



ANALIZA
DAVANJA
KONCESIJE NA
PODRUČJU
OPĆINE VELA
LUKA

NARUČITELJ:

OPĆINA VELA LUKA
OBALA 3 BR. 19
20270 VELA LUKA



IZVRŠITELJ:

INFRA DAP D.O.O.
CVETKOVIĆ 89,
CVETKOVIĆ
JASTREBARSKO



OZNAKA PROJEKTA

2023-SJP

NAZIV UGOVORA:

USLUGA PRIPREME DOKUMENTACIJE ZA UVOĐENJE
JAVNOG KOMUNALNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU
OPĆINE VELA LUKA

NAZIV DOKUMENTA:

ANALIZA DAVANJA KONCESIJE NA PODRUČJU OPĆINE
VELA LUKA

LOKACIJA:

OPĆINA VELA LUKA

VODITELJ IZRADE ANALIZE

DRAŽEN VINŠČAK, DIPL. ING.

SURADNICI:

IVO SUĆUR

DAVID JAMBROVIĆ

PATRIK JAMBROVIĆ

DIREKTOR:

DRAŽEN VINŠČAK, DIPL. ING.

INFRA DAP d.o.o.
Cvetković 89
Jastrebarsko

MJESTO I DATUM:

JASTREBARSKO, srpanj 2023.
Izmjena i dopuna: studeni 2023.



SADRŽAJ

Sadržaj.....	I
Izvod iz sudskog registra.....	III
1 Uvod.....	1
2 Analiza gospodarskog i demografskog aspekta.....	2
2.1 Demografski aspekt.....	2
2.2 Gospodarski aspekt.....	2
3 Analiza strateške dokumentacije	3
3.1 Dokumenti na europskoj razini	3
3.1.1 Strategija Europa 2020.....	3
3.1.2 Bijela knjiga, White paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource – efficient transport system.....	4
3.1.3 Sustainable Urban Mobility Plan (2013.).....	4
3.1.4 Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean (2018.).....	4
3.1.5 Sustainable and Smart Mobility Strategy (2020.).....	5
3.2 Dokumenti na nacionalnoj razini.....	6
3.2.1 Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030.	7
3.3 Dokumenti na regionalnoj razini	8
3.4 Dokumenti na lokalnoj razini.....	8
4 Analiza zakonodavnog okvira.....	9
4.1 Europski zakonodavni okvir.....	9
4.1.1 Uredba (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika	9
4.1.2 Uredba (EZ) br. 1071/2009 o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika	10
4.1.3 Uredba (EU) br. 181/2011 o pravima putnika u autobusnom prijevozu.....	11
4.2 Nacionalni zakonodavni okvir	13
4.2.1 Zakon o cestama.....	13
4.2.2 Zakon o prijevozu u cestovnom prometu	14
4.2.3 Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu	17
4.2.4 Zakon o sigurnosti prometa na cestama.....	19
4.2.5 Zakon o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu	19
4.2.6 Zakon o koncesijama	20
4.2.7 Zakon o komunalnom gospodarstvu.....	21
4.2.8 Zakon o javnoj nabavi	22
4.2.9 Pravilnik o autobusnim stajalištima.....	22
4.2.9.1 Uvjeti za utvrđivanje lokacije autobusnih stajališta	22



4.2.9.2	Uvjeti za projektiranje autobusnih stajališta	23
4.2.9.3	Uređenje autobusnih stajališta	25
4.2.10	Pravilnik o autobusnim kolodvorima	25
4.2.11	Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu	26
4.2.12	Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama	28
4.2.13	Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika	30
5	Analiza postojećeg stanja prometne infrastrukture i prijevoza	32
5.1	Analiza postojeće prometne infrastrukture	32
5.1.1	Postojeća infrastruktura javnog autobusnog prijevoza	32
5.2	Analiza postojećeg prijevoza	32
5.2.1	Javni autobusni linijski prijevoz	32
5.2.2	Obalni linijski pomorski promet	33
6	Javni prijevoz između novog putničkog terminala i Vela Luke	34
6.1	Opis projekta	34
6.2	Prijedlog linija	35
6.2.1	Linija 1. Gradska linija broj 1.	35
6.3	Prijedlog voznog reda	37
6.3.1	Linija 1. Gradska linija broj 1.	37
6.3.1.1	Vozni red u sezoni	37
6.3.1.2	Vozni red izvan sezone	40
7	Prijedlog uređenja infrastrukture ma	44
7.1	Infrastruktura na stajalištima	44
8	Ugovor o koncesiji	45
8.1	Glavna obilježja koncesije	45
8.2	Vrsta i predmet koncesije	45
8.3	Procijenjena vrijednosti koncesije	46
8.4	Pripreme radnje za davanje koncesije	46
8.5	Općenito o postupku davanja koncesije	49
8.6	Rok na koji se daje koncesija	50
8.7	Utvrđivanje uvjeta za raskid ugovora o koncesiji	50
9	Analiza rizika	53
10	Zaključak	58
11	Popis slika	59
12	Popis tablica	59
13	Popis literature	60
14	Prilozi	61



IZVOD IZ SUDSKOG REGISTRA



REPUBLIKA HRVATSKA
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Elektronički zapis
Datum: 23.03.2023

IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

MBS:

081254653

OIB:

28991185189

EUID:

HRSR.081254653

TVRTKA:

- 1 INFRA DAP d.o.o. za usluge i graditeljstvo
- 1 INFRA DAP d.o.o.

SJEDIŠTE/ADRESA:

- 1 Cvetković (Grad Jastrebarsko)
- Cvetković 89

ADRESA ELEKTRONIČKE POŠTE:

- 4 INFRA.DAP@GMAIL.COM

PRAVNI OBLIK:

- 1 društvo s ograničenom odgovornošću

PREDMET POSLOVANJA:

- 1 * - savjetovanje u vezi s poslovanjem i upravljanjem
- 1 * - promidžba (reklama i propaganda)
- 1 * - istraživanje tržišta i ispitivanje javnoga mnijenja
- 1 * - projektiranje i građenje građevina te stručni nadzor građenja
- 1 * - energetska certificiranje, energetski pregled zgrade i redoviti pregled sustava grijanja i sustava hlađenja ili klimatizacije u zgradi
- 1 * - vještačenje iz područja graditeljstva
- 1 * - djelatnosti prostornog uređenja i gradnje
- 1 * - djelatnost upravljanja projektom gradnje
- 1 * - djelatnost tehničkog ispitivanja i analize
- 1 * - posredovanje u prometu nekretnina
- 1 * - poslovanje nekretninama
- 1 * - računalne i srodne djelatnosti
- 1 * - web dizajn
- 1 * - grafički dizajn
- 1 * - fotografske djelatnosti
- 1 * - usluge prevođenja
- 1 * - tiskanje novina, časopisa i drugih periodičnih časopisa, knjiga i brošura, glazbenih djela i glazbenih rukopisa, karata i atlasa, plakata, igračih karata, reklamnih kataloga, prospekata i drugih tiskanih oglasa, djelovodnika, albuma, dnevnika, kalendara, poslovnih obrazaca i drugih tiskanih

Izrađeno: 2023-03-23 08:32:22
Podaci od: 2023-03-23

D004
Stranica: 1 od 4



REPUBLIKA HRVATSKA
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Elektronički zapis
Datum: 23.03.2023

IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

PREDMET POSLOVANJA:

- trgovačkih stvari, putem knjigotiska, ofseta, fotografske, fleksografije, sitotiska i drugih tiskarskih strojeva, strojeva za umnožavanje, računalnih (kompjuterskih) pisača, fotokopiranja i termokopiranja
- 1 * - djelatnost nakladnika
 - 1 * - organiziranje seminara, kongresa, sajмова, zabavnih manifestacija, koncerata, revija, priredbi, promocija, izložbi
 - 1 * - kupnja i prodaja robe
 - 1 * - pružanje usluga u trgovini
 - 1 * - obavljanje trgovačkog posredovanja na domaćem i inozemnom tržištu
 - 1 * - zastupanje inozemnih tvrtki
 - 1 * - usluge informacijskog društva
 - 1 * - prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu
 - 1 * - prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu
 - 1 * - prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu
 - 1 * - prijevoz tereta u međunarodnom cestovnom prometu
 - 1 * - prijevoz osoba i tereta za vlastite potrebe
 - 1 * - poljoprivredna djelatnost
 - 1 * - ekološka proizvodnja, prerada, distribucija, uvoz i izvoz ekoloških proizvoda
 - 1 * - integrirana proizvodnja poljoprivrednih proizvoda
 - 1 * - potvrđivanje sukladnosti sa specifikacijom proizvoda
 - 1 * - stručni poslovi u području savjetodavne djelatnosti u poljoprivredi, ruralnom razvoju, ribarstvu te unapređenju gospodarstva u šumama i šumskim zemljištima šumoposjednika
 - 1 * - obrada metala
 - 1 * - poslovi građenja i rekonstrukcije javnih cesta
 - 1 * - poslovi održavanja javnih cesta
 - 1 * - ostali poslovi upravljanja javnim cestama
 - 1 * - upravljanje željezničkom infrastrukturom

OSNIVAČI/ČLANOVI DRUŠTVA:

- 1 Anita Vinščak, OIB: 62217871681
Cvetković, Cvetković 89A
- 1 - jedini osnivač d.o.o.

OSOBE OVLAŠTENE ZA ZASTUPANJE:

- 3 DRAŽEN VINŠČAK, OIB: 57001089223
Cvetković, Cvetković 89A
- 3 - direktor
- 3 - zastupa samostalno i pojedinačno, od 04.10.2021. godine

TEMELJNI KAPITAL:

- 1 20.000,00 kuna / 2.654,46 euro (fiksni tečaj konverzije 7.53450)

Izrađeno: 2023-03-23 08:32:22
Podaci od: 2023-03-23

D004
Stranica: 2 od 4



REPUBLIKA HRVATSKA
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Elektronički zapis
Datum: 23.03.2023

IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

TEMELJNI KAPITAL:

Napomena:

Iznos temeljnog kapitala informativno je prikazan u euru i ne utječe na prava i obveze društva niti članova društva. Društva su u obvezi temeljni kapital uskladiti sukladno Zakonu o izmjenama Zakona o trgovačkim društvima ("Narodne novine" broj 114/22.).

PRAVNI ODNOSI:

Osnivački akt:

- 1 Izjava o osnivanju društva s ograničenom odgovornošću od 27.06.2019. godine.

ZABILJEŽBE:

Redni broj zabilježbe: 1

- 1 - Prilikom osnivanja društva osnivač je uplatio četvrtinu uloga za preuzeti poslovni udio, odnosno iznos od 5.000,00 kn u novcu. Preostali iznos uloga u iznosu od 15.000,00 kn osnivač se obvezuje unijeti u roku od godine dana od dana upisa društva u sudski registar.

Redni broj zabilježbe: 2

- 2 - Član društva je dana 17.01.2020. godine uplatio preostali iznos uloga u iznosu od 15.000,00 kn.

FINANCIJSKA IZVJEŠĆA:

	Predano	God.	Za razdoblje	Vrsta izvještaja
eu	11.04.22	2021	01.01.21 - 31.12.21	GFI-POD izvještaj

EVIDENCIJSKE DJELATNOSTI:

- | | | |
|---|---|---|
| 3 | * | - pripremanje i usluživanje jela, pića i napitaka i pružanje usluga smještaja |
| 3 | * | - pripremanje jela, pića i napitaka za potrošnju na drugom mjestu sa ili bez usluživanja (u prijevoznom sredstvu, na priredbama i slično) i opskrba tim jelima, pićima i napitcima (catering) |
| 3 | * | - izrada nakita, imitacije nakita, suvenira i ukrasnih predmeta |
| 3 | * | - usluge iznajmljivanja vozila (rent-a-car) |
| 3 | * | - iznajmljivanje mopeda i bicikla |
| 3 | * | - iznajmljivanje strojeva i opreme, bez rukovatelja i predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo |

Upise u glavnu knjigu proveli su:

RBU	Tt	Datum	Naziv suda
-----	----	-------	------------

Izrađeno: 2023-03-23 08:32:22
Podaci od: 2023-03-23

D004
Stranica: 3 od 4



REPUBLIKA HRVATSKA
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Elektronički zapis
Datum: 23.03.2023

IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

Upise u glavnu knjigu proveli su:

RBU Tt	Datum	Naziv suda
0001 Tt-19/24414-2	28.06.2019	Trgovački sud u Zagrebu
0002 Tt-20/2040-3	29.01.2020	Trgovački sud u Zagrebu
0003 Tt-21/44560-2	15.10.2021	Trgovački sud u Zagrebu
0004 Tt-22/23355-2	17.05.2022	Trgovački sud u Zagrebu
eu /	17.06.2020	elektronički upis
eu /	28.04.2021	elektronički upis
eu /	11.04.2022	elektronički upis

Sudska pristojba po Tbr. 29. st. 3. Uredbe o tarifi sudskih pristojbi (NN br. 53/19 i 92/21), za izvadak iz sudskog registra u iznosu od 0.66 EUR naplaćena je elektroničkim putem.



Ova isprava je u digitalnom obliku elektronički potpisana certifikatom:
CN=sudreg, L=ZAGREB,
O=MINISTARSTVO PRAVOSUDA I UPRAVE HR72910430276, C=HR



Broj zapisa: 0070Z-APGef-C4esI-VUbmK-Onoxn
Kontrolni broj: VOOSf-fD8fJ-mZ6nE-NViZU

Skeniranjem ovog QR koda možete provjeriti točnost podataka.

Isto možete učiniti i na web stranici

http://sudreg.pravosudje.hr/registar/kontrola_izvornika/ unosom gore navedenog broja zapisa i kontrolnog broja dokumenta.

U oba slučaja sustav će prikazati izvornik ovog dokumenta. Ukoliko je ovaj dokument identičan prikazanom izvorniku u digitalnom obliku, Ministarstvo pravosuđa i uprave potvrđuje točnost isprave i stanje podataka u trenutku izrade izvotka.

Provjera točnosti podataka može se izvršiti u roku tri mjeseca od izdavanja isprave.

Izrađeno: 2023-03-23 08:32:22
Podaci od: 2023-03-23

D004
Stranica: 4 od 4



1 UVOD

U cestovnom prometu razlikuje se prijevoz za osobne potrebe i javni linijski prijevoz putnika. Javni prijevoz putnika predstavlja jednu od najvažnijih javnih komunalnih usluga koju je nužno pružiti građanima po pristupačnoj cijeni. Promatrajući javni prijevoz kao uslugu dostupnu svima pod jednakim uvjetima može se zaključiti da kao takav iziskuje značajna financijska sredstva. Upravo iz tog razloga vrlo je važno identificirati sve postojeće i buduće potencijalne načine financiranja javnog prijevoza. Mnoštvo je linija (lokalni, županijski, međužupanijski) na kojima se odvija prijevoz putnika, stoga se pojavljuju i mnogobrojni složeni problemi, poput pravilnog razmještaja linija i izrade voznih redova u prostoru i vremenu, problemi vezani uz dostupnost prijevoza putnika i školske djece, kvalitete infrastrukture i samih voznih parkova te načina financiranja.

Cilj ove Studije je temeljem analize postojeće prijevozne potražnje, procjene budućih trendova i financijskih mogućnosti definirati sustav uvođenja javnog cestovnog prijevoza putnika između novog putničkog trajektnog terminala i centra općine Vela Luka. Također, predložiti će se itinerari, vozni red i stajališta.

Provedena je analiza zakonodavnog okvira što podrazumijeva analizu europskog i nacionalnog zakonodavstva vezanu za javni prijevoz putnika. Analizirani su svi pozitivni zakonski akti, pravilnici, odluke i uredbe na europskoj i nacionalnoj razini. Uredba (EZ) br. 1370/2007 ima veliku važnost pri organizaciji i financiranju usluga javnog prijevoza autobusom, tramvajem, podzemnom željeznicom i željeznicom u državama članicama.

Javni prijevoz putnika definiran je kao usluga prijevoza putnika od općeg gospodarskog interesa dostupna javnosti na nediskriminirajućoj i stalnoj osnovi. Kvalitetan sektor javnog prijevoza temelj je učinkovite socijalne, gospodarske i politike zaštite okoliša.



2 ANALIZA GOSPODARSKOG I DEMOGRAFSKOG ASPEKTA

Vela Luka se nalazi na zapadnom dijelu otoka Korčule, u zaljevu dugom 9,2 km, jednom od najboljih sidrišta na istočnoj obali Jadrana. Danas je Vela Luka miran mediteranski gradić, okrenut tradicionalnoj poljoprivredi, ribarstvu i turizmu. Osim razvijenog društvenog i kulturnog života Vela Luka posjeduje, za otočke prilike, visok stupanj infrastrukture uređenosti. Od ustanova postoje Osnovna i Srednja škola, Dječji vrtić, Dom zdravlja, bolnica Kalos, Dom umirovljenika, Centar za kulturu, potrebno je spomenuti i redovne trajektne, katamaranske i autobusne linije.

2.1 Demografski aspekt

U Veloj Luci prema popisu stanovništva iz 2021. obitava 3.772 stanovnika. U rodnoj strukturi 1.822 muškarca, a 1.950 žena. Prosječna starost Velolučana iznosi 41,9 godina. Muško stanovništvo (40,3) je osjetno mlađe od žena (43,3).

Ukoliko se promatra u odnosu na 2011. godinu, kada je bilo 4.137 stanovnik, bilježi se pad stanovništva od 8%.

2.2 Gospodarski aspekt

Gospodarski pokazatelji Općine Vela Luka pokazuju pozitivne trendove u posljednjih nekoliko godina.

Potrebe i potencijali gospodarstva Općine Vela Luka od iznimne su važnosti za intervenciju. S obzirom na dominaciju poljoprivrednih i turističkih djelatnosti, izrazita je potreba za poticajem drugih gospodarskih grana. Potencijal za razvoj, pored prirodnih vrijednosti, leži u kulturnim, sportskim i zdravstvenim vrijednostima. Također, u obzir je potrebno uzeti i odgojne i obrazovne institucije koje imaju prilike i potencijale suradnje s gospodarstvom i znanstvenom zajednicom. Općina Vela Luka aktivno sudjeluje u razvoju gospodarstva te ima priliku i potrebu dodatno se uključiti s fokusiranim aktivnostima. Potrebe gospodarstva su i odgovarajuća infrastruktura (prometna, energetska, informacijska) koja se dijelom planira i realizira na višim administrativnim razinama, dok se manjim dijelom osigurava na lokalnoj razini (npr. poduzetnička zona, poduzetnički inkubator i dr.).



3 ANALIZA STRATEŠKE DOKUMENTACIJE

Strateško planiranje predstavlja sustavan proces kojim se definira obvezanost među ključnim dionicima o prioritetima koji su ključni za njihovu misiju i prihvatljivi za okolinu u kojoj djeluju. Sustav strateškog planiranja i upravljanja razvojem temelji se na načelima točnosti i cjelovitosti, učinkovitosti i djelotvornosti, odgovornosti i usmjerenosti na rezultat, održivosti, partnerstva i transparentnosti. Strateško planiranje provodi se pomoću strateških planova odnosno pomoću strateške dokumentacije. U tom smislu, strateški plan je dokument koji definira dugoročni plan razvoja. Obično obuhvaća razdoblje planiranja od pet godina do deset godina i komunicira plan na visokoj razini za postizanje ciljeva do kraja ovog razdoblja.

3.1 Dokumenti na europskoj razini

Svrha izrade strateških planova upravljanja je pomoći odjelima Europske Komisije da usklade svoj rad s ukupnim ciljevima politike Europske unije, te planiraju i upravljaju aktivnostima kako bi se na najučinkovitiji način iskoristili resursi.

Na europskoj razini analizirani su sljedeći dokumenti:

- Strategija Europa 2020.,
- Sporazum o partnerstvu između Republike Hrvatske i Europske komisije za korištenje strukturnih i investicijskih fondova EU-a za rast i radna mjesta u razdoblju 2014.-2020.,
- Bijela knjiga, White paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource – efficient transport system,
- Operativni program Konkurentnost i kohezija (OPKK),
- Action Plan on Urban Mobility (2009.),
- Sustainable Urban Mobility Plan (2013.),
- Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean (2018.),
- Sustainable and Smart Mobility Strategy (2020.).

3.1.1 Strategija Europa 2020.

Strategija Europa 2020. program je EU-a za rast i otvaranje radnih mjesta u ovom desetljeću. Njome se naglašava pametan, održiv i uključiv rast kao način prevladavanja strukturnih slabosti europskog gospodarstva i poboljšanja njegove konkurentnosti i produktivnosti te podupiranja održivog socijalnog tržišnog gospodarstva. Strategija je usmjerena na pet ciljeva na području zapošljavanja, istraživanja i razvoja, klimatskih promjena i energije, obrazovanja i siromaštva i socijalne uključenosti. Krajnji cilj prometne politika EU stvoriti jedinstveni europski prometni prostor kojim će se Europi pomoći da ostane konkurentna povećanjem učinkovitosti cijeloga prometnog sektora za opću dobrobit. Kako bi se krajnji cilj ostvario mora postojati pristup visokokvalitetnoj prometnoj infrastrukturi i uslugama zasnovanima na istraživanju, inovacijama i čvrstome dugoročnom financiranju što obuhvaća i izgradnju nedostajućih veza i uklanjanje mnogih tehničkih prepreka kojima se onemogućuju nesmetani prometni i trgovinski tokovi i stvaraju nepotrebna uska grla u prometnom sustavu Europe. Cilj projekta izgradnje transeuropske prometne mreže ili TEN-T-a je modernizacija i spajanje postojećih odvojenih nacionalnih mreža u funkcionalnu mrežu kojom su povezani svi krajevi Europe, dok se na najbolji mogući način iskorištavaju različiti načini prijevoza da bi do 2050. godine velika većina građana i poduzeća u Europi bila manje od 30 minuta putovanja udaljena od te opsežne mreže.

Jedan od najgorih prometnih problema jest zagušenost, posebno na cestama i u zračnom prometu. Zagušenost Europu godišnje košta oko 1 % njezina BDP-a i uzrokuje velike količine emisija ugljika i drugih neželjenih emisija. Taj je problem potrebno riješiti kroz temeljne politike



EU potkrijepljene brojnim projektima i inicijativama za smanjenje prometne zagušenosti u gradovima, za poticanje veće uporabe čišćih oblika putovanja, kao što su željeznice i unutarnjih plovni putovi, i za razvoj alternativnih goriva koja nisu bazirana na nafti u prijevoznom i automobilskom sektoru. Sigurnost je sastavni element politike cestovnog prometa EU-a. Programom Komisije za sigurnost na cestama nastoji se broj smrtnih slučajeva na cestama smanjiti za pola do 2020. Njime se traži donošenje boljih sigurnosnih mjera za kamione i automobile, bolja provedba pravila na cestama, novi naglasak na motociklistima, promicanje modernih tehnologija za povećanje sigurnosti na cestama te unaprjeđenje usluga hitne pomoći i rehabilitacije, koje predstavljaju samo neke od njegovih strateških ciljeva.

Europa treba dobru prometnu povezanost radi poticanja trgovine i gospodarskog rasta te radi stvaranja radnih mjesta i postizanja blagostanja. Prometne mreže nalaze se u središtu opskrbnog lanca i temelj su gospodarstva svake države. Njima se omogućuje učinkovita distribucija robe i putovanje ljudi. Zbog njih su mjesta pristupačnija, one olakšavaju spajanje i povezivanje ljudi i omogućuju visoku kvalitetu života. Slobodnog kretanja ne bi bilo bez dobre prometne povezanosti i prometnih mreža. Zbog toga je prometna politika EU-a uvijek bila usmjerena na svladavanje prepreka između država članica i na stvaranje jedinstvenoga europskog prometnog prostora u kojem postoje uvjeti poštenog tržišnog natjecanja u okviru, i između, različitih vrsta prometa: cestovnoga, željezničkoga, zračnoga i vodnoga.

