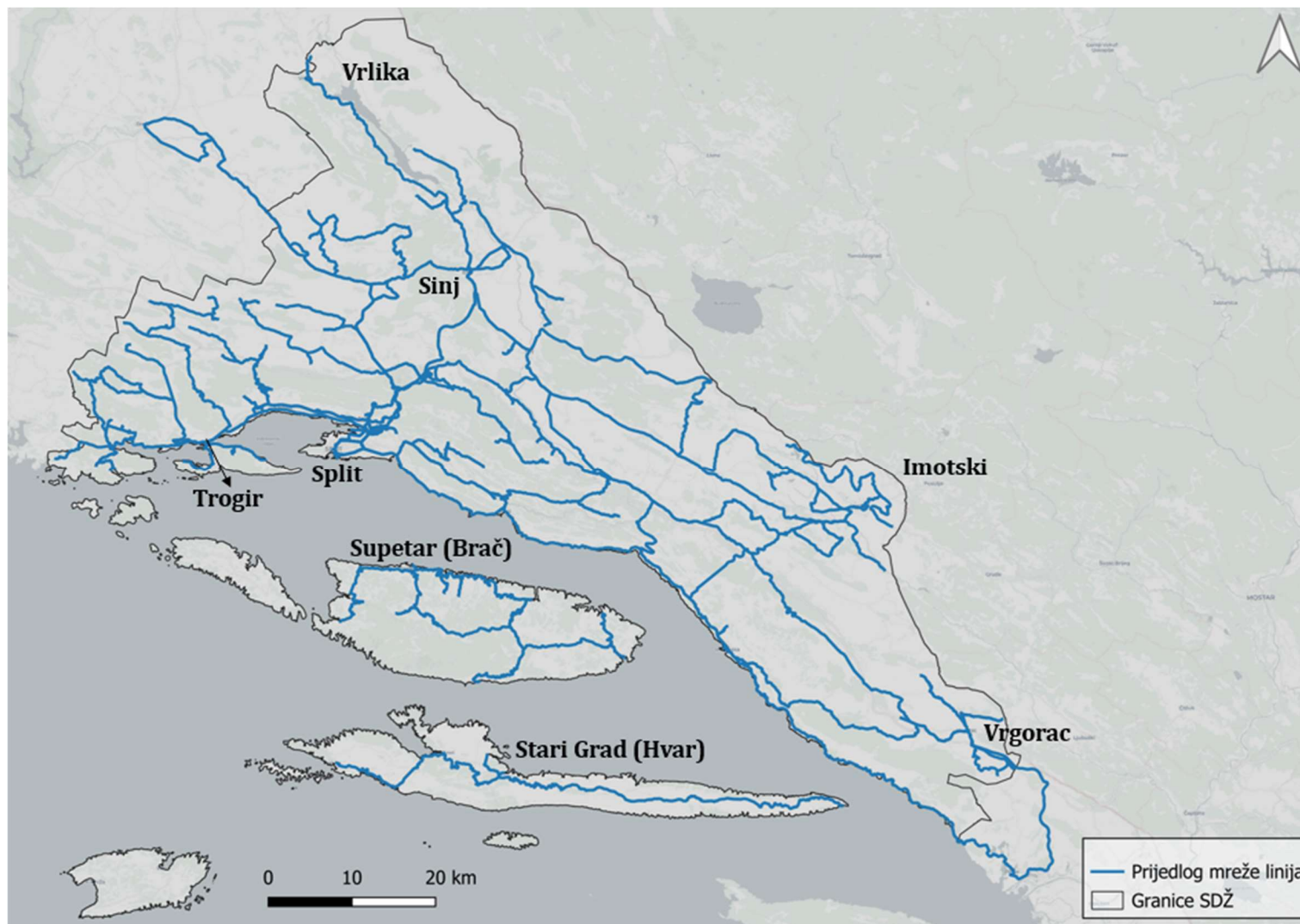
Od sveukupno predloženih 55 linija, tri su međuzupanijske linije: Makarska – Ploče (L14), Split – Drniš (L27) i Vrgorac – Ploče (L53).

Na sljedeće 24 linije predviđa se sklapanje ugovora o javnoj usluzi s unutarnjim prijevoznikom, dok je za ostatak linija predviđeno sklapanje ugovora s dodatnim prijevoznicima:

- L1 - Bunje - HNK
- L2 - Dračevac – HNK
- L12 - Kaštel Stari – Divojevići
- L13 - Kaštel Stari – Šerići
- L18 - Ninčevići – HNK
- L26 - Split - Dolac Gornji
- L27 - Split – Drniš
- L28 - Split - Dubrava
- L29 - Split - Dugopolje
- L30 - Split - Kladnjice

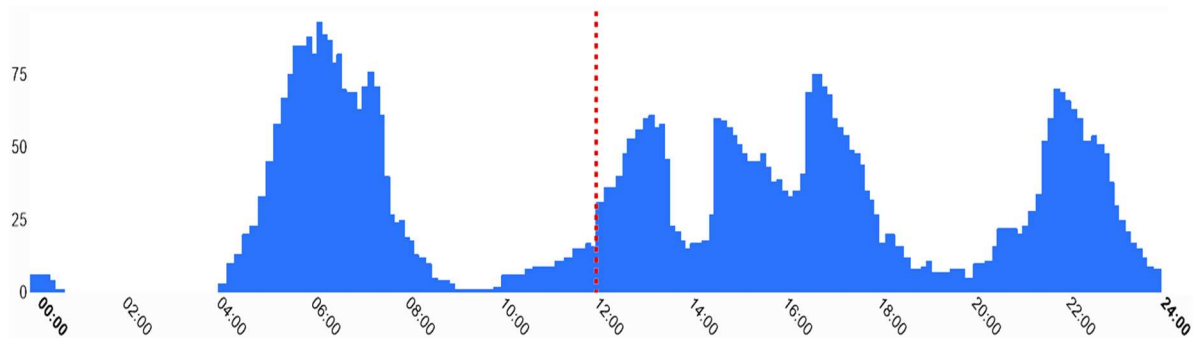
- L31 - Split - Klis Kosa
- L32 - Split – Kučine
- L34 - Split - Nisko
- L35 - Split - Omiš (Ravnički Most)
- L36 - Split – Šestanovac
- L38 - Split -Trogir
- L39 - Split – Zelovo
- L44 - Trogir - Ljubitovica
- L45 - Trogir - Marina
- L46 - Trogir - Okrug Donji
- L47 - Trogir - Plano
- L48 - Trogir - Sevid
- L49 - Trogir - Slatine
- L50 - Trogir - Vinovac

Na sljedećoj stranici prikazan je prostorni razmještaj novoplanirane mreže županijskih linija. Prikaz se odnosi na minimalnu i optimalnu mrežu jer je konfiguracija linija u obje opcije jednaka.

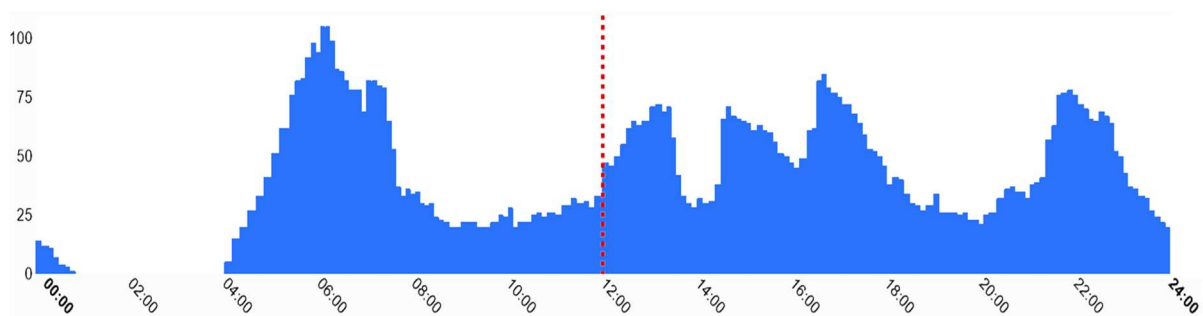


Slika 52: Prostorni prikaz nove predložene mreže linija Splitsko-dalmatinske županije (minimalna i optimalna mreža)

Na slikama u nastavku prikazana je usporedba broja dostupnih relacija na kojima vozila prometuju u određenom trenutku tijekom radnog dana za dvije predložene opcije. Usporedba pokazuje da je u optimalnoj opciji u međuvršnim satima korisnicima na raspolaganju više relacija, a time i veći izbor putovanja prema pojedinim odredištima. Također, vidljivo je povećanje broja dostupnih relacija u vršnim satima u optimalnoj mreži.



Slika 53: Broj relacija dostupnih u određenim vremenima tijekom radnog dana u minimalnoj mreži linija [44]



Slika 54: Broj relacija dostupnih u određenim vremenima tijekom radnog dana u optimalnoj mreži linija [44]

10.3 MIKROPRIJEVOZ

Prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu, NN 114/22 [45], mikroprijevoz se definira kao oblik javnog prijevoza putnika vozilom klase M1 ili klase M2, koji se obavlja na područjima na kojima nema organiziranog javnog prijevoza putnika, odnosno na područjima koja karakterizira niska razina prijevozne potražnje. Prema istom Zakonu, **usluga se može pružati temeljem ugovora o javnoj usluzi**. Uslugu mikroprijevoza mogu pružati:

- pružatelji usluge JP-a;
- autotaksi prijevoznici;
- iznajmljivači vozila s vozačem i
- zajednice za prijevoz putnika.

Uvjete pod kojima se obavlja mikroprijevoz propisuju jedinice lokalne samouprave. Prijevoz se obavlja s ciljem ispunjavanja mobilnosti u ruralnim i slabo naseljenim područjima, a gdje nije organiziran javni linijski prijevoz putnika. Mikroprijevoz karakteriziraju fleksibilna stajališta i vozni red, a koji je prilagođen zahtjevima korisnika koji traže prijevoz. Prijevoz se obavlja temeljem ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika, a u skladu s odlukom nadležne jedinice lokalne samouprave. Odlukom jedinice samouprave o mikroprijevozu, određuju se potrebe za mikroprijevozom te način podmirenja troškova prijevoza. Naručitelj prijevoza može biti isključivo:

- tijelo državne uprave;
- jedinice lokalne samouprave;
- jedinice područne (regionalne) samouprave;
- pravna osoba koju je osnovalo tijelo državne uprave i/ili jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave) i/ili
- pravna osoba kojoj su tijela državne uprave i/ili jedinice lokalne i područne samouprave na temelju posebne odluke povjerile organiziranje mikroprijevoza.

U slučaju kada jedinica lokalne samouprave nije naručitelj prijevoza, izdaje pisanu suglasnost. Koncept mikroprijevoza kao alternativne (fleksibilne) ponude javnog prijevoza putnika temelji se na prikupljanju zahtjeva za potražnjom putem aplikacije ili telefonski ("na poziv") nakon čega dispečer raspoređuje raspoloživa sredstva javnog prijevoza na itinerare. S ciljem omogućavanja mobilnosti svakom korisniku na području SDŽ-a, savjetuje se integracija ovakvog sustava sa željezničkim, ostalim autobusnim i pomorskim sustavom javnog prijevoza putnika. U sustavu integracije, mikroprijevoz opslužuje takve veće sustave prijevoza čime se rasterećuje postojeća cestovna mreža. Takvim pristupom omogućavaju se i poboljšanja u području sigurnosti prometa i smanjenje štetnih emisija plinova.

Niska gustoća naseljenosti u ruralnim područjima i nužnost korištenja osobnih automobila otežavaju konkurentnost redovnim linijama javnog prijevoza. Takvo stanje prvenstveno je zbog većih troškova po putničkom kilometru (zbog nepopunjenosti kapaciteta) na postojećim linijama. Dodatni element neodrživosti je sve veći trend procesa urbanizacije te se zbog toga smanjuje broj stanovnika u ruralnim područjima. S takvim procesima redovne linije javnog prijevoza se ukidaju jer nema potražnje ili je niska, a stanovništvo se potiče na korištenje osobnih automobila jer ne postoji alternativa (ponuda) javnog prijevoza.

Nakon prve faze implementacije ovakvog sustava, mogu se definirati određena stajališta ili terminali za skupljanje putnika, rute putovanja, okvirna razdoblja polazaka. Takav fleksibilan sustav aktualizira javni prijevoz kao način putovanja. U slučaju kontinuiranih porasta broja putnika, na takvim područjima se mogu uvesti redovne linije, a u kojem slučaju sustav mikroprijevoza služi kao testni u kojem se analiziraju svi prometno-tehnički elementi i opravdanost uvođenja redovne linije.

Potencijal uspostave mikroprijevoza proizlazi iz potencijalne zamjene usluge javnog linijskog prijevoza uslugom prijevoza na zahtjev za linije s identificiranom malom potražnjom (do 10.500 putnika godišnje) na kojima nema većih opterećenja u vršnom periodu, odnosno predviđeno je obavljanje usluge kombijem ili minibusom. Konkretno radi se o sljedećim linijama:

- Imotski – Aržano (linija 4);
- Imotski - Lokvičići (L6) (isključivo u minimalnoj mreži);
- Imotski – Ričice (L7);
- Jelsa – Sućuraj (L11);
- Kaštel Stari – Divojevići (L12);
- Kaštel Stari – Šerići (L13);
- Makarska – Vrgorac (L17);
- Sinj – Crivac (L19);

- Vrgorac - Draževitići (L50) i
- Vrgorac – Stilja (L52).

Sukladno financijskim pokazateljima opisanim u potpoglavlju 11.3, navedene linije pokazale su se neprofitabilnima.

Sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu, NN 114/22, **mikroprijevoz se može organizirati i na relacijama na kojima postoji javni linijski prijevoz u dane kada on ne prometuje (npr. za vrijeme školskih praznika, vikendima i blagdanima)** [45]. Iz navedenog proizlazi mogućnost buduće zamjene usluge javnog linijskog prijevoza uslugom prijevoza na zahtjev isključivo vikendom i blagdanima na linijama na kojima se tijekom obavljanja prijevoza temeljem PSO ugovora utvrdi da je takav model poželjniji (područje manje prometne potražnje).

10.4 PRIJEDLOZI POBOLJŠANJA U PODRUČJU INFRASTRUKTURE

10.4.1 Infrastrukturni zahvati

Područja u kojima su potrebna poboljšanja na području obuhvata su:

- uređenje vertikalne i horizontalne signalizacije;
- infrastrukturni zahvati kolničke infrastrukture i stajališta JP-a;
- uvođenje novih i/ili izmještanje postojećih stajališta JP-a;
- uređenja stajališta, kolodvora i terminala JP-a.

Dionicama kojima prometuju linije javnog prijevoza putnika potrebno je propisno označiti vertikalnom i horizontalnom signalizacijom. Signalizaciju je potrebno postaviti u skladu s Pravilnikom o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 92/19) i Pravilnikom o autobusnim stajalištima (NN 119/07). Pravilno postavljenom signalizacijom utječe se na sigurnost putnika u javnom prijevozu te ostalih sudionika u prometu. Posebnu pažnju pri postavljanju treba posvetiti zonama u blizini zdravstvenih i obrazovnih ustanova, te ostalih lokacija s većom gustoćom pješačkog prometa.

Na dionicama kojima prometuju vozila javnog prijevoza, a s oštećenom kolničkom infrastrukturom predlažu se sanacije kolnika te nogostupa na kojima se nalaze stajališta javnog prijevoza. Ukoliko je prostorno, prometno-tehničko i sigurnosno izvedivo, na dionicama na kojima ne postoje ugibališta za vozila JP-a savjetuje se izvesti ugibališta, a u skladu s učestalosti zaustavljanja vozila JP-a.

Ukoliko postoji potreba i ako je prometno opravdano, utoliko se predlaže uvođenje novih stajališta, posebice u zonama u kojima se generira više prometa (izgradnjom novih stambenih zgrada, poslovnih zona). U slučaju da postojeća stajališta nemaju dostatnu atrakciju za putnike, stajalište je potrebno izmjestiti na novu lokaciju koja je opravdana novim generatorima, atraktorima ili promjenom navika putovanja. Zahvate uvođenja novih i/ili izmještanje postojećih stajališta potrebno je izvršiti u skladu s važećim zakonskim smjernicama i pravilima struke te upravitelja infrastrukture.

Na postojećim stajalištima, kolodvorima i terminalima potrebno je urediti elemente koji utječu na atrakcije putovanja JP-om. Uređenje postojećih kolodvora potrebno je izvršiti u skladu s Pravilnikom o kategorizaciji autobusnih kolodvora (NN 36/98) u području poboljšanja informiranja putnika, uređenja čekaonica, ugostiteljskih i geoprometnog položaja (multimodalnost).

S obzirom na to da Šestanovac predstavlja točku presjedanja bez adekvatnog autobusnog stajališta ili terminala, preporuča se izgradnja infrastrukture adekvatnog terminala za prihvat više autobusa istovremeno kao što je npr. novi terminal u Imotskom koji služi kao zamjena nefunkcionalnom autobusnom kolodvoru Imotski.

Detaljna analiza opremljenosti provedena je u prvoj fazi Studije. Za one lokacije koja nemaju infrastrukturu (389), a uočeno je zaustavljanje vozila na istima predlaže se izgradnja adekvatne infrastrukture stajališta sukladno Pravilniku (podaci su vidljivi u prilogu prve faze Studije (popis stajališta, terminala i kolodvora te njihova opremljenost i komentari).

3

FINANCIJSKI POKAZATELJI MREŽE LINIJA

11 FINANCIJSKI POKAZATELJI MREŽE LINIJA

11.1 TARIFNI SUSTAV

11.1.1 Postojeći tarifni sustav

U ovom potpoglavlju analiziran je postojeći tarifni sustav za prijevoznike koji trenutno raspolažu dozvolama za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na području Županije (ukupno 26 prijevoznika) te je dan prijedlog smjera razvoja novog tarifnog sustava za novopredloženu mrežu linija.

