

Usporedba javnog prijevoza u Varaždinskoj županiji te Zagrebu i Zagrebačkoj županiji

Jurčić, Bojan

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:199:824372>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-19**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Studijski centar za javnu upravu i javne financije

Specijalistički diplomski stručni studij Javna uprava

BOJAN JURČIĆ

USPOREDBA JAVNOG PRIJEVOZA U VARAŽDINSKOJ ŽUPANIJI TE
ZAGREBU I ZAGREBAČKOJ ŽUPANIJI

Završni rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Mihovil Škarica

Zagreb, 2022.

IZJAVA O IZVORNOSTI

Ja, Bojan Jurčić pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor završnog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Bojan Jurčić, v.r.

(potpis studenta)

SADRŽAJ

1. UVOD.....	5
2. JAVNI PRIJEVOZ KAO JAVNA SLUŽBA I MODALITETI NJEGOVA OBAVLJANJA.....	6
2.1. Javni prijevoz na razini EU.....	9
3. ZAKONODAVNI OKVIR U RH	12
4. JAVNI PRIJEVOZ U VARAŽDINSKOJ ŽUPANIJI.....	14
4.1. Općenito o Varaždinskoj županiji.....	14
4.2. Autobusni prijevoz	13
4.3. Željeznički prijevoz u Varaždinskoj županiji.....	16
5. JAVNI PRIJEVOZ U GRADU VARAŽDINU.....	19
5.1. Općenito o Varaždinu.....	17
5.2. Komunalni prijevoz u Varaždinu.....	19
5.2.1. Cijena komunalnog prijevoza u Varaždinu.....	21
6. JAVNI PRIJEVOZ U GRADU ZAGREBU.....	22
5.1. Općenito o Zagrebu.....	22
5.2. Tramvajski prijevoz.....	22
5.3. Autobusni javni prijevoz.....	24
5.4. Cijena javnog prijevoza u Zagrebu.....	25
7. JAVNI PRIJEVOZ U ZAGREBAČKOJ ŽUPANIJI.....	27
6.1. Općenito o Zagrebačkoj županiji.....	27
6.2. Autobusni prijevoz.....	27
6.3. Komunalni linijski prijevoz u Zagrebačkoj županiji.....	30
8. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ U ZAGREBAČKOJ ŽUPANIJI I GRADU ZAGREBU.....	32

9. TAXI PRIJEVOZ.....	34
11. USPOREDBA JAVNOG PRIJEVOZA.....	36
12. INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA.....	38
12.1. Master plan o integriranom prijevozu na području Varaždine, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije.....	39
13. ZAKLJUČAK.....	41
LITERATURA	43
POPIS ILUSTRACIJA.....	45
POPIS TABLICA.....	45

1. UVOD

Kroz povijest prijevoz je uvijek bio bitna komponenta društvenog razvoja i života građana. Kako je rastao broj stanovništva u naseljima i gradovima javila se potreba za efikasnijim i učinkovitijim javnim prijevozom koji bi omogućio veću mobilnost građana. Razvojem javnih službi u 20. stoljeću javni prijevoz sve više dobiva na značaju. Veći gradovi imaju razne ustanove poput bolnica, domova zdravlja, škola i kulturnih ustanova zbog kojih postoji veći priljev stanovništva u te gradove. Javni prijevoz je bitan aspekt svakodnevnog života građana jer omogućava lakše i brže kretanje stanovništva te se istim potiče ekonomski razvitak lokalnih i područnih (regionalnih) jedinica. Njime se olakšavaju svakodnevne migracije građana te dolazak učenika u škole.

U ovom radu definirat ću što je javni prijevoz, usporedit ću lokalni i županijski javni prijevoz na području Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Varaždinske županije. U Gradu Zagrebu i Varaždinu javni se prijevoz odvija putem komunalnih poduzeća, u Zagrebačkoj županiji prema ugovorima dok se u Varaždinskoj županiji odvija putem dozvola za prijevoz.