3.1.2 Bijela knjiga, White paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource – efficient transport system

U ožujku 2011. godine Europska komisija (EK) je usvojila ključne mjera za ostvarenje vizije za konkurentni i održivi prometni sustav s glavnim ciljem smanjenje zagađenja okoliša uzrokovanog prometom do 60%. Promet je ključan za naše gospodarstvo i društvo. Mobilnost je neophodna za međunarodno tržište i za kvalitetu života građana, kako bi mogli uživati slobodu putovanja. Promet omogućuje gospodarski rast i stvaranje poslova: mora biti održiv i u kontekstu novih izazova s kojima smo suočeni. Mobilnost ovisi o infrastrukturi. Bez potpore u obliku odgovarajuće mreže i njenog pametnijeg korištenja nije moguća ikakva veća promjena u prometu. Općenito, ulaganja u prometnu infrastrukturu imaju pozitivan učinak na gospodarski rast, stvaraju blagostanje i poslove i jačaju trgovinu, geografsku dostupnost i mobilnost ljudi. Moraju biti isplanirana tako da se postigne najveći mogući pozitivni učinak na gospodarski rast i najmanji mogući negativni učinak na okoliš.

3.1.3 Sustainable Urban Mobility Plan (2013.)

Europska komisija 2013. godine uspostavila je koncept Planova održive gradske mobilnosti kako bi pomogla europskim gradovima u razvoju planova za djelotvorno rješavanje problema urbane mobilnosti. Navedenim strateškim planom žele se zadovoljiti potrebe stanovnika gradova za mobilnošću i boljom kvalitetom života u urbanim područjima i njihovoj okolini. Glavni cilj koncepta je poboljšanje pristupačnosti gradskih područja i osiguranje mobilnosti i prometa visoke kvalitete prema gradskom području te kroz i unutar njega.

Plan održive gradske mobilnosti dugoročna je strategija razvoja gradskog područja te razvoja infrastrukture i usluga prometa i mobilnosti. Sukladno Planu, javni prijevoz treba poboljšati kvalitetu, sigurnost, integraciju i dostupnost usluga koje obuhvaćaju infrastrukturu, željeznički vozni park i usluge.

3.1.4 Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean (2018.)

U 2018. godini Europska komisija potvrdila je smjer razvoja održive mobilnosti u službenom dokumentu pod nazivom „Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean”.



Dokument predstavlja strateški važan dokument koji snažnije usmjerava Europsku uniju prema konceptu održive mobilnosti te sigurnog i čistog kretanja njenih stanovnika. Komisija ističe kako se dokumentom želi potaknuti države članice da se politički prioriteti usmjere na razvoj održivog prometnog sustava. Naglašava se važnost iskorištenja maksimalnih potencijala koje nam pruža razvoj tehnologije sa svrhom ostvarenja više različitih ciljeva. Osnovni ciljevi u budućem razvoju Europske unije su prije svega sigurnost, a zatim dostupnost, konkurentnost, stabilnost te energetska i ekološka održivost sustava mobilnosti. Dokument ukazuje na revoluciju u općem shvaćanju i budućem razvoju mobilnosti uslijed pojave sve većeg broja automatiziranih i povezanih vozila na tržištu. Tehnološke promjene prodiru u sve segmente društva i gospodarstva te na taj način mijenjaju život građana. Smatra se da Europa za takvu prekretnicu mora biti unaprijed spremna budući da vrijednosni lanac u automobilskoj i prometnoj industriji obuhvaća 12 milijuna radnih mjesta. Osim toga, smatra se da je učinkovit sustav prijevoza ključan za konkurentnost Europske unije na svjetskom tržištu, a prilagodba promjenama je od kritičnog značaja za gospodarstvo. Stoga je, umjesto kao problem, gledati na razvoj tehnologije kao priliku odnosno potencijal za svladavanje niza izazova s kojima se suočava aktualni sustav mobilnosti. Dokument posebno naglašava da je, uslijed navedene situacije, za sve promjene nužna čvrsta predanost cijele Europske unije, država članica na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini te potpora svih uključenih dionika.

3.1.5 Sustainable and Smart Mobility Strategy (2020.)

U prosincu 2020. godine Europska komisija publicirala je službeni dokument pod nazivom „Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future“ koji predstavlja novu 'Strategiju održive i pametne mobilnosti' za sljedeće četiri godine. Strategija je predstavljena zajedno s Akcijskim planom od 82 inicijative čime postavlja temelje za digitalnu i zelenu transformaciju prometnog sustava Europske unije i postizanje što veće otpornosti na budući razvoj svjetske krize uzrokovane epidemijom Covid 19. Kao što je navedeno u Europskom zelenom dogovoru (eng. European Green Deal), željeni rezultati bit će smanjenje emisije od 90% do 2050. godine. Željene promjene planiraju se kroz planiranje pametnog, konkurentnog, sigurnog i pristupačnog transportnom sustava.

Strategija održive i pametne mobilnosti strukturirana je oko tri ključna cilja: učiniti europski prometni sustav održivim, pametnim i elastičnim. Strategija ukazuje na nužnost definiranja jasnog puta ka navedenom cilju postizanja 90% smanjenja emisija stakleničkih plinova povezanih s prometom do 2050. godine i 55% smanjenja emisija do 2030. godine. Smatra se da će digitalizacija postati nezaobilazni pokretač modernizacije cijelog sustava, te će daljnji razvoj tehnologije učiniti prometni sustav učinkovitijim, uz daljnje smanjenje emisija. Strategijom se preporučuje da Europa treba koristiti digitalizaciju i automatizaciju za daljnje povećanje razine sigurnosti, sigurnosti, učinkovitosti, pouzdanosti i udobnosti, zadržavajući tako vodstvo Europske unije u proizvodnji i uslugama transportne opreme i poboljšavajući našu globalnu konkurentnost.

Strategija definira prekretnice (eng. milestones) koje pokazuju gdje Europska unija želi biti za 10 i 30 godina. U 2030. godini priželjkuju se sljedeći rezultati:

- najmanje 30 milijuna vozila s nultom emisijom bit će u funkciji na europskim cestama,
- 100 europskih gradova bit će klimatski neutralno,
- brzi željeznički promet će se udvostručiti,
- planirano kolektivno putovanje ispod 500 km trebalo bi biti ugljično neutralno unutar Europske unije,
- automatizirana mobilnost bit će implementirana u velikim razmjerima,
- plovila s nultom emisijom postat će spremna za tržište.



Gledajući dugoročnije, u 2050. godini Europska unija očekuje sljedeće rezultate:

- gotovo svi automobili, kombiji, autobusi, kao i nova teška vozila bit će s nultom stopom emisije,
- željeznički teretni promet će se udvostručiti,
- željeznički promet velikih brzina će se utrostručiti,
- multimodalna transeuropska prometna mreža (TEN-T) opremljena za održiv i pametan prijevoz s velikom povezanošću bit će operativan za sveobuhvatne mreže

Prijelaz na zeleniji, pametniji i otporniji sustav mobilnosti strukturiran oko na temelju deset ključnih područja za djelovanje:

1. poticanje nulte emisije, niskougličnih goriva, obnovljivih izvora energije te povezana infrastruktura
2. stvaranje zračnih luka i luka s nultom emisijom,
3. učiniti urbanu i interurbanu mobilnost održivijom i zdravijom,
4. ozelenjivanje teretnog prijevoza,
5. određivanje cijena ugljika i pružanje boljih poticaja korisnicima,
6. pretvaranje povezane i automatizirane multimodalne mobilnosti u stvarnost,
7. inovacije, podaci i umjetna inteligencija za pametniju mobilnost,
8. jačanje jedinstvenog tržišta,
9. učiniti mobilnost pravednom i opravdanom za sve,
10. poboljšanje sigurnosti i zaštite prometa.

Međutim, ističe se da dosadašnji naponi u smanjenju negativnih učinaka prometnog sustava nisu u dovoljnoj mjeri riješili probleme, te da je potrebna veća posvećenost, angažiranost i suradnja svih subjekata u prometnom sustavu, od države, preko prijevoznika, do krajnjih korisnika-putnika. Danas promet čini četvrtinu ukupnih emisija stakleničkih plinova Europske unije, a emisije su se povećale tijekom posljednjih godina. Negativni učinci poput emisije stakleničkih plinova, onečišćenja zraka i vode, ali i nesreće i prometne nesreće, zagušenja, buka i gubitak biološke raznolikosti utječu na naše zdravlje i dobrobit. Strategija navodi da se promjene neće dogoditi odjednom, te da je potrebno uložiti velike napore kako bi se osiguralo da Europska unija postane prvi klimatski neutralni kontinent do 2050. godine, a kako je definirano u Europskom zelenom dogovoru. Načela „onečišćivač plaća“ i „korisnik plaća“ potrebno je primijeniti bez odgađanja u svim načinima prijevoza.

Uz već postojeće probleme u prometnom sustavu europskih gradova, dodatni problem u 2020. godini stvorila je pandemija koronavirusa, koja je među ostalim rasvijetlila ranjivosti jedinstvenog transportnog tržišta i ukazala na potrebu za jačanjem njegove otpornosti. Promet je bio među sektorima koji su najteže pogođeni pandemijom koronavirusa, a kriza je uzrokovala da zdrave tvrtke izgube posao i prihode. Strategijom se utvrđuju prijeko potrebne reforme, politike i akcije za potporu sektoru u oporavku. S obzirom na to da prometni sektor pridonosi 5% europskom BDP-u te izravno zapošljava oko 10 milijuna radnika, kao vrlo važna činjenica naglašava se očuvanje radnih mjesta. Stoga prometni sustav na području Europske unije mora ponuditi adekvatne socijalne uvjete radnicima i osigurati atraktivna radna mjesta.

3.2 Dokumenti na nacionalnoj razini

U Republici Hrvatskoj sustav strateškog planiranja se tek razvija te je krajem 2017. godine donesen Zakon o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske kojim se uređuje priprema, izrada, provedba, izvješćivanje, praćenje provedbe i učinaka te vrednovanje dokumenata strateškog planiranja. Na nacionalnoj razini analizirana je krovna prometna strategija: Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.- 2030.



3.2.1 Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske predstavlja temeljni dokument kojim se utvrđuje srednjoročni i dugoročni prometni razvoj, izrađena je za programsko razdoblje od 2017. do 2030. godine. Strategija postavlja temelj za daljnji dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, koja će odgovarati stvarnim potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, s ciljem da usluge i objekti u prometu budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.

Strategija se temelji na detaljnoj analizi prometnog sektora, kao i glavnih pokretača razvoja prometa u Republici Hrvatskoj.

Najvažniji elementi strateškog planiranja u okviru Strategije:

- uspostavljanje dosljednog sustava planiranja, od strateškog do sektorskog, uz planiranje infrastrukturnih i prometnih usluga,
- rad sa sustavom planiranja koji, utemeljen na intermodalnim ciljevima utvrđenima za sektor prometa, definira odgovarajuće buduće mjere,
- objedinjavanje društvenih, ekoloških i teritorijalnih ciljeva s njihovim funkcionalnim i gospodarskim ekvivalentima,
- aktivna suradnja s drugim tijelima kako bi se ojačala koordinacija i postigli utvrđeni ciljevi,
- integriranje ciljeva održivog razvoja u prometni sektor.

Strategija prometnog razvoja temelji se na analizi postojećeg stanja u zemlji, identificirajući prilike i probleme te analizirajući najbolja rješenja za dostizanje postojećih potreba. Kao rezultat politika i strategija Europske unije i Republike Hrvatske, utvrđen je popis općih ciljeva, a iz analize hrvatskog prometnog sustava proizlaze specifični ciljevi Strategije.

U nastavku teksta navode se opći ciljevi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), čijem ostvarenju doprinosi predmetna Studija:

- CO1 – Promijeniti raspodjelu prometa putnika u prilog javnog prijevoza (JP) te oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova. To uključuje JP u aglomeracijama i lokalnom regionalnom kontekstu (tramvaje, lokalne autobusne linije itd.), prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom prometu (brodovima), autobusni prijevoz na regionalnim i daljinskim linijama, kao i pješake i bicikliste,
- CO3 – Razviti prometni sustav (upravljanje, organiziranje i razvoj infrastrukture i održavanja) prema načelu ekonomske održivosti,
- CO4 – Smanjiti utjecaj prometnog sustava na klimatske promjene,
- CO5 – Smanjiti utjecaj prometnog sustava na okoliš (okolišna održivost),
- CO6 – Povećati sigurnosti prometnog sustava,
- CO7 – Povećati interoperabilnosti prometnog sustava (javni promet, željeznički, cestovni, pomorski i zračni promet te promet unutarnjim plovnim putovima).

U nastavku teksta navode se specifični ciljevi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), čijem ostvarenju doprinosi predmetna Strategija:

- SC1 – Razviti potencijal cestovnog javnog prijevoza (regionalni i državni) gdje drugi oblici javnog prometa nisu isplativi,
- SC3 – Bolje integrirati međunarodni/nacionalni prometni sustav u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza (putnička čvorišta, integrirani sustav naplate itd.),
- SC4 – Povećati efikasnost i smanjenje ekonomskog utjecaja od upravljanja i organizacije javnog prijevoza,
- SC5 – Povećati privlačnost javnog prijevoza unaprjeđivanjem koncepata upravljanja i modernizacijom voznog parka.



3.3 Dokumenti na regionalnoj razini

Regionalni razvoj podrazumijeva multisektorski pristup što znači da je za njegovo planiranje potrebno poznavanje i povezivanje različitih sektora te njihovo usklađivanje na teritorijalnoj razini. Strateški ciljevi i prioriteti regionalnog razvoja postavljeni na nacionalnoj ili regionalnoj razini moraju biti usklađeni s ciljevima i prioritetima drugih sektora. Ako usklađivanje izostane, sektorske aktivnosti i projekti mogu djelovati negativno na regionalni razvoj odnosno može doći do ulaganja sredstava na način koji stimulira povećanje regionalnih razlika i ugrožava potencijal slabije razvijenih područja. Zbog toga su za regionalni razvoj važni i strateški dokumenti koji se razvijaju i usvajaju unutar pojedinih sektora.

3.4 Dokumenti na lokalnoj razini

Ovi dokumenti sadrže dugoročne planove i ciljeve, a služe kao okvir za donošenje odluka i djelovanje. Cilj ovih dokumenata je orijentacija prema budućnosti, ali i planiranje i usmjeravanje aktivnosti kojima je rezultat razvoj općine Vela Luka. Ovi dokumenti sadrže informacije o smjeru razvoja općine Vela Luka, ciljevima razvoja te o načinu i mjerama za postizanje tih ciljeva.

Strateški dokumenti doneseni na lokalnoj razini općine Vela Luka su:



4 ANALIZA ZAKONODAVNOG OKVIRA

4.1 *Europski zakonodavni okvir*

Europski zakonodavni okvir predstavljaju različiti pravni akti u obliku uredbi, direktiva, odluka, preporuka i mišljenja donesenih na razini Europske unije.

Zajedno s direktivama, uredbi su najčešći i najvažniji tipovi akata kojima se usklađuju nacionalna prava država članica Europske unije. Dok uredbi u potpunosti unificiraju pravo, tj. zamjenjuju do tada postojeće interne norme jednom, potpuno istovjetnom europskom normom, direktive ostavljaju prostora za donekle različita rješenja u različitim državama članicama.

Uredbe u pravu Europske unije imaju opću primjenu, u potpunosti su obvezujuće i izravno primjenjive u svim državama članicama Europske unije.

4.1.1 Uredba (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika

Uredba (EZ) br. 1370/2007 ima veliku važnost pri organizaciji i financiranju usluga javnog prijevoza autobusom, tramvajem, podzemnom željeznicom i željeznicom u državama članicama. Cjelovita i ispravna primjena njezinih odredbi važna je u gospodarskom i političkom smislu. Razlog leži u činjenici da se i dodana vrijednost i zapošljavanje u sektoru javnog prijevoza podudaraju s oko 1 % bruto društvenog proizvoda i ukupne zaposlenosti u Europskoj uniji.

Svrha Uredbe je određivanje kako, u skladu s pravilima zakonodavstva Zajednice, nadležna tijela mogu djelovati u području javnog prijevoza putnika da bi zajamčila pružanje usluga od općeg interesa koje su, između ostalog, brojnije, sigurnije, kvalitetnije ili pružene uz niži trošak od onih koje bi samo tržište moglo ponuditi. S tim ciljem ova Uredba utvrđuje uvjete po kojima nadležna tijela, prilikom određivanja obveza obavljanja javnih usluga ili njihovog ugovaranja, operaterima javnih usluga nadoknađuju nastale troškove i/ili dodjeljuju isključiva prava u zamjenu za ispunjavanje obveza obavljanja javnih usluga.

Ova se Uredba primjenjuje na nacionalno i prekogranično obavljanje usluga javnog željezničkog prijevoza putnika, drugim vrstama prijevoza tračnicom, te cestom, osim na usluge koje se obavljaju uglavnom zbog svoje povijesne važnosti ili turističkog značaja.

Javni prijevoz putnika definiran je kao usluga prijevoza putnika od općeg gospodarskog interesa dostupna javnosti na nediskriminirajućoj i stalnoj osnovi. Kvalitetan sektor javnog prijevoza temelj je učinkovite socijalne, gospodarske i politike zaštite okoliša, a zbog toga je važno u što većoj mjeri integrirati javni prijevoz. Integrirane usluge javnog prijevoza putnika označavaju međusobno povezane usluge prijevoza unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, sustavom izdavanja karata i voznim redom.

U kontekstu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ugovor o javnim uslugama označava 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, obuhvaćenih obavezama obavljanja javne usluge; ovisno o pravu države članice, ugovor također može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo. Obveza obavljanja javne usluge predstavlja zahtjev koji odredi nadležno tijelo da bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater, kad bi uzeo u obzir samo svoje komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade.



Ugovori o javnim uslugama jasno definiraju:

- obveze obavljanja javnih usluga kojih se operater javnih usluga treba pridržavati, kao i dotično zemljopisno područje;
- parametre na temelju kojih se računa eventualno plaćanje naknade i prirodu i doseg svih dodijeljenih isključivih prava na način koji onemogućuje prekomjernu naknadu;
- uvjete raspodjele troškova povezanih s pružanjem usluga (troškovi mogu uključivati posebno troškove radnika, energije, pristojbe za korištenje infrastrukture, održavanja i popravaka vozila javnog prijevoza, željezničkih vozila i postrojenja potrebnih za obavljanje usluga prijevoza putnika, kao i fiksne troškove i odgovarajući povrat na kapital).

Ugovori o javnim uslugama i opća pravila određuju načine raspoređivanja prihoda od prodaje karata koje operater javnih usluga smije zadržati, otplatiti nadležnom tijelu ili podijeliti s potonjim. Trajanje ugovora o javnim uslugama ograničeno je i ne smije prelaziti 10 godina za usluge gradskog i međugradskog autobusnog prijevoza, te 15 godina za usluge željezničkog prijevoza putnika ili drugim vrstama prijevoza tračnicama. Ako je potrebno, uzimajući u obzir uvjete amortizacije imovine, trajanje ugovora o javnim uslugama smije biti produljeno za najviše 50 % ako operater javne usluge pribavi imovinu koja je značajna kako u odnosu na sveukupnu imovinu potrebnu za obavljanje usluga prijevoza putnika obuhvaćenih ugovorom o javnim uslugama, tako i vezana pretežno za usluge prijevoza putnika obuhvaćene ugovorom.

Naknada ne smije prelaziti iznos koji odgovara neto financijskom učinku jednakom zbroju učinaka, pozitivnih ili negativnih, poštovanja obveza obavljanja javnih usluga na troškove i prihode operatera javnih usluga. Učinci se ocjenjuju uspoređivanjem situacije u kojoj se poštuje obveza obavljanja javne usluge sa situacijom koja bi postojala kad se obveza ne bi poštovala. U cilju izračuna neto financijskog učinka, nadležna tijela trebaju primijeniti posebnu formulu za izračun, a koja je grafički prikazana u nastavku.

Sukladno prikazanom, neto financijski učinak izračunava se tako da se svi pozitivni financijski učinci obavljanja javne usluge i svi primici od tarifa (svi ostali prihodi) oduzimaju od troškova nastalih u vezi s obvezom obavljanja javne usluge. Na taj iznos dodaje se razumna dobit, koja označava stopu povrata na kapital koja je uobičajena u tom sektoru u danoj državi članici, a koja uzima u obzir rizik, ili odsutnost rizika, koji snosi operater javne usluge intervencijom tijela javne vlasti (najčešće 10%).

Govoreći u općenitom smislu, način naknade mora promicati očuvanje ili razvoj učinkovitog upravljanja od strane operatera javne usluge, što može biti predmetom objektivne ocjene, i pružanja usluga prijevoza putnika po zadovoljavajuće visokim standardima.

4.1.2 Uredba (EZ) br. 1071/2009 o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika

Uredbom (EZ) br. 1071/2009 uređuje se pristup djelatnosti cestovnog prijevoza i obavljanje te djelatnosti. Ova se Uredba primjenjuje na sva poduzeća s poslovnim nastanom u Zajednici koja obavljaju djelatnost cestovnog prijevoznika, te se također primjenjuje na poduzeća koja namjeravaju obavljati takvu djelatnost.

U sklopu Uredbe definirana je djelatnost cestovnog prijevoznika u putničkom prometu, što označava djelatnost svakog poduzeća koje motornim vozilima, konstruiranima i opremljenima tako da su prikladna za prijevoz više od devet osoba, uključujući vozača, i namijenjenima za



tu svrhu, pruža usluge prijevoza u putničkom prometu za javnost ili za određene kategorije korisnika, za naknadu koju plaća osoba koja koristi prijevoz ili organizator prijevoza.

Uredbom se definira pojam upravitelj prijevoza koji označava fizičku osobu zaposlenu u poduzeću ili, ako je poduzeće fizička osoba, tu osobu ili, ako je tako predviđeno, drugu fizičku osobu koju je to poduzeće imenovalo u ugovoru, koja stvarno ili trajno upravlja prijevoznom djelatnošću tog poduzeća.

Uredba pretpostavlja da poduzeća koja obavljaju djelatnost cestovnog prijevoznika imaju:

- stvarni i stabilni poslovni nastan u jednoj od država članica;
- dobar ugled;
- odgovarajući financijski položaj;
- potrebnu stručnu osposobljenost.

Države članice mogu odlučiti propisati dodatne razmjerne i nediskriminirajuće zahtjeve za poduzeća koja žele obavljati djelatnost cestovnog prijevoznika.

4.1.3 Uredba (EU) br. 181/2011 o pravima putnika u autobusnom prijevozu

Uredba (EZ) br. 181/2011 ističe da djelovanje Europske unije na području autobusnog prijevoza treba imati za cilj, između ostalog, osiguranje visoke razine zaštite putnika, koja je usporediva s drugim načinima prijevoza, i vrijedi svuda gdje putuju. Pored toga, treba u cijelosti poštovati zahtjeve za zaštitu potrošača u općenitom smislu. Uredbom se ističe da je svim putnicima u autobusnom prijevozu potrebno osigurati minimalnu razinu zaštite, a posebno iz razloga putnik predstavlja slabiju stranku u pogledu ugovoru o prijevozu. Putnici i sve osobe koje je putnik po pravnoj dužnosti uzdržavao ili bi ih morao uzdržavati, trebaju biti odgovarajuće zaštićeni u slučaju nesreća koje se dogode pri upotrebi autobusa, uzimajući pri tom u obzir relevantne direktive¹. Isto tako, mjere Europske unije za poboljšanje prava putnika u sektoru autobusnog prijevoza trebaju poštovati posebnosti ovog sektora, koji se sastoji uglavnom od malih i srednjih poduzeća.

Cilj ove Uredbe je osiguranje istovjetne razine zaštite i pomoći putnicima u autobusnom prijevozu u državama članicama. Ova Uredba se primjenjuje na putnike na linijskom prijevozu, bez obzira o kojoj vrsti putnika je riječ, kad se mjesto ulaska ili izlaska putnika nalaze na državnom području države članice i kad je predviđena udaljenost prijevoza najmanje 250 km. Konkretno, Uredba (EU) br. 181/2011 utvrđuje pravila za autobusni prijevoz o:

- a) nediskriminaciji među putnicima s obzirom na uvjete prijevoza koje osiguravaju prijevoznici;
- b) pravima putnika u slučaju nesreća sa smrtnim ishodom ili osobnom povredom ili gubitkom ili oštećenjem prtljage, koje se dogode pri upotrebi autobusa;
- c) nediskriminaciji te obaveznoj pomoći osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti;
- d) pravima putnika u slučaju otkazivanja ili kašnjenja;
- e) minimalnim informacijama koje treba osigurati putnicima;
- f) postupanju s pritužbama;
- g) općim pravilima o provedbi.