Postojeći sustav županijskog linijskog prijevoza putnika na području SDŽ odlikuje izrazita kompleksnost i heterogenost uslijed velikog broja prijevoznika koji nemaju međusobno integrirane sustave, što podrazumijeva i tarifne sustave. Prijevoznici samostalno definiraju tarifne modele i vrste karata te se razlikuju njihovi tehnički sustavi te procesi izdavanja i naplate karata.

Analiza u nastavku temelji se na zaprimljenim podacima autobusnih prijevoznika koji su dostavili podatke o tarifnom sustavu, za 2022. godinu kao baznu. Pri tome je kao važan faktor potrebno napomenuti razliku u broju i duljini linija koje pojedini prijevoznici opslužuju, a koja se posljedično odražava i na vrste te cijene karata.

Temeljem analiziranih podataka o vrstama i cijenama prijevoznih karata (za okvirno 70 % autobusnih prijevoznika koji su dostavili podatke) u strukturi prevladavaju jednokratne karte koje u ponudi imaju gotovo svi analizirani prijevoznici, a čija se cijena kreće okvirno od 1 EUR do 7 EUR. Mjesečnu kartu u ponudi ima 33, 3 % analiziranih prijevoznika, pri čemu cijena također značajno varira, od okvirno 35 EUR do 250 EUR. Tek jedan od analiziranih prijevoznika u ponudi ima godišnju kartu. Od dodatnih vrsta karata prisutne su pretplatna karta (22, 2 % prijevoznika) uz cijenu u rasponu od okvirno 27 EUR do 46 EUR, dnevna karta (16, 7 % prijevoznika) uz cijenu u rasponu od okvirno 3 EUR do 15 EUR, povratna karta, trodnevna karta. Manji dio analiziranih prijevoznika primjenjuje jedinstvenu tarifu, dok većina njih (gotovo 90 %) primjenjuje neki vid stupnjevine tarife – zonsku ili relacijsku tarifu.

U nastavku je prikazan pregled postojećih cijena od 2023. godine po pojedinim relacijama (s gradom Splitom kao polazišnom točkom) najvećeg prijevoznika u županijskom linijskom prijevozu putnika na području Županije za jednokratne karte, kao najzastupljeniju vrstu karata u prodanim kartama i ostvarenim prihodima u županijskom linijskom prijevozu putnika.

Tablica 18. Pregled cijena jednokratne karte po izdvojenim relacijama za prijevoznika Promet Split, 2023. g. [46]

	Cijena u EUR *pojedinačna karta izvan vozila	Okvirna udaljenost od Splita u km
Solin	1,25	6,5 km
Podstrana	1,25	11 km
Klis	1,50	12 km
Dugopolje	1,50	19 km
Omiš	2,00	25 km
Trogir	2,00	27 km
Muč	2,00	33 km
Prگomet	2,50	35 km
Šestanovac	2,50	48 km
Drniš	3,00	68 km

Iz prikazanih podataka u tablici i dodatno analiziranog cjenika prema drugim relacijama može se zaključiti da prijevoznik primjenjuje stupnjevanu tarifu, pri čemu u pravilu za relacije do okvirno 11 km naplaćuje 1, 25 EUR, od okvirno 12 km do 24 km naplaćuje 1, 50 EUR, od okvirno 25 km do 34 km naplaćuje 2, 00 EUR, od okvirno 35 km do 64 km naplaćuje 2, 50 EUR i za duže relacije od toga 3, 00 EUR (isključivo relacija Split-Drniš). Za kupnju pojedinačne karte kod vozača primjenjuje se dvostruko viša cijena u odnosu na kupnju izvan vozila (vrijednosna kartica, biljetarnica, online kupnja, kartomat).

Temeljem analiziranih podataka o načinima (kanalima) prodaje karata (za okvirno 70 % prijevoznika koji su dostavili podatke) prevladava naplata karata kod vozača (primarno u gotovini) i na prodajnim mjestima, dok je kupnja karata putem Interneta moguća kod 66, 7 % analiziranih prijevoznika i putem mobilne aplikacije kod 55, 6 % prijevoznika. U strukturi prodanih karata, temeljem zaprimljenih podataka od ukupno 50 % prijevoznika, prevladava kupnja karata gotovinom (s okvirnim udjelom od 65 %), mobilnom aplikacijom (14 %) te putem Interneta (12 %).

11.1.2 Novi tarifni sustav

U kontekstu planirane mreže linija važno je pažljivo planirati i optimalan tarifni sustav koji će omogućiti postizanje što veće financijske održivosti mreže linija, odnosno za Županiju i prijevoznike što veći udio pokrivenih operativnih troškova javnog prijevoza, uz istovremeno omogućavanje pristupačne usluge za stanovništvo. Kao ključni čimbenici pri izboru načina prijevoza, prema istraživanju korisničkih iskustava u većem broju europskih gradova, uz učestalost, točnost, intermodalnost te čistoću vozila ističu se **cijena i način prodaje karata** [47].

Potrebno je korisnicima javnog prijevoza ponuditi čim jednostavniji i razumljiviji tarifni model, uzimajući pritom u obzir:

- način organizacije javnog prijevoza (broj prijevoznika i stupanj integracije među prijevoznicima);
- karakteristike područja (veličinu te prostornu raspostranjenost Županije), iz kojih proizlaze značajne razlike u duljini pojedinačnih linija/relacija ali i razlike u prijađenim udaljenostima od strane putnika na istim linijama/relacijama.

Također je za korisnike javnog prijevoza potrebno osigurati jednostavne i pristupačne načine (kanale) za kupnju karata, uključujući suvremene kanale poput mobilne aplikacije i internetske

prodaje, uz adekvatnu dostupnost prijevoznih karata na prodajnim mjestima. Temeljem analize postojećeg stanja identificiran je potencijal za uvođenjem novih kanala prodaje karata kod dijela prijevoznika, poglavito uključujući mobilnu aplikaciju i kupnju putem Interneta te plaćanje u vozilu putem bankovne kartice.

Nastavno na ranije spomenutu heterogenost tarifnih sustava prijevoznika u postojećem sustavu županijskog linijskog prijevoza putnika, kao ključan preduvjet za pojednostavljenje na razini cjelokupne mreže linija ističe se integracija prijevoznika, kako u kontekstu tarifnih modela tako i u kontekstu načina prodaje i naplate karata.

U potpoglavlju 11.3 u dijelu izračuna prihoda navedene su okvirne cijene prijevoza temeljem kojih su za potrebe analize projicirani prihodi po linijama. Važno je naglasiti da se radi o procjenama cijena za jednokratne karte, pri čemu prijevoznici kod definiranja tarifnog modela mogu diferencirati cijene pojedinih vrsta karata na način da za jednokratne karte postave više cijene u relativnom smislu u odnosu na mjesečne i godišnje karte kako bi motivirali korisnike na češće korištenje javnog prijevoza, dok će istodobno povremeni korisnici (uključujući sezonske korisnike usluge, primarno turiste) uz kupnju jednokratne karte uslugu plaćati skuplje. Na taj način za stalne korisnike usluge koji ovise o javnom prijevozu za svakodnevna putovanja pruža se mogućnost uštede na troškovima prijevoza. Također, moguće je diferencirati cijene prema kanalima kupnje prijevoznih karata ako se želi motivirati korisnike javnog prijevoza na korištenje određenog/određenih kanala ili demotivirati od korištenja određenih kanala kupnje (primjerice od kupnje kod vozača). Dodatno, u odnosu na pretpostavljene prosječne cijene jednokratnih karata po linijama, prijevoznici mogu za istu liniju razlikovati cijene prema prijedenoj udaljenosti putnika, kako je detaljnije pojašnjeno u navedenom potpoglavlju.

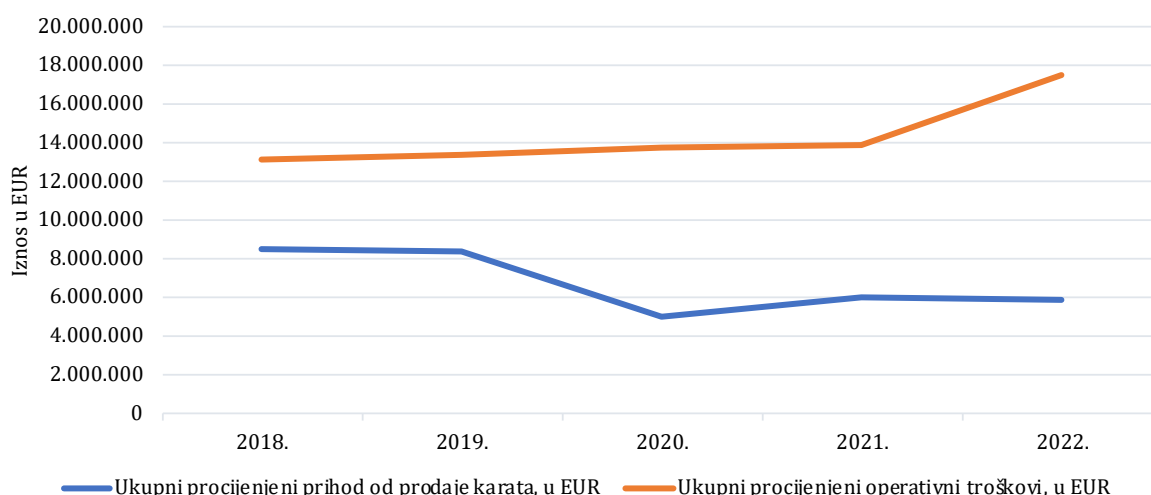
11.2 ANALIZA POSTOJEĆIH PRIHODA I TROŠKOVA

U ovom potpoglavlju analizirani (procijenjeni) su operativni prihodi (poglavito prihodi od prodaje karata) i operativni troškovi u obavljanju županijskog linijskog prijevoza putnika za prijevoznike koji trenutno raspolažu dozvolama za obavljanje ove vrste prijevoza na području SDŽ - a (ukupno 26 prijevoznika) za petogodišnje razdoblje (2018.-2022.).

Analiza prihoda i troškova temelji se na podacima iz javno objavljenih godišnjih financijskih izvještaja za autobusne prijevoznike koji obavljaju najveći dio (okvirno dvije trećine) županijskog linijskog prijevoza putnika na području SDŽ-a. Važan ulazni podatak predstavljale su bilješke uz financijske izvještaje koje pobliže definiraju kategorije prihoda i troškova i temeljem kojih su analizirani relevantni prihodi i troškovi u dijelu županijskog prijevoza putnika.

S obzirom na to da za velik dio prijevoznika županijski linijski prijevoz putnika na području SDŽ-a predstavlja manji dio ukupnog prijevoza putnika koji obavljaju (pri čemu podaci o udjelima županijskog prijevoza u Županiji nisu javno dostupni) te s obzirom na nedostavljanje podataka o operativnim prihodima i troškovima za županijski linijski prijevoz putnika na području Županije, za navedene prijevoznike bilo je potrebno procijeniti prihode i troškove. Prihodi od naplate karata i operativni troškovi po godinama procijenjeni su temeljem stavljanja u omjer procijenjenog broja putnika za prijevoznike koji čine okvirno dvije trećine ukupno ostvarenog županijskog linijskog prijevoza putnika na području Županije i procijenjenog broja putnika za preostale prijevoznike.

Ukupni procijenjeni prihodi od prodaje karata te operativni troškovi obavljanja županijskog linijskog prijevoza putnika na području Županije za period od 2018. do 2022. godine prikazani su slikom u nastavku.



Slika 55. Procijenjeni prihod od prodaje karata i operativni troškovi u županijskom linijskom prijevozu putnika na području SDŽ, 2018. – 2022. g.

Iz priložene slike vidljiv je trend porasta troškova po godinama, uključujući pandemijsko razdoblje, uz operativni trošak u 2022. godini (17.523.358 EUR) za 33, 6 % veći nego u 2018. godini (13.119.841 EUR). Paralelno je za prihode od prodaje karata zamjetan pad u pandemijskom razdoblju, uz prihod u 2022. godini (5.802.077 EUR) za 31, 2 % manji u odnosu na 2018. godinu (8.437.991 EUR). S proglašenjem završetka pandemije u 2023. godini za očekivati je da će broj putnika porasti, a time i prihodi od prodanih karata u narednim godinama, pri čemu je ipak upitno hoće li taj rast moći pratiti rast operativnih troškova.

Iz prikaza je vidljiv jaz između operativnih troškova i prihoda od prodaje karata kroz cjelokupni promatrani period. Dio operativnih troškova koji se ne pokriva iz ostvarenih prihoda od prodaje karata pokriva se iz drugih izvora, poglavito subvencija.

Temeljem zaprimljenih podataka dijela prijevoznika o udjelima pojedinih vrsta karata u prihodima od prodaje karata te udjela u broju prevezenih putnika procijenjeno je da se gotovo 65 % prihoda u županijskom linijskom prijevozu putnika na području SDŽ-a odnosi na jednokratne karte, gotovo 30 % se odnosi na mjesečne karte, dok su godišnje karte uz iznimno slabu zastupljenost u strukturi dostupnih karata slabo zastupljene i u strukturi ostvarenih prihoda od prodaje karata (s manje od 5 %).

U strukturi operativnih troškova prevladavaju materijalni troškovi, u kojima trošak energije (gorivo i električna energija) ima udio veći od 60 %, te troškovi osoblja. Detaljnija razrada operativnih troškova (po vozilu) navedena je u sklopu narednog potpoglavlja.

Temeljem trenda kretanja prihoda i troškova kroz promatrani period, ali i trenda opadanja broja putnika u javnom prijevozu te generalnih negativnih demografskih kretanja (migracije i starenje

stanovništva) na području SDŽ-a nameće se potreba za osmišljavanjem efikasnijeg i korisnicima privlačnijeg sustava javnog prijevoza, uključujući mrežu linija koja će biti bolje prilagođena potrebama lokalnog stanovništva.

11.3 FINANCIJSKI POKAZATELJI PREDLOŽENE MREŽE LINIJA

U ovom potpoglavlju analizirani su financijski pokazatelji predložene mreže linija (minimalne i optimalne), uključujući troškove i prihode te visinu potrebne potpore.

11.3.1 Troškovi predložene mreže linija

Podlogu za projekciju troškova predložene mreže linija predstavljaju dokument „Kriteriji za određivanje naknade za pružanje javne usluge te načelna visina“, Dodatak 2 u sklopu Elaborata Minimalni standardi dostupnosti u javnom prijevozu putnika u cestovnom prijevozu na području Republike Hrvatske (dalje u tekstu: Dodatak 2) te dostavljeni podaci o troškovima od strane onih prijevoznika koji su poslali podatke.

U Dodatku 2 definirani su godišnji fiksni i varijabilni troškovi po sljedećim kategorijama vozila: autobus od 49+1 sjedalo (M3), minibus od 19+1 sjedalo (M2) i kombibus od 8+1 sjedalo (M1). Za potrebe projekcije fiksnih troškova novopredložene mreže linija iznosi pojedinih stavki troškova po kategorijama vozila iz Dodatka 2³ revidirani su uzimajući u obzir dostavljene podatke pojedinih prijevoznika o troškovima po kategorijama vozila, uzevši u obzir da je Dodatak 2 izrađen u 2018. godini, otkada je došlo do značajnijeg općeg porasta cijena. Dodatno, za vozila predviđenog većeg kapaciteta (79+1 putničkih mjesta i 149+1 putničkih mjesta) u novopredloženoj mreži linija troškovi su kalkulirani temeljem troškova vozila kategorije M3, uz uvećanje sukladno povećanju kapaciteta.

Za trošak bruto 2 plaće po vozilu je procijenjen trošak za 1,5 predviđenu bruto 2 plaću, s obzirom na predviđene dvije smjene dnevno u prometovanju po linijama, pri čemu je u drugoj smjeni (poslijepodne) obrtaj vozila manji uslijed manje prometne potražnje. Trošak amortizacije (uz amortizacijski vijek od 10 godina) je pak temeljem porasta predviđene nabavne vrijednosti vozila revidiran za 15 % naviše u odnosu na sadržani u Dodatku 2, u skladu s kretanjima na EU tržištu automobila u posljednjih pet godina [48]. Varijabilni troškovi (po km) prema kategorijama vozila procijenjeni su temeljem dostavljenih podataka prijevoznika i javno dostupnih podataka (uključujući procjene u Dodatku 2). Trošak goriva predstavlja najznačajniji varijabilni trošak. Cijena po litri goriva procijenjena je temeljem podataka dostupnih na stranici HAK-a [49] te je potrošnja po kilometrima po kategorijama vozila procijenjena temeljem javno dostupnih procjena potrošnje i dostavljenih podataka pojedinih prijevoznika.

U tablicama u nastavku prikazani su fiksni i varijabilni troškovi po vozilu, po kategorijama vozila.

³ Za klasični autobus (49+1 sjedalo) temeljem Dodatka 2 izračunat je prosječan trošak za četiri prikazana najzastupljenija modela vozila.