Prikazat ću trenutačno stanje istih, normativne okvire kojima se uređuju, prednosti i nedostatke koji proizlaze iz odabira istih, te mjere koje se poduzimaju kako bi se sustavi poboljšali tako da bolje služe potrebama građana i da imaju veći učinak u olakšavanju njihovog svakodnevnog života. Pisat ću o Integriranom prijevozu putnika (IPP), te što takva ideja organiziranog javnog prijevoza predstavlja za budućnost istog. U sklopu toga dotaknut ću se Master plana o integriranom prijevozu na područje Varaždinske, Međimurske te Koprivničko-Križevačke županije te isti opisati.

Jedan od ciljeva učinkovitog i kvalitetnog javnog prijevoza je da potiče građane na veće korištenje istog, te da smanjenjem korištenja osobnih automobila kao sredstva prijevoza pozitivno utječe na živote građana i smanjenje zagađenja okoliša. Kvalitetan i učinkovit javni prijevoz znači brz, ekonomičan, učinkovit i dostupan autobusni i željeznički prijevoz koji bi trebao igrati veću ulogu u svakodnevnom životu građana.

2. JAVNI PRIJEVOZ KAO JAVNA SLUŽBA I MODALITETI NJEGOVA OBAVLJANJA

Javne službe su one djelatnosti čije vršenje zakonodavac treba regulirati, kontrolirati i osigurati pošto su one neophodne za ostvaranje i razvitak uzajmne društvene ovisnosti. Povijesno javne službe su bile javno obrazovanje, zdravstvo, kultura, socijala ali država je polagano preuzela i one službe koje se odnose na kvalitetu života ljudi: komunalne djelatnosti pod koje spada javni prijevoz, tehničke i druge službe. Status javne službe određenoj djelatnosti dodjeljuje se zakonom ili drugim općim aktom. Kada određena djelatnost postane predmetom većeg interesa javne vlasti ona postaje javna služba. Javnim se službama zadovoljavaju potrebe građana, a ne samog državnog aparata te se time ostvaraju temeljne vrijednosti na kojima počivaju demokratska društva: solidarnost, jednakost i pravednost. Glavne komponente javnih službi jesu njihova raznolikost, poseban režim obavljanja zadovoljavanje javnog interesa te krajnja odgovornost političke vlasti za njihovo funkcioniranje. Značajan utjecaj na razvoj javnih službi imala je Europska unija koja je koncept službi od općeg interesa klasificirala na službe od općeg ekonomskog interesa te neekonomске službe od općeg interesa.¹

Temeljne obveze javnih službi su:

- univerzalnost,
- kontinuitet,
- kvaliteta,
- pristupačne cijene,
- zaštita korisnika i potrošača²

Pod utjecajem menadžerskih reformi postepeno dolazi do kraja socijalne države koja se pojavila nakon II. svjetskog rata te dolazi do promjena u pogledu obavljanja javnih službi. Nekoliko je tendencija u razvoju službi od općeg interesa:

- Liberalizacija - uklanjanje monopola koji je postojao u određenom sektoru i otvaranje tržišta određenih javnih usluga. Smatralo se da će natjecanje ponuditelja dovesti do veće kvalitete i smanjenja cijena tih usluga te da će to imati više pozitivnih učinaka na kranje korisnike tih usluga. Liberalizacija počiva na nekoliko stupova. Prva je uklanjanje isključivih prava

¹ Koprić, I; Marčetić, G; Musa, A; Đulabić, V; Lalić Novak, G; Upravna znanost: Javna uprava u suvremenom europskom kontekstu, Drugo izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet u Zagrebu (2014), str. 234-246

² Ibid., str. 247

određenih subjekata na obavljanje određene službe. Drugi stup je kreiranje regulacijskog okvira za funkcioniranje određene djelatnosti te uspostava neovisnih regulatora. Treći stup je uspostava tržišta za određene vrste usluga od općeg interesa.