Uredbom se naglašava da bi usluge putničkog autobusnog prijevoza trebale koristiti svim građanima. Sukladno tome, istaknuto je da osobe s invaliditetom i osobe smanjene

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0103&from=EN>



pokretljivosti imaju jednaka prava vezano uz slobodno kretanje, slobodu izbora i nediskriminaciju, kao i svi drugi građani. Uredba se u ovom dijelu također usko veže uz Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom², te naglašava potrebu jasnog određivanja pravila o nediskriminaciji i pomoći tijekom putovanja.

Osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti treba prihvatiti za prijevoz i prijevoz im se ne smije odbiti radi invalidnosti ili smanjene pokretljivosti, osim zbog razloga koji su opravdani na temelju sigurnosti ili zahtjeva u vezi konstrukcije vozila ili infrastrukture. U okviru relevantnog zakonodavstva za zaštitu radnika, osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti trebaju imati pravo na pomoć na autobusnim kolodvorima i u vozilima. U interesu socijalne uključenosti takva pomoć treba biti besplatna. Prijevoznici trebaju utvrditi uvjete pristupa, po mogućnosti upotrebom Europskog sustava normizacije³.

Pri odlučivanju o konstrukciji novih autobusnih kolodvora, i kao pri većim renovacijama, upravitelji autobusnih kolodvora trebaju nastojati poštovati potrebe osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u skladu sa zahtjevima za konstrukciju, namijenjenu svim korisnicima. U svakom slučaju, upravitelji autobusnih kolodvora trebaju odrediti kontaktne točke na kojima dotične osobe mogu najaviti svoj dolazak i potrebu za pomoći. Isto tako, ne dovodeći u pitanje sadašnje ili buduće zakonodavstvo o tehničkim zahtjevima za autobuse, prijevoznici bi trebali, ako je moguće, poštovati navedene potrebe pri odlučivanju o opremi novih i novoobnovljenih vozila.

Kako bi se odgovorilo na potrebe osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti, osoblje u javnom prijevozu putnika treba biti odgovarajuće osposobljeno. Kako bi se olakšalo uzajamno priznavanje nacionalnih kvalifikacija za vozače, treba kao dio početne kvalifikacije ili periodičkog osposobljavanja organizirati osposobljavanje o svijesti o invaliditetu, kao što je navedeno u Direktivi 2003/59/EZ⁴. Uredbom se također naglašava važnost savjetovanja s organizacijama koje predstavljaju osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti te važnost njihovog uključivanja u pripremu sadržaja osposobljavanja vezano uz invalidnost.

U prava putnika u autobusnom prijevozu treba biti uključena obavijest o uslugama prije i za vrijeme putovanja. Sve bitne informacije, koje su osigurane putnicima u autobusnom prijevozu, treba također na zahtjev osigurati u alternativnim oblicima koji su dostupni osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, kao što su veći tisak, jednostavan jezik, Brailleovo pismo, elektroničke komunikacije dostupne prilagođenom tehnologijom ili audio kazete.

Treba smanjiti neugodnosti koje imaju putnici radi otkaza putovanja ili znatnog kašnjenja. U tu svrhu treba za putnike, koji odlaze s autobusnog kolodvora, odgovarajuće skrbiti te ih obavijestiti na način dostupan svim putnicima. Putnicima bi također trebalo omogućiti otkazivanje putovanja i povrat vrijednosti karte, ili nastavak putovanja, ili pod zadovoljavajućim uvjetima osigurati preusmjerenje. Ako prijevoznici putnicima ne osiguraju potrebnu pomoć, putnici trebaju imati pravo na financijsku odštetu.

Putnike treba u cijelosti obavijestiti o njihovim pravima iz ove Uredbe, tako da ih mogu učinkovito ostvariti. Putnicima treba omogućiti ostvarivanje njihovih prava odgovarajućim

² Konvencija UN-a o pravima osoba s invaliditetom (eng. Convention on the Rights of Persons with Disabilities) prvi je obvezujući međunarodni instrument za ljudska prava koji se odnosi na invaliditet. Svrha Konvencije je promicanje, zaštita i osiguravanje punog i ravnopravnog uživanja svih ljudskih prava i temeljnih sloboda svih osoba s invaliditetom te promicanje poštovanja njihovog urođenog dostojanstva. Više na poveznici:

<https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

³ <https://eur-lex.europa.eu/summary/HR/mi0085>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0059&from=hr>



pritužbenim postupkom, koje provode prijevoznici ili, podnošenje pritužbi tijelu ili tijelima koje u tu svrhu imenuje nadležna država članica.

Generalno gledajući, države članice trebaju promicati upotrebu javnog prijevoza i upotrebu integriranih informacija i karata, kako bi optimizirale upotrebu i interoperabilnost različitih vrsta prijevoza i različitih prijevoznika.

4.2 Nacionalni zakonodavni okvir

Nacionalni zakonodavni okvir predstavlja skup propisa, a kojima se smatraju ustavni zakon, zakonik, zakon, uredba, pravilnik, odluka, tehnički propis te svi drugi propisi kojima se usklađuje zakonodavstvo Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije.

Republika Hrvatska, kao država članica Europske unije, ima stalnu obvezu usklađivanja nacionalnog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije. Usklađivanjem zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije smatra se preuzimanje odredbi direktiva i odluka Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske i osiguravanje pretpostavki za provedbu uredbi i odluka Europske unije. Europska pravna stečevina kontinuirano se razvija, što ga se i nacionalni propisi moraju s njom stalno usklađivati. Nastavno na navedeno, Republika Hrvatska obvezna je provoditi postupak notifikacije odnosno pravodobnog izvješćavanja Europske komisije o mjerama prijenosa novih direktiva u hrvatsko zakonodavstvo kao i pravilno primjenjivati preuzeto zakonodavstvo. S obzirom na navedeno, analiza dokumenata na nacionalnoj razini obuhvaća zakone, pravilnike, uredbe i odluke, a posebno je usredotočena na pravne akte kojima se definiraju uvjeti i način obavljanja javnog prijevoza putnika.

4.2.1 Zakon o cestama

Zakonom o cestama uređuje se pravni status javnih cesta i nerazvrstanih cesta, način korištenja javnih cesta i nerazvrstanih cesta, razvrstavanje javnih cesta, planiranje građenja i održavanja javnih cesta, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta.

Sukladno zakonskoj definiciji, javne ceste su ceste koje se ovisno o njihovom društvenom, prometnom i gospodarskom značenju razvrstavaju u jednu od sljedeće četiri skupine:

- autoceste,
- državne ceste,
- županijske ceste,
- lokalne ceste

Javne ceste moraju biti građene, rekonstruirane i održavane tako da ih na siguran način mogu koristiti svi korisnici cesta kojima su namijenjene.

Javne ceste se planiraju, projektiraju, grade, rekonstruiraju i održavaju na način:

- da se rješenja usklade s najnovijim stručnim saznanjima iz područja projektiranja i gradnje, te s ekonomskim načelima i mjerilima za procjenu opravdanosti njihove gradnje,
- da njima bude zajamčeno sigurno prometovanje svih sudionika u prometu, kao i sukladnost javnih cesta s drugim zahvatima u prostoru i s okolišem kroz koji se protežu,
- i pod uvjetima koji su određeni ovim Zakonom i propisima za njegovo provođenje; Zakonom o gradnji i propisima za njegovo provođenje; propisima kojima je uređena



zaštita okoliša; propisima o uređivanju prostora, te propisima o sigurnosti prometa na cestama.

Prema ovom zakonu nerazvrstane ceste su ceste koje se koriste za promet vozilima, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim Zakonom i drugim propisima, a koje nisu razvrstane kao javne ceste u smislu ovoga Zakona.

U Zakonu o cestama definirano je da uvjete za utvrđivanje i uvjete za projektiranje i uređenje autobusnih stajališta propisuje ministar uz suglasnost ministra nadležnog za graditeljstvo (Pravilnik o autobusnim stajalištima).

Javni prijevoz odnosno autobusni prijevoz u Zakonu o cestama spominje se u kontekstu ITS⁵ usluga. Sukladno tome, unutar prioriternih područja razvoja i primjene ITS-a prioritetne su sljedeće aktivnosti:

- pružanje usluga multimodalnih putnih informacija u cijeloj Europskoj uniji,
- pružanje usluga prometnih informacija u stvarnom vremenu u cijeloj Europskoj uniji,
- besplatno pružanje općih usluga s minimalnim skupom prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti,
- usklađeno pružanje usluga interoperabilnog sustava e-Poziv u cijeloj Europskoj uniji,
- pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za teretna vozila i autobuse,
- pružanje usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za teretna vozila i autobuse.

4.2.2 Zakon o prijevozu u cestovnom prometu

Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu određuju se uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovoga Zakona.

Djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta i prijevoza za vlastite potrebe u međunarodnom cestovnom prometu obavljaju se u skladu s propisima Europske unije i ovim Zakonom te drugim propisima kojima je uređeno ovo područje, kao i u skladu s međunarodnim ugovorima koje je sklopila Republika Hrvatska.

Ovaj se Zakon ne primjenjuje na javni prijevoz tereta i prijevoz tereta za vlastite potrebe vozilima čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3500 kg, na prijevoz za osobne potrebe te na prijevoz putnika za vlastite potrebe vozilima kategorije M1 koja imaju najviše četiri + jedno putničko mjesto.

Vrste javnog prijevoza putnika

U smislu Zakona, javni prijevoz je cestovni prijevoz putnika ili tereta koji je pod istim uvjetima dostupan svim korisnicima prijevoznih usluga i koji se obavlja u komercijalne svrhe, radi

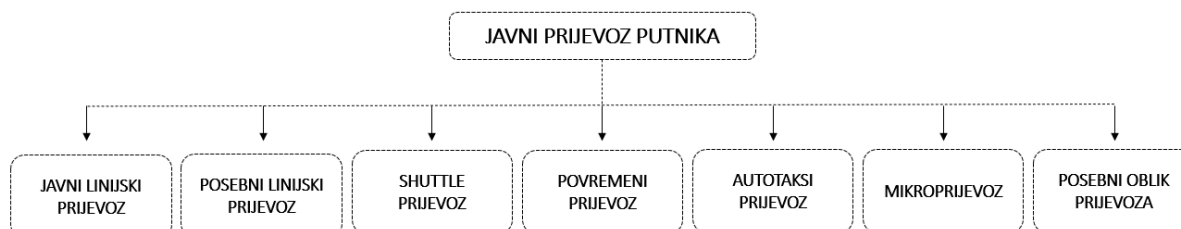
⁵ Intelligentni transportni sustav (eng. Intelligent Transportation System) je upravljačka i informacijsko-komunikacijska nadogradnja klasičnoga prometnog i transportno-logističkog sustava s bitnim poboljšanjima za mrežne operatore, davatelje usluga, korisnike i društvo u cjelini.

Više na poveznici: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en



ostvarenja dobiti od strane prijevoznika. Javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, shuttle prijevoz, povremeni prijevoz, autotaksi prijevoz, mikroprijevoz ili kao posebni oblik prijevoza (prikazano u nastavku).

Slika 1: Vrste javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu



Izvor: Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, obrada autori

Javni linijski prijevoz putnika u cestovnom prometu je javni prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto (ako je u takva vozila ugrađen tahograf) te kategorije M2 ili M3 na određenim linijama i po unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i Općim uvjetima prijevoza⁶ i koji se smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom.

Putnička linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz između početnog i završnog autobusnog kolodvora odnosno autobusnog stajališta, s obveznim zaustavljanjem na svim usputnim autobusnim kolodvorima odnosno autobusnim stajalištima utvrđenim u voznom redu, osim ako na usputnim autobusnim stajalištima nema potrebe za ulaskom i/ili izlaskom putnika u/iz vozila. Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao:

- komunalni prijevoz putnika,
- županijski prijevoz putnika ili
- međužupanijski prijevoz putnika.

Komunalni linijski prijevoz putnika je javni cestovni prijevoz putnika na komunalnim linijama unutar područja isključivo jedne jedinice lokalne samouprave, koji se uređuje sukladno ovom Zakonu, propisima o komunalnom gospodarstvu i sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza.

Županijski linijski prijevoz je javni cestovni prijevoz putnika na području jedne županije, a može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjednih županija ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom, a obavlja se temeljem ugovora o javnim uslugama temeljem Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili temeljem dozvole koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova ili temeljem dodijeljene koncesije.

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

⁶ Opći uvjeti prijevoza su akt koji donosi prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika, a kojim se utvrđuju uvjeti pod kojima se obavlja prijevoz (cjenik, pravila ponašanja putnika tijekom prijevoza, pravila prijevoza životinja, pravila prijevoza prtljage, pravila ponašanja posade vozila prema putnicima i uvjeti prijevoza te prava tijekom prijevoza osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti), a koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama prijevoznika ili na drugi odgovarajući način.



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

Prijevozi na županijskim i međužupanijskim linijama obavljaju se kao:

- putnički,
- ekspresni ili
- direktni prijevozi putnika.

Putnička linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz između početnog i završnog autobusnog kolodvora odnosno autobusnog stajališta, s obveznim zaustavljanjem na svim usputnim autobusnim kolodvorima odnosno autobusnim stajalištima utvrđenim u voznom redu, osim ako na usputnim autobusnim stajalištima nema potrebe za ulaskom i/ili izlaskom putnika u/iz vozila.

Ekspresna linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz putnika između početnog i završnog autobusnog kolodvora, sa zaustavljanjem na važnijim usputnim autobusnim kolodvorima po itineraru⁷ linije.

Direktna linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz putnika između početnog i završnog autobusnog kolodvora utvrđenih u voznom redu, bez usputnog ulaska i izlaska (izmjene) putnika.

Integrirani prijevoz putnika

Ovim zakonom definirana je usluga integriranog prijevoza putnika u unutarnjem prometu te označava međusobno povezane usluge javnog prijevoza putnika unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, jedinstvenom voznom kartom, odnosno tarifnim sustavom i jedinstvenim voznim redom.

Pružanje usluga integriranog javnog prijevoza putnika primjenjuje se:

- a) na linije javnog prijevoza putnika cestom uključene u integrirani javni prijevoz putnika,
- b) na linije javnog prijevoza putnika morem uključene u integrirani javni prijevoz putnika,
- c) na linije javnog prijevoza putnika unutarnjim plovnim putevima uključene u integrirani javni prijevoz putnika,
- d) na linije javnog prijevoza putnika u željezničkom prometu uključene u integrirani javni prijevoz putnika,
- e) na linije javnoga gradskog prijevoza putnika uključene u integrirani javni prijevoz putnika i
- f) na pitanja zaštite prava korisnika integriranog javnog prijevoza putnika.

Integrirani prijevoza putnika obavlja se na temelju Ugovora o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika koji se sklapa između operatera javnog prijevoza putnika i jedinice lokalne, odnosno područne (regionalne) samouprave uz suglasnost Ministarstva, ako Ministarstvo nije ujedno i nadležno tijelo. Obvezne priloge Ugovora o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika čine opći uvjeti prijevoza, cjenik i troškovnik usluge prijevoza i jedinstveni vozni red. Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika može imati karakter ugovora o pružanju javnih usluga, te u tom slučaju mora sadržavati minimalno elemente koji su propisani Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i Uredbom (EU) br. 2016/2338.

⁷ Itinerar je akt kojim se označava smjer kretanja vozila na liniji.



Ugovor o pružanju usluge integriranog javnog prijevoza putnika sklapa se u svrhu postizanja sljedećih ciljeva:

- definiranja međusobnih prava i obveza između operatera usluge javnog prijevoza putnika i nadležnog tijela, odnosno lokalnog nadležnog tijela glede osiguranja infrastrukturnih preduvjeta za odvijanje usluge,
- određivanja područja, odnosno pilot-područja integracije,
- utvrđivanja prometne mreže linija koja je obuhvaćena integracijom,
- definiranja obveza pružanja javne usluge,
- definiranja standarda kvalitete,
- utvrđivanja naknade za obavljanje usluge od javnog interesa i
- definiranja obveze dostavljanja podataka nadležnom tijelu, odnosno lokalnom nadležnom tijelu o pružanju usluge.

4.2.3 Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu

Zakonom o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu uređuju se radno vrijeme i obvezni odmor mobilnih radnika i vozača u cestovnom prijevozu, vremena vožnje, prekidi vožnje i razdoblja odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz tereta i putnika, način, uvjeti i postupak stjecanja dozvole za radionice, uređaji za bilježenje u cestovnom prijevozu (tahografi), uvjeti i postupci kontrole, nadležnost tijela i njihove ovlasti, službene evidencije, te prekršaji i kaznene odredbe.

Svrha Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu je poboljšavanje uvjeta rada i sigurnosna zaštita osoba koje obavljaju mobilnu djelatnost cestovnog prijevoza i vozača, podizanje razine sigurnosti cestovnog prijevoza i izjednačavanje uvjeta tržišnog natjecanja, kao i promicanje poboljšanog nadzora.

Ovaj se Zakon primjenjuje na mobilne radnike koji sudjeluju u aktivnostima cestovnog prijevoza, vozače, kao i na samozaposlene vozače. Konkretnije, primjenjuje se na vozače vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 3.5 t, kao i na vozače vozila čija je dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3.5 t te na autobuse konstruirane ili trajno prilagođene za prijevoz više od devet putnika, uključujući i vozača.

Zakonom je propisano da nova vozila koja se prvi put registriraju u Republici Hrvatskoj nakon 1. siječnja 2009., čija je najveća dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3.5 t te autobusi konstruirani ili trajno prilagođeni za prijevoz više od devet putnika, uključujući i vozača, moraju imati ugrađen **tahograf** u skladu s prilogom I.B Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85⁸.

U smislu ovog Zakona, **mobilni radnik** je svaki radnik koji čini dio prijevoznog osoblja zaposlen u tvrtki koja obavlja cestovni prijevoz putnika ili tereta kao javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe, uključujući vježbenike i naučnike glede odredaba koje se odnose na odmore mobilnih radnika. Odnosno, osoba koja obavlja mobilne aktivnosti u cestovnom prijevozu je mobilni radnik i samozaposleni vozač.

⁸ Više na poveznici: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31985R3821&from=DE>



Vrlo važan pojam u smislu ovog Zakona predstavlja **radno vrijeme**, a označava vrijeme od početka do završetka rada tijekom kojeg se mobilni radnik nalazi na svom radnom mjestu, na raspolaganju poslodavcu te obavlja svoje poslove.

U radno vrijeme ubraja se:

- a) vrijeme provedeno u svim aktivnostima u cestovnom prijevozu (vožnja, utovar i istovar, pomoć putnicima pri ulasku i izlasku iz vozila, čišćenje i tehničko održavanje, administrativne formalnosti s policijom, carinom, inspekcijskim službama i sl.)
- b) vrijeme tijekom kojeg mobilni radnik ne može slobodno raspolagati svojim vremenom te mora biti na svom radnom mjestu, spreman poduzeti svoje uobičajene poslove, pri čemu su neki poslovi vezani uz dežurstva, posebno tijekom vremena čekanja na utovar ili istovar, kada vrijeme trajanja nije unaprijed poznato prije polaska ili prije početka trajanja dotičnog razdoblja,
- c) u slučaju samozaposlenih vozača, na vrijeme od početka do kraja rada primjenjuje se ista definicija, tijekom kojega se samozaposleni vozač nalazi na svom radnom mjestu, na raspolaganju strankama i obavljajući svoje zadaće ili aktivnosti osim općih administrativnih poslova koji nisu izravno vezani uz određenu vožnju koja je u tijeku.

S druge strane, **razdoblja raspoloživosti** su razdoblja koja se isključuju iz radnog vremena. To su razdoblja tijekom kojih mobilni radnik ne mora ostati na svom radnom mjestu, ali mora biti na raspolaganju za sve pozive kako bi počeo ili nastavio voziti ili obavljati druge poslove, a koja ne uključuju razdoblja stanke i odmora. Razdoblja raspoloživosti uključuju posebno razdoblja tijekom kojih mobilni radnik prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom te razdoblja čekanja na graničnim prijelazima ili zbog zabrane prometovanja. Razdoblja i njihovo predviđeno trajanje moraju mobilnom radniku biti poznati unaprijed, odnosno prije polaska ili neposredno prije stvarnog početka utvrđenog razdoblja, ili pod općim uvjetima dogovorenim između socijalnih partnera i/ili u skladu s uvjetima propisanim nacionalnim zakonodavstvom. Isto tako, razdoblja raspoloživosti također se odnose na mobilne radnike koji voze u timu, te razdoblje raspoloživosti tada predstavlja vrijeme koje provedu sjedeći pokraj vozača ili na ležaju dok je vozilo u kretanju.

Puno tjedno radno vrijeme mobilnih radnika je 48 sati. Maksimalno tjedno radno vrijeme može se produljiti do 60 sati, samo ako prosjek od 48 sati nije prekoračen unutar razdoblja od četiri mjeseca. Ako mobilni radnik obavlja poslove za različite poslodavce, radno vrijeme predstavlja zbroj radnih sati kod svih poslodavaca. Poslodavac je dužan od mobilnog radnika koji radi kod više poslodavaca pisanim putem zatražiti evidenciju ili izračun radnog vremena koje je mobilni radnik obavio za drugog poslodavca.

Mobilni radnici koji obavljaju mobilnu aktivnost u cestovnom prijevozu moraju najkasnije nakon šest sati neprekidnog rada imati **stanku**, osim ako AETR sporazum⁹ ili Uredba (EZ) br. 561/2006¹⁰ predviđa bolju zaštitu. Radno vrijeme se prekida stankom koja traje najmanje 30 minuta ako ukupni zbroj do tada obavljenih radnih sati iznosi između šest i devet sati, a stankom od najmanje 45 minuta ako ukupni zbroj radnih sati iznosi više od devet sati. Stanke se mogu raspodijeliti na više razdoblja tijekom radnog vremena, s tim da svaka od njih mora trajati najmanje 15 minuta.

Ako mobilni radnici obavljaju **noćni rad**, njihovo ukupno radno vrijeme ne smije trajati dulje od deset sati unutar svakog 24-satnog razdoblja. Naknada za noćni rad mobilnim radnicima se

⁹ AETR (franc. Accord Européen sur les Transports Routiers) je Europski sporazum o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodni cestovni prijevoz, sklopljen u Ženevi 1. srpnja 1970.

¹⁰ Više na poveznici: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R0561&from=HR>



isplaćuje sukladno posebnom propisu o radu, odnosno sukladno kolektivnom ugovoru uz uvjet da takva naknada ne smije poticati ugrožavanje sigurnosti cestovnog prometa.

4.2.4 Zakon o sigurnosti prometa na cestama

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama utvrđuju se temeljna načela međusobnih odnosa, ponašanje sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, osnovni uvjeti kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa, pravila prometa na cestama, sustav prometnih znakova i znakova koje daju ovlaštene osobe, dužnosti u slučaju prometne nesreće, osposobljavanje kandidata za vozače, polaganje vozačkog ispita i uvjeti za stjecanje prava na upravljanje vozilima, vuča vozila, uređaji i oprema koje moraju imati vozila, dimenzije, ukupna masa i osovinsko opterećenje vozila te uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila u prometu na cestama.

Zakon o sigurnosti prometa na cestama definira pojam autobusa: motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima više od osam sjedala.

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama uređuju se određeni sigurnosni aspekti prometovanja vozila javnog prijevoza odnosno autobusa i/ili tramvaja. Sukladno navedenom, propisano je da se vozač vozila koje se kreće pokraj vozila javnog prijevoza putnika ili pokraj autobusa kojim se obavlja prijevoz za vlastite potrebe, zaustavljenog na stajalištu, mora kretati smanjenom brzinom i uz povećan oprez tako da ne ugrožava osobe koje u to vozilo ulaze, odnosno iz njega izlaze. Isto tako, vozač je dužan tramvaju ili autobusu javnoga gradskog prijevoza putnika ili posebno obilježenom autobusu kojim se organizirano prevoze djeca, ako je to moguće učiniti bez ugrožavanja ili ometanja prometa (naglo kočenje, znatno usporenje i sl.), omogućiti uključivanje u promet kad ta vozila izlaze sa stajališta ili ugibališta koje se nalazi izvan kolnika, odnosno s proširenja prometne trake koja služi za stajalište.