Tablica 19. Fiksni godišnji troškovi po vozilu, po kategorijama vozila

Fiksni troškovi u EUR	Autobus (M3) 149+1	Autobus (M3) 79+1	Autobus (M3) 49+1	Minibus (M2) 19 + 1	Kombibus (M1) 8 + 1
Amortizacija (uz amortizacijski vijek 10 g.)*	67.177,66	35.617,69	22.091,98	8.373,56	2.830,95
Obavezno osiguranje	6.081,63	3.224,49	2.000,00	1.588,69	457,96
Kasko osiguranje	9.122,45	4.836,73	3.000,00	904,95	1.099,33
Naknada za ceste	1.249,50	662,49	410,91	150,67	59,92
Posebna naknada za okoliš	207,14	109,83	68,12	56,01	44,22
Godišnji tehnički pregled	847,70	449,45	278,77	90,38	42,09
Preventivni tehnički pregled kočnica	70,31	70,31	70,31	70,31	70,31
Ovjera tahografa i ograničivača brzine	47,89	47,89	47,89	47,89	47,89
IT oprema za mobilnu prodaju karata	716,70	716,70	716,70	716,70	716,70
Kamate	10.900,95	5.779,70	3.584,87	2.411,94	1.991,41
Bruto plaća vozača	34.271,35	34.271,35	34.271,35	34.271,35	34.271,35
Ostali fiksni troškovi (režijski tr. firme)	14.215,94	14.215,94	14.215,94	14.215,94	14.215,94
Ukupno fiksni troškovi	144.909,23	100.002,57	80.756,86	62.898,39	55.848,08

* Navedeni trošak uključen je uz pretpostavku da će prijevoznik/prijevoznici koji će obavljati prijevoz prema PSO ugovoru samostalno financirati nabavu vozila za obavljanje prijevoza. Ako to ne bi bio slučaj, odnosno u slučaju

financiranja nabave iz EU ili nacionalnih izvora, trošak amortizacije potrebno je isključiti iz kalkulacija jer mu je suprotstavljen prihod od subvencija.

Tablica 20. Varijabilni troškovi po vozilu (po kilometrima), po kategorijama vozila

Varijabilni troškovi u EUR	Autobus (M3) 149+1	Autobus (M3) 79+1	Autobus (M3) 49+1	Minibus (M2) 19 + 1	Kombibus (M1) 8 + 1
Gorivo (na dan 07.08.2023.) - Eurodizel BS - trošak po km	0,538	0,384	0,320	0,190	0,130
AdBlue, trošak po km	0,030	0,015	0,010	0,010	0,005
Mazivo, trošak po km	0,010	0,007	0,006	0,004	0,004
Autogume, trošak po km	0,050	0,030	0,020	0,010	0,010
Trošak popravaka i održavanja, po km	0,140	0,120	0,110	0,100	0,070
Trošak čišćenja, po km	0,080	0,060	0,050	0,030	0,010
Ukupno varijabilni trošak po km	0,848	0,616	0,516	0,344	0,229

Temeljem prikazanih fiksnih i varijabilnih troškova u tablicama i tablica s prijedlogom minimalne i optimalne mreže iz prethodnog poglavlja, u nastavku su prikazani troškovi po linijama za minimalnu i optimalnu mrežu linija te dodatno troškovi uvećani za predviđenu razumnu dobit od 8 %. Troškovi su kalkulirani temeljem predviđenog godišnjeg broja kilometara (duljine pojedine linije i predloženog godišnjeg broja polazaka), predloženog tipa i kapaciteta vozila te potrebnog broja vozila po linijama.

U tablici je uz ukupni trošak izračunat i jedinični trošak (po kilometru) uz raspodjelu na fiksni i varijabilni dio troška, a dodatno je izračunat trošak po putniku po kilometru te trošak po putniku uz uključenu razumnu dobit.

Tablica 21. Izračun troškova po linijama za minimalnu mrežu linija u EUR

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak + razumna dobit po putniku po kilometru
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
1	Bunje - HNK	Bunje - HNK	51.504,55	333.473,72	360.151,62	6,475	5,627	0,848	30.012,63	0,043	0,047
2	Dračevac - HNK	Dračevac - HNK	83.538,48	360.625,67	389.475,73	4,317	3,469	0,848	32.456,31	0,029	0,031
3	Hvar - Vrboska	Hvar - Vrboska	151.062,23	239.461,83	258.618,77	1,585	1,069	0,516	21.551,56	0,032	0,035
4	Imotski - Aržano	Imotski - Aržano	71.060,73	150.241,68	162.261,01	2,114	1,770	0,344	13.521,75	0,111	0,120
5	Imotski - Čaporice	Imotski - Biorine - Čaporice	112.315,84	219.468,69	237.026,19	1,954	1,438	0,516	19.752,18	0,040	0,043
6	Imotski - Lokvičići	Imotski - Lokvičići	32.116,93	73.946,62	79.862,35	2,302	1,958	0,344	6.655,20	0,121	0,131

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
7	Imotski - Ričice	Imotski - Ričice	47.755,47	66.768,56	72.110,05	1,398	1,169	0,229	6.009,17	0,175	0,189
8	Imotski - Runovići	Imotski - Runovići	21.478,13	91.839,58	99.186,74	4,276	3,760	0,516	8.265,56	0,087	0,094
9	Imotski - Šestanovac	Imotski - Šestanovac	79.492,48	216.040,59	233.323,84	2,718	2,374	0,344	19.443,65	0,143	0,154
10	Imotski - Vinjani Donji	Imotski - Vinjani Donji	25.329,49	71.611,74	77.340,68	2,827	2,483	0,344	6.445,06	0,149	0,161
11	Jelsa - Sućuraj	Jelsa - Sućuraj	89.859,88	132.244,87	142.824,46	1,472	1,243	0,229	11.902,04	0,184	0,199
12	Kaštel Stari - Divojevići	Kaštel Stari - Divojevići	99.548,26	160.041,39	172.844,70	1,608	1,264	0,344	14.403,72	0,085	0,091
13	Kaštel Stari - Šerići	Kaštel Stari - Šerići	75.602,83	151.804,16	163.948,49	2,008	1,664	0,344	13.662,37	0,106	0,114

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak + razumna dobit po putniku po kilometru
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
14	Makarska - Ploče	Makarska - Drvenik - Gradac - Ploče	118.086,59	222.446,40	240.242,11	1,884	1,368	0,516	20.020,18	0,038	0,042
15	Makarska - Imotski	Makarska - Zagvozd - Podbablje - Imotski	133.179,82	234.509,04	253.269,76	1,761	1,417	0,344	21.105,81	0,093	0,100
16	Makarska - Šestanovac	Makarska - Šestanovac	70.807,56	278.807,28	301.111,86	3,938	3,422	0,516	25.092,65	0,080	0,087
17	Makarska - Vrgorac	Makarska - Vrgorac	131.045,30	233.774,76	252.476,74	1,784	1,440	0,344	21.039,73	0,094	0,101
18	Ninčevići - HNK	Ninčevići - HNK	44.954,83	127.694,74	137.910,32	2,841	2,225	0,616	11.492,53	0,036	0,039
19	Sinj - Aržano	Sinj - Aržano	72.419,96	198.882,41	214.793,01	2,746	2,230	0,516	17.899,42	0,056	0,061
20	Sinj - Crivac	Sinj - Crivac	53.680,77	123.971,61	133.889,34	2,309	2,081	0,229	11.157,44	0,289	0,312

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
21	Sinj - Dabar	Sinj - Satrić - Dabar	64.030,41	194.553,41	210.117,68	3,038	2,522	0,516	17.509,81	0,062	0,067
22	Sinj - Grab	Sinj - Ruda - Grab	80.278,50	122.180,56	131.955,01	1,522	1,006	0,516	10.996,25	0,031	0,034
23	Sinj - Rumin	Sinj - Rumin	28.812,49	95.624,10	103.274,03	3,319	2,803	0,516	8.606,17	0,068	0,073
24	Sinj - Šestanovac	Sinj - Vojnić Sinjski - Nova Sela - Šestanovac	106.156,24	225.212,93	243.229,96	2,122	1,778	0,344	20.269,16	0,112	0,121
25	Sinj - Vrlika	Sinj - Kosore - Vrlika	111.045,58	218.813,24	236.318,30	1,970	1,454	0,516	19.693,19	0,040	0,043
26	Split - Dolac Gornji	Split - Dolac Gornji	85.358,91	205.558,92	222.003,63	2,408	1,892	0,516	18.500,30	0,049	0,053
27.1	Split - Drniš	Split - Kadina Glavica - Drniš	227.364,20	359.590,50	388.357,74	1,582	1,066	0,516	32.363,15	0,032	0,035

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
27.2	Split - Drniš	Split - Kričke - Drniš	121.592,02	224.255,20	242.195,61	1,844	1,328	0,516	20.182,97	0,038	0,041
28	Split - Dubrava	Split - Dubrava	105.076,62	215.733,25	232.991,91	2,053	1,537	0,516	19.415,99	0,042	0,045
29	Split - Dugopolje	Split - Dugopolje	251.462,74	372.025,35	401.787,37	1,479	0,963	0,516	33.482,28	0,030	0,033
30	Split - Kladnjice	Split - Kladnjice	81.696,95	153.900,54	166.212,58	1,884	1,540	0,344	13.851,05	0,099	0,107
31	Split - Klis Kosa	Split - Klis Kosa	57.402,58	110.376,59	119.206,72	1,923	1,407	0,516	9.933,89	0,039	0,042
32	Split - Kučine	Split - Kučine	33.908,37	98.253,58	106.113,86	2,898	2,382	0,516	8.842,82	0,059	0,064
33	Split - Makarska	Split - Makarska	272.579,39	463.678,40	500.772,67	1,701	1,185	0,516	41.731,06	0,035	0,037
34	Split - Nisko	Split - Nisko	66.881,14	196.024,38	211.706,33	2,931	2,415	0,516	17.642,19	0,060	0,065

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
35.1	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Dugi Rat - Omiš (Ravnički Most)	259.219,74	799.351,57	863.299,70	3,084	2,236	0,848	71.941,64	0,021	0,022
35.2	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Naklice - Omiš (Ravnički Most)	104.099,10	215.228,85	232.447,16	2,068	1,552	0,516	19.370,60	0,042	0,046
36.1	Split - Šestanovac	Split - Tugare - Šestanovac	158.184,23	323.893,64	349.805,13	2,048	1,532	0,516	29.150,43	0,042	0,045
36.2	Split - Šestanovac	Split - Trnbusi - Šestanovac	180.631,15	335.476,25	362.314,35	1,857	1,341	0,516	30.192,86	0,038	0,041
37.1	Split - Sinj	Split - Dugopolje - Sinj	116.449,71	271.738,16	293.477,21	2,334	1,718	0,616	24.456,43	0,030	0,032
37.2	Split - Sinj	Split - Koprivno - Sinj	131.023,00	280.715,30	303.172,53	2,142	1,526	0,616	25.264,38	0,027	0,029

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
38.1	Split -Trogir	Split - Trogir (brza cesta)	178.702,05	410.088,17	442.895,22	2,295	1,679	0,616	36.907,94	0,029	0,031
38.2	Split -Trogir	Split -Trogir	398.921,83	1.207.581,52	1.304.188,04	3,027	2,180	0,848	108.682,34	0,020	0,022
39.1	Split - Zelovo	Split - Ogorje - Zelovo	121.619,54	224.269,40	242.210,95	1,844	1,328	0,516	20.184,25	0,038	0,041
39.2	Split - Zelovo	Split - Sutina - Zelovo	86.094,68	205.938,57	222.413,66	2,392	1,876	0,516	18.534,47	0,049	0,053
40	Split - Zračna luka (shuttle bus)	Split - Zračna luka (shuttle bus)	75.179,70	119.549,58	129.113,55	1,590	1,074	0,516	10.759,46	0,032	0,035
41.1	Supetar - Bol	Supetar - Draževitići - Bol	85.415,67	205.588,20	222.035,26	2,407	1,891	0,516	18.502,94	0,049	0,053
41.2	Supetar - Bol	Supetar - Pučišća - Bol	112.434,37	219.529,85	237.092,24	1,953	1,437	0,516	19.757,69	0,040	0,043

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
42	Supetar - Milna	Supetar - Milna	59.932,00	111.681,77	120.616,31	1,863	1,347	0,516	10.051,36	0,038	0,041
43	Supetar - Povelja	Supetar - Povelja	188.636,52	258.850,16	279.558,17	1,372	0,856	0,516	23.296,51	0,028	0,030
44	Trogir - Ljubetovica	Trogir - Ljubetovica	79.184,72	202.373,03	218.562,87	2,556	2,040	0,516	18.213,57	0,052	0,056
45	Trogir - Marina	Trogir - Marina	24.932,47	93.622,01	101.111,77	3,755	3,239	0,516	8.425,98	0,077	0,083
46	Trogir - Okrug Donji	Trogir - Okrug Donji	21.034,49	91.610,65	98.939,51	4,355	3,839	0,516	8.244,96	0,089	0,096
47	Trogir - Plano	Trogir - Plano	11.564,70	86.724,24	93.662,18	7,499	6,983	0,516	7.805,18	0,153	0,165
48	Trogir - Sevid	Trogir - Sevid	69.321,02	197.283,36	213.066,03	2,846	2,330	0,516	17.755,50	0,058	0,063
49	Trogir - Slatine	Trogir - Slatine	26.935,20	72.164,10	77.937,23	2,679	2,335	0,344	6.494,77	0,141	0,152

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
50	Trogir - Vinovac	Trogir - Vinovac	84.888,03	205.315,94	221.741,22	2,419	1,903	0,516	18.478,43	0,049	0,053
51	Veliko Brdo - Podgora/Riva	Veliko Brdo - Podgora/Riva	36.100,44	75.316,94	81.342,30	2,086	1,742	0,344	6.778,52	0,110	0,119
52	Vrgorac - Draževitići	Vrgorac - Draževitići (kružna)	75.745,09	73.169,09	79.022,62	0,966	0,737	0,229	6.585,22	0,121	0,130
53	Vrgorac - Ploče	Vrgorac - Ploče	83.311,08	204.502,24	220.862,41	2,455	1,939	0,516	18.405,20	0,050	0,054
54	Vrgorac - Šestanovac	Vrgorac - Šestanovac	135.471,76	235.297,46	254.121,26	1,737	1,393	0,344	21.176,77	0,091	0,099
55	Vrgorac - Stilja	Vrgorac - Orah - Stilja	44.538,29	66.032,87	71.315,50	1,483	1,254	0,229	5.942,96	0,185	0,200
UKUPNO			6.208.056,79	13.736.329,21	14.835.235,55				1.236.269,63		

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru	+ po putniku po kilometru
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio				

Temeljem predviđenog troška po linijama u minimalnoj mreži ukupni procijenjeni godišnji trošak iznosi 13, 7 mil. EUR uz prijeđenih 6, 2 mil. kilometara, a uz razumnu dobit od 8 % doseže iznos od 14, 8 mil. EUR. Iznos troška po kilometru značajno varira između linija, ovisno o predviđenom tipu vozila i prijeđenom godišnjem broju kilometara, pri čemu prosječan trošak na razini cjelokupne mreže iznosi 2, 453 EUR po kilometru. Trošak po putniku po kilometru (uz uključenu razumnu dobit) predstavlja polazišnu točku pri definiranju cijene prijevoza, a izračunat je dijeljenjem troška po kilometru s predloženim kapacitetom vozila (uz pretpostavku pune popunjenosti vozila).

Za potrebe izračuna godišnjih troškova korištena je pretpostavka o korištenju jednakog tipa vozila (istog kapaciteta) za obavljanje javnog prijevoza radnim danom te vikendom i blagdanom po pojedinoj liniji (s obzirom na to da bi u suprotnom iskazani troškovi po linijama bili nerealno visoki). Unatoč tome, značajan potencijal za smanjenje troška proizlazi iz mogućnosti korištenja vozila manjih kapaciteta tijekom vikenda i blagdana u odnosu na vozila predviđena kroz radni tjedan (sukladno optimalnim tipovima vozila za vikend po linijama, prikazanima u potpoglavlju 10.1, (Tablica 16), odnosno iz preusmjerenja vozila između linija tijekom perioda s manjom potražnjom, uz pretpostavku raspolaganja odgovarajućim voznim parkom od strane prijevoznika koji će biti zadužen za obavljanje (dijela) javne usluge.

Dodatni potencijal za smanjenjem troška proizlazi iz zamjene usluge javnog linijskog prijevoza uslugom prijevoza na zahtjev (mikroprijevoza) za linije s identificiranom malom potražnjom, koje su navedene u potpoglavlju 10.3, a koje su temeljem proračuna troškova i prihoda u ovom potpoglavlju procijenjene neprofitabilnima.