- Deregulacija - usko povezana s liberalizacijom jer traži da se prostor za autonomno odlučivanje tržišnih aktera proširi, a regulacijski zahtjevi smanje. Njome se nastoji smanjiti ona vrsta pravne regulacije određene djelatnosti koju vrše politička tijela kako bi se izbjegao politički utjecaj na ekonomsku djelatnost. Liberalizacija određenih službi zahtijeva regulaciju pitanja koje prethodno nije trebalo regulirati pošto konkurencije u obavljanju službi nije bilo te se u tom smislu često govori o tzv. deregulacijskom paradoksu.
- Privatizacija - njome se mijenja vlasnička struktura trgovačkih društva koja su prije bila u isključivom javnom vlasništvu s monopolnim položajem, kao jedini pružatelj usluga određene javne službe. Promjena vlasničke strukture ima dvije faze. U prvoj fazi subjekt koji je prethodno bio pod potpunom kontrolom države pretvara u trgovačko društvo u većinskom vlasništvu države. U drugoj fazi se država postupno povlači iz vlasničke strukture prodajući svoje udjele. Privatizacija se zna odvijati paralelno s liberalizacijom određenih javnih službi. Uspostava tržišta ne mora nužno značiti i promjenu vlasništva pružatelja javnih službi.
- Komercijalizacija- prepuštanje određivanja cijene usluge od općeg interesa tržištu, odnosno prebacivanje troškova pružanja određene javne službe na krajnje korisnike. Naplata djelomične ili pune tržišne cijene javnih usluga koje su prethodno bile javno financirane.
- Remunicipalizacija - početkom 21. stoljeća dolazi do novog trenda u razvoju javnih službi. Zbog mnogih negativnih posljedica (povećanje cijena, smanjenje kvalitete, nejednak pristup na različitim dijelovima državnog područja, itd.) menadžerskih reformi i privatizacije dolazi do postupnog ponovnog vraćanja nekih javnih službi pod okrilje države. Među prednostima remunicipalizacije su financijska korist tj. uštede koje ostvaraju nakon povratku pod javnu kontrolu, motivacija zaposlenika zaposlenim u društvima koje obavljaju javnu službu je bolja, angažiranost u planiranju i upravljanju je veća.³

Javni prijevoz prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu ("NN" 68/18, 110/18, 32/20) spada pod uslužne komunalne djelatnosti te se on obavlja kao javna služba. Sukladno odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ("NN" 41/18, 98/19, 30/21) javni prijevoz se obavlja kao komunalni i županijski prijevoz putnika.

³ Ibid., str. 240-243

Komunalni prijevoz putnika obavlja se na sljedeće načine:

- Javna ustanova - ustanova je pravna osoba koja se osniva za trajno obavljanje djelatnosti od javnog interesa sukladno posebnom zakonu. Ustanovu može osnovati jedna ili više jedinica lokalne samouprave za potrebe obavljanja poslova komunalnih djelatnosti. Ona obavlja isključivo komunalnu djelatnost zbog čijeg je obavljanja osnova i ne može istodobno obavljati drugu tržišnu gospodarsku djelatnost. Karakteristike ustanove su pravna osobnost, kontinuitet obavljanja djelatnosti (trajno obavljanje) te obavljanje djelatnosti od javnog interesa.⁴
- Vlastiti pogon/služba - prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu jedinica lokalne samouprave može za obavljanje poslova komunalnih djelatnosti osnovati vlastitu službu. Takva služba nema pravnu osobnost te je slobodna u obavljanju komunalnih djelatnosti sukladno gore navedenom zakonu, posebnom zakonu i odluci o osnivanju. Odluku o osnivanju donosi predstavničko tijelo lokalne jedinice.⁵
- Trgovačko društvo - na temelju odluke o povjeravanju obavljanja komunalnih djelatnosti koju donosi predstavničko tijelo jedinice lokalne samouprave trgovačko društvo obavlja poslove komunalnih djelatnosti.⁶
- Ugovor o obavljanju komunalne djelatnosti - za obavljanje komunalnih djelatnosti koje se financiraju isključivo iz njezina proračuna jedinica lokalne samouprave može obavljanje tih poslova povjeriti pravnoj ili fizičkoj osobi na temelju pisanog ugovora. Ugovor u ime jedinice lokalne samouprave sklapa gradonačelnik/načelnik te on mora sadržavati djelatnost za koju se sklapa, vrijeme, vrstu i opseg usluge, način određivanja cijene te jamstvo izvršitelja o ispunjenju ugovora.
- Koncesija - Prema Zakonu o koncesiji („NN“ 143/2012) koncesija je pravo koja se stječe ugovorom. Ugovor o koncesiji je upravni ugovor koji u pisanom obliku i na određeno vrijeme sklapaju davatelj koncesije i koncesionar o međusobnim pravima i obvezama vezanim uz danu koncesiju na temelju odluke o davanju koncesije.⁷

Županijski prijevoz putnika obavlja se na sljedeće načine:

⁴ Koprić, I; Marčetić, G; Musa, A; Đulabić, V; Lalić Novak, G; Op. cit. (bilj. 1), str. 257-260

⁵ Zakon o komunalnom gospodarstvu („NN“ 68/18,110/18,32/20), čl.39

⁶ Zakon o komunalnom gospodarstvu („NN“ 68/18,110/18,32/20), čl.34

⁷ Zakon o koncesiji („NN“ 143/2012), čl.3.,st.4.