Za vozila javnog prijevoza (autobuse) dodatno se ograničava brzina vožnje. Na autocestama je brzina vožnje za autobuse ograničena na 100 km/h, osim za autobuse kojima se organizirano prevoze djeca. Na cestama namijenjenim isključivo za promet motornih vozila, brzim cestama te na ostalim cestama brzina vožnje za autobuse ograničena je 80 km/h za autobuse i autobuse kojima se organizirano prevoze djeca, 70 km/h za zglobne autobuse bez mjesta za sjedenje i 50 km/h za autobuse s mjestima za stajanje.

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama za autobuse je propisana obaveza obavljanja preventivnih tehničkih pregleda. Preventivni tehnički pregledi vozila obavljaju se dnevno (dnevni preventivni tehnički pregled) i u propisanim rokovima (periodični tehnički pregled i periodični tehnički pregled kočnica).

4.2.5 Zakon o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu

Zakonom o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu propisuju se mjere za promicanje uporabe čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu, radi poticanja tržišta čistih i energetske učinkovitih vozila i zaštite okoliša, klime i energetike. Svi naručitelji i prijevoznici koji obavljaju javni linijski prijevoz putnika na temelju ugovora o obavljanju javnih usluga u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 pri kupnji vozila za cestovni prijevoz uzimaju u obzir energetske učinke i učinke na okoliš tijekom razdoblja eksploatacije vozila te primjenjuju najmanje jedan od sljedećih načina:

- a) određivanjem u dokumentaciji tehničkih specifikacija za energetske učinkovitost i učinkovitost zaštite okoliša glede svakog učinka koji se uzima u obzir te mogućih dodatnih učinaka na okoliš,
- b) uključivanjem energetske učinaka i učinaka na okoliš u proces kupnje vozila.



Energetski učinci i učinci na okoliš koje je potrebno uzeti u obzir pri kupnji vozila za cestovni prijevoz uključuju najmanje:

- a) potrošnju energije,
- b) emisije ugljikova dioksida (CO₂),
- c) emisije oksida dušika (NO_x), nemetanskih ugljikovodika (NMHC) i emisije čestica.

Uz navedene energetske učinke i učinke na okoliš, naručitelji i prijevoznici mogu uzeti u obzir i druge učinke na okoliš.

Zahtjevi u pogledu i ušteda, učinkovitosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš i ljudsko zdravlje moraju se ispuniti na jedan od sljedećih načina:

- a) određivanjem u dokumentaciji tehničkih specifikacija za energetske učinkovitost i učinkovitost zaštite okoliša glede svakog učinka koji se uzima u obzir te mogućih dodatnih učinaka na okoliš
- b) uključivanjem energetske učinkovitosti i učinaka na okoliš u proces kupnje vozila, pri čemu se:
 - u slučaju provedbe postupka javne nabave ti učinci koriste kao kriteriji za odabir ponude
 - u slučaju kad se ti učinci izražavaju u novčanoj vrijednosti za uključivanje u proces kupnje koristi valjana metodologija¹¹.

4.2.6 Zakon o koncesijama

Zakonom o koncesijama uređuju se postupci davanja koncesije, ugovor o koncesiji, prestanak koncesije, pravna zaštita u postupcima davanja koncesije, politika koncesija te druga pitanja u vezi s koncesijama.

Koncesija je pravo koje se stječe ugovorom. Vrste koncesija su:

- 1) koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra,
- 2) koncesija za radove i
- 3) koncesija za usluge.

Usluga od općega gospodarskog interesa je usluga kojom se izvršava posebna zadaća u društvenom interesu propisana posebnim propisom u kojem je precizno navedena priroda posebne zadaće.

Ugovor o koncesiji za usluge podrazumijeva upravni ugovor u pisanom obliku, kojim se ostvaruje financijski interes, a posredstvom kojeg davatelj koncesija ili više njih povjerava pružanje i upravljanje uslugama čija se naknada sastoji isključivo od prava na iskorištavanje usluga koje su predmet ugovora ili od tog prava i plaćanja.

Koncesija se daje u različitim područjima i za različite djelatnosti, a između ostalog se to osobito odnosi i na **pružanje usluga javnog prijevoza**.

Odredbe Zakona o koncesijama kojima se uređuju koncesije koje se dodjeljuju na temelju isključivog prava¹² primjenjuju se, između ostalog, na djelatnosti koje se odnose na pružanje

¹¹ Metodologija za izračun operativnih troškova tijekom razdoblja eksploatacije vozila za cestovni prijevoz. Više na poveznici: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2013_11_136_2937.html

¹² Isključivo pravo (eng. exclusive right) je pravo obavljanja djelatnosti koje daje nadležno tijelo, u skladu s posebnim propisom, isključivo jednom gospodarskom subjektu na temelju propisa i upravnog akta, koje ima znatan utjecaj na mogućnost drugih gospodarskih subjekata da obavljaju takvu djelatnost.



mreža ili upravljanje mrežama koje pružaju uslugu javnosti u području prijevoza željeznicom, automatiziranim sustavima, tramvajem, trolejbusom, autobusom ili žičarom. Što se tiče prijevoznih usluga, smatra se da mreža postoji ako se usluga pruža pod poslovnim uvjetima koje je utvrdilo nadležno tijelo države članice, kao što su uvjeti o održavanju linija, kapacitetu koji se treba staviti na raspolaganje ili učestalosti usluge.

4.2.7 Zakon o komunalnom gospodarstvu

Zakonom o komunalnom gospodarstvu uređuju se načela komunalnog gospodarstva, obavljanje i financiranje komunalnih djelatnosti, građenje i održavanje komunalne infrastrukture, plaćanje komunalnog doprinosa i komunalne naknade, održavanje komunalnog reda i druga pitanja važna za komunalno gospodarstvo.

Komunalno gospodarstvo cjelovit je sustav obavljanja komunalnih djelatnosti, građenja i održavanja komunalne infrastrukture te održavanja komunalnog reda na području općina i gradova.

Komunalno gospodarstvo temelji se na načelima:

- 1) zaštite javnog interesa
- 2) razmjerne koristi
- 3) solidarnosti
- 4) javne službe
- 5) neprofitnosti
- 6) supsidijarnosti
- 7) univerzalnosti i jednakosti pristupa
- 8) prilagodljivosti
- 9) kontinuiteta obavljanja komunalnih djelatnosti
- 10) kakvoće obavljanja komunalnih djelatnosti
- 11) ekonomičnosti i učinkovitosti
- 12) zaštite korisnika, prostora, okoliša i kulturnih dobara
- 13) sigurnosti
- 14) javnosti
- 15) prihvatljivosti cijene komunalnih usluga
- 16) zaštite ugroženih kategorija građana.

U smislu Zakona o komunalnom gospodarstvu, uslužne komunalne djelatnosti su:

- usluge parkiranja na uređenim javnim površinama i u javnim garažama
- usluge javnih tržnica na malo
- usluge ukopa i kremiranje pokojnika u krematoriju unutar groblja
- **komunalni linijski prijevoz putnika**
- obavljanje dimnjačarskih poslova.

Koncesijom se može steći pravo obavljanja komunalnih djelatnosti i pravo korištenja komunalne infrastrukture radi obavljanja komunalnih djelatnosti:

- pružanja usluge parkiranja na uređenim javnim površinama i u javnim garažama
- pružanja usluga javnih tržnica na malo
- **komunalnog linijskog prijevoza putnika**
- obavljanja dimnjačarskih poslova
- održavanja javne rasvjete.



Komunalna infrastruktura su nerazvrstane ceste, javne prometne površine na kojima nije dopušten promet motornih vozila, javna parkirališta, javne garaže, javne zelene površine, građevine i uređaji javne namjene, javna rasvjeta, groblja i krematoriji na grobljima i **građevine namijenjene obavljanju javnog prijevoza.**

4.2.8 Zakon o javnoj nabavi

Zakonom o javnoj nabavi utvrđuju se pravila o postupku javne nabave koji provodi javni ili sektorski naručitelj, ili drugi subjekt u slučajevima određenim ovim Zakonom, radi sklapanja ugovora o javnoj nabavi robe, radova ili usluga, okvirnog sporazuma te provedbe projektnog natječaja.

Javna nabava je nabava putem ugovora o javnoj nabavi robe, radova ili usluga koje nabavlja jedan ili više naručitelja od gospodarskih subjekata koje su ti naručitelji odabrali, bez obzira na to jesu li roba, radovi ili usluge namijenjene javnoj svrsi.

Dio Zakona o javnoj nabavi primjenjuje se na djelatnosti na području prijevoza koje se odnose na pružanje mreža ili upravljanje mrežama koje pružaju uslugu javnosti u području prijevoza željeznicom, automatiziranim sustavima, tramvajem, trolejbusom, autobusom ili žičarom. Smatra se da mreža na području prijevoza postoji ako se usluga pruža u skladu s uvjetima koje je utvrdilo nadležno tijelo, kao što su uvjeti o linijama koje se trebaju pružiti, kapacitetu koji se treba staviti na raspolaganje ili učestalosti usluge.

Posebna ili isključiva prava su prava koja dodjeljuje nadležno tijelo na temelju zakona, podzakonskog propisa ili akta uprave čiji učinak je ograničavanje obavljanja sektorske djelatnosti na jednog ili više subjekata te koje značajno utječu na mogućnost drugih subjekata da obavljaju takvu djelatnost. Međutim, prava koja su dodijeljena putem objavljenog postupka, u kojem su bili određeni objektivni kriteriji za dodjelu tih prava, ne smatraju se posebnim ili isključivim pravima.

Pod time se smatraju postupci koji uključuju dodjelu ugovora o javnim uslugama u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog prijevoza putnika autobusom, tramvajem, željeznicom ili podzemnom željeznicom koji su dodijeljeni na temelju konkurentnog postupka nadmetanja.

4.2.9 Pravilnik o autobusnim stajalištima

Pravilnikom o autobusnim stajalištima propisuju se uvjeti za utvrđivanje lokacije, kao i uvjeti za projektiranje i uređenje autobusnih stajališta na javnim cestama.

4.2.9.1 Uvjeti za utvrđivanje lokacije autobusnih stajališta

Lokaciju autobusnih stajališta uvjetuju potrebe javnog prijevoza. Postupak za utvrđivanje lokacije autobusnih stajališta provode: Hrvatske ceste d.o.o., Županijska uprava za ceste, Upravno tijelo Grada Zagreba, odnosno korisnik koncesije, ovisno o javnoj cesti na kojoj se treba locirati autobusno stajalište.

Opravdanost zahtjeva predlagatelja za izgradnju odnosno smještanjem autobusnog stajališta na javnoj cesti, utvrđuje se analizom:

- prijevoznih potreba putnika
- linija javnog prijevoza u cjelini te postojećeg rasporeda autobusnih stajališta



- tehničkih elemenata javne ceste
- prosječnog godišnjeg dnevnog prometa i vršnog prometa
- razine sigurnosti prometa
- odstupanja od postojeće razine prometne usluge na promatranoj trasi odnosno cestovnom pravcu javne ceste ako se izgradi odnosno smjesti novo autobusno stajalište.

Ako se analizom navedenih elemenata utvrdi opravdanost izgradnje odnosno smještanja autobusnog stajališta na traženoj lokaciji, nadležni subjekt uvrstit će utvrđenu potrebu u godišnje planove građenja i održavanja javnih cesta. Ako za izgradnju odnosno smještanje novih autobusnih stajališta nisu predviđena potrebna sredstva u Programu građenja i održavanja javnih cesta, troškove njihove izgradnje odnosno smještanja može snositi predlagatelj. Tako izgrađena autobusna stajališta postat će nakon izgradnje odnosno smještanja, sastavni dio javne ceste.

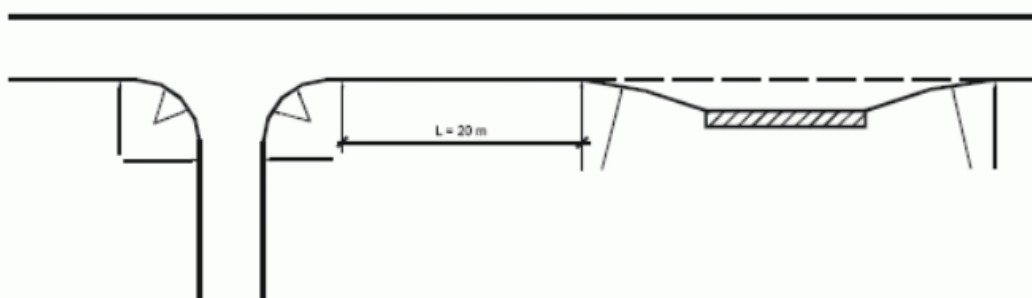
Izgradnja odnosno smještanje autobusnih stajališta nije dopuštena na autocesti, brznoj cesti i cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila. Autobusna stajališta na državnim i županijskim cestama moraju se graditi odnosno smještati na desnoj strani izvan kolnika postojeće javne ceste.

4.2.9.2 Uvjeti za projektiranje autobusnih stajališta

Autobusna stajališta projektiraju se za svaki prometni smjer s desne strane u smjeru vožnje. U tlocrtnom smislu, najpovoljnije lokacije za gradnju odnosno smještanje autobusnog stajališta su na javnoj cesti u pravcu ili u području točaka infleksije kod „S“ krivina, a u uzdužnom smislu pri jednolikoj niveleti 5% ili u tjemenu konkavne vertikalne krivine. Izgradnja, odnosno smještanje autobusnih stajališta nije dopuštena na nedovoljno preglednim dionicama javne ceste, kao što su horizontalne krivine polumjera $R < 2 R_{\min}$ i vertikalne krivine konveksnog tipa polumjera $R_v < 4 R_{v \min}$. Isto tako, nije dopuštena niti izgradnja odnosno smještanje autobusnih stajališta u neposrednoj blizini tunela i dugih mostova.

Na raskrižju cesta autobusno stajalište gradi se, odnosno smješta u pravilu najmanje 20 m poslije raskrižja u smjeru vožnje (prikazano u nastavku).

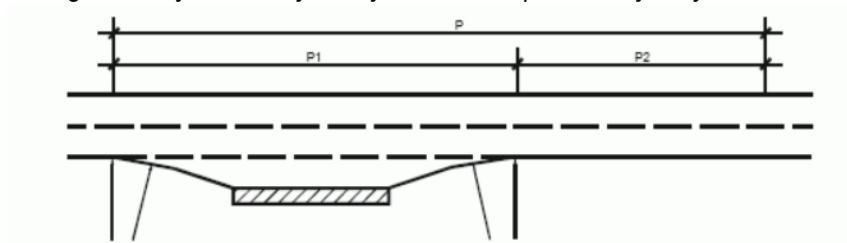
Slika 2: Najmanja udaljenost autobusnog stajališta od raskrižja



Izvor: Pravilnik o autobusnim stajalištima, obrada autori

Pregledna duljina na dionici javne ceste na kojoj se gradi, odnosno smješta autobusno stajalište, mora biti najmanje 1,5 duljine zaustavnog puta vozila (prikazano u nastavku).

Slika 3: Pregledna duljina kod uključivanja autobusa u promet na javnoj cesti



P = ukupna pregledna duljina

P_1 = pregledna duljina u smjeru suprotnom od kretanja autobusa

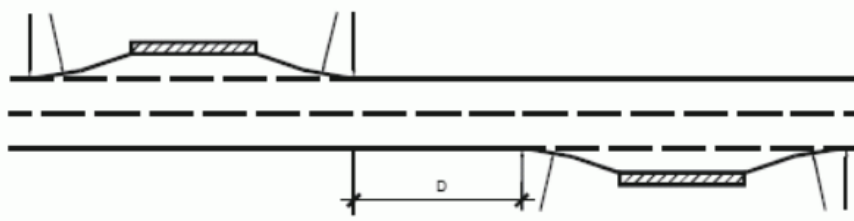
P_2 = pregledna duljina u smjeru kretanja autobusa

$P_2 > P_1/2$

Izvor: Pravilnik o autobusnim stajalištima, obrada autori

Na javnoj cesti s kolnikom za promet vozila u oba smjera, autobusna stajališta grade se, odnosno smještaju u paru i to tako da se gledajući u smjeru vožnje prije nailazi na stajalište s lijeve strane javne ceste. Međusobni razmak krajnjih točaka autobusnih stajališta iz stavka 1. ovog članka, ne smije biti manji od 50 m na državnim cestama i ne manji od 30 m na županijskim i lokalnim cestama (prikazano u nastavku).

Slika 4: Pravilan položaj para nasuprotnih stajališta



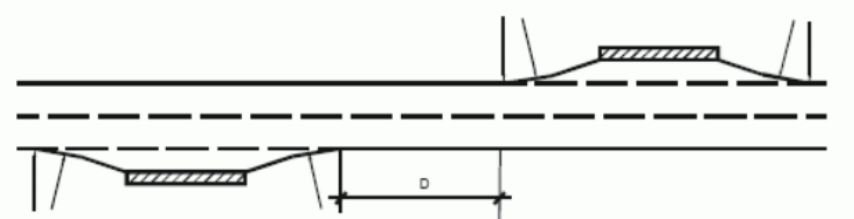
$D > 50$ m za državne ceste

$D > 30$ m za županijske i lokalne ceste

Izvor: Pravilnik o autobusnim stajalištima, obrada autori

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

Slika 5: Izniman položaj para nasuprotnih stajališta



$D > 50$ m za državne, županijske i lokalne ceste

Izvor: Pravilnik o autobusnim stajalištima, obrada autori



Na dijelu javne ceste na kojoj bi se izgradilo odnosno smjestilo autobusno stajalište, ovisno o učestalosti zaustavljanja autobusa, njenim prometno-tehničkim i sigurnosnim elementima, brzinu kretanja vozila treba po potrebi ograničiti postavljanjem odgovarajućeg prometnog znaka. Odvodnja površinskih i podzemnih voda s autobusnog stajališta mora biti projektirana i izvedena tako da se ne naruši postojeći sustav odvodnje na javnoj cesti. Pješački otok autobusnog stajališta mora biti obrubljen rubnjacima. Kolnička konstrukcija autobusnog stajališta dimenzionira se na temelju pravila za dimenzioniranje kolničkih konstrukcija, te mora imati najmanje jednaku nosivost kao i kolnička konstrukcija javne ceste na kojoj se smješta autobusno stajalište. Autobusno stajalište obilježava se sukladno Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama¹³, a prometni znak „stajalište autobusa“ postavlja se obvezno na početku odnosno na ulazu autobusnog stajališta (prikazano u nastavku).

Osim navedenih pravila i smjernica Pravilnikom o autobusnim stajalištima definirane su najmanje dimenzije autobusnog stajališta na javnoj cesti, duljina i širina pješačkog otoka, dimenzije slobodnog i prometnog profila stajališta.

4.2.9.3 Uređenje autobusnih stajališta

Na pješačkom otoku autobusnog stajališta mora se postaviti ploča s imenom stajališta i izvatkom iz voznog reda, kao i košara za otpatke. Autobusno stajalište mora se opremiti natkrivenim prostorom za putnike odnosno čekaonicom. Natkriveni prostori za putnike (čekaonice) u pravilu moraju biti istovjetni na trasi javne ceste. Čekaonice se oblikuju tako da zadovolje potrebe putnika u funkcionalnom smislu, a u oblikovnom smislu moraju odgovarati klimatskim prilikama te zemljopisnim značajkama područja na kojem se smještaju. Ovisno o podneblju u kojem se gradi odnosno smješta autobusno stajalište, okoliš autobusnog stajališta se mora odgovarajuće urediti. Uređenje autobusnog stajališta podrazumijeva i odgovarajuće uređenje pješačkog pristupa stajalištu.

4.2.10 Pravilnik o autobusnim kolodvorima

Pravilnikom o autobusnim kolodvorima utvrđuje se opremljenost autobusnih kolodvora, usluge koje se obavljaju u sklopu kolodvorske djelatnosti na autobusnim kolodvorima, sadržaj i način vođenja očevidnika o dolascima i polascima autobusa te način izvješćivanja o utvrđenim nepravilnostima u javnom linijskom prijevozu putnika.

Autobusni kolodvor predstavlja objekt za prihvata i otpremanje autobusa i putnika u javnom cestovnom prijevozu, dok autobusno stajalište predstavlja posebno izgrađenu i/ili označenu prometna površinu određenu za zaustavljanje autobusa, koja omogućava sigurni ulazak, odnosno izlazak putnika u/i vozila.

Za obavljanje kolodvorske usluge svi autobusni kolodvori moraju najmanje biti opremljeni sa:

- dva obilježena i natkrivena perona za prihvata i otpremu autobusa i putnika,
- čekaonicom za putnike koja je grijana i klimatizirana te koja ima mjesta za sjedenje,
- sanitarnim čvorom,
- prostorom namijenjenim za prometni ured i za prodaju voznih karata,
- istaknutim voznim redom s polascima i dolascima autobusa na polaznim/dolaznim peronima i u čekaonici,
- garderobom za prihvata i pohranu prtljage,

¹³ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_09_92_1823.html



- cjelokupnim prostorom prilagođenim za pristup osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću i
- organiziranim prometom u mirovanju (parkiranje i zaustavljanje vozila) sa posebno označenim i rezerviranim mjestima za osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.

Autobusni kolodvori u gradovima koji imaju 50.000 ili više stanovnika i autobusni kolodvori u sjedištu županija moraju, osim prethodno navedenih uvjeta, najmanje imati:

- pet obilježenih i natkrivenih perona za prihvat i otpremu autobusa i putnika,
- organiziranu prodaju vozni karata,
- prostor za parkiranje autobusa,
- video monitor na kojem je istaknut vozni red sa informacija o polascima i dolascima autobusa u realnom vremenu na polaznim/dolaznim peronima i u čekaonici,
- osiguran bežični pristup internetu.

Na autobusnim kolodvorima pružaju se minimalno kolodvorske usluge prihvata i otpreme autobusa, parkiranja autobusa, prodaje vozni karata i čuvanja prtljage. Prijevozniku koji koristi usluge prihvata i otpreme autobusa na autobusnom kolodvoru, dozvoljeni su dolazak i odlazak s perona autobusnog kolodvora 15 minuta prije i poslije u odnosu na vozni red.

Pravilnikom su utvrđene najveće cijene kolodvorskih usluga, te prema tome najviša cijena pristajanja za svaki polazak i dolazak iznosi 15,00 kuna, a najviši iznos provizije iznosi 9 % od cijene vozne karte (u navedene cijene nije uračunat PDV). Sve ostale usluge i cijenu tih usluga autobusni kolodvor određuje u Općim uvjetima obavljanja kolodvorske djelatnosti, kao i Cjenikom usluga autobusnog kolodvora koji je sastavni dio Općih uvjeta obavljanja kolodvorske djelatnosti.

Pravilnik propisuje sadržaj i način vođenja očevidnika o polascima i dolascima autobusa. Očevidnik o polascima i dolascima autobusa se sastoji od prometnog dnevnika polazaka i prometnog dnevnika dolazaka u javnom linijskom prijevozu putnika te prometnog dnevnika polazaka i prometnog dnevnika dolazaka u povremenom prijevozu putnika. Prometni dnevnik polazaka i prometni dnevnik dolazaka autobusa u javnom linijskom prijevozu putnika najmanje mora sadržavati:

- datum,
- broj linije u upisniku po vremenu polaska/dolaska po voznom redu,
- naziv linije s polaznim i završnim stajalištem,
- skraćenu naznaku tvrtke odnosno naziva prijevoznika,
- registarsku oznaku i broj autobusa,
- vrijeme polaska/dolaska po voznom redu,
- vrijeme stvarnog polaska/dolaska i
- zakašnjenje izraženo u minutama.

4.2.11 Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu

Pravilnikom o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu propisuje se način i postupak usklađivanja vozni 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.