Tablica 22. Izračun troškova po linijama za optimalnu mrežu linija u EUR

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak + razumna dobit po putniku po kilometru
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
1	Bunje - HNK	Bunje - HNK	136.317,06	405.360,80	437.789,66	2,974	2,126	0,848	36.482,47	0,020	0,022
2	Dračevac - HNK	Dračevac - HNK	190.276,14	596.005,74	643.686,20	3,132	2,285	0,848	53.640,52	0,021	0,023
3	Hvar - Vrboska	Hvar - Vrboska	151.062,23	239.461,83	258.618,77	1,585	1,069	0,516	21.551,56	0,032	0,035
4	Imotski - Aržano	Imotski - Aržano	76.201,64	152.010,15	164.170,96	1,995	1,651	0,344	13.680,91	0,105	0,113
5	Imotski - Čaporice	Imotski - Biorine - Čaporice	118.318,93	222.566,28	240.371,59	1,881	1,365	0,516	20.030,97	0,038	0,041
6	Imotski - Lokvičići	Imotski - Lokvičići	34.440,44	74.745,91	80.725,58	2,170	1,826	0,344	6.727,13	0,114	0,123
7	Imotski - Ričice	Imotski - Ričice	51.210,36	67.558,61	72.963,30	1,319	1,091	0,229	6.080,27	0,165	0,178

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
8	Imotski - Runovići	Imotski - Runovići	23.031,98	92.641,36	100.052,67	4,022	3,506	0,516	8.337,72	0,082	0,089
9	Imotski - Šestanovac	Imotski - Šestanovac	83.741,22	217.502,16	234.902,33	2,597	2,253	0,344	19.575,19	0,137	0,148
10	Imotski - Vinjani Donji	Imotski - Vinjani Donji	27.161,96	72.242,11	78.021,48	2,660	2,316	0,344	6.501,79	0,140	0,151
11	Jelsa - Sućuraj	Jelsa - Sućuraj	96.360,83	133.731,47	144.429,99	1,388	1,159	0,229	12.035,83	0,173	0,187
12	Kaštel Stari - Divojevići	Kaštel Stari - Divojevići	106.750,12	162.518,83	175.520,33	1,522	1,178	0,344	14.626,69	0,080	0,087
13	Kaštel Stari - Šerići	Kaštel Stari - Šerići	81.072,34	153.685,67	165.980,53	1,896	1,552	0,344	13.831,71	0,100	0,108
14	Makarska - Ploče	Makarska - Drvenik - Gradac - Ploče	128.464,15	227.801,22	246.025,32	1,773	1,257	0,516	20.502,11	0,036	0,039

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
15	Makarska - Imotski	Makarska - Zagvozd - Podbablje - Imotski	144.467,78	238.392,10	257.463,46	1,650	1,306	0,344	21.455,29	0,087	0,094
16	Makarska - Šestanovac	Makarska - Šestanovac	74.592,10	280.760,10	303.220,91	3,764	3,248	0,516	25.268,41	0,077	0,083
17	Makarska - Vrgorac	Makarska - Vrgorac	142.152,35	237.595,59	256.603,23	1,671	1,327	0,344	21.383,60	0,088	0,095
18	Ninčevići - HNK	Ninčevići - HNK	107.880,59	166.457,01	179.773,57	1,543	0,927	0,616	14.981,13	0,020	0,021
19	Sinj - Aržano	Sinj - Aržano	72.419,96	198.882,41	214.793,01	2,746	2,230	0,516	17.899,42	0,056	0,061
20	Sinj - Crivac	Sinj - Crivac	57.564,32	124.859,68	134.848,46	2,169	1,940	0,229	11.237,37	0,271	0,293
21	Sinj - Dabar	Sinj - Satrić - Dabar	64.030,41	194.553,41	210.117,68	3,038	2,522	0,516	17.509,81	0,062	0,067

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak + razumna dobit po putniku po kilometru
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
22	Sinj - Grab	Sinj - Ruda - Grab	80.278,50	122.180,56	131.955,01	1,522	1,006	0,516	10.996,25	0,031	0,034
23	Sinj - Rumin	Sinj - Rumin	28.812,49	95.624,10	103.274,03	3,319	2,803	0,516	8.606,17	0,068	0,073
24	Sinj - Šestanovac	Sinj - Vojnić Sinjski - Nova Sela - Šestanovac	111.830,11	227.164,74	245.337,91	2,031	1,687	0,344	20.444,83	0,107	0,115
25	Sinj - Vrlika	Sinj - Kosore - Vrlika	111.045,58	218.813,24	236.318,30	1,970	1,454	0,516	19.693,19	0,040	0,043
26	Split - Dolac Gornji	Split - Dolac Gornji	121.713,64	224.317,96	242.263,39	1,843	1,327	0,516	20.188,62	0,038	0,041
27.1	Split - Drniš	Split - Kadina Glavica - Drniš	227.364,20	359.590,50	388.357,74	1,582	1,066	0,516	32.363,15	0,032	0,035
27.2	Split - Drniš	Split - Kričke - Drniš	130.388,64	228.794,25	247.097,79	1,755	1,239	0,516	20.591,48	0,036	0,039

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
28	Split - Dubrava	Split - Dubrava	213.697,72	352.538,60	380.741,69	1,650	1,134	0,516	31.728,47	0,034	0,036
29	Split - Dugopolje	Split - Dugopolje	313.285,70	403.926,00	436.240,08	1,289	0,773	0,516	36.353,34	0,026	0,028
30	Split - Kladnjice	Split - Kladnjice	87.607,35	155.933,71	168.408,41	1,780	1,436	0,344	14.034,03	0,094	0,101
31	Split - Klis Kosa	Split - Klis Kosa	68.801,89	116.258,64	125.559,33	1,690	1,174	0,516	10.463,28	0,034	0,037
32	Split - Kučine	Split - Kučine	75.521,41	119.725,91	129.303,98	1,585	1,069	0,516	10.775,33	0,032	0,035
33	Split - Makarska	Split - Makarska	348.797,69	503.007,04	543.247,60	1,442	0,926	0,516	45.270,63	0,029	0,032
34	Split - Nisko	Split - Nisko	71.719,68	198.521,07	214.402,76	2,768	2,252	0,516	17.866,90	0,056	0,061
35.1	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Dugi Rat - Omiš	700.619,65	1.463.300,59	1.580.364,64	2,089	1,241	0,848	131.697,05	0,014	0,015

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
		(Ravnički Most)									
35.2	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Naklice - Omiš (Ravnički Most)	270.522,01	381.859,93	412.408,73	1,412	0,896	0,516	34.367,39	0,029	0,031
36.1	Split - Šestanovac	Split - Tugare - Šestanovac	158.184,23	323.893,64	349.805,13	2,048	1,532	0,516	29.150,43	0,042	0,045
36.2	Split - Šestanovac	Split - Trnbusi - Šestanovac	180.631,15	335.476,25	362.314,35	1,857	1,341	0,516	30.192,86	0,038	0,041
37.1	Split - Sinj	Split - Dugopolje - Sinj	353.293,99	343.813,42	371.318,49	0,973	0,457	0,516	30.943,21	0,020	0,021
37.2	Split - Sinj	Split - Koprivno - Sinj	397.507,55	366.627,61	395.957,82	0,922	0,406	0,516	32.996,49	0,019	0,020
38.1	Split - Trogir	Split - Trogir (brza cesta)	276.008,77	570.031,68	615.634,21	2,065	1,449	0,616	51.302,85	0,026	0,028

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
38.2	Split -Trogir	Split -Trogir	959.023,15	1.972.141,86	2.129.913,21	2,056	1,209	0,848	177.492,77	0,014	0,015
39.1	Split - Zelovo	Split - Ogorje - Zelovo	121.619,54	224.269,40	242.210,95	1,844	1,328	0,516	20.184,25	0,038	0,041
39.2	Split - Zelovo	Split - Sutina - Zelovo	86.094,68	205.938,57	222.413,66	2,392	1,876	0,516	18.534,47	0,049	0,053
40	Split - Zračna luka (shuttle bus)	Split - Zračna luka (shuttle bus)	75.179,70	119.549,58	129.113,55	1,590	1,074	0,516	10.759,46	0,032	0,035
41.1	Supetar - Bol	Supetar - Draževitići - Bol	85.415,67	205.588,20	222.035,26	2,407	1,891	0,516	18.502,94	0,049	0,053
41.2	Supetar - Bol	Supetar - Pučišća - Bol	112.434,37	219.529,85	237.092,24	1,953	1,437	0,516	19.757,69	0,040	0,043
42	Supetar - Milna	Supetar - Milna	59.932,00	111.681,77	120.616,31	1,863	1,347	0,516	10.051,36	0,038	0,041

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
43	Supetar - Povelja	Supetar - Povelja	188.636,52	258.850,16	279.558,17	1,372	0,856	0,516	23.296,51	0,028	0,030
44	Trogir - Ljubitovica	Trogir - Ljubitovica	79.184,72	202.373,03	218.562,87	2,556	2,040	0,516	18.213,57	0,052	0,056
45	Trogir - Marina	Trogir - Marina	24.932,47	93.622,01	101.111,77	3,755	3,239	0,516	8.425,98	0,077	0,083
46	Trogir - Okrug Donji	Trogir - Okrug Donji	30.110,12	96.293,68	103.997,17	3,198	2,682	0,516	8.666,43	0,065	0,070
47	Trogir - Plano	Trogir - Plano	19.316,44	171.481,00	185.199,48	8,877	8,361	0,516	15.433,29	0,181	0,196
48	Trogir - Sevid	Trogir - Sevid	74.336,07	199.871,13	215.860,82	2,689	2,173	0,516	17.988,40	0,055	0,059
49	Trogir - Slatine	Trogir - Slatine	41.238,72	77.084,51	83.251,27	1,869	1,525	0,344	6.937,61	0,098	0,106
50	Trogir - Vinovac	Trogir - Vinovac	84.888,03	205.315,94	221.741,22	2,419	1,903	0,516	18.478,43	0,049	0,053

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Godišnji broj kilometara	Godišnji trošak	Godišnji trošak + razumna dobit (8%)	Trošak po kilometru			Mjesečni trošak uz razumnu dobit bez PDV-a u EUR	Trošak po putniku po kilometru	Trošak razumna dobit po putniku po kilometru +
						Ukupno	Fiksni dio	Varijabilni dio			
51	Veliko Brdo - Podgora/Riva	Veliko Brdo - Podgora/Riva	39.272,98	76.408,30	82.520,96	1,946	1,602	0,344	6.876,75	0,102	0,111
52	Vrgorac - Draževitići	Vrgorac - Draževitići (kružna)	81.224,90	74.422,18	80.375,96	0,916	0,688	0,229	6.698,00	0,115	0,124
53	Vrgorac - Ploče	Vrgorac - Ploče	90.632,54	208.280,11	224.942,52	2,298	1,782	0,516	18.745,21	0,047	0,051
54	Vrgorac - Šestanovac	Vrgorac - Šestanovac	142.712,49	237.788,28	256.811,34	1,666	1,322	0,344	21.400,94	0,088	0,095
55	Vrgorac - Stilja	Vrgorac - Orah - Stilja	47.760,43	66.769,70	72.111,27	1,398	1,169	0,229	6.009,27	0,175	0,189
UKUPNO			8.739.094,39	16.397.991,14	17.709.830,43				1.475.819,20		

Temeljem predviđenog troška po linijama u optimalnoj mreži ukupni procijenjeni godišnji trošak iznosi 16,4 mil. EUR uz prijeđenih 8,7 mil. kilometara, a uz razumnu dobit od 8 % doseže iznos od 17,7 mil. EUR. Povećanje prijeđenih kilometara od 41 % u odnosu na minimalnu mrežu ostvaruje se uz povećanje troška od 19 %, što govori u prilog većoj efikasnosti u obavljanju usluge.

Na linijama na kojima je predviđeno povećanje broja polazaka u odnosu na minimalnu mrežu dolazi do smanjenja troška po kilometru, pri čemu prosječan trošak na razini cjelokupne mreže iznosi 2,164 EUR po kilometru. Trošak po putniku po kilometru (uz uključenu razumnu dobit) kao i u minimalnoj mreži predstavlja polazišnu točku pri definiranju cijene prijevoza.

Kao i u minimalnoj mreži, postoji potencijal za smanjenje troška temeljem korištenja vozila manjih kapaciteta tijekom vikenda i blagdana u odnosu na vozila predviđena kroz radni tjedan. Također potencijal proizlazi i iz mogućnosti zamjene usluge javnog linijskog prijevoza uslugom prijevoza na zahtjev (mikroprijevoza) za linije koje su identificirane u potpoglavlju 2.4.

11.3.2 Prihodi predložene mreže linija

Temeljem predviđenog troška po putniku po linijama te procijenjenog broja putnika po linijama i procijenjenog ukupnog broja sezonskih putovanja (od strane turista i sezonskih radnika koji bi koristili županijski linijski prijevoz) u nastavku potpoglavlja je opisan i prikazan okvirni izračun cijena karata po linijama te prihoda po linijama i ukupno (uzimajući u obzir i sezonska putovanja).

Cijena prijevoza

Cijena karte po linijama (bez PDV-a) po putovanju procijenjena je temeljem predviđenog troška po putniku uz razumnu dobit po kilometru i duljine pojedine linije⁴. Pri tome je u obzir uzet medijalni iznos troška uvećanog za razumnu dobit po putniku po kilometru na razini cjelokupne mreže koji je potom zaokružen na dvije decimale te iznosi 0,05 EUR, jednako za minimalnu i optimalnu mrežu. Navedeni pristup predložen je kako bi se osigurala cjenovno dostupna usluga javnog prijevoza za cjelokupno stanovništvo Županije, naročito uzevši u obzir slabiju razvijenost otoka i ruralnih područja. Samim time poštivan je čl. 31 (1) Zakona o otocima prema kojem cijena javnog cestovnog prijevoza na otocima ne smije biti veća od cijene prijevoza na linijama iste udaljenosti na kopnu. Dodatno je za optimalnu mrežu uslijed veće efikasnosti pružanja usluge javnog prijevoza te radi privlačenja većeg broja korisnika primjenjeno umanjeње od 10 % na iznos od 0,05 EUR/km.

Kako bi se potaknulo korištenje javnog prijevoza na većim udaljenostima u minimalnoj i optimalnoj mreži linija predviđeno je smanjenje cijene po kilometru za linije duže od 15 km, od čega:

- za linije duljine 15-30 km za dodatne kilometre nakon 15-og km predviđeno je umanjeње cijene od 20 % na ranije navedenu početnu cijenu od 0,05 EUR/km (minimalna mreža) ili 0,04 EUR/km (optimalna mreža);
- za linije duljine 30-50 km za dodatne kilometre nakon 30-og km predviđeno je dodatno umanjeње cijene po km od 50 % u odnosu na početnu cijenu po km;

⁴ Za linije s više relacija kao jedinična cijena za izračun prihoda za obje relacije uzeta je cijena relacije manje duljine.

- za linije duže od 50 km za dodatne kilometre nakon 50-og km predviđeno je dodatno umanjeње cijene po km od 80 % u odnosu na početnu cijenu po km.

Kalkulirane cijene karata po linijama su radi jednostavnosti naplate zaokružene na jednu decimalu. Pritom je važno napomenuti da se radi o prosječnim cijenama na razini pojedine linije, pri čemu prijevoznici ovisno o duljini linije, prosječnim udaljenostima putovanja putnika i definiranom tarifnom modelu mogu razlikovati cijene ovisno o prijeđenoj udaljenosti putnika. Dodatno je važno napomenuti da se radi o izračunu cijena temeljem cjelokupne mreže linija, što znači da je u slučaju obavljanja javne usluge na predloženoj mreži od strane većeg broja prijevoznika moguće zasebno proračunati trošak i cijenu temeljem dodijeljenih linija po pojedinim prijevoznicima, vodeći pritom računa o poštivanju čl. 31 (1) Zakona o otocima.

Prilikom definiranja cijena linija uzete su u obzir dostupne informacije o postojećim cijenama u javnom prijevozu na području Županije, a koje su analizirane u sklopu potpoglavlja 11.1., kako se postojeće korisnike ne bi demotiviralo od korištenja javnog prijevoza. Sukladno ranije navedenoj konstataciji u navedenom potpoglavlju, prijevoznici mogu postaviti cijene na način da uz mjesečne i godišnje prijevozne karte korisnici JP ostvaruju cjenovne uštede, dok će istodobno postaviti cijene jednokratnih karata na višoj razini od u nastavku prikazanih (Tablica 23 i Tablica 24), te na taj način kompenzirati umanjeње prihoda temeljem povoljnijih mjesečnih i godišnjih karata.

Izračun prihoda

Prihodi od redovitih korisnika JP procijenjeni su po linijama temeljem predviđenog broja putnika i predviđene cijene prijevoza po pojedinoj liniji. Pritom je važno napomenuti da prihodi uključuju i subvencije za prijevoz za određene kategorije korisnika – učenici srednjih škola, studenti, nezaposleni, određene kategorije otočnog stanovništva s pravom na besplatan javni prijevoz i ostali subvencionirani putnici, odnosno uključuju prihode od cijena karata, neovisno o izvoru financiranja.

Prihodi od sezonskih putovanja (turisti i sezonski radnici) u županijskom linijskom prijevozu procijenjeni su temeljem procijenjenog broja sezonskih putovanja koja će se ostvariti te temeljem prosječne cijene putovanja za linije na kojima je predviđeno ostvarenje najvećeg dijela putovanja: Bunje – HNK (L1), Dračevac – HNK (L2), Ninčevići – HNK (L18), Split – Omiš (L35) i Split – Trogir (L38).

Procijenjeni broj sezonskih putovanja temelji se na ranijoj analizi broja prevezenih putnika u županijskom linijskom prijevozu Županije (faza 1 Studije), konkretno na prikupljenim podacima prijevoznika o sezonalnosti prometa. Temeljem izvršene analize moguće je pretpostaviti okvirni udio prevezenih putnika od lipnja do rujna (sezona) od 57 % u godini, odnosno od ukupno procijenjenog broja od 8.695.390 putnika u 2022. godini, 4.956.372 ih se može pripisati na četiri ljetna mjeseca. Uz prosječni mjesečni broj od 467.377 putnika van sezone, procijenjen je broj putovanja domaćeg stanovništva u sezoni u iznosu od 1.869.509. Temeljem navedenih proračuna, procijenjeni broj sezonskih putovanja (ostvarenih od strane turista i sezonskih radnika u četiri mjeseca sezone koji koriste županijski linijski prijevoz) iznosi 3.086.863. Procijenjeni broj putovanja na razini cjelokupne godine korigiran je blago naviše temeljem viška potražnje u mjesecima predsezone i postsezone (naročito svibanj i listopad), te iznosi 3.800.000 putovanja, dok je prosječni mjesečni broj putovanja raspoređen na četiri ljetna mjeseca u jednakim iznosima.

Uz predloženu optimalnu mrežu linija predviđeno je iskorištavanje punog potencijala za prijevoz sezonskih putnika, temeljem većeg broja polazaka koji su raspoređeni i kroz izvanvršne periode (iako postoji i mogućnost organizacije sezonskih linija). U minimalnoj mreži, uslijed manjeg broja i neodgovarajućih vremena polazaka potrebama sezonskih putnika, predviđeno je korištenje javnog linijskog prijevoza tek od strane manjeg broja njih (poglavito sezonski radnici), ukupno 20 % od maksimalnog broja, tj. predviđeno je 760.000 putovanja godišnje. Za zadovoljenje ostatka potražnje bit će potrebno organizirati posebne sezone linije.

U tablicama u nastavku prikazani su predviđeni mjesečni i godišnji prihodi za minimalnu i optimalnu mrežu.