- Dozvola za prijevoz - dozvola koju sukladno odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu nakon postupka usklađivanja voznih redova izdaje upravno tijelo nadležno za promet jedinice područne (regionalne) samouprave na čijem se području takav prijevoz obavlja.
- Ugovor o javnoj usluzi (PSO) - prema Uredbi (EZ) 1370/2007 javni prijevoz se može obavljati putem ugovora o javnoj usluzi. On 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. Na taj način županije su dobile pravo i obvezu propisati svoju županijsku mrežu autobusnih linija za koje će morati plaćati prijevoznike na tim linijama. Isto tako putem PSO ugovora županije mogu sufinancirati nerentabilne linije na svojem području. Cilj PSO ugovora je ujednačiti zakonodavstva, prava i obveze pružatelja javnih usluga na području država članica te smanjiti razlike koje trenutno postoje između njih. Postupak sklapanja ugovora provodi se putem javnog natječaja ili izravnom pogodbom.⁸ Sklapa se na rok koji nije duži od sedam godina.
- Integrirani prijevoz putnika (IPP) - sustav prijevoza u kojem su sva vozila javnog prijevoza objedinjena u zajednički sustav prijevoza putnika. On objedinjuje različite modove javnog prijevoza u jednu cijelinu na nekom području.

2.1. Javni prijevoz na razini Europske unije

Cilj prometne politike Europske unije jest osigurati nesmetano, učinkovito, sigurno i slobodno kretanje ljudi i roba diljem EU-a putem integriranih mreža koje koriste sve vrste prometa (cestovni, željeznički, vodeni i zračni). Njezin je cilj osigurati učinkovita, sigurna i ekološki prihvatljiva rješenja mobilnosti u EU-u. Svrha Uredbe (EZ) br.1370/2007 je određivanje kako u skladu s pravilima zakonodavstva Europske unije, 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.

Iskustva država članica gdje je u sektoru javnog prometa uvedeno tržišno natjecanje pokazuje da uz određena jamstva takvo natjecanje vodi do privlačnijih usluga po nižim cijenama. Ovakav pristup podržalo je i Europsko vijeće koje je u okviru Lisabonskog procesa pozvao Komisiju, Vijeće i države članice da u skladu sa svojim mogućnostima ubrzaju liberalizaciju prometa. Uredba ima za cilj pružiti zakonodavni okvir kako bi se sukladno nacionalnim zakonima, načelu supsidijarnosti javni prijevoz kvalitetnije obavljao. Javni prijevoz putnika prema Uredbi znači usluge prijevoza putnika od općeg gospodarskog interesa koje su dostupne javnosti na stalnoj i nediskriminirajućoj osnovi.⁹

⁸ Uredba (EZ) 1370/2007

⁹ Uredba (EZ) br.1370/2007

Europska unija je Uredbom 1370/2007 potaknula liberalizaciju javnog željezničkog i cestovnog prijevoza. Sama uredba unosi nove pojmove poput ugovora o javnim uslugama koje je hrvatski zakonodavac prenio u naše zakonodavstvo te se koristi u županijskom prijevozu putnika. Lokalnim tijelima je ostavljena mogućnost da može sama pružati usluge javnog prijevoza putnika ili izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama sa zasebnom pravnom osobom nad kojom lokalno nadležno tijelo ima nadzor sličan onom nad vlastitim službama. Iako je pokrenula otvaranje tržišta javnog prijevoza EU je svojim državama članicama ostavila mogućnost da u određenim situacijama izravno sklapaju ugovore o javnim uslugama. To se odnosi na mogućnost izravnog sklapanja ugovora na području željezničkog prometa (izuzev podzemne željeznice i tramvaja) te na ugovore gdje prosječna godišnja vrijednost ne prelazi 1 000 000 eura ili 300 000 prevezenih kilometara. Te se vrijednosti mogu povećati ako mali ili srednji poduzetnik posluje s najviše 23 vozila.