Usklađivanje voznih redova

Postupak usklađivanja voznih redova provodi se za nove međužupanijske i međunarodne vozne redove čija duljina u jednom smjeru prema daljinaru prelazi 100 km kao i izmijenjene međužupanijske linije na kojima se mijenja vrijeme polaska odnosno dolaska, povećava broj stajališta, mijenja itinerar bez promjene vremena polaska, te za postojeće linije u kojim se mijenjaju stajališta unutar istog mjesta i vremena polazaka unutar zaštitnog vremena propisanog ovim Pravilnikom.

Prijedlozi voznih redova podnose se u elektroničkom obliku putem aplikacije za usklađivanje voznih redova na propisanom obrascu tijekom cijele godine, a postupak usklađivanja se provodi sukladno ovom Pravilniku i Poslovniku o usklađivanju voznih redova. Poslovnikom o usklađivanju voznih redova propisuje se i način postupanja u slučaju pojave nepravilnosti i neujednačenog provođenja postupka usklađivanja na županijskim komorama. Vozni red utvrđuje prijevoznik sukladno ovom Pravilniku i Pravilniku o daljinaru i najmanjem voznom vremenu (NN 57/18), na propisanom obrascu, pri čemu se vrsta linije upisuje kao stalna ili sezonska odnosno direktna, ekspresna ili putnička. Vozni redovi usklađuju se unutar aplikacije za usklađivanje voznih redova sa svim postojećim usklađenim voznim redovima u bazi.

Javna usluga

U cilju nadoknađivanja troškova nastalih pružanjem javnih usluga od općeg gospodarskog interesa u javnom linijskom prijevozu putnika u cestovnom prometu jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grad Zagreb sklapaju ugovor o javnoj usluzi, a u skladu s Uredbom 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika. Jedinice lokalne samouprave također sklapaju ugovor o javnoj usluzi u cilju nadoknađivanja troškova nastalih pružanjem javnih usluga od općeg gospodarskog interesa u javnom linijskom prijevozu putnika u cestovnom prometu s ciljem obavljanja prijevoza putnika, a u skladu s Uredbom.

Ako se ugovor o javnoj usluzi sklapa na temelju provedenog javnog natječaja za dodjelu ugovora, a odabirom najpovoljnijeg ponuditelja, javni natječaj za dodjelu ugovora raspisuje jedinica područne (regionalne) samouprave (županije) odnosno Grad Zagreb ili više njih ako se javna usluga provodi na području više jedinica. 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 društva,
- 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
- c) sklapa ugovor s malim ili srednjim poduzetnikom 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.

Javna usluga može se financirati iz sljedećih izvora:

- vozni karata koje plaćaju korisnici prijevoza u skladu s važećim cjenikom,
- sredstava državnog proračuna Republike Hrvatske,
- sredstava proračuna jedinica lokalne samouprave i jedinica područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba.



Navedeni izvori financiranja moraju se detaljno razraditi u ugovoru o javnoj usluzi.

Izdavanje dozvola

Prijevoznik je dužan u roku od petnaest dana od dana objave izvješća o usklađenim voznim redovima od strane Hrvatske gospodarske komore, podnijeti zahtjev za izdavanje dozvole ili zahtjev za izmjenu voznog reda za međuzupanijski i međunarodni linijski prijevoz za treće države nadležnom Ministarstvu.

Prijevoznik je dužan uz zahtjev za izdavanje dozvole, osim usklađenog voznog reda, priložiti sljedeće:

- dokaz o prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu (priložiti popis autobusa u vlasništvu ili najmu i popis zaposlenih vozača s dokazom o prijavi na mirovinsko i zdravstveno osiguranje),
- itinerar,
- cjenik za međunarodne linije za treće države,
- potvrda nadležnih tijela o plaćenim porezima i doprinosima za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, ne stariju od 30 dana,
- preslik ugovora o zajedničkom obavljanju prijevoza, ako prijevoz obavljaju dva ili više prijevoznika,
- izvornik ugovora o poslovno-tehničkoj suradnji sa stranim prijevoznikom na načelu uzajamnosti na hrvatskom jeziku i jeziku poslovnog partnera, ako se radi o međunarodnoj liniji.

Prijevoznik je dužan u zahtjevu za izdavanje dozvole navesti naziv linije i rok važenja dozvola.

Zahtjev za izdavanje dozvole za obavljanje posebnog linijskog županijskog prijevoza u mjestima i iz mjesta u kojima ne postoji javni linijski prijevoz putnika, odnosno za potrebe izvanrednog obavljanja drugih oblika prijevoza, prijevoznik podnosi upravnom tijelu jedinice područne (regionalne) samouprave nadležnom za poslove prometa na čijem području se prijevoz obavlja, odnosno upravnom tijelu Grada Zagreba, a zahtjev za obavljanje posebnog linijskog međuzupanijskog prijevoza u mjestima i iz mjesta u kojima ne postoji javni linijski prijevoz putnika, odnosno za potrebe izvanrednog obavljanja drugih oblika prijevoza, prijevoznik podnosi nadležnom Ministarstvu, ako u istim mjestima i iz mjesta nije uspostavljen prijevoz sukladno članku 11. stavka 1. Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu.

4.2.12 Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama

Vlada Republike Hrvatske je 22. travnja 2021. godine donijela Uredbu o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama kojom se propisuje 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.

Uredbom o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama osigurava se provedba Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika kako je izmijenjena i dopunjena Uredbom (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika.



Postupak sklapanja ugovora o javnim uslugama provodi se **javnim nadmetanjem** ili **izravnim 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.

Postupak sklapanja ugovora o javnim uslugama provode i ugovaraju jedinice područne (regionalne) samouprave, a postupak obuhvaća:

- (1) utvrđivanje mreže linija u skladu s člankom 33. stavcima 5. i 6. Zakona¹⁴
- (2) sklapanje ugovora o javnim uslugama sukladno članku 15. Pravilnika

Prije početka postupka sklapanja ugovora o javnim uslugama javnim nadmetanjem nadležna jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno Grad Zagreb dužna je u Službenom listu Europske unije objaviti podatke iz članka 7. stavka 2.¹⁵ Uredbe (EZ) br. 1370/2007, najmanje godinu dana prije početka postupka sklapanja ugovora o javnim uslugama.

U slučaju provođenja postupka javnog nadmetanja nadležna jedinica područne (regionalne) samouprave dužna je uzeti u obzir sljedeće elemente:

- a) kriterij godine obavljanja javnog linijskog prijevoza na području mreže linija
- b) lokaliziran sustav računalne opreme
- c) sklopljen kolektivni ugovor, odnosno primjena granskog kolektivnog ugovora ako isti postoji za djelatnost prijevoza putnika
- d) 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.

Mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području, a u svrhu sklapanja ugovora o javnim uslugama, određuje nadležno upravno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave.

Nadležno upravno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave uvodi „obvezu obavljanja javne usluge“ prijevozniku da bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje prijevoznik, kada bi uzeo u obzir samo svoje komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade.

Ako dio mreže linija obuhvaća komercijalno isplative linije, nadležno upravno tijelo mora procijeniti je li opravdano uključivanje istih u mrežu linija. 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.

Ako više prijevoznika obavlja prijevoz na istoj liniji s različitim voznim redovima (polasci i dolasci) ugovor o javnim uslugama se sklapa sa svim zainteresiranim prijevoznicima koji obavljaju prijevoz po izdanim dozvolama, proporcionalno udjelu kilometara na toj liniji.

¹⁴ Članak 33. stavak 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje da mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području određuje nadležno upravno tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave, a na temelju analize prijevozne potražnje te analize prijevozne ponude drugih prometnih grana.

Članak 33. stavak 6. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje da dvije ili više jedinica područne (regionalne) samouprave mogu, ovisno o prijevoznim potrebama i stanju na prijevoznom tržištu, zajednički potpisati ugovor o javnoj usluzi prijevoza i za međuzupanijske linije čija duljina u jednom smjeru prema daljinaru ne prelazi 100 kilometara.

¹⁵ Članak 7., stavak 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 propisuje da svako nadležno tijelo treba poduzeti potrebne mjere kako bi osiguralo da podaci o imenu i adresi nadležnog tijela, vrsti predviđenog sklapanja, te uslugama i području koje je potencijalno obuhvaćeno sklapanjem budu objavljeni u Službenom listu Europske unije, najmanje jednu godinu prije objave poziva na dostavu ponuda ili jednu godinu prije izravnog sklapanja. Iznimku čini ugovor o javnim uslugama koji se odnosi na manje od 50.000 godišnje prevezenih kilometara, te u tom slučaju nadležna tijela mogu odlučiti ne objaviti navedene podatke.



Davatelj javne usluge, u slučaju povećanja ili smanjenja potreba za prijevozom, na odgovarajući način vrši dopune ili izmjene već sklopljenih ugovora o javnim uslugama, proporcionalno udjelu svakog pojedinog prijevoznika.

Izračun naknade i ostali uvjeti ugovora o javnim uslugama moraju biti u skladu s člancima 4. i 6. Uredbe¹⁶ (EZ) br. 1370/2007.

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

Na temelju članka 33. stavka 11. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 10. lipnja 2021. donijela Odluku o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika. Vlada Republike Hrvatske sufinancirat će 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 kuna.

Uvjet za korištenje sredstava iz ove Odluke je sklopljeni ugovor o javnoj usluzi u cestovnom prijevozu putnika između jedinice područne (regionalne) samouprave i prijevoznika, sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu i Uredbi 1370/2007 Europskog parlamenta.

Sredstva za sufinanciranje javne usluge osiguravaju se na pozicijama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dužno je sredstva za sufinanciranje javne usluge uključiti u svoj financijski plan sukladno ovoj Odluci.

Ugovorima o javnoj usluzi mora se osigurati sljedeće:

- prijevoz redovitih učenika srednjih škola i
- prijevoz određenih kategorija otočnog stanovništva koje imaju pravo na povlaštenu cestovni prijevoz prema zakonu kojim se uređuje način upravljanja i politika razvoja hrvatskih otoka.

Sredstva se ne mogu koristiti za financiranje javnog prijevoza organiziranog prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu *i/ili putem ugovora o javnim uslugama sklopljenih izravno s prijevoznicima u vlasništvu jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave te se kod izračuna isključuje broj stanovnika i površina jedinice lokalne samouprave u kojoj je tako organiziran prijevoz.*

Godišnji iznos raspodijelit će se jedinicama područne (regionalne) samouprave i to u iznosu do maksimalno 75% iznosa javne usluge koju je ugovorila pojedina jedinica područne (regionalne) samouprave, a najviše do iznosa koji će se utvrditi tablicom koju izrađuje Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

Sredstvima iz ove Odluke se subvencionira razlika između rashoda ostvarenih prometovanjem na linijama u određenom mjesecu i prihoda ostvarenih prodajom voznih karata na istim linijama u tom mjesecu.

Sredstva iz ove Odluke se raspodjeljuju jedinicama područne (regionalne) samouprave na temelju faktora raspodjele „F“ koji se izračunava prema broju stanovnika i površini, a prema sljedećoj formuli:

¹⁶ Članak 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 propisuje obvezni sadržaj ugovora o javnim uslugama i opća pravila, a članak 6. navedene Uredbe propisuje naknadu za javnu uslugu.



$$F = (S_i * 0,85 + P_i * 0,15) / (SS_i * 0,85 + SP_i * 0,15)$$

Pri čemu je:

- S_i – broj stanovnika jedinice područne (regionalne) samouprave umanjen za broj stanovnika jedinice lokalne samouprave koja ima sklopljen ugovor o javnim uslugama sklopljenih izravno s prijevoznicima u vlasništvu jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave i/ili organiziran prijevoz prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu.
- P_i – površina jedinice područne (regionalne) samouprave umanjena za površinu jedinice lokalne samouprave koja ima sklopljen ugovor o javnim uslugama sklopljenih izravno s prijevoznicima u vlasništvu jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave i/ili organiziran prijevoz prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu.
- SS_i – ukupan broj stanovnika svih jedinica područne (regionalne) samouprave umanjen za broj stanovnika jedinice lokalne samouprave koja ima sklopljen ugovor o javnim uslugama sklopljenih izravno s prijevoznicima u vlasništvu jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave i/ili organiziran prijevoz prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu.
- SP_i – ukupna površina svih jedinica područne (regionalne) samouprave umanjena za površinu jedinica lokalne samouprave koja ima sklopljen ugovor o javnim uslugama sklopljenih izravno s prijevoznicima u vlasništvu jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave i/ili organiziran prijevoz prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu.

Za potrebe izračuna se koriste službeni podaci Državnog zavoda za statistiku o broju stanovnika i površini jedinice područne (regionalne) samouprave.

Maksimalni iznos financiranja za pojedinu područnu (regionalnu) samoupravu se izračunava kao umnožak faktora „F“ i ukupnih godišnjih sredstava utvrđenih u državnom proračunu Republike Hrvatske do najviše 428.116.733,00 kuna.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture jedinici područne (regionalne) samouprave uplaćuje sredstva na temelju dostavljenih mjesečnih izvješća prijevoznika prema obrascu u nastavku.

Tablica 1. Obrazac mjesečnog izvješća prijevoznika

Nadoknade sredstava za _____ mjesec _____ godine	
Županija: _____ (naziv i OIB)	
Prijevoznik: _____ (naziv i OIB)	
IZRAČUN VRIJEDNOSTI TROŠKOVA JAVNE USLUGE (bez PDV-a)	
1. Ukupno ostvareni kilometri za potrebe javne usluge	0,00 km
2. Cijena prijevoza po kilometru prema ugovoru o javnoj usluzi	0,00 kn
3. Ukupni iznos troškova javne usluge bez PDV-a (umnožak broja km i cijene po km)	0,00 kn
4. Troškovi koji nisu uključeni u cijenu kilometra (sukladno troškovima definiranim u Ugovoru o javnoj usluzi)	0,00 kn
Ukupni rashod (točka 3. + točka 4.)	0,00 kn

Izvor: Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika (NN 65/21), obrada autori



5 ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA PROMETNE INFRASTRUKTURE I PRIJEVOZA

U nastavku slijedi analiza postojećeg stanja prometne infrastrukture i prijevoza općine Vela Luka, kako bi se identificiralo postojeće stanje i definirali potencijali razvoja javnog prijevoza.

5.1 Analiza postojeće prometne infrastrukture

5.1.1 Postojeća infrastruktura javnog autobusnog prijevoza

Na području općine Vela Luka postoji samo jedno označeno stajalište i to uz postojeću trajektnu luku. Označena su dva parkirališna mjesta za autobuse. Drugih označenih stajališta nema.

Važno je napomenuti da na stajalištu nema natpisa imena stajališta.

5.2 Analiza postojećeg prijevoza

Na području općine Vela Luka postoji javni linijski autobusni i obalni linijski pomorski promet.

5.2.1 Javni autobusni linijski prijevoz

Javni autobusni linijski prijevoz organiziran je na linijama Vela Luka – Blato, Vela Luka – Dubrovnik, Vela Luka – Korčula, Vela Luka – Sarajevo, Vela Luka – Split, Vela Luka – Zadar, Vela Luka – Zagreb.

Slika 6. Prikaz trajektne linije Ubli – Vela Luka – Split

Autobusi iz Vele Luke:	Autobusi za Vela Luku:
Vela Luka > Blato >>	Blato > Vela Luka >>
Vela Luka > Dubrovnik >>	Dubrovnik > Vela Luka >>
Vela Luka > Korčula >>	Korčula > Vela Luka >>
Vela Luka > Sarajevo >>	Sarajevo > Vela Luka >>
Vela Luka > Split >>	Split > Vela Luka >>
Vela Luka > Zadar >>	Zadar > Vela Luka >>
Vela Luka > Zagreb >>	Zagreb > Vela Luka >>

Izvor: <https://www.arriva.com.hr/hr-hr/bus-vela-luka-korcula>, obrada autori

Svi autobusi pokreću se sa postojećeg stajališta na području postojeće trajektne luke. Vozni red nije usklađen sa voznim redom obalnog linijskog prijevoza.



5.2.2 Obalni linijski pomorski promet

Obalni linijski pomorski promet obavlja državna tvrtka Jadrolinija.

Prijevoz putnika se obavlja katamaranima i trajektima, a prema voznom redu koji je prikazan na slici niže.

Slika 7. Prikaz trajektne linije Ublj – Vela Luka – Split

IZVANSEZONA

01.01. - 01.06. & 02.10. - 31.12.

PONEDJELJAK UTORAK SRIJEDA ČETVRTAK PETAK SUBOTA	PONEDJELJAK SRIJEDA ČETVRTAK	UTORAK PETAK	NEDJELJA I BLAGDAN	Luke	PONEDJELJAK SRIJEDA ČETVRTAK	UTORAK	PETAK	PONEDJELJAK UTORAK SRIJEDA ČETVRTAK SUBOTA	PETAK	NEDJELJA I BLAGDAN
I	II	II	I		I	I	I	II	II	I
04:30	–	16:00	13:00	UBLJ ↑	–	10:15	15:45	19:45	21:45	22:45
06:00	15:00	17:30	14:30	VELA LUKA	14:00	08:45	14:15	18:15	20:15	21:15
06:15		17:45	14:45			08:30	14:00	18:00	20:00	21:00
09:15	18:30	21:15	17:45	SPLIT ↓	10:30	05:00	10:30	15:00	17:00	18:00

- Napomene:**
1. Dana 21.02. (utorak) trajekt nakon polaska iz Splita u 10:30 i dolaska u Vela Luku u 14:00 sati ne produžuje do Lastova već se u 15:00 sati vraća u Split (kao ponedjeljkom, srijedom i četvrtkom)
 2. Dana 22.02. (srijeda) trajekt nakon polaska iz Splita u 10:30 sati i dolaska u Vela Luku u 14:00 sati, u 14:15 sati produžuje za Lastovo i u 16:00 isplovijava iz Ublja prema Veloj Luci za Split (kao utorakom i petkom)
 3. Ukoliko zbog vremenskih uvjeta trajekt ne prometuje iz Vele Luke za Ublj srijedom ili nedjeljom i blagdanom, ako vremenske prilike dozvole, prometovati će ponedjeljkom ili četvrtkom (prvi slijedeći dan) i to prema objavljenom redu plovidbe za petak s polaskom iz Splita u 10:30, a iz Ublja u 16:00.
 4. Ukoliko je zbog vremenskih uvjeta ponedjeljkom, srijedom i četvrtkom odgođeno putovanje u 15:00 iz Splita, trajekt s polaskom u 10:30 nastaviti će putovanje do Ublja, a povratak je iz Ublja i Vele Luke za Split prema objavljenom redu plovidbe za utorak/petak s polaskom iz Ublja u 16:00, a iz Vele Luke u 17:45.

U slučaju otkazivanja katamaranske linije 9608 Korčula - Prigradica - Hvar - Split, trajekt će u jutarnjem putovanju iz Ublja prema Splitu pristati u luku Hvar ukoliko vremenske prilike dopuste pristajanje trajekta u luku Hvar.

SEZONA

02.06. - 01.10.

SVAKI DAN				Luke	SVAKI DAN			
I	II	III	IV		I	II	III	IV
04:15	11:15	–	19:00	UBLJ ↑	10:45	–	15:30	22:00
05:45	13:00	→ 13:45*	20:45	VELA LUKA	09:00	13:15	→ 13:45	20:45
06:15								20:30
09:15	–	17:00	–	SPLIT ↓	–	10:15*	–	17:30

* Utorkom i četvrtkom polazak iz Splita u 10:30 i iz Vele Luke u 14:00

→ presjedanje za Split

→ presjedanje za Ublj

Izvor: <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/T-604-Lastovo-Vela-Luka-Split-2023.pdf>, obrada autori



6 JAVNI PRIJEVOZ IZMEĐU NOVOG PUTNIČKOG TERMINALA I VELA LUKE

Usluge javnog prijevoza karakteristične su za veće urbane sredine s visokom gustoćom stanovanja. Dok je za prigradska područja takav način prijevoza skuplji i neracionalan. Najznačajnije karakteristike usluga javnog gradskog prijevoza kvalificiraju se u dostupnosti, brzini (vremenu putovanja), sigurnosti, udobnosti i pouzdanosti. Kvaliteta usluge može biti definirana u širokom rasponu atributa koji mogu biti pod utjecajem lokalne uprave i operatera prijevoza. Neki od tih atributa (vrijeme pristupa i izlaska, servis i vrijeme provedeno u vozilu) izravno uključuju vrijeme i mogu se kvantificirati. Drugu skupinu atributa, kao što su obilježja vozila ili voznog parka, promjene modaliteta putovanja, pouzdanost usluge, pružanje informacija, marketing i promocije ostali specifični čimbenici javnog prijevoza, je kompleksnije kvantificirati jer su promjene u ovim atributima često popraćene promjenama u drugim atributima, a posebno cijena putne karte i vrijeme putovanja.

Osim dobre organizacije javnog prijevoza, bitan je kvalitetan i suvremen vozni park, koji značajno pridonosi atraktivnosti i većem broju korisnika, a sve s ciljem korisnikova odabira usluge javnog prijevoza na svakodnevnom putovanjima.

Svaki suvremeni grad trebao bi težiti uvođenju ekološki prihvatljivih načina putovanja, odnosno promjeni modalne raspodjele putovanja, povećanjem udjela pješaćenja, bicikliranja i javnog prijevoza. Najzastupljeniji način putovanja je osobnim vozilom, što je vrlo negativno iz ekološkog aspekta te utječe na razinu uslužnosti prometnica.

Poboljšanje prometnog sustava pojedine sredine pretpostavlja poduzimanje mjera za povećanje mobilnosti stanovnika, uz racionalno korištenje prostornih, energetske, ekonomskih i ekoloških resursa lokalne zajednice.

U javnom prijevozu putnika nezaobilazna je orijentacija na korisnika usluge, odnosno putnika, kao i briga o njegovom zadovoljstvu. Smisao kvalitete je, što je više moguće, povećati zadovoljstvo korisnika kako bi zadržala njihovu privrženost i učinila ih stalnim korisnicima usluga, a također kako bi se privukao novu broj korisnika/putnika koji danas koriste osobne automobile za svakodnevna putovanja.

Kod prijevoza putnika kvaliteta počinje sa sigurnošću i pouzdanošću, nastavlja se uvođenjem usluge u skladu s očekivanjima korisnika, a kompletna je tek onda kada se poboljša partnerstvo između osoblja i korisnika odnosno putnika. Također, zadovoljan putnik je ujedno i besplatna reklama prijevozniku.

6.1 Opis projekta

Sadašnje stanje javnog prijevoza putnika ne prati stvarne potrebe stanovništva i ne omogućava kvalitetnu razinu usluge na području općine s obzirom na linije koje trenutno prometuju i stanovnici za svoje dnevne potrebe migracija većinom koriste individualni prijevoz. Kako bi se smanjilo korištenje individualnog prijevoza, opterećenosti prometnica planira se uvođenje javnog prijevoza putnika.

Ciljevi projekta povezani su društveno – ekonomskim koristima, koje obuhvaćaju razvoj gospodarstva i turizma, smanjenje štetnih emisija, povećanje zdravlja i kvalitete života svih stanovnika. Sve navedeno doprinosi ostvarivanju općeg cilja održive mobilnosti.



Specifični ciljevi projekta su:

- povećati dostupnost i udobnost usluge javnog prijevoza za sve stanovnika
- smanjiti štetni utjecaj na okoliš
- smanjiti troškove održavanja vozila
- unaprjeđenje usluge usklađivanjem voznih redova, povećanjem prijevozne brzine i smanjenjem vremena putovanja
- smanjenje prometnih nesreća
- povećati osobnu sigurnost u javnom prijevozu (vozača i putnika)
- povećan interes javnosti za javni prijevoz
- povećati pristupačnosti javnog prijevoza osobama smanjene pokretljivosti
- prilagođavanje EU standardima.

Također, uz optimalnu organizaciju javnog prijevoza (vozni red, itinerar, tip i kapacitet autobusa) potrebno je jednako tako razvijati, odnosno graditi neophodnu infrastrukturu kao što su autobusna stajališta sukladno važećem Pravilniku o autobusnim stajalištima, pješačke površine do autobusnih stajališta te sva opremiti kako bi se postigla veća kvaliteta usluge.