Tablica 23. Izračun prihoda po linijama za minimalnu mrežu linija u EUR

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
1	Bunje - HNK	Bunje - HNK	48.512	582.144	760.000	0,5	24.256	171.000	291.072	684.000
2	Dračevac - HNK	Dračevac - HNK	56.272	675.264		0,6	33.763		405.158	
3	Hvar - Vrboska	Hvar - Vrboska	2.634	31.608		1,5	3.951		47.412	
4	Imotski - Aržano	Imotski - Aržano	469	5.628		1,6	750		9.005	
5	Imotski - Čaporice	Imotski - Biorine - Čaporice	825	9.900		1,8	1.485		17.820	
6	Imotski - Lokvičići	Imotski - Lokvičići	846	10.152		0,8	677		8.122	
7	Imotski - Ričice	Imotski - Ričice	511	6.132		1,2	613		7.358	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
8	Imotski - Runovići	Imotski - Runovići	2.098	25.176		0,6	1.259		15.106	
9	Imotski - Šestanovac	Imotski - Šestanovac	1.072	12.864		1,4	1.501		18.010	
10	Imotski - Vinjani Donji	Imotski - Vinjani Donji	1.227	14.724		0,7	859		10.307	
11	Jelsa - Sućuraj	Jelsa - Sućuraj	222	2.664		1,8	400		4.795	
12	Kaštel Stari - Divojevići	Kaštel Stari - Divojevići	624	7.488		1,9	1.186		14.227	
13	Kaštel Stari - Šerići	Kaštel Stari - Šerići	448	5.376		1,7	762		9.139	
14	Makarska - Ploče	Makarska - Drvenik -	2.207	26.484		1,6	3.531		42.374	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
		Gradac - Ploče								
15	Makarska - Imotski	Makarska - Zagvozd - Podbablje - Imotski	959	11.508		1,7	1.630		19.564	
16	Makarska - Šestanovac	Makarska - Šestanovac	1.403	16.836		1,3	1.824		21.887	
17	Makarska - Vrgorac	Makarska - Vrgorac	603	7.236		1,7	1.025		12.301	
18	Ninčevići - HNK	Ninčevići - HNK	34.786	417.432		0,4	13.914		166.973	
19	Sinj - Aržano	Sinj - Aržano	3.625	43.500		1,5	5.438		65.250	
20	Sinj - Crivac	Sinj - Crivac	222	2.664		1,3	289		3.463	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
21	Sinj - Dabar	Sinj - Satrić - Dabar	3.767	45.204		1,4	5.274		63.286	
22	Sinj - Grab	Sinj - Ruda - Grab	3.788	45.456		1,2	4.546		54.547	
23	Sinj - Rumin	Sinj - Rumin	2.960	35.520		0,7	2.072		24.864	
24	Sinj - Šestanovac	Sinj - Vojnić Sinjski - Nova Sela - Šestanovac	1.181	14.172		1,7	2.008		24.092	
25	Sinj - Vrlika	Sinj - Kosore - Vrlika	2.864	34.368		1,7	4.869		58.426	
26	Split - Dolac Gornji	Split - Dolac Gornji	980	11.760		1,8	1.764		21.168	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
27.1	Split - Drniš	Split - Kadina Glavica - Drniš	8.015	96.180		2,0	16.030		192.360	
27.2	Split - Drniš	Split - Kričke - Drniš	980	11.760		2,0	1.960		23.520	
28	Split - Dubrava	Split - Dubrava	12.430	149.160		1,2	14.916		178.992	
29	Split - Dugopolje	Split - Dugopolje	18.204	218.448		1,4	25.486		305.827	
30	Split - Kladnjice	Split - Kladnjice	959	11.508		1,7	1.630		19.564	
31	Split - Klis Kosa	Split - Klis Kosa	12.171	146.052		0,7	8.520		102.236	
32	Split - Kućine	Split - Kućine	9.863	118.356		0,4	3.945		47.342	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
33	Split - Makarska	Split - Makarska	8.178	98.136		1,9	15.538		186.458	
34	Split - Nisko	Split - Nisko	980	11.760		1,5	1.470		17.640	
35.1	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Dugi Rat - Omiš (Ravnički Most)	92.977	1.115.724		1,3	120.870		1.450.441	
35.2	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Naklice - Omiš (Ravnički Most)	5.176	62.112		1,3	6.729		80.746	
36.1	Split - Šestanovac	Split - Tugare - Šestanovac	2.960	35.520		1,9	5.624		67.488	
36.2	Split - Šestanovac	Split - Trnbusi - Šestanovac	2.517	30.204		1,9	4.782		57.388	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
37.1	Split - Sinj	Split - Dugopolje - Sinj	15.177	182.124		1,5	22.766		273.186	
37.2	Split - Sinj	Split - Koprivno - Sinj	15.014	180.168		1,5	22.521		270.252	
38.1	Split -Trogir	Split - Trogir (brza cesta)	40.100	481.200		1,1	44.110		529.320	
38.2	Split -Trogir	Split -Trogir	157.009	1.884.108		1,1	172.710		2.072.519	
39.1	Split - Zelovo	Split - Ogorje - Zelovo	4.988	59.856		1,7	8.480		101.755	
39.2	Split - Zelovo	Split - Sutina - Zelovo	3.278	39.336		1,7	5.573		66.871	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
40	Split - Zračna luka (shuttle bus)	Split - Zračna luka (shuttle bus)	1.894	22.728		1,1	2.083		25.001	
41.1	Supetar - Bol	Supetar - Draževitići - Bol	736	8.832		1,6	1.178		14.131	
41.2	Supetar - Bol	Supetar - Pučišća - Bol	1.225	14.700		1,6	1.960		23.520	
42	Supetar - Milna	Supetar - Milna	2.471	29.652		1,0	2.471		29.652	
43	Supetar - Povelja	Supetar - Povelja	3.190	38.280		2,0	6.380		76.560	
44	Trogir - Ljubetovica	Trogir - Ljubetovica	3.278	39.336		1,6	5.245		62.938	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
45	Trogir - Marina	Trogir - Marina	2.563	30.756		0,6	1.538		18.454	
46	Trogir - Okrug Donji	Trogir - Okrug Donji	3.926	47.112		0,4	1.570		18.845	
47	Trogir - Plano	Trogir - Plano	3.140	37.680		0,3	942		11.304	
48	Trogir - Sevid	Trogir - Sevid	1.872	22.464		1,6	2.995		35.942	
49	Trogir - Slatine	Trogir - Slatine	1.830	21.960		0,5	915		10.980	
50	Trogir - Vinovac	Trogir - Vinovac	2.613	31.356		1,7	4.442		53.305	
51	Veliko Brdo - Podgora/Riva	Veliko Brdo - Podgora/Riva	1.830	21.960		0,6	1.098		13.176	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji i bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
52	Vrgorac - Draževitići	Vrgorac - Draževitići (kružna)	289	3.468		1,0	289		3.468	
53	Vrgorac - Ploče	Vrgorac - Ploče	737	8.844		1,3	958		11.497	
54	Vrgorac - Šestanovac	Vrgorac - Šestanovac	938	11.256		1,9	1.782		21.386	
55	Vrgorac - Stilja	Vrgorac - Orah - Stilja	289	3.468		1,1	318		3.815	
UKUPNO			618.902	7.426.824	760.000		659.467,10	171.000,00	7.913.605,20	684.000,00

Temeljem predviđenog broja putnika u minimalnoj mreži ukupni procijenjeni prihod iznosi 8.597.605 EUR godišnje, odnosno 659.467,10 EUR mjesečno van sezone te 830.467,10 EUR u sezoni (lipanj – rujanj), pri čemu, kako je ranije napomenuto, taj prihod uključuje i subvencije cijene prijevoza za određene kategorije korisnika JP-a. Uzevši u obzir i predviđene troškove očekuje se godišnji neto gubitak od -5.138.724 EUR, odnosno -6.237.630 EUR kada se u obzir uzme i razumna dobit od 8 %.

Tablica 24. Izračun prihoda po linijama za optimalnu mrežu linija u EUR

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
1	Bunje - HNK	Bunje - HNK	58.651	703.812	3.800.000	0,4	23.460	787.143	281.525	3.148.571
2	Dračevac - HNK	Dračevac - HNK	67.293	807.516		0,6	40.376		484.510	
3	Hvar - Vrboska	Hvar - Vrboska	3.190	38.280		1,4	4.466		53.592	
4	Imotski - Aržano	Imotski - Aržano	623	7.476		1,4	872		10.466	
5	Imotski - Čaporice	Imotski - Biorine - Čaporice	1.112	13.344		1,6	1.779		21.350	
6	Imotski - Lokvičići	Imotski - Lokvičići	970	11.640		0,8	776		9.312	
7	Imotski - Ričice	Imotski - Ričice	648	7.776		1,1	713		8.554	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
8	Imotski - Runovići	Imotski - Runovići	2.216	26.592		0,5	1.108		13.296	
9	Imotski - Šestanovac	Imotski - Šestanovac	1.455	17.460		1,3	1.892		22.698	
10	Imotski - Vinjani Donji	Imotski - Vinjani Donji	1.593	19.116		0,6	956		11.470	
11	Jelsa - Sućuraj	Jelsa - Sućuraj	276	3.312		1,6	442		5.299	
12	Kaštel Stari - Divojevići	Kaštel Stari - Divojevići	853	10.236		1,7	1.450		17.401	
13	Kaštel Stari - Šerići	Kaštel Stari - Šerići	485	5.820		1,5	728		8.730	
14	Makarska - Ploče	Makarska - Drvenik - Gradac - Ploče	2.726	32.712		1,4	3.816		45.797	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
15	Makarska - Imotski	Makarska - Zagvozd - Podbablje - Imotski	1.225	14.700		1,5	1.838		22.050	
16	Makarska - Šestanovac	Makarska - Šestanovac	1.919	23.028		1,2	2.303		27.634	
17	Makarska - Vrgorac	Makarska - Vrgorac	807	9.684		1,5	1.211		14.526	
18	Ninčevići - HNK	Ninčevići - HNK	38.532	462.384		0,4	15.413		184.954	
19	Sinj - Aržano	Sinj - Aržano	4.461	53.532		1,4	6.245		74.945	
20	Sinj - Crivac	Sinj - Crivac	326	3.912		1,2	391		4.694	
21	Sinj - Dabar	Sinj - Satrić - Dabar	4.202	50.424		1,3	5.463		65.551	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
22	Sinj - Grab	Sinj - Ruda - Grab	4.227	50.724		1,1	4.650		55.796	
23	Sinj - Rumin	Sinj - Rumin	3.926	47.112		0,6	2.356		28.267	
24	Sinj - Šestanovac	Sinj - Vojnić Sinjski - Nova Sela - Šestanovac	1.388	16.656		1,5	2.082		24.984	
25	Sinj - Vrlika	Sinj - Kosore - Vrlika	3.788	45.456		1,5	5.682		68.184	
26	Split - Dolac Gornji	Split - Dolac Gornji	2.174	26.088		1,6	3.478		41.741	
27.1	Split - Drniš	Split - Kadina Glavica - Drniš	13.492	161.904		1,8	24.286		291.427	
27.2	Split - Drniš	Split - Kričke - Drniš	2.471	29.652		1,8	4.448		53.374	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
28	Split - Dubrava	Split - Dubrava	14.692	176.304		1,1	16.161		193.934	
29	Split - Dugopolje	Split - Dugopolje	21.737	260.844		1,2	26.084		313.013	
30	Split - Kladnjice	Split - Kladnjice	1.317	15.804		1,6	2.107		25.286	
31	Split - Klis Kosa	Split - Klis Kosa	15.110	181.320		0,6	9.066		108.792	
32	Split - Kučine	Split - Kučine	13.467	161.604		0,4	5.387		64.642	
33	Split - Makarska	Split - Makarska	9.148	109.776		1,7	15.552		186.619	
34	Split - Nisko	Split - Nisko	1.154	13.848		1,4	1.616		19.387	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
35.1	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Dugi Rat - Omiš (Ravnički Most)	104.504	1.254.048		1,2	125.405		1.504.858	
35.2	Split - Omiš (Ravnički Most)	Split - Naklice - Omiš (Ravnički Most)	6.167	74.004		1,2	7.400		88.805	
36.1	Split - Šestanovac	Split - Tugare - Šestanovac	3.855	46.260		1,7	6.554		78.642	
36.2	Split - Šestanovac	Split - Trnbusi - Šestanovac	3.328	39.936		1,7	5.658		67.891	
37.1	Split - Sinj	Split - Dugopolje - Sinj	17.485	209.820		1,3	22.731		272.766	
37.2	Split - Sinj	Split - Koprivno - Sinj	23.217	278.604		1,3	30.182		362.185	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
38.1	Split -Trogir	Split - Trogir (brza cesta)	43.959	527.508		1,0	43.959		527.508	
38.2	Split -Trogir	Split -Trogir	177.596	2.131.152		1,0	177.596		2.131.152	
39.1	Split - Zelovo	Split - Ogorje - Zelovo	5.385	64.620		1,5	8.078		96.930	
39.2	Split - Zelovo	Split - Sutina - Zelovo	3.675	44.100		1,5	5.513		66.150	
40	Split - Zračna luka (shuttle bus)	Split - Zračna luka (shuttle bus)	2.036	24.432		1,0	2.036		24.432	
41.1	Supetar - Bol	Supetar - Draževitići - Bol	945	11.340		1,5	1.418		17.010	
41.2	Supetar - Bol	Supetar - Pučišća - Bol	1.501	18.012		1,5	2.252		27.018	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
42	Supetar - Milna	Supetar - Milna	3.119	37.428		0,9	2.807		33.685	
43	Supetar - Povelja	Supetar - Povelja	4.022	48.264		1,8	7.240		86.875	
44	Trogir - Ljubetovica	Trogir - Ljubetovica	4.114	49.368		1,5	6.171		74.052	
45	Trogir - Marina	Trogir - Marina	2.701	32.412		0,6	1.621		19.447	
46	Trogir - Okrug Donji	Trogir - Okrug Donji	4.503	54.036		0,3	1.351		16.211	
47	Trogir - Plano	Trogir - Plano	4.712	56.544		0,2	942		11.309	
48	Trogir - Sevid	Trogir - Sevid	2.584	31.008		1,4	3.618		43.411	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
49	Trogir - Slatine	Trogir - Slatine	1.940	23.280		0,5	970		11.640	
50	Trogir - Vinovac	Trogir - Vinovac	3.303	39.636		1,5	4.955		59.454	
51	Veliko Brdo - Podgora/Riva	Veliko Brdo - Podgora/Riva	1.986	23.832		0,5	993		11.916	
52	Vrgorac - Draževitići (kružna)	Vrgorac - Draževitići (kružna)	531	6.372		0,9	478		5.735	
53	Vrgorac - Ploče	Vrgorac - Ploče	1.181	14.172		1,1	1.299		15.589	
54	Vrgorac - Šestanovac	Vrgorac - Šestanovac	1.041	12.492		1,7	1.770		21.236	
55	Vrgorac - Stilja	Vrgorac - Orah - Stilja	326	3.912		1,0	326		3.912	

Br. linije	Naziv linije	Relacija	Procijenjeni broj putovanja			Prosječna cijena karte po liniji/relaciji bez PDV-a	Procijenjeni mjesečni prihodi po linijama	Procijenjeni mjesečni prihod od sezonskih putovanja	Procijenjeni godišnji prihodi po linijama	Procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja
			Mjesečno	Godišnje	Godišnja sezonska putovanja					
UKUPNO			731.370	8.776.440	3.800.000		711.968	787.143	8.543.620	3.148.571

Temeljem predviđenog broja putnika u optimalnoj mreži ukupni procijenjeni prihod iznosi 11.692.191 EUR godišnje, odnosno 711.968 EUR mjesečno van sezone te 1.499.111 EUR u sezoni (lipanj – rujan), pri čemu taj prihod uključuje i subvencije cijene prijevoza za određene kategorije korisnika JP. Uzevši u obzir i predviđene troškove očekuje se godišnji neto gubitak od -4.705.800 EUR, odnosno -6.017.639 EUR kada se u obzir uzme i razumna dobit od 8 %.

11.3.3 Visina naknade za predloženu mrežu linija

Predviđena visina naknade za predloženu mrežu linija (minimalnu i optimalnu mrežu) proizlazi iz predviđenih godišnjih troškova po linijama i razumne dobiti te predviđenih financijskih učinaka i primitaka od tarifa, odnosno prihoda od lokalnog stanovništva (uz prosječnu kalkuliranu cijenu karte po linijama) i sezonskih putovanja (ostvarenih u sklopu postojeće mreže linija, ne računajući potencijalne sezonske linije). U slučaju uključivanja svih prikazanih linija (uključujući profitabilne) u mrežu linija koje će biti dio natječaja, iz viška prihoda od profitabilnih linija pokriva se dio troška neprofitabilnih linija.

U skladu s člankom 4. Uredbe 1370/2007 Ugovori o javnim uslugama i opća pravila unaprijed utvrđuju parametre na temelju kojih se računa eventualno plaćanje naknade na način koji onemogućuje prekomjernu naknadu. Uz ranije procijenjene parametre (prihode, troškove i razumnu dobit od 8%) naknada je predviđena u sljedećim iznosima:

- Za minimalnu mrežu: 6.237.630 EUR godišnje;
- Za optimalnu mrežu: 6.017.639 EUR godišnje.

Postoji mogućnost financiranja dijela navedenih iznosa iz sredstava Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, koja mogu iznositi do maksimalno 75 % iznosa javne usluge (što bi uz definiranu minimalnu mrežu iznosilo 11.126.426,66 EUR, a uz optimalnu mrežu 13.282.372,82 EUR godišnje), a temeljem trenutno važeće Odluke Vlade iz 2021. godine ograničena su na 5.661.014 EUR godišnje za SDŽ (više u potpoglavlju 4.2.). Ipak, iz navedenih izvora primarno je obveza financirati prijevoz učenika srednjih škola te kategorija otočnog stanovništva koje imaju pravo na besplatan javni otočni cestovni prijevoz sukladno Zakonu o otocima (NN NN 116/18, 73/20, 70/21). Županija će samostalno ili u suradnji s JLS-ovima podmiriti razliku u potrebnim sredstvima, koja može varirati ovisno o realno ostvarenim primicima pružatelja usluge JP.

Za sljedeće tri međuzupanijske linije potrebno je osigurati pokriće naknade u suradnji sa Šibensko-kninskom i Dubrovačko-neretvanskom županijom:

- L14 - Makarska – Ploče - uz procijenjenu potrebnu naknadu od 197.868 EUR u minimalnoj mreži i 200.229 EUR u optimalnoj mreži;
- L27 - Split – Drniš - uz procijenjenu potrebnu naknadu od 414.673 EUR u minimalnoj mreži i 290.655 EUR u optimalnoj mreži;
- L53 - Vrgorac – Ploče - uz procijenjenu potrebnu naknadu od 209.365 EUR u minimalnoj mreži i 209.353 EUR u optimalnoj mreži;

U nastavku je dan pregled procijenjenih potrebnih naknada uz odvojeno promatranje linija za koje je predviđeno sklapanje Ugovora s unutarnjim operaterom (Promet Split) i linija za koje je predviđeno sklapanje Ugovora s preostalim prijevoznicima. Isključujući procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja, u minimalnoj mreži potrebna naknada iznosi 1.925.987 EUR za unutarnjeg operatera i 4.995.643 EUR za preostale prijevoznike, dok u optimalnoj mreži ona iznosi 4.093.740 EUR za unutarnjeg operatera i 5.072.471 EUR za preostale prijevoznike. Uključujući procijenjeni godišnji prihod od sezonskih putovanja, u minimalnoj mreži potrebna naknada iznosi 1.652.387 EUR za unutarnjeg operatera i 4.585.243 EUR za preostale prijevoznike, dok u optimalnoj mreži ona iznosi 1.574.883 EUR za unutarnjeg operatera i 4.442.756 EUR za

preostale prijevoznike. Pri tome je procjena raspodjele sezonskih putovanja između prijevoznika učinjena uzimajući u obzir linije s najvećim procijenjenim brojem sezonskih putovanja (iz potpoglavlja 11.3.2) i statistiku o ukupnim dolascima turista u Županiju u srpnju 2022. prema podacima iz sustava eVisitor [50]. Sukladno navedenom, predviđeno je da bi u optimalnoj mreži (koja iskorištava puni potencijal ostvarenja sezonskih putovanja u sklopu redovnih linija) 80 % sezonskih putovanja bilo ostvareno na linijama unutarnjeg prijevoznika te preostalih 20 % na linijama preostalih prijevoznika, dok bi u minimalnoj mreži na linijama unutarnjeg prijevoznika bilo ostvareno 40 % sezonskih putovanja, a na linijama preostalih prijevoznika 60 %.⁵

11.4 PROCJENA BUDUĆIH PRIHODA I KORISTI

Temeljem u prethodnom potpoglavlju procijenjenih prihoda u prvoj godini po implementaciji nove mreže linija u nastavku su projicirani prihodi na godišnjoj razini za maksimalni predviđeni period pružanja javne usluge od sedam godina, za minimalnu i optimalnu mrežu.

U minimalnoj mreži nije predviđen rast broja putovanja, samim time niti prihoda po godinama obzirom na to da je dizajnirana na način da odgovori minimalnim potrebama stanovništva Županije za ostvarenjem nužnih putovanja. Temeljem negativnog trenda smanjenja broja stanovnika Županije te smanjenja broja ostvarenih putovanja javnim prijevozom kroz godine predviđeno je godišnje smanjenje ostvarenih putovanja i prihoda koji se odnosi na domaće stanovništvo (okvirno 90 % od ukupnog broja) uz prosječnu stopu sukladno padu broja stanovnika Županije za desetogodišnji period (2012.-2021.) od -0,7 % [51]. Za sezonska putovanja je predviđen konstantan broj od 760.000 putovanja kroz cjelokupni promatrani period.

Tablicom u nastavku prikazani su projicirani prihodi po vrstama prijevoznih karata i ukupno.

Tablica 25 Projicirani prihodi od prodaje karata za period pružanja javne usluge u EUR, minimalna mreža

	Godina 1	Godina 2	Godina 3	Godina 4	Godina 5	Godina 6	Godina 7
Pojedinačne karte	5.588.443	5.553.236	5.518.251	5.483.486	5.448.940	5.414.612	5.380.499
Mjesečne karte	2.579.282	2.563.032	2.546.885	2.530.840	2.514.895	2.499.051	2.483.307
Godišnje karte	429.880	427.172	424.481	421.807	419.149	416.509	413.885
Ukupan prihod	8.597.605	8.543.440	8.489.617	8.436.132	8.382.984	8.330.172	8.277.692

Prihod po pojedinim najzastupljenijim vrstama karata procijenjen je temeljem povijesnih omjera (udjela) pojedinih vrsta karata u ukupnim prihodima, temeljem podataka dostavljenih od strane autobusnih prijevoznika. Najveći dio prihoda odnosi se na jednokratne tj. pojedinačne karte (65 %), manji dio na mjesečne karte (30 %), dok je procijenjeni udio godišnjih karata u prihodima tek

⁵ Radi se o okvirnim procjenama, uzevši u obzir da Izrađivač Studije nije raspolagao podacima o kretanjima (polazištu i odredištu) putnika u javnom prijevozu u sezonskom razdoblju za potrebe izrade ove Studije.

5 %. Pritom je važno napomenuti da je korištena pretpostavka o razmjernom odnosu cijena između pojedinih vrsta karata, odnosno nije predviđen popust za mjesečne i godišnje karte u odnosu na cijenu jednokratne (pojedinačne) karte na temelju procijenjenog broja putovanja na mjesečnoj/godišnjoj razini.

U optimalnoj mreži predviđeno je povećanje broja putovanja u odnosu na minimalnu mrežu koje proizlazi iz povećanja dostupnosti i frekvencije polazaka, a što će omogućiti bolje zadovoljavanje potreba lokalnog stanovništva, ali dodatno i prihvat punog procijenjenog godišnjeg broja sezonskih putnika, kako je ranije opisano. Već u prvoj godini uspostave mreže planirano je povećanje broja putovanja u odnosu na postojeće stanje / minimalnu mrežu, u skladu s realnom procjenom potražnje u drugoj fazi Studije, a temeljem adekvatne učestalosti polazaka i povezanosti naselja te pristupačne cijene prijevoza. U godinama koje slijede predviđen je dodatni blagi porast potražnje uz procijenjenu godišnju stopu porasta od 3 % u drugoj godini pružanja usluge, 2 % u naredne dvije godine i 1 % u posljednje tri godine za koje su rađene projekcije, pri čemu je za domaće stanovništvo (na koje se odnosi oko 70 % ukupnog prihoda) uzeto u obzir predviđeno godišnje smanjenje broja stanovnika od 0,7 %, za što je korigiran ukupni rast za ovu kategoriju putnika.

Ukupna procjena rasta broja ostvarenih putovanja te posljedično prihoda proizlazi iz većeg broja izvora prema kojima reorganizacija mreže linija uz veću jednostavnost i češće polaske doprinosi porastu potražnje od okvirno 7 % - 42 % [52], uz procijenjenu elastičnost u dugom roku od 1, 14 za autobusne milje (1 milja=1,6 km) i 1,55 za sate vožnje autobusa [53] u odnosu na potražnju za prijevozom, dok smanjenje cijene prijevozne karte za 10 % doprinosi porastu potražnje od 4 % u kratkom roku, 5,6 % u srednjem roku i 10 % u dugom roku [54]. S obzirom na to da je u optimalnoj mreži planirano smanjenje cijene prijevozne karte od 10 % u odnosu na cijenu u minimalnoj mreži, u skladu s time konzervativno su procijenjene iznad navedene godišnje stope porasta potražnje, uz dodatni određeni pozitivan utjecaj temeljem optimizacije mreže linija.

Tablicom u nastavku za optimalnu mrežu prikazani su projicirani prihodi po vrstama prijevoznih karata i ukupno.

Tablica 26 Projicirani prihodi od prodaje karata za period pružanja javne usluge u EUR, optimalna mreža

	Godina 1	Godina 2	Godina 3	Godina 4	Godina 5	Godina 6	Godina 7
Pojedinačne karte	7.599.924	7.790.682	7.908.322	8.027.737	8.068.679	8.109.829	8.151.189
Mjesečne karte	3.507.657	3.595.700	3.649.995	3.705.109	3.724.006	3.742.998	3.762.087
Godišnje karte	584.610	599.283	608.332	617.518	620.668	623.833	627.015
Ukupan prihod	11.692.191	11.985.665	12.166.649	12.350.365	12.413.352	12.476.660	12.540.291

Struktura prihoda po vrstama prijevoznih karata predviđena je na jednak način kao u minimalnoj mreži linija, uz jednaku pretpostavku o razmjernom odnosu cijena između pojedinih vrsta karata.

4

MODEL ORGANIZACIJE I UPRAVLJANJA MREŽOM LINIJA

12 MODEL ORGANIZACIJE I UPRAVLJANJA MREŽOM LINIJA

Sukladno Uredbi 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika date su smjernice i osnovna pravila za organizaciju javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika. Model organizacije pružanja usluga javnog prijevoza SDŽ može organizirati u obliku:

- ugovora o javnim uslugama;
- ugovora o koncesiji.

Pružatelj usluge može biti unutarnji ili vanjski. Unutarnji je pravna osoba registrirana za obavljanje usluge javnog prijevoza putnika nad kojom SDŽ ima nadzor. Vanjski pružatelj usluge je pravna osoba registrirana za obavljanje usluge javnog prijevoza putnika nad kojom SDŽ nema nadzor. Prilikom sklapanja ugovora s unutarnjim operaterom javnog prijevoza putnika županija može provesti i izravno sklapanje ugovora, a sukladno članku 5. stavak 2. *Uredbe (EZ) 1370/2007*.

12.1 MODELI UGOVARANJA JAVNOG PRIJEVOZA

Ugovor o javnim uslugama

U slučaju sklapanja ugovora o javnoj usluzi, SDŽ se obvezuje platiti pružatelju usluge JP-a neto financijski učinak. Neto financijski učinak je razlika svih troškova i svih prihoda koji su nastali objavljivanjem ugovorene javne usluge prijevoza, a koja je uvećana za razumnu dobit pružatelju usluge JP-a. Naknada pružatelju usluge JP-a ne smije iznositi više nego što iznosi neto financijski učinak koji se izračunava prema jednadžbi koja je definirana Uredbom 1370/2007:

Neto financijski učinak = troškovi – financijski učinci – primici od tarifa + razumna dobit

- troškovi – svi nastali u vezi s obvezom obavljanja javne usluge, a definirane su u ugovoru o javnoj usluzi i/ili u općem pravilu;
- financijski učinak - svi pozitivni financijski učinci ostvareni od obavljanja javne usluge;
- primici od tarifa - odnosno svi ostali prihodi ostvareni prilikom ispunjavanja predmetne obveze obavljanja javne usluge (npr. primitke koje pružatelj javne usluge dobio putem ugovora za prijevoz učenika osnovnih i srednjih škola, osoba s invaliditetom i djece s teškoćama u razvoju, drugim jedinicama lokalne samouprave, temeljem prava za prijevoz na otocima i sl.)
- razumna dobit - stopa povrata koju pružatelj javne usluge JP-a ostvaruje na investirani kapital tijekom trajanja projekta (5-8 %) prema kriterijima nadležnog Ministarstva.

U slučaju ako dio mreže obuhvaća komercijalno isplative linije, SDŽ može procijeniti je li ih opravdano uključiti u mrežu liniju koja će biti dio natječaja. Smatra se da je opravdano uključivanje ovih linija, **ako bi se prihodi od rentabilnih linija usmjerili u nerentabilne linije** te time umanjila izdvajanja iz javnih sredstava.

Ako više prijevoznika pruža uslugu javnog prijevoza na istoj liniji s različitim voznim redovima (polasci/dolasci) ugovor o javnim uslugama sklapa se sa svim zainteresiranim prijevoznicima koji pružaju uslugu prijevoza po izdanim dozvolama, a proporcionalno udjelu kilometara na toj liniji.

Postupak sklapanja ugovora o javnim uslugama provodi se javnim nadmetanjem u skladu s Uredbom 1370/2007 i Zakonom o javnoj nabavi (NN 120/16, 114/22). Prema nadležnom Zakonu, smatra se da mreža u području prijevoza postoji ako se usluga pruža u skladu s uvjetima koje je utvrdilo nadležno tijelo. Uvjeti se odnose na linije koje se trebaju pružiti, kapacitetu koji se treba staviti na raspolaganje ili učestalost usluge.

Ako županija odluči ugovor o prijevozu kao javnoj usluzi dodijeliti u obliku ugovora o javnoj nabavi usluga, tada je za sklapanje takvog ugovora **obvezna provesti odgovarajući postupak javne nabave sukladno Zakonu o javnoj nabavi** (NN br. 120/16; u daljnjem tekstu ZJN 2016). Člankom 86. stavkom 1. ZJN 2016 propisano je da javni naručitelj slobodno bira između otvorenog i ograničenog postupka, a može koristiti i ostale postupke javne nabave u skladu s uvjetima stavka 2. do 5. istoga članka.

Ugovor o koncesiji

Sukladno članku 10. stavku 3. Direktive 2014/23/EU, ta se Direktiva ne primjenjuje na koncesije za usluge javnog prijevoza putnika u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007. U skladu s tim, na koncesije za usluge javnog prijevoza putnika ne primjenjuje se ni Zakon o koncesijama (NN br. 69/17 i 107/20). Dodjela koncesija za te usluge javnog prijevoza putnika obuhvaćena je Uredbom (EZ) br. 1370/2007, koja se primjenjuje izravno, Uredbom o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama i Pravilnikom o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu. Stoga se odredbe Uredbe o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama, u dijelu u kojem ta Uredba uređuje sam postupak dodjele ugovora, odnose na sklapanje ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge. Člankom 2. stavkom 1. Uredbe o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama propisano je da se postupak sklapanja ugovora o javnim uslugama provodi javnim nadmetanjem ili izravnom pogodbom u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu i Pravilnikom o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu. Prema tome, ugovore o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge moguće je dodijeliti:

- **temeljem provedenog javnog natječaja** – ovaj način dodjele ugovora o koncesiji za usluge predstavlja osnovni (redoviti) način dodjele ugovora uvijek kada županija želi koncesijski ugovor dodijeliti operateru koji nije njezin unutarnji operater (in-house). Uredba (EZ) br. 1370/2007 člankom 5. stavkom 3. također propisuje da sva nadležna tijela koja su se opredijelila za treću stranu koja nije njihov unutarnji operater sklapaju ugovore o javnim uslugama na temelju konkurentnog postupka nadmetanja, osim u slučajevima opisanim u stavicama 3.a, 4., 4.a, 4.b, 5. i 6. Postupak usvojen za konkurentno nadmetanje treba biti otvoren za sve operatere i pravedan te poštovati načela transparentnosti i nediskriminacije. Nakon podnošenja ponuda i mogućeg predizbora, postupak može uključivati pregovore u skladu s ovim načelima da bi se odredio najbolji način ispunjavanja posebnih ili složenih uvjeta.
- **na temelju izravne pogodbe** – ovaj način dodjele ugovora o koncesiji za usluge moguć je u sljedećim slučajevima:

a) u situaciji kada postoji operater koji se može smatrati unutarnjim operaterom, izravna pogodba predstavlja osnovni način dodjele ugovora tom operateru. U tom slučaju, za

sklapanje takvog (in-house) ugovora, nema obveze provedbe javnog natječaja, sukladno članku 5. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i članku 12. stavku 4. podstavku a) Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu.

b) za dodjelu ugovora velikom poduzetniku gdje je prosječna godišnja vrijednost ugovora procijenjena na manje od 1.000.000,00 eura, ili ako se radi o pružanju usluge na manje od 300.000 kilometara godišnje, odnosno za dodjelu ugovora malom ili srednjem poduzetniku koji posluje s najviše 23 cestovna vozila s tim da se vrijednosti iz točke b) ovoga stavka mogu povisiti ili do prosječne godišnje vrijednosti ugovora procijenjene na manje od 2.000.000,00 eura ili do pružanja manje od 600.000 kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje, a sukladno članku 5. stavku 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i članku 12. stavku 4. podstavku b) i c) Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu.

c) kada je to neophodno radi osiguranja kontinuiteta i održivosti javnog linijskog prijevoza odnosno u slučaju prekida usluga ili neposrednog rizika od nastanka takve situacije, ugovor o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge moguće je izravno dodijeliti, s time što razdoblje na koje je takav ugovor dodijeljen ne smije biti duže od dvije godine, sukladno članku 5. stavku 5. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i članku 2. stavku 2. Uredbe o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama.