Predviđeno je uvođenje 1 linije javnog prijevoza.

Provedbom Projekta aktivno se pristupa rješavanju ključnih prepreka za daljnji održivi razvoj javnog prijevoza.

6.2 Prijedlog linija

Predviđeno je uvođenje jedne linije javnog prijevoza. Nastavno se daje prikaz i opis prometovanja linije.

Svrha linije je da se građanima omogući javni prijevoz između novog putničkog terminala i centra općine Vela Luka.

6.2.1 Linija 1. Gradska linija broj 1.

Na ruti je predviđeno zaustavljanje autobusa na 6 stajališta kako bi se povećala dostupnost javnog prijevoza što većem broju stanovnika, odnosno potencijalnim i postojećim putnicima.

Vrijeme obrta nove linije iznosi oko 20 minuta, odnosno duljina obrta 8,1 km. U nastavku slijedi prikaz međustajališne udaljenosti i minimalnog voznog vremena između njih.

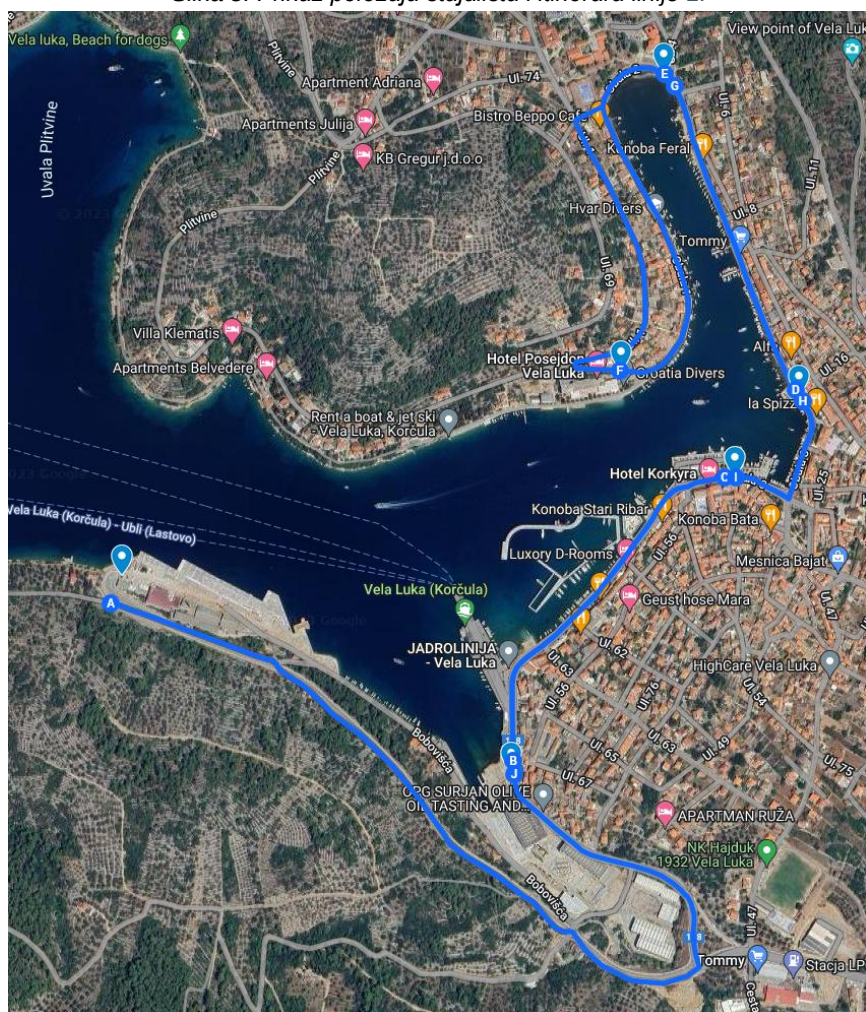


Tablica 2. Prikaz stajališta – linija 1

Br.	Stajalište	Međustajališna udaljenost [km]	Minimalno vozno vrijeme [min]
1.	Nova Luka (PPT)		
2.	Staro trajektno pristanište	1,8	3
3.	Obala 3 (Mala riva)	0,6	2
4.	Obala 2 (Tranulov most)	0,3	1
5.	Obala 2 (Gospa od začeca)	0,6	2
6.	Obala 1 (Posejdon)	0,75	2
7.	Obala 2 (Gospa od začeca)	0,75	2
8.	Obala 2 (Tranulov most)	0,6	2
9.	Obala 3 (Mala riva)	0,3	1
10.	Staro trajektno pristanište	0,6	2
11.	Nova Luka (PPT)	1,8	3
UKUPNO		8,1	20

Izvor: autori

Slika 8. Prikaz položaja stajališta i itinerara linije 1.



Izvor: Autori



6.3 *Prijedlog voznog reda*

6.3.1 *Linija 1. Gradska linija broj 1.*

6.3.1.1 *Vozni red u sezoni*

Predloženim vozim redom, u sezoni, je planirano 23 polazaka u vremenu od 04:50 (prvi polazak) do 21:00 (zadnji polazak). Vozni red je prilagođen polascima i dolascima državne trajektne linije broj 604 i 9604, a koja je prikazana i na Slika 7.

U nastavku slijedi prikaz polazaka autobusa na početno – završna stajališta Nova Luka, i to u sezoni i izvan nje.

Detaljni vozni red po danu nalazi su prilogu Analize.



Tablica 3. Vozni red linije 1 u sezoni cjelokupni

Broj polazaka	Smjer od PPT-a						Smjer prema PPT-a					Napomena
	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)	
1.	4:50 h	4:53 h	4:55 h	4:56 h	4:58 h	5:00 h	5:02 h	5:04 h	5:05 h	5:07 h	5:10 h	Pon - sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon - sub
5.	7:25 h	7:28 h	7:30 h	7:31 h	7:33 h	7:35 h	7:37 h	7:39 h	7:40 h	7:42 h	7:45 h	Nedjeljom i blagdanom
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet
7.	8:10 h	8:13 h	8:15 h	8:16 h	8:18 h	8:20 h	8:22 h	8:24 h	8:25 h	8:27 h	8:30 h	Nedjeljom i blagdanom
8.	8:30 h	8:33 h	8:35 h	8:36 h	8:38 h	8:40 h	8:42 h	8:44 h	8:45 h	8:47 h	8:50 h	Pon-sub
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan
13.	13:00 h	13:03 h	13:05 h	13:06 h	13:08 h	13:10 h	13:12 h	13:14 h	13:15 h	13:17 h	13:20 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
14.	13:15 h	13:18 h	13:20 h	13:21 h	13:23 h	13:25 h	13:27 h	13:29 h	13:30 h	13:32 h	13:35 h	utorak, četvrtak
15.	13:30 h	13:33 h	13:35 h	13:36 h	13:38 h	13:40 h	13:42 h	13:44 h	13:45 h	13:47 h	13:50 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
16.	13:55 h	13:58 h	14:00 h	14:01 h	14:03 h	14:05 h	14:07 h	14:09 h	14:10 h	14:12 h	14:15 h	ponedjeljak, srijeda, petak,

ANALIZA DAVANJA KONCESIJE NA PODRUČJU
OPĆINE VELA LUKA



												subota, nedjelja
17.	14:05 h	14:08 h	14:10 h	14:11 h	14:13 h	14:15 h	14:17 h	14:19 h	14:20 h	14:22 h	14:25 h	utorak, četvrtak
18.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan

Izvor: autori



6.3.1.2 Vozni red izvan sezone

Izvan sezone, predviđeno je mogućih ukupno 23 polazaka dnevno ovisno o danu u kojem je predviđen polazak trajekta i to u vremenu od 04:55 (prvi polazak) do 21:15 (zadnji polazak). Vozni red je prilagođen polascima i dolascima državne trajektne linije broj 604 i 9604, a koja je prikazana i na Slika 7.

Detaljni vozni red po danu nalazi su prilogu Analize.

ANALIZA DAVANJA KONCESIJE NA PODRUČJU
OPĆINE VELA LUKA



Tablica 4. Vozni red linije 1 izvan sezone

Broj polazaka	Smjer od PPT-a						Smjer prema PPT-u					Napomena
	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)	
1.	4:55 h	4:58 h	5:00 h	5:01 h	5:03 h	5:05 h	5:07 h	5:09 h	5:10 h	5:12 h	5:15 h	Pon-sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Pon-sub
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Pon-sub
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon-pet
5.	7:30 h	7:33 h	7:35 h	7:36 h	7:38 h	7:40 h	7:42 h	7:44 h	7:45 h	7:47 h	7:50 h	Nedjelja i blagdan
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet
7.	8:05 h	8:08 h	8:10 h	8:11 h	8:13 h	8:15 h	8:17 h	8:19 h	8:20 h	8:22 h	8:25 h	Utorak, Nedjelja i blagdan
8.	8:45 h	8:48 h	8:50 h	8:51 h	8:53 h	8:55 h	8:57 h	8:59 h	9:00 h	9:02 h	9:05 h	Utorak
9.	13:10 h	13:13 h	13:15 h	13:16 h	13:18 h	13:20 h	13:22 h	13:24 h	13:25 h	13:27 h	13:30 h	Pon-pet
10.	13:40 h	13:43 h	13:45 h	13:46 h	13:48 h	13:50 h	13:52 h	13:54 h	13:55 h	13:57 h	14:00 h	Petak
11.	14:10 h	14:13 h	14:15 h	14:16 h	14:18 h	14:20 h	14:22 h	14:24 h	14:25 h	14:27 h	14:30 h	Petak/ Nedjelja i blagdan
12.	14:20 h	14:23 h	14:25 h	14:26 h	14:28 h	14:30 h	14:32 h	14:34 h	14:35 h	14:37 h	14:40 h	Ponedjeljak, srijeda, četvrtak
13.	14:50 h	14:53 h	14:55 h	14:56 h	14:58 h	15:00 h	15:02 h	15:04 h	15:05 h	15:07 h	15:10 h	Nedjelja i blagdan
14.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan
17.	17:10 h	17:13 h	17:15 h	17:16 h	17:18 h	17:20 h	17:22 h	17:24 h	17:25 h	17:27 h	17:30 h	Utorak, petak
18.	17:40 h	17:43 h	17:45 h	17:46 h	17:48 h	17:50 h	17:52 h	17:54 h	17:55 h	17:57 h	18:00 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota
19.	18:20 h	18:23 h	18:25 h	18:26 h	18:28 h	18:30 h	18:32 h	18:34 h	18:35 h	18:37 h	18:40 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota
20.	19:40 h	19:43 h	19:45 h	19:46 h	19:48 h	19:50 h	19:52 h	19:54 h	19:55 h	19:57 h	20:00 h	Petak
21.	20:15 h	20:18 h	20:20 h	20:21 h	20:23 h	20:25 h	20:27 h	20:29 h	20:30 h	20:32 h	20:35 h	Petak
22.	20:40 h	20:43 h	20:45 h	20:46 h	20:48 h	20:50 h	20:52 h	20:54 h	20:55 h	20:57 h	21:00 h	Nedjelja i blagdan
23.	21:15 h	21:18 h	21:20 h	21:21 h	21:23 h	21:25 h	21:27 h	21:29 h	21:30 h	21:32 h	21:35 h	Nedjelja i blagdan



Izvor: autori



Ukoliko se uzme u obzir da linija prometuje svaki dan po voznom redu predviđenim u sezoni, u nastavku slijede operativni pokazatelji nove linije. Na liniji se u godini ostvari oko 125,9 tisuća putnika te prihod od 88.148,00 € (cijena karte 0,7 €).

Tablica 5. Operativni pokazatelji linije 1

Godina	U tjednu	
	po smjeru	ukupno
Broj polazaka	23	8.395
Broj kilometara	8,1	67.999,50
Potencijalni broj putnika godišnje		
2023.		125.925
2024.		125.925
2025.		125.925
2026.		125.925
2027.		125.925
2028.		125.925
2029.		125.925
2030.		125.925
2031.		125.925
2032.		125.925
2033.		125.925

Izvor: autori



7 PRIJEDLOG UREĐENJA INFRASTRUKTURE MA

7.1 *Infrastruktura na stajalištima*

Dostupnost javnog prijevoza je izuzetno bitna u kvalitetnom razvoju prostora te u privlačenju stanovništva i turista. Pritom je važno osigurati dostupnost za osobe sa smanjenom pokretljivošću i osobe s invaliditetom. Kako bi se navedenim skupinama stanovništva osigurala mogućnost mobilnosti za obavljanje svakodnevnih aktivnosti, potrebno je prometnu infrastrukturu prilagoditi njihovim potrebama i tehničkim zahtjevima. Na ovaj način usluga i dostupnost javnog prijevoza su povezane s uključivanjem što većeg broja stanovnika u društveni život određenog područja.

Potrebno je izgraditi 5 novih stajališta, od 6 budući da se okretište nalazi na području nove trajektne luke gdje postoji obilježeno autobusno parkiralište. Na lokaciji autobusnog stajališta mora biti postavljena ploča s imenom stajališta i izvatkom iz voznog reda, kao i košara za otpatke. Autobusno stajalište mora biti opremljeno natkrivenim prostorom za putnike odnosno čekaonicom. Uređenje autobusnog stajališta podrazumijeva i odgovarajuće uređenje pješačkog pristupa stajalištu.

Od novih stajališta, jedno se nalazi na državnoj cesti, dva se nalaze na županijskoj cesti, a tri na nerazvrstanim cestama. Za potrebe uređenja na državnim i županijskim cestama potrebno je dobiti suglasnost upravitelja cesta.



8 UGOVOR O KONCESIJI

8.1 Glavna obilježja koncesije

U ova obilježja svakako spadaju upravno pravna priroda koncesijskog odnosa, subjekti koncesijskog odnosa i njihov specifičan pravni položaj, predmet koncesije, naknada za koncesiju, vremenska uvjetovanost koncesije te njezina načelna opozivost.

Što se predmeta koncesije tiče, uspoređujući različite pravne sustave, predmet koncesije može biti ili vršenje javnih službi, ili korištenje prirodnih bogatstava i dobara u općoj uporabi (Đerđa, 2015:62.-70). Koncesija se ne može dati na šumama i šumskom zemljištu u vlasništvu Republike Hrvatske i na drugim dobrima utvrđenim posebnim propisima.

Naknada za koncesiju je naknada koju plaća koncesionar na temelju ugovora o koncesiji prema čl.5 Zakona o koncesijama (NN, 69/17). Naknada za koncesiju ima značaj javnog davanja i plaća se u novcu, a može biti ugovorena kao stalan jednak iznos i/ili kao varijabilni iznos, ovisno o posebnostima predmeta koncesije, načelima utvrđenima studijom opravdanosti davanja koncesije, odnosno analizom davanja koncesije te posebnim zakonom, iznimno naknada za koncesiju ne mora se ugovoriti u slučajevima kada je studijom opravdanosti zadavanje koncesije ili analizom davanja koncesije utvrđeno da nije financijski opravdana, osim ako drukčije nije uređeno posebnim zakonom. (NN, Zakon o koncesijama, 69/17)

O iznosu naknade odlučuje davatelj koncesije, tijelo javne vlasti, odnosno pravna osoba koja je u skladu sa Zakonom o koncesijama i ostalim posebnim zakonima nadležna za davanje koncesije, te se o istome redovito ne može pregovarati

Bitno obilježje koncesija jest njihova vremenska određenost. Naime, sve se koncesije dodjeljuju na točno određeno vrijeme, a rok trajanja ovisi o nizu razloga. Vrijeme na koje se dodjeljuje koncesija najčešće je uređeno pravnim propisima.

Davatelj koncesije određuje rok na koji se koncesija daje na način da taj rok ne ograničava tržišno natjecanje više nego što je to nužno kako bi se osigurala amortizacija stvarne vrijednosti ulaganja koncesionara i razuman povrat uloženog kapitala, istodobno uzimajući u obzir troškove i rizike koje koncesionar preuzima za vrijeme trajanja koncesije. (NN, Zakon o koncesijama, 69/17).

Koncesija se, načelno, pod određenim uvjetima, može opozvati jednostranim aktom javnopravnog tijela koje je koncesiju podijelilo.

8.2 Vrsta i predmet koncesije

Zakonom o komunalnom gospodarstvu nominalno su utvrđene komunalne djelatnosti kao i način njihova obavljanja. Slijedom odredbe čl. 11. komunalna djelatnost prijevoza putnika u javnom prometu obavlja se temeljem koncesije.

Na temelju članka 78. Zakona o koncesijama (Narodne novine broj 69/17 i 107/20) i članka 29. Statuta Općine Vela Luka (Službeni glasnik Općine Vela Luka broj 11/21) Općinsko vijeće Općine Vela Luka je na svojoj 3. sjednici održanoj dana 22. 12. 2021. godine donijelo S R E D N J O R O Č N I (T R O G O D I Š N J I) P L A N D A V A N J A K O N C E S I J A Z A P E R I O D 2022. DO 2024. GODINE



Člankom 1. Utvrđen je se Srednjoročni plan davanja koncesija za Općini Vela Luka kako slijedi:

a) U 2022. godini ne planira se davanje koncesija.

b) U 2023. godini dat će se iz područja komunalnih djelatnosti 2 koncesije za djelatnost "linijski prijevoz putnika", s osnovnom namjerom uvođenja redovne cestovne linije do novog trajektnog pristaništa. Ovaj Plan je objavljen u Službenom glasniku Općine Vela Luka. KLASA: 021-05/21-03/051 URBROJ: 2138/05-02-21-01 Vela Luka, 23. prosinca 2021. godine

Nadalje, nužno je imati Odluku o javnom lokalnom linijskom prijevozu putnika u cestovnom prometu na području Općine kojom su regulirani organizacija, način i uvjeti obavljanja javnog lokalnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu na području Općine .

Ovom analizom opravdanosti utvrđuje se da općina Vela Luka ima obvezu obavljanja komunalne djelatnosti javnog lokalnog linijskog prijevoza putnika sukladno nužnoj Odluci o komunalnom linijskom prijevozu putnika u cestovnom prometu na području Općine , a način povjeravanja obavljanja navedene djelatnosti je dodjela koncesije u postupku utvrđenom Zakonom o koncesijama (NN 69/17, 107/20).

8.3 Procijenjena vrijednosti koncesije

Obavljanje djelatnosti javnog lokalnog prijevoza za koju se daje koncesija je djelatnost od javnog interesa i predstavlja zakonsku obvezu te se ne može analizirati sa aspekta obavljanja djelatnosti koja ima ekonomsku opravdanost. S obzirom da će ponuditelji davati svoje ponude pod istim uvjetima, odabir najpovoljnije ponude bit će prema kriteriju najviše ponuđene naknade, uz zadovoljavanje svih ostalih uvjeta propisanih Dokumentacijom za nadmetanje

8.4 Pripremne radnje za davanje koncesije

To su sve aktivnosti koje se provode radi davanja koncesije, a prethode početku postupka davanja koncesije. Pripremne radnje provodi davatelj koncesije. Pri provođenju pripremnih radnji primjenjuju se sljedeći propisi:

- Zakon o koncesijama (NN, 69/17)
- Posebni zakoni
- Propisi kojim se uređuje javna nabava (NN, 120/16)
- Ostali propisi ovisno o vrsti i predmetu koncesije.

Četiri su pripremne radnje koje provode radi davanja koncesije

1. imenovanje stručnog povjerenstva za koncesiju,
2. izrada studije opravdanosti davanja koncesije ili analize davanja koncesije,
3. procjena vrijednosti koncesije i
4. izrada dokumentacije za nadmetanje.

Članovi stručnog povjerenstva za koncesiju mogu biti pravne, ekonomske, tehničke i druge odgovarajuće struke, ovisno o predmetu i značajkama koncesije i ne moraju biti zaposlenici davatelja koncesije. Broj članova stručnog povjerenstva je neparan, min 3., max. 7 članova. Posebna se pažnja mora ukazati pri sprječavanju mogućeg sukoba interesa kod članova



povjerenstva Primjenjuju se i propisi o javnoj nabavi na način da jedan član mora imati certifikat iz područja javne nabave. Ministarstvo financija može imenovati svog člana u povjerenstvo u roku od deset dana od dana obavijesti o namjeri imenovanja povjerenstva Zadaci stručnog povjerenstva za koncesiju prema čl. 16. Zakona o koncesijama (NN, 69/17) su :

1. suradnja s davateljem koncesije pri izradi studije opravdanosti davanja koncesije, odnosno analize davanja koncesije, pri pripremi utvrđivanja uvjeta za davanje koncesije određenih posebnim zakonom i izradi dokumentacije za nadmetanje te pri definiranju uvjeta sposobnosti i kriterija za odabir najpovoljnije ponude
2. analiza koncesije za radove i koncesije za usluge radi utvrđivanja sadržava li koncesija i obilježja javno-privatnog partnerstva
3. pregled i ocjena pristiglih ponuda i/ili zahtjeva za sudjelovanje, u skladu s pravilima postupka davanja koncesije
4. prije sklapanja ugovora o koncesiji, utvrđivanje prijedloga odluke o davanju koncesije, prijedloga odluke o izmjeni odluke o davanju koncesije, prijedloga odluke o poništenju postupka davanja koncesije, prijedloga odluke o izmjeni odluke o poništenju postupka davanja koncesije te obrazloženja tih prijedloga
5. prije početka postupka davanja koncesije, obavještanje nadležnog državnog odvjetništva o namjeri davanja koncesije čija djelatnost će se obavljati na nekretnini u vlasništvu Republike Hrvatske ili koncesije koja se odnosi na opće dobro ili drugo dobro za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, a nadležno državno odvjetništvo će na temelju svojih evidencija izvijestiti stručno povjerenstvo za koncesiju ako su u tijeku upravni ili sudski postupci ili ako postoje druge zapreke za pokretanje postupka davanja koncesije, u okviru nadležnosti državnog odvjetništva
6. predlaganje vrste i vrijednosti pojedinog jamstva
7. za koncesije iz područja javne infrastrukture procijenjene vrijednosti jednake ili veće od praga provodi se analiza utjecaja davanja koncesije na javni dug Republike Hrvatske
8. obavljanje svih ostalih radnji potrebnih za provedbu postupka davanja koncesije.

Da li će davatelj koncesije izrađivati studije opravdanosti davanja koncesije ili analize davanja koncesije ovisi o procijenjenoj vrijednosti koncesije. Ukoliko je procijenjena vrijednost manja od 15.000.000,00 kuna (1.990.842,13 €), bez poreza na dodanu vrijednost, davatelj koncesije može umjesto studije opravdanosti davanja koncesije izraditi analizu davanja koncesije.

Zakonodavnim okvirom (NN, 69/17) studija opravdanosti davanja koncesije sastoji se osobito od operativnog sažetka, općeg dijela, tehničke, financijske, ekonomske i pravne analize, a po potrebi elaborata zaštite okoliša sukladno posebnom propisu odnosno ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu gdje je to primjenjivo, kulturna dobra i zdravlje te pripadajućih priloga, zaključaka i preporuka. Studijom opravdanosti davanja koncesije posebno se uzimaju u obzir javni interes, utjecaj na okoliš, zaštita prirode i kulturnih dobara, financijski učinci koncesije na državni proračun Republike Hrvatske, odnosno proračun jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, te usklađenost s gospodarskim razvojnim planovima i planovima davanja koncesija u skladu sa čl. 18 Zakona o koncesijama (NN, 69/17)

U Zakonu o koncesijama iz 2012. godine (NN, 143/12) bilo je omogućeno da davatelj koncesije pri izradi studije opravdanosti davanja koncesije koristi pomoć vanjskih stručnih savjetnika, što



je vrlo primjenjivo u praksi, jer je teško očekivati da svaki davatelj koncesije u svom timu ima toliko širok spektar stručnjaka da bi se izradila kvalitetna studija.

No novi Zakon o koncesijama striktno određuje da studiju opravdanosti davanja koncesije izrađuje davatelj koncesije.