S obzirom na to da se na postupak dodjele ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora, odnosno koncesiji za javne usluge, ne primjenjuju propisi o javnoj nabavi ni propisi o koncesijama, a Uredba (EZ) br. 1370/2007 i nacionalni provedbeni propisi pružaju samo osnovna pravila kojih su se davatelji koncesije obvezni pridržavati, županije koje odluče dodijeliti ovaj tip ugovora imaju određenu slobodu u određivanju vlastitog postupka dodjele, ali pri čemu moraju voditi računa o tome da postupak mora biti otvoren i pravedan za sve operatere, te poštivati načela transparentnosti i nediskriminacije te omogućiti učinkovitu pravnu zaštitu. Iz tih su razloga preporuke sadržane u ovom dokumentu namijenjene nadležnim tijelima županija kao pomoć u definiranju pravila provedbe postupka dodjele ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, ali ih ni na koji način ne sprječavaju da prilikom provedbe postupka postupe i na drugačiji način, ako ga smatraju primjerenijim. Naposljetku, na njima je odgovornost da postupak dodjele ugovora provedu na zakonit način. Sukladno članku 7. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007, najmanje godinu dana prije objave poziva na dostavu ponuda ili godinu dana prije izravnog sklapanja ugovora o javnim uslugama, nadležno tijelo obavezno je objaviti prethodnu informacijsku obavijest za predviđeni ugovor u Službenom listu Europske unije. Problematika objave prethodne informacijske obavijesti sadržana je u poglavlju 4. ovog dokumenta. Budući da niti Uredba (EZ) br. 1370/2007 niti nacionalni provedbeni propisi ne propisuju obvezu objave poziva na nadmetanje u Službenom listu Europske unije ili na neki drugi način, županije slobodno odlučuju o tome na koji će se način poziv na nadmetanje javno objaviti. Taj poziv može biti objavljen na mrežnim stranicama ili u službenom glasilu županije, a poveznica na natječajnu dokumentaciju može biti objavljena i u drugim medijima. Preporučljivo je poziv objaviti na način da se s njim upozna što veći broj potencijalnih ponuditelja, a važno je pritom osigurati postojanje tzv. revizijskog traga, odnosno, dokaze o trenutku i sadržaju objave samog nadmetanja. U pogledu sadržaja potrebne dokumentacije za dodjelu koncesije, člankom 13. Pravilnika o obavljanju javnog

linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu, propisano je da javni natječaj za dodjelu ugovora o javnoj usluzi mora sadržavati :

- podatke o davatelju/davateljima javne usluge;
- predmet ugovora o javnoj usluzi s mrežom linija;
- uvjete koje mora ispunjavati pružatelj javne usluge;
- početak i vrijeme trajanja ugovora o javnoj usluzi;
- mjesto, vrijeme i način podnošenja ponude;
- rok za izbor najpovoljnijeg ponuditelja i
- kriterije za izbor najpovoljnijeg ponuditelja.

U cilju omogućavanja što transparentnijeg postupka nadmetanja, nadležna su tijela obavezna dostaviti potencijalnim ponuditeljima sve relevantne tehničke i financijske podatke, uključujući informacije o raspodjeli prihoda i rashoda (ako su dostupne), radi lakše pripreme ponuda.

Također, treba voditi računa o rokovima na način da moraju biti primjereni složenosti predmeta dodjeljivane koncesije, a kao pomoć pri tome, mogu se analogno primijeniti pravila za rokove predviđene u postupcima javne nabave. Temeljem članka 3. stavka 4. Uredbe o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama, županija je dužna u postupku dodjele ugovora u obzir uzeti i sljedeće elemente:

- lokaliziran sustav računalne opreme;
- sklopljen kolektivni ugovor, odnosno, primijeniti granski kolektivni ugovor ako isti postoji za djelatnost prijevoza putnika;
- u slučaju promjene prijevoznika, mehanizme za osiguranje kontinuiteta zaposlenosti sa svim stečenim pravima zaposlenika i iskorištenje postojećih osnovnih sredstava potrebnih za izvršenje usluge javnog prijevoza na području mreže linija, što može uključivati autobuse, autobusne kolodvore, parkirališni prostor i servisne centre potrebne za izvršenje usluge kroz pravičnu naknadu prethodnom operateru.

Članak 14. Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu propisuje da pružatelj javne usluge mora ispunjavati posebne uvjete za sklapanje ugovora o javnoj usluzi, a koje dokazuje sljedećom dokumentacijom:

- licencijom kojom se odobrava obavljanje djelatnosti javnog prijevoza putnika;
- popisom vozila s tehničkim karakteristikama;
- dokazom o dovoljnom broju vozača, najmanje jednim zaposlenim vozačem po autobusu (priložiti popis autobusa u vlasništvu ili najmu i popis zaposlenih vozača);
- potvrdom trgovačkog suda da protiv pružatelja usluge nije podnesen prijedlog za sklapanje predstečajne nagodbe, nije podnesen prijedlog za otvaranje predstečajnog postupka, nije pokrenut prethodni postupak radi utvrđenja uvjeta za otvaranje stečajnog postupka, da nije zaprimljen niti jedan prijedlog za otvaranje stečajnog postupka te da nije pokrenut postupak likvidacije;
- potvrdom o bonitetu i solventnosti (BON 1, BON 2 i SOL 2);
- potvrdom nadležnih tijela o plaćenim porezima i doprinosima za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, ne starijom od 30 dana i

- operativnim planom izvršenja javne usluge (organizacija izvođenja prijevoza s obzirom na broj autobusa, broj vozača, kvalitetu vozila, kalkulaciju cijene itd.).

Iako takva obaveza nije predviđena, preporučuje se da se za provedbu postupka dodjele koncesije osnuje stručno povjerenstvo koje će nadležnoj osobi predložiti donošenje odgovarajuće odluke o odabiru najpovoljnije ponude odnosno odluke o poništenju. Odluka kojom se odabire najpovoljnija ponuda ili se poništava nadmetanje mora biti obrazložena i mora sadržavati uputu o pravnom lijeku. U tom smislu, treba istaknuti da je člankom 105. Zakona o općem upravnom postupku (NN br. 47/09 i 110/21) propisano da stranka ima pravo izjaviti žalbu drugostupanjskom tijelu ako žalba nije zakonom isključena. S obzirom na to da u slučaju provedbe natječaja za dodjelu ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge žalba nije zakonom isključena, nezadovoljna strana ima pravo izjaviti žalbu protiv odluke kojom se odabire najpovoljnija ponuda ili se poništava nadmetanje. S tim u vezi, također treba istaknuti da je člankom 15. stavak 2. Zakona o općem upravnom postupku propisano da će se stvarna nadležnost utvrditi po naravi upravne stvari ako se stvarna nadležnost ne može utvrditi na temelju zakona.

Radi izbjegavanja bilo kakve dvojbe, potrebno je istaknuti da se postupovna pravila u pogledu provedbe javnog natječaja za dodjelu ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi u obliku ugovora o koncesiji za usluge na odgovarajući način primjenjuju i u slučaju izravne dodjele takvog ugovora odnosno temeljem izravne pogodbe. Prema tome, i u postupku izravne pogodbe potrebno je prije sklapanja ugovora donijeti odluku (upravni akt) kojom će se utvrditi da su ispunjeni uvjeti za izravnu dodjelu ugovora i kojom će se odabrati gospodarski subjekt kojemu će biti dodijeljen takav koncesijski ugovor.

12.2 IZVORI SUFINANCIRANJA

Ukoliko je dodjela sredstava sukladna s uvjetima iz Uredbe, tada je takva naknada izuzeta od obveze prethodne prijave državne potpore Europskoj komisiji. Za takve je potpore sukladno Zakonu o državnim potporama potrebno samo zatražiti prethodno mišljenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja.

Vlada je Odlukom propisala najviši iznos sufinanciranja, mjerila i kriterije za sufinanciranje javne usluge cestovnog prijevoza putnika do 2027. godine i to s najviše 428,1 milijuna kuna (55,9 milijuna eura) godišnje. Taj se godišnji iznos treba raspodjeljivati županijama, i to u iznosu do maksimalno 75 % ukupnog javnog doprinosa u cijeni javne usluge [55]. Kroz Ugovore o javnoj usluzi Vlada se obvezuje osigurati prijevoz redovitih učenika srednjih škola i određenih kategorija otočnog stanovništva, koje imaju pravo na povlašteni cestovni prijevoz prema Zakonu o otocima (NN 116/18, 73/20, 70/21).

Vlada je 2022. godine Odlukom o davanju suglasnosti za sklapanje ugovora [56] dala suglasnost MMPI-u da, temeljem ugovora sa županijama, sufinancira prijevoz putnika u cestovnom prijevozu kao javnu uslugu od 2022. do 2024. godine i to najviše do gore navedenog iznosa. U Odluci je navedena raspodjela ukupnog iznosa (55,9 mil. eura) za sufinanciranje prijevoza kao javne usluge po svakoj županiji od čega je **SDŽ-u ukupno namijenjeno 42.652.908,00 kuna odnosno 5, 6 milijuna eura.**

12.3 MINIMALNI STANDARDI KVALITETE

Minimalni standardi kvalitete usluge javnog prijevoza putnika su osnovni zahtjevi koji osiguravaju da javni prijevoz bude siguran, učinkovit, pristupačan i zadovoljavajuć za korisnike javnog prijevoza. Cilj postavljanja standarda je podizanje konkurentnosti javnog prijevoza u odnosu na druge oblike prijevoza. Područja koja bi se minimalno trebala obuhvatiti pruženom uslugom su:

- dostupnost javnog prijevoza;
- uređenost stajališta, kolodvora, okretišta;
- povezanost naselja;
- učestalost linija;
- pouzdanost/točnost;
- dostupnost putnih i predputnih informacija;
- integracija;
- udobnost vožnje;
- ekološki prihvatljiv vozni park;
- jedinstvena karta i tarifni sustav;
- ulaganje u ljudske resurse.

Dostupnost javnog prijevoza

Sukladno smjernicama nadležnog Ministarstva, korisnici javnog prijevoza trebali bi imati dostupno stajalište javnog prijevoza na određenom broju kilometara, a ovisno o kategorizaciji naselja. Prema postojećem stanju broj i raspodjela stajališta JP-a je zadovoljavajuća. Dostupnost stajališta ima ključnu ulogu u osiguravanju održivog sustava javnog prijevoza. Osim što povećava atraktivnost i korištenje javnog prijevoza, povećava pristupačnost, potiče ekonomski razvoj i potiče razvoj prigradskih i ruralnih dijelova. Dostupnost stajališta ima važnu ulogu u poboljšanju kvalitete života stanovništva, održivosti urbanih i ruralnih dijelova i smanjenju negativnih utjecaja prometa na okoliš.

Uređenost stajališta, kolodvora, okretišta

Uređena stajališta u javnom prijevozu imaju ključnu važnost za putnike, gradove i cjelokupni javni prijevozni sustav. Stajališta usko utječu na sigurnost putnika. Uređena stajališta pružaju siguran prostor za čekanje putnika na liniju JP-a. Opremljena su elementima poput nadstrešnice, sjedala (klupa), vertikalne i horizontalne signalizacije, voznim redovima i rasvjetom što smanjuje rizik od nesreća. Na kolodvorima i većim stajalištima trebale bi biti dostupne informacije o voznim redovima. Estetski lijepo uređena i prometno funkcionalna stajališta putnike potiču na korištenje javnog prijevoza i stvaraju pozitivno okruženje. Stajališta i kolodvori vizualno mogu biti uređeni u bojama i motivima koji su prepoznatljivi za županiju što dodatno motivira putnike na učestalije korištenje i ugodniju atmosferu.

Povezanost naselja

Povezanost naselja putem javnog prijevoza ima izuzetnu važnost iz različitih perspektiva, uključujući društvenu, ekonomsku, ekološku i urbanističku. Povezanost naselja osigurava dostupnost gospodarskih, zdravstvenih, socijalnih i javnih usluga. Povezanost osigurava jačanje društvene kohezije i osigurava jednakost pristupa uslugama za sve stanovnike. Omogućava lakši pristup radnim mjestima i povećava mobilnost radne snage, što pospješuje tržište rada i potiče investicije u različitim područjima. Povezanost naselja JP-om smanjuje prometne gužve i utječe na ekološku održivost. Povezanost naselja omogućava gradovima bolje planiranje i usmjeravanje urbanog rasta prema područjima koja su lakše dostupna javnim prijevozom, čime se smanjuje potreba za širenjem u ruralnim područjima.

Učestalost linija

Učestali polasci linija javnog prijevoza imaju ključnu važnost za pružanje kvalitetne i učinkovite usluge putnicima. Omogućuju putnicima veću fleksibilnost u planiranju putovanja jer imaju više opcija za odabir vremena polaska. To povećava pristupačnost javnom prijevozu i omogućuje putnicima da prilagode svoj raspored putovanja prema svojim potrebama. Učestali polasci smanjuju vrijeme čekanja na stajalištu, što je posebno važno u urbanim područjima s velikim brojem putnika. Kraće vrijeme čekanja potiče ljude da više koriste javni prijevoz jer im omogućuje brže i učinkovitije putovanje. Pridonose većoj pouzdanosti javnog prijevoza jer putnici mogu biti sigurni da će imati redovite mogućnosti putovanja. To smanjuje rizik od propuštanja važnih termina i olakšava planiranje dnevnih aktivnosti. Učestali polasci čine javni prijevoz konkurentnijim u odnosu na osobna vozila. Olakšavaju putnicima pristup poslovnim područjima,

trgovinama i drugim mjestima od interesa. To može potaknuti gospodarski razvoj i potrebne investicije u infrastrukturu. Učestali polasci javnog prijevoza privlače turiste jer im omogućuju lako kretanje po gradu ili regiji. To može poboljšati turističku industriju i gospodarski prosperitet. Smanjuju broj osobnih vozila na cestama, što dovodi do smanjenja prometnih gužvi i poboljšava protočnost prometa. Osiguravajući češće polaske, gradovi mogu potaknuti veće korištenje javnog prijevoza i doprinijeti održivoj i učinkovitoj mobilnosti u urbanim područjima.

Pouzdanost/točnost

Kako bi korisnici svakodnevno koristili JP umjesto privatnog automobila, trebaju imati povjerenje u sustav JP. Pouzdan JP u kojem su kašnjenja vozila u odnosu na vozne redove iznimka, temelj je izgradnje povjerenja korisnika u sustav JP-a jer oni mogu računati da će gotovo uvijek stići na vrijeme na odredište (npr. na posao) te pri planiranju putovanja imaju osjećaj povjerenja u uslugu. Pouzdanost usluge JP-a ostvaruje se redovitom točnošću polazaka odnosno dolazaka vozila na stajališta/kolodvore u skladu s izdanim voznim redovima. Pouzdanost odnosno točnost prijevoza osigurava se kada se prijevoznici na svojim linijama drže voznih redova uz minimalna dozvoljena odstupanja odnosno kašnjenja koja nisu uzrokovana nepredviđenim prometnim uvjetima. Ostvarivanjem pouzdanog/točnog prijevoza, ostvaruje se veća atraktivnost i zadovoljstvo uslugom JP-a što motivira stanovnike i turiste da češće koriste JP.

Dostupnost putnih i predputnih informacija

Vozila bi trebala biti opremljena informacijsko-tehnološkim sustavima (za putno i predputno informiranje putnika, GPS-om, brojačem putnika). Pod tehnološkim sustavima može biti obuhvaćen i sustav video nadzora s ciljem poboljšanja sigurnosti putnika, kamerama koje ujedno služe kao sustav za brojanje putnika. Video nadzor treba biti u skladu sa zakonskim odredbama vezanim uz GDPR. Putne i predputne informacije unutar vozila trebale bi biti dostupne u audio i vizualnom obliku s ciljem prilagođavanja ranjivim skupinama putnika. Sukladno tome, na razini SDŽ može biti dostupna mobilna aplikacija koja osim drugih funkcionalnosti može imati mogućnost putnih i predputnih informacija. Dostupnost informacija trebala bi biti visoke kvalitete i na kolodvorima i većim stajalištima u obliku info panela s informacijama o dolasku, odlasku, broju perona i kašnjenjima. Informacije na i u vozilima te na stajalištima/kolodvorima trebaju biti čitke, neoštećene i postavljene na vidljiva mjesta.

Integracija

Preduvjet integriranom sustavu javnog prijevoza je uvođenje tarifnog sustava i jedinstvene karte za putnike. Integrirani sustav je koncept koji olakšava presjedanja, poticanje multimodalnih putovanja (korištenje dva i više moda prijevoza za jedno putovanje). Cilj integracije je poboljšati iskustvo putovanja i potaknuti više korisnika na korištenje javnog prijevoza. Prilikom integracije u obzir se uzimaju i mogućnosti putovanja prvog i posljednjeg kilometra te se nastoji izbjeći korištenje osobnih automobila, a ukoliko se oni moraju koristiti predlaže se Park&Ride sustav u kojem je omogućeno parkiranje u blizini većih stajališta JP-a i korištenje JP-a s jedinstvenom kartom koja vrijedi za parkiranje osobnog vozila i vožnju oblikom JP-a. Putnici često za prvi i posljednji kilometar koriste bicikle ili električne romobile. U tu svrhu sve češće se omogućuje prostor u vozilima ("Bike on Board") ili na stajalištima i kolodvorima JP-a koji služi za skladištenje bicikala (tzv. Bike&Ride) i romobila.

Udobnost vožnje

Pri odlučivanju putnika za javni prijevoz jedan od važnijih elemenata je udobnost vožnje. Udobnost vožnje odnosi se na mogućnost korištenja bežične internetske veze (Wi-Fi), čistog i klimatiziranog vozila te informacijskog sustava. Informacijski sustav odnosi se na najavu stajališta ili obavješćavanje korisnika o nepredviđenim događajima na mreži JP-a, a koji utječu na njihova putovanja. Na udobnost vožnje utječu i niskopodna vozila. Korištenje niskopodnih vozila poboljšava protok putnika, a ranjivim skupinama putnika olakšava ulaz/izlaz u/iz vozila.

Ekološki prihvatljiv vozni park

Utjecaj voznog parka na okoliš, osim u području ispušnih plinova, obuhvaća i buku, vibracije te utjecaj na kolničku infrastrukturu. Uvođenjem ekološki prihvatljivog voznog parka uključuje vozila koja za pogon koriste alternativna goriva poput električne energije, vodika ili biodizela. Time se značajno smanjuju emisije CO₂ i drugih stakleničkih plinova koji su odgovorni za negativne klimatske promjene. Ekološki prihvatljiviji vozni park utječe na poboljšanje kvalitete zraka što smanjuje broj respiratornih problema stanovnika. Električna vozila su tiša od vozila s unutarnjim izgaranjem što smanjuje emisiju buke i vibracija, čime se smanjuje broj kardiovaskularnih oboljenja stanovnika i generiraju uštede u zdravstvenom sustavu. Ekološki prihvatljiv vozni park daje pozitivan primjer i osvješćivanje građana o brizi za okoliš.

Jedinstvena karta i tarifni sustav

Jedinstvena karta u javnom prijevozu odnosi se na jedinstvenu putnu kartu ili karticu koju korisnici mogu koristiti za putovanje različitim prijevoznim sredstvima unutar određenog područja. Integrirana karta olakšava putovanje jer putnici ne moraju kupovati pojedinačne karte za svako prijevozno sredstvo koje koriste.

Jedinstvena karta obično je dostupna u nekoliko varijanti kao dnevna, tjedna ili mjesečna pretplatna karta. Ovisno o potrebama putnika, oni mogu odabrati prikladan tip karte koji im omogućuje neograničeno putovanje u određenom razdoblju ili unutar određenih zona. Prednosti jedinstvene karte uključuju praktičnost, ekonomičnost i integrirani prijevoz.

Tarifni sustav u javnom prijevozu odnosi se na različite cijene i uvjete koje putnici moraju platiti za korištenje usluga javnog prijevoza. Tarifni sustavi mogu se razlikovati od grada do grada pa čak i unutar različitih zona unutar istog grada. Ponekad, sustavi javnog prijevoza uključuju i integrirani tarifni sustav, što znači da jedna karta može pokriti više vrsta prijevoza i različite operatere unutar područja koje obuhvaća. To olakšava putovanje i čini ga fleksibilnijim i atraktivnijim za korisnike javnog prijevoza.

Ulaganje u ljudske resurse

Ulaganje u ljudske resurse u području edukacija, koordinacije, informiranja i razvoja treba biti u skladu s potrebama i mogućnostima prijevoznika. Učinkovito upravljanje ljudskim resursima ključno je za osiguravanje pouzdanog i sigurnog javnog prijevoza, te za pružanje kvalitetne usluge korisnicima. To uključuje zapošljavanje kvalificiranih i motiviranih radnika, pružanje obuke i razvoja, osiguranje dobrih uvjeta rada te pravilno rukovođenje i podršku zaposlenicima. Takva

ulaganja podižu motivaciju zaposlenika, potpomažu pri prekvalifikaciji zaposlenika, a posebice u sektoru javnog prijevoza gdje se prijevoznici suočavaju s nedostatkom vozača.

Određivanje razine usluge (LOS)

Određivanje razine usluge (Level of service – LOS) podrazumijeva ocjenu ili kategoriju za određenu uslugu. Postoji šest ocjena, od A do F s time da A predstavlja najbolju kvalitetu usluge, a F predstavlja najlošiju kvalitetu usluge.

Razina usluge prijevoza putnika definirana je dvodimenzionalnim prikazom odnosa percepcije razine usluge sa stajališta korisnika (putnika) i sa stajališta prijevoznika. Najviša razina usluge može se definirati kao ravnoteža između putničkih zahtjeva i prijevoznika jer su najčešće zahtjevi putnika i prijevoznika u međusobnoj koliziji. Razina usluge može se definirati kroz ocjene zadovoljstva korisnika, ocjenom tajnog korisnika ili direktnim ocjenjivanjem izvođenja usluge. Direktno ocjenjivanje odražava sveukupne organizacijske ciljeve. Direktno ocjenjivanje temelji se na prikupljanju podataka i uzoraka. U ovom slučaju može ga provoditi SDŽ ili prijevoznik. Ocjenjivanje razine usluge za svrhu ima razmotriti jesu li postignuti zadani ciljevi kvalitete.

Naručitelj pri definiranju minimalnih standarda kvalitete može definirati samo neke od navedenih kriterija, a sukladno postojećem stanju i ponudi prijevoznika i njihovim mogućnostima na području obuhvata. Također, Naručitelj treba osigurati mehanizam kontrole odnosno mjerenja i vrednovanja standarda kvalitete usluge.

5

PLAN REDOVITOG PRIKUPLJANJA PODATAKA

13 PLAN REDOVITOG PRIKUPLJANJA PODATAKA

S ciljem kontinuiranog poboljšanja usluge sustava javnog županijskog prijevoza na području SDŽ-a potrebno je provoditi analize i istraživanja o zadovoljstvu putnika. Podaci bi se trebali prikupljati:

- mjesečno;
- kvartalno;
- polugodišnje;
- godišnje.

Prikupljeni podaci bi se trebali prikazivati u obliku izvješća. Sadržaj izvješća (podaci koje treba sadržavati, vremensko razdoblje dostave izvješća, kome se dostavlja) trebali bi biti sastavni dio Ugovora o javnim uslugama. Minimalni obuhvat podataka koji bi prijevoznici trebali prikupljati i dostavljati SDŽ:

- broj putnika po linijama, polascima i smjeru;
- broj prodanih karata (jednosmjerne, dnevne, mjesečne);
- broj prodanih karata prema putničkim i socijalnim skupinama (umirovljenici, učenici, studenti);
- broj putnika po stajalištima i kolodvorima;
- prihod od karata;
- zapažanja u području javnog prijevoza (potrebna nova i/ili izmještanja postojećih stajališta), reorganizacija u vremenu polaska/dolaska na stajališta, reorganizacija kapaciteta voznog parka).

Na temelju kvartalnih izvješća prijevoznika JP-a trebale bi se izrađivati analize prihoda, rashoda i razumne dobiti prijevoznika JP-a. Zaključak analize može biti zadovoljno stanje, prekomjerno ili nedovoljno sufinanciranje te je po potrebi potrebno napraviti izmjene Ugovora o javnoj usluzi u dijelu koji se odnosi na sufinanciranje. Redovnim prikupljanjem podataka može se:

- pratiti napredovanje sustava javnog prijevoza;
- uočiti područja u kojima je potrebno poboljšanje;
- predložiti reorganizacija sustava javnog prijevoza.

Za veća istraživanja, poput anketiranja korisnika JP-a Ugovorom je potrebno definirati kada bi se trebala provesti u odnosu na implementaciju Ugovora. Takva istraživanja se najčešće provode s ciljem istraživanja zadovoljstva korisnika s postojećom ponudom JP-a te u kojim područjima je potrebno napraviti poboljšanja.

13.1 MULTIMODALNOST

Multimodalne informacije omogućuju putnicima planiranje putovanja od polazne točke do krajnje točke putovanja kombinirajući dva ili više moda prijevoza. Na području SDŽ uz županijski JP putnici imaju mogućnost koristiti javni gradski prijevoz, međuzupanijski prijevoz, pomorski prijevoz, sustav dijeljenih bicikala i romobila te autotaksi usluge. S ciljem što veće usklađenosti

modova koji imaju redovne poslake (javni gradski prijevoz, međuzupanijski i pomorski prijevoz) planeri bi trebali što više uzeti u obzir međusobnu usklađenost voznih redova. Takav pristup oklašava putnicima presjedanje te ih potiče na korištenje dostupnih modova prijevoza. Inteligentni transportni sustavi (ITS) mogu značajno doprijeti učinkovitijem prijevozu u području multimodalnosti te je na razini Europske unije (EU) usuglašena Delegirana uredba 2017/1926 u pogledu pružanja informacija o multimodalnih putovanjima na razini EU. Za svako područje prometa definirani su formati i tehnički standardi za razmjenu podataka. Za područje javnog prijevoza to je standard NeTEx (engl. Network Timetable Exchange) koji bi olakšao razmjenu putnih informacija na jednom mjestu za sve korisnike. Tako bi se u bližoj budućnosti prijevoznici trebali prilagoditi predloženim formatima. Takvim pristupom potiče se korištenje javnog prijevoza i ostalih održivih oblika prijevoza, a što je jedan od ciljeva strateških dokumenata na razini Europe, nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Implementacija takvih sustava pruža lakše i jednostavnije korištenje javnog prijevoza ne samo lokalnim građanima već i turistima.

14 ZAKLJUČAK – FAZA 3

Prva faza ove Studije obuhvaćala je analizu stanja postojeće mreže županijskih linija koja je pokazala da postojeći sustav izdavanja dozvola onemogućuje Županiji da upravlja mrežom u skladu sa stvarnim potrebama stanovništva. U drugoj fazi je procijenjena prometna potražnja i preferencije stanovnika za uslugom javnog prijevoza kao temelj procjene potencijala buduće mreže županijskog prijevoza kao javne usluge.

Na temelju navedenih analiza izrađen je prijedlog nove mreže linija koja se sastoji od **ukupno 55 županijskih autobusnih linija**. Broj linija novopredložene mreže predstavlja smanjenje od 46 % u odnosu na postojeću mrežu linija (119 linija). Nova mreža predstavlja potencijal optimizacije postojeće mreže linija jer se unatoč manjem broju linija postiže bolja prostorna raspoređenost mreže i nude adekvatni polasci prema utvrđenim potrebama i kretanjima stanovnika te prema procijenjenoj potražnji za putovanjima.

Nova mreža linija predložena je u dvije opcije. Prva opcija predstavlja **minimalnu mrežu linija** kojom se zadovoljavaju minimalne (osnovne) potrebe putovanja radno aktivnog stanovništva te učenika srednjih škola koji svakodnevno putuju u vršnim (radnim) vremenima. Ukupno je na čitavoj minimalnoj mreži definirano 608 polazaka tijekom radnog dana, 404 polaska subotom te 166 polazaka nedjeljom.

Optimalna mreža linija predstavlja povećanje minimalne mreže dodatnim međupolascima (unutar i izvan vršnih sati) koji stanovnicima pružaju veći izbor putovanja, a time i veću razinu zadovoljstva. Također, većim brojem polazaka su bolje zadovoljene i potrebe povremenih putnika odnosno turista i sezonskih radnika. Prilikom izrade optimalne mreže korišteni su ponderi povećanja broja polazaka u odnosu na minimalnu mrežu, uz uvažavanje specifičnosti pojedinih JLS-a. Na cjelokupnoj optimalnoj mreži ukupno je tijekom radnog dana definirano 916 polaska što je 50,6 % više u odnosu na min. mrežu, 610 polaska subotom (50,9 % više) te 358 polaska nedjeljom (115,7 % više). Nedjeljom i blagdanima je broj polazaka manji za otprilike 60 do 85 % u odnosu na polaske radnim danima (ovisno o procijenjenoj potražnji).

Temeljem predviđenog broja polazaka te potrebnog broja i kapaciteta vozila po linijama procijenjeni godišnji trošak javne usluge (uz uključenu razumnu dobit od 8 %) za minimalnu mrežu iznosi **14.835.236 EUR**, uz okvirno 6,2 mil. prijeđenih kilometara. Istovremeno procijenjeni godišnji trošak uz razumnu dobit za optimalnu mrežu iznosi **17.709.830 EUR**, uz okvirno 8,7 mil. prijeđenih kilometara, što govori u prilog većoj efikasnosti u obavljanju usluge u potpunosti prijedlogu mreže. Uz definirane cijene koje omogućuju cjenovno dostupnu uslugu javnog prijevoza svim stanovnicima Županije te predviđenu potražnju od strane lokalnog stanovništva te sezonskih korisnika usluge (turisti i sezonski radnici) predviđen je godišnji prihod od **8.597.605 EUR** u minimalnoj mreži te **11.692.191 EUR** u optimalnoj mreži.

Uz ranije procijenjene parametre (prihode, troškove i razumnu dobit od 8 %) predviđena je ukupna naknada od **6.237.630 EUR** godišnje za minimalnu mrežu i **6.017.639 EUR** godišnje za optimalnu mrežu.

Za definirane neprofitabilne linije s manjom potražnjom (do 10.500 putnika godišnje) i bez većih opterećenja u vršnom periodu predlaže se organiziranje mikroprijevoza odnosno usluge prijevoza na poziv kao javne usluge, a radi povećanja ekonomičnosti javnog prijevoza odnosno smanjenja troškova predložene mreže.

U minimalnoj mreži nije predviđen rast broja putovanja, a time niti prihoda po godinama s obzirom na to da je mreža dizajnirana na način da odgovori osnovnim potrebama stanovništva Županije za ostvarenjem nužnih putovanja. U optimalnoj mreži predviđeno je povećanje broja putovanja u odnosu na minimalnu mrežu koje proizlazi iz povećanja dostupnosti i učestalosti polazaka, a što će omogućiti bolje zadovoljavanje potreba lokalnog stanovništva, ali dodatno i prihvat punog procijenjenog godišnjeg broja sezonskih putnika.

Ulaganjem u javni prijevoz očekuju se prednosti u ekonomskim područjima. U konačnici, poboljšanjem sustava javnog prijevoza povećava se njegova konkurentnost nad osobnim automobilima čime se povećava modalna raspodjela u korist javnog prijevoza, a time i smanjenje negativnih utjecaja na okoliš.

LITERATURA

- [1]. Izradio autor u programskom alatu QGIS
- [2]. Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL EU L 315/2007.) i Uredbe (EU) 2016/2338 o izmjeni iste (SL EU L 354/2016.);
- [3]. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22);
- [4]. Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/2019);
- [5]. Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 41/2021);
- [6]. Zakon o komunalnom gospodarstvu (NN 68/18, 110/18, 32/20);
- [7]. Zakon o zaštiti potrošača (NN 41/14 i 110/15, 14/19, 19/22);
- [8]. Zakon o otocima (NN 116/18, 73/20, 70/21);
- [9]. Zakon o državnim potporama (NN br. 47/14 i 69/17);
- [10]. 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, 68/18, 98/19, 64/20);
- [11]. Odluka o kriterijima i načinu financiranja troškova javnog prijevoza redovitih učenika srednjih škola za školsku godinu 2022./2023.;
- [12]. Pravilnik o uvjetima koje moraju ispunjavati autobusi kojima se organizirano prevoze djeca (NN 100/08, 20/09);
- [13]. Pravilnik o uvjetima, kriterijima i načinu ostvarivanja prava na besplatni javni otočni cestovni prijevoz (82/07);
- [14]. Odluka o uređenju prometa na području Grada Splita ("Službeni glasnik Grada Splita", broj 18, 12. lipnja, 2012.)
- [15]. Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07)
- [16]. Zaključak o odobrenju korištenja određenih autobusnih stajališta gradskog prometa na području grada Splita za potrebe međumjesnog putničkog prometa (30. siječnja 2018.).
- [17]. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2015_10_114_2182.html
- [18]. Bijela knjiga o budućnosti prometa u razdoblju do 2050. - „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima, ožujak 2011., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144>
- [19]. Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije, srpanj 2016., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:52016DC0501>

- [20]. Europski zeleni plan, prosinac 2019.,
[https://mingor.gov.hr/UserDocsImages//Istaknute%20teme/Zeleni%20plan//Europski%20zeleni%20plan%20HR%20\(pdf\).pdf](https://mingor.gov.hr/UserDocsImages//Istaknute%20teme/Zeleni%20plan//Europski%20zeleni%20plan%20HR%20(pdf).pdf)
- [21]. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, 2017.,
<https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>
- [22]. Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije za razdoblje 2022. – 2027. , 2022.,
<http://www.rera.hr/upload/stranice/2021/03/2021-03-10/17/planrazvojasplitskodalmatinskeupanije20222027.pdf>
- [23]. Statistika u nizu, DZS, 2022. godina
- [24]. Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011.;
<https://web.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/censustabshtm.htm>
- [25]. Izmjena i dopuna prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije; http://zzpu-sdz.hr/images/PDF/Ostalo/PPSDZ-javna_rasprava/TEKST/3.-Prijedlog-III.-ID-PPSD-Obrazloenje-Saetak-za-javnost.pdf , studeni 2019.
- [26]. Županijska razvojna strategija Splitsko-dalmatinske županije za razdoblje do 2020.
- [27]. Fotografirao autor
- [28]. Izradio autor temeljem provedenog terenskog istraživanja
- [29]. Open Street Map (OSM)
- [30]. Izradio autor
- [31]. Zaprimiti podaci prijevoznika
- [32]. Izradio autor u programskom alatu QGIS
- [33]. Izradio autor temeljem rezultata anketa kućanstava
- [34]. Izradio autor temeljem rezultata anketa korisnika javnog prijevoza
- [35]. Izradio autor temeljem rezultata anketa dionika
- [36]. Izradio autor temeljem provedenog terenskog istraživanja
- [37]. Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011.
Poveznica: <https://web.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/censustabshtm.htm>
- [38]. Open Street Map (OSM)
- [39]. Državni zavod za statistiku (DZS), Zaposlenost – pregled po županijama (2021. godina)
Poveznica: <https://podaci.dzs.hr/media/syjnnewxe/zaposleni-pregled-po-zupanijama.xlsx>
- [40]. DZS, Dnevna mobilnost putnika;
Poveznica: <https://podaci.dzs.hr/media/qc1dn1eb/transport-dnevna-mobilnost-putnika.xlsx>
- [41]. Izradio autor temeljem provedenog istraživanja anketa kućanstva, korisnika JGP i dionika

- [42]. Temeljem provedenog istraživanja
- [43]. Izradio autor
- [44]. Izradio autor u simulacijskom alatu PTV Visum
- [45]. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, NN 114/22
- [46]. <https://www.promet-split.hr/cjenik/cjenik-putnih-karata>
- [47]. J., Ona; E., Estevez; R.: How does private vehicle users perceive the public transport service quality in large metropolitan areas? European comparison, 2021.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X21002365>
- [48]. <https://www.motor1.com/news/609465/price-increase-new-cars-recent-years/>
- [49]. <https://www.hak.hr/info/cijene-goriva/>
- [50]. <https://www.dalmatia.hr/hr/turisticki-promet-u-2022-godini/>
- [51]. Državni zavod za statistiku
- [52]. Why redesign the bus network? <https://transitmatters.org/bus-redesign>
- [53]. Bus services – Evidence on performance (Case study 2);
<http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/42/>
- [54]. The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership, 2006;
https://www.researchgate.net/publication/222300233_The_demand_for_public_transport_The_effects_of_fares_quality_of_service_income_and_car_ownership
- [55]. Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika, NN 65/2021
- [56]. Odluka o davanju suglasnosti za sklapanje ugovora o sufinanciranju javne usluge u cestovnom prijevozu putnika za razdoblje od 2022. do 2024. godine, NN 54/2022