Ono što svaka studija opravdanosti davanja koncesije ili analiza davanja koncesije mora sadržavati, a sukladno čl. 19 st. 9 Zakona o koncesijama (NN, 69/17) su:

- određenje vrste i predmeta koncesije,
- procijenjenu vrijednost koncesije,
- predložene minimalne uvjete sposobnosti gospodarskog subjekta,
- rok na koji se daje koncesija,
- obrazloženje ima li koncesija značajke javno-privatnog partnerstva,
- i sve ostale podatke nužne za izradu dokumentacije za nadmetanje.

Procijenjena vrijednost koncesije bitan je element kod postupka davanja koncesije.

Prema čl. 20 Zakona o koncesijama (NN, 69/17) davatelj koncesije procjenjuje vrijednost koncesije kao ukupnu vrijednost predmeta koncesije, izraženu u kunama bez poreza na dodanu vrijednost, uključujući sve predvidive izmjene ugovora o koncesiji i maksimalnu vrijednost izmjena. Procijenjena vrijednosti koncesije izračunava se kao procijenjeni ukupni prihod, bez poreza na dodanu vrijednost, koji će koncesionar postupajući s pažnjom dobrog gospodarstvenika ostvariti temeljem ugovora o koncesiji za vrijeme trajanja koncesije. Utvrđivanjem procijenjene vrijednosti davatelj koncesije odlučuje da li izrađuje studiju opravdanosti davanja koncesije ili analiza davanja koncesije. Zajedno sa obavijesti o namjeri davanja koncesije, davatelj koncesije izrađuje dokumentaciju o nadmetanju. Novim Zakonom o koncesijama davatelj koncesije više nije dužan unaprijed odrediti novčanu naknadu za preuzimanje dokumentacije za nadmetanje iz razloga što je gospodarskim subjektima omogućen neograničen, potpuno neposredan i besplatan pristup dokumentaciji za nadmetanje od dana objave obavijesti o namjeri davanja koncesije u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske. Dokumentacija za nadmetanje sadržava sve potrebne podatke koji gospodarskom subjektu omogućavaju izradu zahtjeva za sudjelovanje i/ili ponude sukladno čl. 22 Zakona o koncesijama (NN, 69/17).

Sukladno čl. 2. Zakona o javno – privatnom partnerstvu (NN 78/12, 152/14, 114/18), javno-privatno partnerstvo se definira kao dugoročan ugovorni odnos između javnog i privatnog partnera, predmet kojeg je izgradnja i/ili rekonstrukcija i održavanje javne građevine, u svrhu pružanja javne usluge iz okvira nadležnosti javnog partnera. Bitno je stoga naglasiti da se model JPP-a u RH može primijeniti samo ukoliko je predmet ugovora izgradnja (i/ili rekonstrukcija) javne građevine, koja služi za pružanje javnih usluga od strane javnog partnera. Drugim riječima, ugovori u kojima privatni entitet ima obveze pružanja isključivo javnih usluga (bez elementa izgradnje/rekonstrukcije javne građevine), ili izgradnja objekta s komercijalnim sadržajima, ne mogu biti JPP projekti u smislu Zakona o JPP-u.

Kako se u ovom slučaju nedvojbeno radi isključivo o pružanju javne usluge obavljanja komunalnog linijskog prijevoza u cestovnom prometu, te ne postoji element izgradnje ili rekonstrukcije javne infrastrukture, predmetna koncesija nema navedena temeljna obilježja i stoga ne može niti biti riječ o koncesiji s obilježjima javno – privatnog partnerstva.



8.5 Općenito o postupku davanja koncesije

Postupak davanja koncesije vrlo je sličan postupku javne nabave, međutim ima neke specifičnosti. Vrijednosni prag koji se objavljuje u Službenom listu Europske unije, te na mrežnim stranicama Ministarstva financija bitan je za određenje primjena pravila postupka davanja koncesija. Europska komisija je, na temelju ovlasti iz EU direktiva 2014/23/EU, 2014/24/EU, 2014/25/EU te 2009/81/EZ, donijela uredbe kojima se od 1. siječnja 2020. mijenjaju vrijednosti europskih pragova (nabava velike vrijednosti). Uredbe su u cijelosti obvezujuće i izravno se primjenjuju u svim državama članicama EU. Vrijednosni prag za 2020. godinu iznosi 5.350.000,00 EUR. Trenutno na mrežnim stranicama Ministarstva financija nije ažuriran podatak o vrijednosnom pragu za 2020. godinu. Europska komisija vrši reviziju vrijednosnog praga, te taj iznos u odgovarajućim nacionalnim valutama objavljuje i Službenom listu Europske unije. Postupak davanja koncesija za usluge te na koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra procijenjene vrijednosti manje od vrijednosnog praga ili za koncesije za usluge procijenjene vrijednosti jednake ili veće od vrijednosnog praga te na koncesije za radove ima određene različitosti, posebno u dijelu zahtjeva za sudjelovanje i ponuda, te kod određivanja kriterija za odabir ponuda.

Određena područja koja se tiču obavijesti o namjeri davanja koncesija, odluke o davanju koncesije primjenjuju se kako na koncesije za usluge te na koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra procijenjene vrijednosti manje od vrijednosnog praga tako i na koncesije za usluge procijenjene vrijednosti jednake ili veće od vrijednosnog praga te na koncesije za radove.

POSTUPAK DAVANJA KONCESIJA ZA USLUGE PROCIJENJENE VRIJEDNOSTI MANJE OD VRIJEDNOSNOG PRAGA

Sukladno trenutnom vrijednosnom pragu Europske komisije sve koncesije za usluge koje imaju procijenjenu vrijednost manju od 5.350.000,00 kn (710.067,03 €) daju se prema odredbama glave III. Zakona o koncesijama (NN, 69/17).

Postupak davanja koncesije započinje danom objave obavijesti o namjeri davanja koncesije u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske, a završava izvršnošću odluke o davanju koncesije ili odluke o poništenju postupka davanja koncesije prema čl.30 Zakona o koncesijama (NN, 69/17).

Hodogram provedbe postupka davanja koncesije

Sukladno Zakonu o koncesijama postupak davanja koncesije teče sljedećim tokom te obuhvaća sljedeće aktivnosti:

A) Pripremne radnje :

1. Imenovanje stručnog povjerenstva za koncesiju



2. Izrada Studije opravdanosti davanja koncesije ili Analize davanja koncesije
3. Procjena vrijednosti koncesije
4. Izrada dokumentacije za nadmetanje

B) Postupak davanja koncesije:

1. Obavijest o namjeri davanja koncesije – raspisuje Načelnik, a provodi Stručno povjerenstvo za koncesiju
2. Rok za dostavu ponuda zainteresiranih je 30 dana od slanja obavijesti na objavu
3. Javno otvaranje ponuda izvršit će se na dan koji će se utvrditi u obavijesti o namjeri davanja koncesije a izvršiti će ga Stručno povjerenstvo za koncesiju
4. Nakon otvaranja ponuda Stručno povjerenstvo za koncesije izvršit će se pregled i ocjena ponuda, te rangiranje ponuda.
5. Stručno povjerenstvo za koncesije utvrđuje po kriterijima prijedlog Odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja , te taj prijedlog i zapisnik o provedenom postupku osjenjivanja i rangiranja ponuda podnosi Načelniku.
6. Na prijedlog Načelnika Općinsko vijeće Općine i donosi odluku o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja za davanje koncesije ili odluku o poništenju postupka davanja koncesije, u roku od 30 dana od dana javnog otvaranja ponuda
7. Odluku o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja dostavlja se svim zainteresiranim stranama 8. Rok mirovanja je 15 dana od dana dostave odluke svim ponuditeljima
9. Sklapanje ugovora ponudit će se najpovoljnijem ponuditelju najkasnije u roku od 10 dana od dana kada je odluka o davanju koncesije postala izvršna

8.6 Rok na koji se daje koncesija

Koncesija za obavljanje javnog lokalnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu na području daje se na rok do 5 godina.

8.7 Utvrđivanje uvjeta za raskid ugovora o koncesiji

Koncesija prestaje:

- istekom vremena za koji je dodijeljena
- smrti fizičke osobe koncesionara, odnosno prestankom pravne osobe koncesionara
- ispunjenjem zakonskih uvjeta,
- sporazumnim raskidom ugovora o koncesiji,
- otkazom ugovora u koncesiji



- pravomoćnošću sudske odluke kojom se ugovor o koncesiji utvrđuje ništetnim ili se poništava,
- u svim ostalim slučajevima određenim ugovorom o koncesiji, Zakonom o koncesijama i Zakonom o komunalnom gospodarstvu.

Davatelj koncesije de jednostranom izjavom volje raskinuti ugovor u cijelosti ili djelomično, ako Hrvatski sabor odlukom da to zahtjeva javni interes. Ako se ugovor raskida djelomično, koncesionar može u roku od 30 dana od dana primitka izjave o raskidu izjaviti da raskida ugovor u cijelosti. U slučaju raskida ugovora o koncesiji zbog javnog interesa, koncesionar ima pravo na naknadu štete u skladu s odredbama ugovora i općim odredbama obveznog prava. Davatelj koncesije može jednostrano raskinuti ugovor o koncesiji u slijedećim slučajevima: - ako koncesionar nije platio naknadu za koncesiju više od dva puta uzastopno ili općenito neuredno plaća naknadu za koncesiju, - ako koncesionar ne provodi mjere i radnje nužne radi zaštite prava putnika te ne ispunjava sve mjere o sigurnosti u cestovnom prometu,

- izmjenom dokumenata prostornog uređenja, ukoliko se ispune i svi drugi uvjeti predviđeni posebnim propisima;
- ako koncesionar ne poštuje zakonske i podzakonske akte kojima se uređuje djelatnost javnog međumjesnog prijevoza;
- ako je koncesionar naveo netočne podatke u ponudi temeljem kojih se utvrđivalo ispunjenje uvjeta sposobnosti određenih u dokumentaciji za nadmetanje,
- ako koncesionar svojom krivnjom ne započne s provedbom ugovora ili njegovog dijela u ugovorenom roku, - ako koncesionar obavlja i druge radnje u suprotnosti s ugovorom koncesiji ili propušta obaviti dužne radnje utvrđene ugovorom,
- ako je koncesionar prenio na treću osobu svoja prava iz ugovora o koncesiji suprotno odredbama Zakona o koncesiji i ugovora,
- ako koncesionar ne dostavi novi odgovarajući instrument osiguranja kojeg davatelj koncesije zatraži na temelju članka 31. stavak 5. Zakona o koncesijama i odgovarajuće odredbe ugovora o koncesiji, Prije jednostranog raskida ugovora o koncesiji, davatelj koncesije de prethodno pisanim putem upozoriti koncesionara o takvoj svojoj namjeri te odrediti koncesionaru primjereni rok za otklanjanje razloga za raskid ugovora i za izjašnjavanje o tim razlozima. U slučaju jednostranog raskida ugovora od strane davatelja koncesije, davatelj koncesije ima pravo na naknadu štete koju mu je prouzročio Koncesionar u skladu s općim odredbama obveznog prava. U slučaju raskida ugovora od strane davatelja koncesije iz navedenih razloga, koncesionar nema pravo na naknadu zbog raskida ugovora. Koncesionar može jednostrano raskinuti ugovor u skladu s općim odredbama obveznog prava.

8.8. Izvršenje ugovora o koncesiji

Ova Analiza je pokazala opravdanost davanja koncesije za gospodarsko obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika na području Općine Vela Luka, u pogledu podizanja standarda i kvalitete života na cijelom području Općine. S obzirom da se djelatnošću javnog prijevoza osigurava prijevoz stanovnika do škole, radnog mjesta kao i povezivanje stanovnika Općine Vela Luke s svojim trajektnim pristaništem, zasigurno je da javni interes postoji.



Međutim, bitno je naglasiti da obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika nije ekonomski samoodrživo već je radi osiguranja javnog interesa za prijevozom učenika i ostalog stanovništva na području Općine Vela Luke nužno subvencioniranje.

Sukladno ovoj Analizi, Općina Vela Luka bi mogla provesti postupak dodjele koncesije za obavljanje javnog lokalnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu na području Općine Vela Luka.

S obzirom da će ponuditelji davati svoje ponude pod istim uvjetima, odabir najpovoljnije ponude bit će prema kriteriju najviše ponuđene naknade, uz zadovoljavanje svih ostalih uvjeta propisanih Dokumentacijom o nabavi.



9 ANALIZA RIZIKA

Kvalitativna analiza rizika razmatrat će se kroz sljedeće stavke:

- popis utjecaja kojima je projekt izložen
- matrica rizika za svaki štetni događaj kroz
 - moguće uzroke rizika
 - vezu s analizom osjetljivosti, gdje je to primjenjivo
 - negativne učinke generirane na projektu
 - razine vjerojatnosti pojave i ozbiljnosti utjecaja
 - razinu rizika
- interpretacija matrice rizika, uključujući i procjenu prihvatljive razine rizika
- opis ublažavanja i/ili preventivne mjere za glavne rizike i utvrđivanje odgovornosti za primjenjive mjere smanjenja izloženosti, kad se smatra potrebnim.

Prvi korak u izradi kvalitativne analize rizika uključuje identifikaciju mogućih utjecaja na projekt. Najčešći primjeri događaja i situacija s negativnim implikacijama u provedbi projekta su kašnjenje u procesu javne nabave pri izboru isporučitelja autobusa (žalbeni rokovi, ponavljanje procesa), prekoračenja troškova i kašnjenja u realizaciji, koji su različiti i ovise o specifičnostima projekta, stečaj odnosno financijski problemi ugovorne strane te prigovori javnosti.

Nakon što su identificirani potencijalni štetni događaji, izrađuje se tablica rizika.

Potrebno je definirati moguće uzroka materijalizacije rizika. To su primarne opasnosti koje bi mogle nastati za vrijeme trajanja projekta. Svi uzroci svakog štetnog događaja moraju biti identificirani i analizirani, uzimajući u obzir da nedostatan predviđanje, planiranje ili upravljanje može imati negativan utjecaj na projekt. Identifikacija uzroka potencijalnih opasnosti može se provesti na temelju ad hoc analize ili sličnih primjera koji su dokumentirani u prošlosti. Općenito se pojava problema u realizaciji projekta definira se kao slabost u projektiranju/planiranju, u najširem mogućem smislu pa je potrebno ispravno identificirati i dokumentirati sve potencijalne uzroke neuspjeha.

Kada je to prikladno, potrebno je vezati se na rezultate analize osjetljivosti, eksplicitno pokazujući koje kritične varijable utječu na štetne događaje.

Za svaki štetni događaj, potrebno je opisati opći učinak na projekt i relativne posljedice na novčane tokove.

Svaki učinak treba biti definiran prema njegovim posljedicama u smislu vremena trajanja (kratkoročni ili dugoročni utjecaj), kako bi se predvidio potencijalni utjecaj na novčane tokove i odredile odgovarajuće mjere za smanjenje rizika.

Vjerojatnost (P) ili vjerojatnost pojave dodjeljuje se svakom štetnom događaju.

Preporučena je sljedeća klasifikacija :

- A. vrlo niska/ograničena vjerojatnost (0-10% vjerojatnosti)
- B. uglavnom nije vjerojatno (10-33% vjerojatnosti)
- C. ravnomjerniji odnos vjerojatnosti da se štetni događaj dogodi ili ne dogodi (33-66% vjerojatnosti)
- D. vjerojatno (66-90% vjerojatnosti)
- E. vrlo vjerojatno (90-100% vjerojatnosti).



Razina utjecaja (S) u rasponu od I (bez učinka) do V (katastrofalnog) definira se na temelju troškova i/ili gubitka društvenih koristi generiranih projektom. Ovakvim stupnjevanjem se omogućuje klasifikacija rizika, povezana s vjerojatnostima pojavljivanja. Preporučena klasifikacija za ozbiljnost/razinu rizika je sljedeća:

- I. nema bitan učinak na društvene koristi, čak i bez korekcije ili poboljšanja
- II. projekt generira manji gubitak društvenih koristi, moguće minimalno dugoročno djelovanje na projekt; ipak su potrebna određena poboljšanja i korekcije
- III. srednji učinak – projekt generira gubitak društvenih koristi, uglavnom financijske štete na srednja i duga razdoblja; poboljšanja i korekcije mogu riješiti problem
- IV. kritičan učinak: projekt generira veliku razinu gubitka društvenih koristi, pojava rizika uzrokuje gubitak primarne funkcije projekta; poboljšanja i korekcije velikog opsega nisu dovoljne da bi se izbjegle ozbiljne štete
- V. katastrofalan učinak – neuspjeh projekta koji može dovesti do ozbiljnog ili čak potpunog gubitka funkcije projekta; glavni učinci projekta u srednjem i dugoročnom razdoblju nisu ostvarivi.

Razina rizika određena je kombinacijom vjerojatnosti (P) i razine utjecaja (S), te je definirana u sljedećoj tablici:

Tablica 6. Matrica rizika projekta

Učinak / Vjerojatnost	I	II	III	IV	V
A	mali	mali	mali	mali	umjeren
B	mali	mali	umjeren	umjeren	visok
C	mali	umjeren	umjeren	visok	visok
D	mali	umjeren	visok	neprihvatljiv	neprihvatljiv
E	umjeren	visok	neprihvatljiv	neprihvatljiv	neprihvatljiv

Izvor: Vodič kroz analizu troškova i koristi investicijskih projekata, Alat za ekonomsku procjenu kohezijske politike 2014-2020, obrada autori



Tablica 7. Tablica pokazatelja kvalitativne analize rizika

Rizik	Učinak	Vjerojatnost (P)	Razina utjecaja (S)	Razina rizika	Mjere za sprječavanje rizika / ublažavanje rizika	Preostali rizik nakon mjera prevencije / ublažavanja
Kašnjenja provedbe postupka javne nabave	kašnjenje	D	III	visok	Kašnjenja provedbe postupka javne nabave u svakom su slučaju rizik, često zbog neočekivanih zahtjeva, kašnjenja uzrokovanih velikim brojem žalbi u postupcima od strane potencijalnih ponuditelja. Naručitelj će u postupak uključiti stručno osoblje u vezi s postupkom javne nabave kako bi se osigurala učinkovitost, točnost i najučinkovitija reakcija na svaki mogući nedostatak koji bi mogao proizaći iz tog stajališta. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	umjeren
Pristigle ponude ponuditelja veće od planiranih sredstava	trošak	C	III	umjeren	Dokumentacijom o nabavi propisati će se procijenjena vrijednost usluge javnog prijevoza. Međutim, od završetka izrade Studije do objave natječaja može doći do poremećaja na tržištu i poskupljenja temeljem čega će se i povećati ukupan iznos ponuda. Naručitelj će se uključiti u cjelokupan postupak u smislu angažmana iskusnih stručnjaka vezanih za cijene. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	mali
Stečaj ugovorne strane	trošak	B	IV	umjeren	Rizici mogu biti financijski (financijska nesposobnost isporučitelja u poštivanju ugovornih troškova) ili tehnički (tehnička nesposobnost isporučitelja), čak i ako bi potonji trebao imati malu vjerojatnost zbog specifičnog sadržaja projekta (projekt ne predviđa uporabu tehnologija koje već nisu široko korištene drugdje). Natječajna dokumentacija bit će adekvatno izrađena kako bi se takvi rizici sveli na najmanju moguću mjeru kako bi se osigurala financijska održivost i tehnička stručnost izvođača. Takvi će se zahtjevi odnositi i na podizvođače. Naručitelj će se uključiti u cjelokupan postupak u smislu angažmana iskusnih izvođača (dokazi o potrebnoj stručnosti kroz tender dokumentaciju), te stalnog nadzora i praćenja ugovora o isporuci autobusa. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	mali
Viša sila	trošak	C	III	umjeren	Pojava više sile (pandemije, potres) za posljedicu ima usporenje postupka isporuke pa i u najgorem slučaju zaustavljanje. Svakako je rezultat ove više sile kašnjenje iz kojeg će proizaći dodatni financijski troškovi.	mali

ANALIZA DAVANJA KONCESIJE NA PODRUČJU
OPĆINE VELA LUKA



					Mjere koje mogu ublažiti ovu situaciju je priznavanje određenog dijela troška, produženje roka bez penala i sl. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	
Problemi pri radu i moguća oštećenja i kvarovi	trošak	B	IV	mali	Ovaj rizik izbjeći će se redovitim održavanjem i servisiranjem vozila. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	mali
Povećanje cijena energenta	trošak	C	IV	umjeren	Ovaj rizik će se izbjeći tako što će prijavitelj potpisati jednogodišnji ugovor na temelju provedenih postupaka javne nabave. Istim ugovorom bit će definirana premija dobavljača dok će cijena energenta biti promjenjiva sukladno tržištu. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	mali
Odlazak ključnih djelatnika	trošak	B	IV	mali	Tijekom provedbe projekta može doći do odlaska djelatnika koji su bili uključeni u projekt a u tom slučaju i promjene osobe na projektu. Ovaj rizik izbjeći će se vođenjem adekvatne brige o djelatnicima kojima će biti osigurani kvalitetni radni uvjeti, poticajna redovna primanja i stimulacije, te će im biti pružena mogućnost za daljnja usavršavanja i osposobljavanja. Kao i pravovremenim slanjem obavijesti svim dionicima i definiranjem obveza koje će se predati drugoj odgovornoj osobi. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	mali
Nedostatak financijskih sredstava	kašnjenje	B	II	mali	Sredstva koje se planiraju za provedbu projekta predviđena su sukladno analizi tržišta. Samim time ne očekuje se nedostatak financijskih sredstava. Naručitelj će se uključiti u cjelokupan postupak u smislu angažmana iskusnih projektanata (dokazi o potrebnoj stručnosti kroz tender dokumentaciju), te stalnog nadzora i praćenja svih ugovora koji su sastavni dio ovog projekta. <i>Općina Vela Luka</i>	mali
Javni prigovori na projekt	trošak	B	II	mali	Obzirom da se radi o potpunoj usluzi javnog prijevoza kojeg u ovom trenutku nema ne očekuje se javni prigovor javnosti. Naručitelj će sprovesti postupak vidljivosti projekta te javnost što detaljnije upoznati s društveno-ekonomskim koristima njegove realizacije, kao što je npr. poboljšanje kvalitete življenja, smanjenje buke, smanjenje prometa na cestama. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka</i>	mali



Rizik broja putnika	% prometa	C	IV	umjeren	Procjena potražnje za uslugama uvijek podliježe značajnom stupnju nesigurnosti. U ovom slučaju, buduća potražnja za uslugom povezana je s glavnim čimbenikom: - Kad je riječ o potražnji putnika, povećanje prometa uglavnom će biti posljedica modalnog prelaska s individualnog prijevoza na cestovni za putovanja na posao; međugradski promet također će biti konkurentniji, ali će njegov doprinos vjerojatno imati manje značajan utjecaj Mjere ublažavanja ionako su moguće kako bi se spriječilo moguće smanjenje potražnje, kao što su: - kad je riječ o putničkom prometu, povećanje lokalne potražnje trebalo bi poduprijeti odgovarajućom prometnom politikom na lokalnoj razini - provođenje planova i strategija koje direktno utječu na prometnu prognozu. Provedbom tih i drugih sličnih mjera povećanje prometa temeljilo bi se na snažnim temeljima, a posljedične rizike trebalo bi svesti na najmanju moguću mjeru. <i>Odgovorno tijelo: Općina Vela Luka, prijevoznik</i>	mali
---------------------	-----------	---	----	---------	---	------

Izvor: Autor



10 ZAKLJUČAK

Ova Analiza je pokazala opravdanost davanja koncesije za gospodarsko obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika na području Općine Vela Luka, u pogledu podizanja standarda i kvalitete života na cijelom području Općine. S obzirom da se djelatnošću javnog prijevoza osigurava prijevoz stanovnika do škole, radnog mjesta kao i povezivanje stanovnika Općine Vela Luke s svojim trajektnim pristaništem, zasigurno je da javni interes postoji.

Međutim, bitno je naglasiti da obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika nije ekonomski samoodrživo već je radi osiguranja javnog interesa za prijevozom učenika i ostalog stanovništva na području Općine Vela Luke nužno subvencioniranje.

Sukladno ovoj Analizi, Općina Vela Luka bi mogla provesti postupak dodjele koncesije za obavljanje javnog lokalnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu na području Općine Vela Luka.

S obzirom da će ponuditelji davati svoje ponude pod istim uvjetima, odabir najpovoljnije ponude bit će prema kriteriju najviše ponuđene naknade, uz zadovoljavanje svih ostalih uvjeta propisanih Dokumentacijom o nabavi.

Obzirom na sve navedeno, predlaže se godišnji iznos koncesije od 1.000,00 €, odnosno ukupno 5.000,00 € na petogodišnjoj razini.



11 POPIS SLIKA

Slika 1: Vrste javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu	15
Slika 2: Najmanja udaljenost autobusnog stajališta od raskrižja	23
Slika 3: Pregledna duljina kod uključivanja autobusa u promet na javnoj cesti	24
Slika 4: Pravilan položaj para nasuprotnih stajališta	24
Slika 5: Izniman položaj para nasuprotnih stajališta.....	24
Slika 6. Prikaz trajektne linije Ubli – Vela Luka – Split	32
Slika 7. Prikaz trajektne linije Ubli – Vela Luka – Split	33
Slika 8. Prikaz položaja stajališta i itinerara linije 1.	36

12 POPIS TABLICA

Tablica 1. Obrazac mjesečnog izvješća prijevoznika	31
Tablica 2. Prikaz stajališta – linija 1	36
Tablica 3. Vozni red linije 1 u sezoni cjelokupni	38
Tablica 4. Vozni red linije 1 izvan sezone	41
Tablica 5. Operativni pokazatelji linije 1	43
Tablica 6. Matrica rizika projekta	54
Tablica 7. Tablica pokazatelja kvalitativne analize rizika.....	55



13 POPIS LITERATURE

1. Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 OJ L 315, 3.12.2007
2. Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ Tekst značajan za EGP, OJ L 300, 14.11.2009
3. Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 Tekst značajan za EGP, OJ L 55, 28.2.2011
4. KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, COM/2020/789
5. KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA EUROPA U POKRETU Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista, COM/2018/293
6. Zakon o cestama (NN 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21)
7. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21)
8. Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (NN 75/13, 36/15, 46/17)
9. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20)
10. Zakon o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (NN 55/21)
11. Zakon o koncesijama (NN 69/17, 107/20)
12. Zakon o komunalnom gospodarstvu (NN 68/18, 110/18, 32/20)
13. Zakon o javnoj nabavi (NN 120/16)
14. Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07)
15. Pravilnik o autobusnim kolodvorima (NN 57/18)
16. Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/19)
17. Odluka o iznosima sufinanciranja, mjerilima i kriterijima za sufinanciranje javne usluge u cestovnom prijevozu putnika (NN 65/21)
18. Uredba o postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama (NN 43/21)
19. Službenom glasniku Općine Vela Luka. KLASA: 021-05/21-03/051 URBROJ: 2138/05-02-21-01
20. Smjernice za razvoj i provedbu plana održive urbane mobilnosti, drugo izdanje, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, 2019.
21. Provedbeni program općine Vela Luka za period do 2025., Terabot, 2022.
22. Program ukupnog razvoja Općine Vela Luka od 2018. do 2023. godine, MICRO projekt d.o.o., 2017.
23. Plan razvoja Dubrovačko-neretvanske županije do 2027. godine, Dubrovačko neretvanska županija, 2021.
24. Studija javnog prijevoza putnika na području grada Karlovca, Growth Strategies d.o.o., 2021.
25. Studija izvodljivosti uvođenja sustava javnog prijevoza u Gradu Jastrebarskom, FPZ Zagreb, 2021.
26. Studija javnog prijevoza na području grada Jastrebarskog, FPZ Zagreb, 2018.
27. Studija izvodljivosti nabavke električnih autobusa za potrebe javnog prijevoza na području grada Jastrebarsko, INFRA DAP d.o.o., 2023.



14 PRILOZI

1. VOZNI RED AUTOBUSA U SEZONI
2. VOZNI RED AUTOBUSA IZVAN SEZONE
3. PRIKAZ POLOŽAJA STAJALIŠTA I ITINERARA LINIJE 1.



1. VOZNI RED AUTOBUSA U SEZONI

Ponedjeljak

Vozni red u sezoni - PONEĐELJAK												
Broj polazaka	Smijer od PPT-a					Smijer prema PPT-u					Napomena	
	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište		A Nova Luka (PPT)
1.	4:50 h	4:53 h	4:55 h	4:56 h	4:58 h	5:00 h	5:02 h	5:04 h	5:05 h	5:07 h	5:10 h	Pon - sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon - sub
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet
8.	8:30 h	8:33 h	8:35 h	8:36 h	8:38 h	8:40 h	8:42 h	8:44 h	8:45 h	8:47 h	8:50 h	Pon-sub
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan
13.	13:00 h	13:03 h	13:05 h	13:06 h	13:08 h	13:10 h	13:12 h	13:14 h	13:15 h	13:17 h	13:20 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
15.	13:30 h	13:33 h	13:35 h	13:36 h	13:38 h	13:40 h	13:42 h	13:44 h	13:45 h	13:47 h	13:50 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
16.	13:55 h	13:58 h	14:00 h	14:01 h	14:03 h	14:05 h	14:07 h	14:09 h	14:10 h	14:12 h	14:15 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
18.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan

Utorak

Vozni red u sezoni - UTORAK																					
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u						Napomena								
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)										
1.	4:50 h	4:53 h	4:55 h	4:56 h	4:58 h	5:00 h	5:02 h	5:04 h	5:05 h	5:07 h	5:10 h	Pon - sub									
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan									
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan									
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon - sub									
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet									
8.	8:30 h	8:33 h	8:35 h	8:36 h	8:38 h	8:40 h	8:42 h	8:44 h	8:45 h	8:47 h	8:50 h	Pon-sub									
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan									
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan									
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan									
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan									
14.	13:15 h	13:18 h	13:20 h	13:21 h	13:23 h	13:25 h	13:27 h	13:29 h	13:30 h	13:32 h	13:35 h	utorak, četvrtak									
17.	14:05 h	14:08 h	14:10 h	14:11 h	14:13 h	14:15 h	14:17 h	14:19 h	14:20 h	14:22 h	14:25 h	utorak, četvrtak									
18.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet									
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan									
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan									
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan									
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan									
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan									

Srijeda

Vozni red u sezoni - SRIJEDA												
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u				Napomena	
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)	
1.	4:50 h	4:53 h	4:55 h	4:56 h	4:58 h	5:00 h	5:02 h	5:04 h	5:05 h	5:07 h	5:10 h	Pon - sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon - sub
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet
8.	8:30 h	8:33 h	8:35 h	8:36 h	8:38 h	8:40 h	8:42 h	8:44 h	8:45 h	8:47 h	8:50 h	Pon-sub
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan
13.	13:00 h	13:03 h	13:05 h	13:06 h	13:08 h	13:10 h	13:12 h	13:14 h	13:15 h	13:17 h	13:20 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
15.	13:30 h	13:33 h	13:35 h	13:36 h	13:38 h	13:40 h	13:42 h	13:44 h	13:45 h	13:47 h	13:50 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
16.	13:55 h	13:58 h	14:00 h	14:01 h	14:03 h	14:05 h	14:07 h	14:09 h	14:10 h	14:12 h	14:15 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
18.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan



Četvrtak

Vozni red u sezoni - ČETVRTAK												
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u					Napomena
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)	
1.	4:50 h	4:53 h	4:55 h	4:56 h	4:58 h	5:00 h	5:02 h	5:04 h	5:05 h	5:07 h	5:10 h	Pon - sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon - sub
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet
8.	8:30 h	8:33 h	8:35 h	8:36 h	8:38 h	8:40 h	8:42 h	8:44 h	8:45 h	8:47 h	8:50 h	Pon-sub
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan
14.	13:15 h	13:18 h	13:20 h	13:21 h	13:23 h	13:25 h	13:27 h	13:29 h	13:30 h	13:32 h	13:35 h	utorak, četvrtak
17.	14:05 h	14:08 h	14:10 h	14:11 h	14:13 h	14:15 h	14:17 h	14:19 h	14:20 h	14:22 h	14:25 h	utorak, četvrtak
18.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan

Petak

Vozni red u sezoni - PETAK													
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u						Napomena
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)		
1.	4:50 h	4:53 h	4:55 h	4:56 h	4:58 h	5:00 h	5:02 h	5:04 h	5:05 h	5:07 h	5:10 h	Pon - sub	
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan	
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan	
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon - sub	
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet	
8.	8:30 h	8:33 h	8:35 h	8:36 h	8:38 h	8:40 h	8:42 h	8:44 h	8:45 h	8:47 h	8:50 h	Pon-sub	
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan	
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan	
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan	
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan	
13.	13:00 h	13:03 h	13:05 h	13:06 h	13:08 h	13:10 h	13:12 h	13:14 h	13:15 h	13:17 h	13:20 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja	
15.	13:30 h	13:33 h	13:35 h	13:36 h	13:38 h	13:40 h	13:42 h	13:44 h	13:45 h	13:47 h	13:50 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja	
16.	13:55 h	13:58 h	14:00 h	14:01 h	14:03 h	14:05 h	14:07 h	14:09 h	14:10 h	14:12 h	14:15 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja	
18.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet	
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan	
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan	
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan	
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan	
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan	

Subota

Vozni red u sezoni - SUBOTA												
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u					Napomena
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)	
1.	4:50 h	4:53 h	4:55 h	4:56 h	4:58 h	5:00 h	5:02 h	5:04 h	5:05 h	5:07 h	5:10 h	Pon - sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon - sub
8.	8:30 h	8:33 h	8:35 h	8:36 h	8:38 h	8:40 h	8:42 h	8:44 h	8:45 h	8:47 h	8:50 h	Pon-sub
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan
13.	13:00 h	13:03 h	13:05 h	13:06 h	13:08 h	13:10 h	13:12 h	13:14 h	13:15 h	13:17 h	13:20 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota,
15.	13:30 h	13:33 h	13:35 h	13:36 h	13:38 h	13:40 h	13:42 h	13:44 h	13:45 h	13:47 h	13:50 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota,
16.	13:55 h	13:58 h	14:00 h	14:01 h	14:03 h	14:05 h	14:07 h	14:09 h	14:10 h	14:12 h	14:15 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota,
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan

ANALIZA DAVANJA KONCESIJE NA PODRUČJU OPĆINE VELA LUKA



Nedjelja

Vozni red u sezoni - NEDJELJA												
	Smijer od PPT-a					Smijer prema PPT-u					Napomena	
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)	
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Svaki dan
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Svaki dan
5.	7:25 h	7:28 h	7:30 h	7:31 h	7:33 h	7:35 h	7:37 h	7:39 h	7:40 h	7:42 h	7:45 h	Nedjeljom i blagdanom
7.	8:10 h	8:13 h	8:15 h	8:16 h	8:18 h	8:20 h	8:22 h	8:24 h	8:25 h	8:27 h	8:30 h	Nedjeljom i blagdanom
9.	9:10 h	9:13 h	9:15 h	9:16 h	9:18 h	9:20 h	9:22 h	9:24 h	9:25 h	9:27 h	9:30 h	Svaki dan
10.	10:30 h	10:33 h	10:35 h	10:36 h	10:38 h	10:40 h	10:42 h	10:44 h	10:45 h	10:47 h	10:50 h	Svaki dan
11.	11:30 h	11:33 h	11:35 h	11:36 h	11:38 h	11:40 h	11:42 h	11:44 h	11:45 h	11:47 h	11:50 h	Svaki dan
12.	12:20 h	12:23 h	12:25 h	12:26 h	12:28 h	12:30 h	12:32 h	12:34 h	12:35 h	12:37 h	12:40 h	Svaki dan
13.	13:00 h	13:03 h	13:05 h	13:06 h	13:08 h	13:10 h	13:12 h	13:14 h	13:15 h	13:17 h	13:20 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
15.	13:30 h	13:33 h	13:35 h	13:36 h	13:38 h	13:40 h	13:42 h	13:44 h	13:45 h	13:47 h	13:50 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
16.	13:55 h	13:58 h	14:00 h	14:01 h	14:03 h	14:05 h	14:07 h	14:09 h	14:10 h	14:12 h	14:15 h	ponedjeljak, srijeda, petak, subota, nedjelja
19.	16:50 h	16:53 h	16:55 h	16:56 h	16:58 h	17:00 h	17:02 h	17:04 h	17:05 h	17:07 h	17:10 h	Svaki dan
20.	17:35 h	17:38 h	17:40 h	17:41 h	17:43 h	17:45 h	17:47 h	17:49 h	17:50 h	17:52 h	17:55 h	Svaki dan
21.	20:05 h	20:08 h	20:10 h	20:11 h	20:13 h	20:15 h	20:17 h	20:19 h	20:20 h	20:22 h	20:25 h	Svaki dan
22.	20:35 h	20:38 h	20:40 h	20:41 h	20:43 h	20:45 h	20:47 h	20:49 h	20:50 h	20:52 h	20:55 h	Svaki dan
23.	21:00 h	21:03 h	21:05 h	21:06 h	21:08 h	21:10 h	21:12 h	21:14 h	21:15 h	21:17 h	21:20 h	Svaki dan



2. VOZNI RED AUTOBUSA IZVAN SEZONE

Ponedjeljak

Vozni red izvan sezone - PONEĐJELJAK																
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u					Napomena				
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)					
1.	4:55 h	4:58 h	5:00 h	5:01 h	5:03 h	5:05 h	5:07 h	5:09 h	5:10 h	5:12 h	5:15 h	Pon-sub				
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Pon-sub				
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Pon-sub				
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon-pet				
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet				
9.	13:10 h	13:13 h	13:15 h	13:16 h	13:18 h	13:20 h	13:22 h	13:24 h	13:25 h	13:27 h	13:30 h	Pon-pet				
12.	14:20 h	14:23 h	14:25 h	14:26 h	14:28 h	14:30 h	14:32 h	14:34 h	14:35 h	14:37 h	14:40 h	Ponedjeljak, srijeda, četvrtak				
14.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet Predlaže se ubaciti novi polazak u 15:00h.				
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan				
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan				
18.	17:40 h	17:43 h	17:45 h	17:46 h	17:48 h	17:50 h	17:52 h	17:54 h	17:55 h	17:57 h	18:00 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota				
19.	18:20 h	18:23 h	18:25 h	18:26 h	18:28 h	18:30 h	18:32 h	18:34 h	18:35 h	18:37 h	18:40 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota				

Utorak

Vozni red izvan sezone - UTORAK													
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u					Napomena	
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)		
1.	4:55 h	4:58 h	5:00 h	5:01 h	5:03 h	5:05 h	5:07 h	5:09 h	5:10 h	5:12 h	5:15 h	Pon-sub	
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Pon-sub	
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Pon-sub	
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon-pet	
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet	
7.	8:05 h	8:08 h	8:10 h	8:11 h	8:13 h	8:15 h	8:17 h	8:19 h	8:20 h	8:22 h	8:25 h	Utorak, Nedjelja i blagdan	
8.	8:45 h	8:48 h	8:50 h	8:51 h	8:53 h	8:55 h	8:57 h	8:59 h	9:00 h	9:02 h	9:05 h	Utorak	
9.	13:10 h	13:13 h	13:15 h	13:16 h	13:18 h	13:20 h	13:22 h	13:24 h	13:25 h	13:27 h	13:30 h	Pon-pet	
14.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet Predlaže se ubaciti novi polazak u 15:00h.	
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan	
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan	
17.	17:10 h	17:13 h	17:15 h	17:16 h	17:18 h	17:20 h	17:22 h	17:24 h	17:25 h	17:27 h	17:30 h	Utorak, petak	
18.	17:40 h	17:43 h	17:45 h	17:46 h	17:48 h	17:50 h	17:52 h	17:54 h	17:55 h	17:57 h	18:00 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota	
19.	18:20 h	18:23 h	18:25 h	18:26 h	18:28 h	18:30 h	18:32 h	18:34 h	18:35 h	18:37 h	18:40 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota	

Srijeda

Vozni red izvan sezone - SRIJEDA																		
	Smijer od PPT-a							Smijer prema PPT-u					Napomena					
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)							
1.	4:55 h	4:58 h	5:00 h	5:01 h	5:03 h	5:05 h	5:07 h	5:09 h	5:10 h	5:12 h	5:15 h	Pon-sub						
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Pon-sub						
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Pon-sub						
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon-pet						
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet						
9.	13:10 h	13:13 h	13:15 h	13:16 h	13:18 h	13:20 h	13:22 h	13:24 h	13:25 h	13:27 h	13:30 h	Pon-pet						
12.	14:20 h	14:23 h	14:25 h	14:26 h	14:28 h	14:30 h	14:32 h	14:34 h	14:35 h	14:37 h	14:40 h	Ponedjeljak, srijeda, četvrtak						
14.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet Predlaže se ubaciti novi polazak u 15:00h.						
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan						
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan						
18.	17:40 h	17:43 h	17:45 h	17:46 h	17:48 h	17:50 h	17:52 h	17:54 h	17:55 h	17:57 h	18:00 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota						
19.	18:20 h	18:23 h	18:25 h	18:26 h	18:28 h	18:30 h	18:32 h	18:34 h	18:35 h	18:37 h	18:40 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota						



Četvrtak

Vozni red izvan sezone - ČETVRTAK												
	Smijer od PPT-a					Smijer prema PPT-u					Napomena	
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)	
1.	4:55 h	4:58 h	5:00 h	5:01 h	5:03 h	5:05 h	5:07 h	5:09 h	5:10 h	5:12 h	5:15 h	Pon-sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Pon-sub
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Pon-sub
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon-pet
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet
9.	13:10 h	13:13 h	13:15 h	13:16 h	13:18 h	13:20 h	13:22 h	13:24 h	13:25 h	13:27 h	13:30 h	Pon-pet
12.	14:20 h	14:23 h	14:25 h	14:26 h	14:28 h	14:30 h	14:32 h	14:34 h	14:35 h	14:37 h	14:40 h	Ponedjeljak, srijeda, četvrtak
14.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet Predlaže se ubaciti novi polazak u 15:00h.
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan
18.	17:40 h	17:43 h	17:45 h	17:46 h	17:48 h	17:50 h	17:52 h	17:54 h	17:55 h	17:57 h	18:00 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota
19.	18:20 h	18:23 h	18:25 h	18:26 h	18:28 h	18:30 h	18:32 h	18:34 h	18:35 h	18:37 h	18:40 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota

Petak

Vozni red izvan sezone - PETAK												
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u					Napomena
Broj polazak a	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristaništ e	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristaništ e	A Nova Luka (PPT)	
1.	4:55 h	4:58 h	5:00 h	5:01 h	5:03 h	5:05 h	5:07 h	5:09 h	5:10 h	5:12 h	5:15 h	Pon-sub
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Pon-sub
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Pon-sub
4.	6:40 h	6:43 h	6:45 h	6:46 h	6:48 h	6:50 h	6:52 h	6:54 h	6:55 h	6:57 h	7:00 h	Pon-pet
6.	7:40 h	7:43 h	7:45 h	7:46 h	7:48 h	7:50 h	7:52 h	7:54 h	7:55 h	7:57 h	8:00 h	Pon-pet
9.	13:10 h	13:13 h	13:15 h	13:16 h	13:18 h	13:20 h	13:22 h	13:24 h	13:25 h	13:27 h	13:30 h	Pon-pet
10.	13:40 h	13:43 h	13:45 h	13:46 h	13:48 h	13:50 h	13:52 h	13:54 h	13:55 h	13:57 h	14:00 h	Petak
11.	14:10 h	14:13 h	14:15 h	14:16 h	14:18 h	14:20 h	14:22 h	14:24 h	14:25 h	14:27 h	14:30 h	Petak/ Nedjelja i blagdan
14.	15:00 h	15:03 h	15:05 h	15:06 h	15:08 h	15:10 h	15:12 h	15:14 h	15:15 h	15:17 h	15:20 h	Pon-pet Predlaže se ubaciti novi polazak u 15:00h.
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan
17.	17:10 h	17:13 h	17:15 h	17:16 h	17:18 h	17:20 h	17:22 h	17:24 h	17:25 h	17:27 h	17:30 h	Utorak, petak
18.	17:40 h	17:43 h	17:45 h	17:46 h	17:48 h	17:50 h	17:52 h	17:54 h	17:55 h	17:57 h	18:00 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota
19.	18:20 h	18:23 h	18:25 h	18:26 h	18:28 h	18:30 h	18:32 h	18:34 h	18:35 h	18:37 h	18:40 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota
20.	19:40 h	19:43 h	19:45 h	19:46 h	19:48 h	19:50 h	19:52 h	19:54 h	19:55 h	19:57 h	20:00 h	Petak
21.	20:15 h	20:18 h	20:20 h	20:21 h	20:23 h	20:25 h	20:27 h	20:29 h	20:30 h	20:32 h	20:35 h	Petak

Subota

Vozni red izvan sezone - SUBOTA																	
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u					Napomena					
Broj polazak a	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristaništ e	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristaništ e	A Nova Luka (PPT)						
1.	4:55 h	4:58 h	5:00 h	5:01 h	5:03 h	5:05 h	5:07 h	5:09 h	5:10 h	5:12 h	5:15 h	Pon-sub					
2.	5:35 h	5:38 h	5:40 h	5:41 h	5:43 h	5:45 h	5:47 h	5:49 h	5:50 h	5:52 h	5:55 h	Pon-sub					
3.	6:15 h	6:18 h	6:20 h	6:21 h	6:23 h	6:25 h	6:27 h	6:29 h	6:30 h	6:32 h	6:35 h	Pon-sub					
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan					
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan					
18.	17:40 h	17:43 h	17:45 h	17:46 h	17:48 h	17:50 h	17:52 h	17:54 h	17:55 h	17:57 h	18:00 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota					
19.	18:20 h	18:23 h	18:25 h	18:26 h	18:28 h	18:30 h	18:32 h	18:34 h	18:35 h	18:37 h	18:40 h	Utorak, petak / Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak i subota					

Vozni red izvan sezone - NEDJELJA																			
	Smijer od PPT-a						Smijer prema PPT-u						Napomena						
Broj polazaka	A Nova Luka (PPT)	B Staro trajektno pristanište	C Obala 3 (Mala riva)	D Obala 2 (Tranulov most)	E Obala 2 (Gospa od začeca)	F Obala 1 (Posejdon)	G Obala 2 (Gospa od začeca)	H Obala 2 (Tranulov most)	I Obala 3 (Mala riva)	J Staro trajektno pristanište	A Nova Luka (PPT)								
5.	7:30 h	7:33 h	7:35 h	7:36 h	7:38 h	7:40 h	7:42 h	7:44 h	7:45 h	7:47 h	7:50 h	Nedjelja i blagdan							
7.	8:05 h	8:08 h	8:10 h	8:11 h	8:13 h	8:15 h	8:17 h	8:19 h	8:20 h	8:22 h	8:25 h	Utorak, Nedjelja i blagdan							
11.	14:10 h	14:13 h	14:15 h	14:16 h	14:18 h	14:20 h	14:22 h	14:24 h	14:25 h	14:27 h	14:30 h	Petak/ Nedjelja i blagdan							
13.	14:50 h	14:53 h	14:55 h	14:56 h	14:58 h	15:00 h	15:02 h	15:04 h	15:05 h	15:07 h	15:10 h	Nedjelja i blagdan							
15.	15:40 h	15:43 h	15:45 h	15:46 h	15:48 h	15:50 h	15:52 h	15:54 h	15:55 h	15:57 h	16:00 h	Svaki dan							
16.	16:10 h	16:13 h	16:15 h	16:16 h	16:18 h	16:20 h	16:22 h	16:24 h	16:25 h	16:27 h	16:30 h	Svaki dan							
22.	20:40 h	20:43 h	20:45 h	20:46 h	20:48 h	20:50 h	20:52 h	20:54 h	20:55 h	20:57 h	21:00 h	Nedjelja i blagdan							
23.	21:15 h	21:18 h	21:20 h	21:21 h	21:23 h	21:25 h	21:27 h	21:29 h	21:30 h	21:32 h	21:35 h	Nedjelja i blagdan							



3. PRIKAZ POLOŽAJA STAJALIŠTA I ITINERARA LINIJE 1.