Public service obligation - jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru. On je neka vrsta koncesijskog ugovora kojim nadležno tijelo PSO ugovorom potiče obavljanje određene usluge na području na kojem nije uvijek ekonomski isplativo. Ugovor može biti ovisno o pravu države članice i odluka u obliku pojedinačnog zakonodavnog ili regulatornog akta ili odluka kojima nadležno tijelo pruža usluge ili povjerava pružanje tih usluga unutarnjem operateru. On jasno određuje obveze obavljanja javnih usluga kojih se operater istih mora pridržavati te na objektivan i transparentan način utvrđuje plaćanje naknade te ostala prava. Kako je gore navedeno u određenim situacijama je ostavljena mogućnost izravnog sklapanja ugovora te u tim situacijama naknada ne smije prelaziti iznos neto financijskog učinka. Trajanje ugovora je ograničeno na deset godina za obavljanje usluga gradskog i međugradskog autobusnog prijevoza te petnaest godina za željeznički prijevoz.¹⁰

Željeznički sektor je zbog svog značaja dugo bio pod isključivom državnom kontrolom. Zbog sporosti, inercije u poslovanju državnih željeznica dolazi do njegove stagnacije, pogotovo u usporedbi s drugim prijevozima te je zato EU krajem dvadesetog stoljeća započela s deregulacijom tržišta željezničkog sektora. U cilju održivog rasta željezničkog sektora Europska komisija je donijela četiri pravna dokumenta nazvana Željeznički paketi. Prvi paket iz 2001. godine je temelj za otvaranje tržišta teretnog prijevoza. Drugi paket iz 2004. godine imao je za cilj stvaranje zajedničkog pristupa sigurnosti pa je zato osnovana ERA (European Railway Agency) kao mjerodavno tijelo unije za sigurnost u željezničkom prometu. Treći paket iz 2007. godine je predvidio međunarodnu liberalizaciju željezničkog putničkog prijevoza te je regulirao prava putnika u željezničkom

¹⁰ Uredba 1370/2007, čl.4.,5

prijevozu. Četvrti paket iz 2016. godine odnosio se na ažuriranje pravila o upravljačkim strukturama, daljnju liberalizaciju željezničkog putničkog prijevoza te jačanje uloge ERA-e. Sukladno zakonodavstvu Europske unije RH je započela proces liberalizacije željezničkog tržišta.

Europska unija u sklopu svoje Bijele knjige iz 2011. što se tiče prometne politike zagovora smanjenje opterećenosti cestovnog prometa, pogotovo teretnog prometa. Od osobite važnosti je postavljen cilj smanjenje korištenja osobnih automobila, pogotovo u gradovima gdje dolazi do velike koncentracije automobila te samim time ispušnih plinova koji onečišćuju zrak. Ona zagovora manje korištenje automobila kao javnog prijevoza na način da se u jednom automobilu voze više suputnika prilikom dnevnih migracija te korištenja intermodalnih načina prijevoza.¹¹

EU u okviru svoje prometne politike zagovora izgradnju TEN-T prometne mreže (Trans European Network - Transport) tj. spajanje odvojenih nacionalnih mreža u jednu koja će povezivati sve dijelove Europe. TEN-T prometna mreža obuhvaća dvoslojnu strukturu koja se sastoji od sveobuhvatne mreže i osnovne mreže. Ona jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju Europske unije te doprinosi stvaranju jedinstvenog europskog prometnog prostora. Cilj je da do 2050. godine većina korisnika ne bude udaljena više od trideset minuta od TEN-T prometne mreže.¹²¹³

¹¹ Bijela knjiga 2011.-2020.

¹² Cerović, Ljerka; Maradin, Dario; Vučković Rogan, Ivana. Liberalizacija željezničkog prometa u Hrvatskoj. Željeznice 21, godina 19, broj 4/2020, str.9-10

¹³ Uredba (EU) br. 1315/2013

2. ZAKONODAVNI OKVIR U RH

Javni prijevoz u RH je reguliran putem novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („NN“ 41/18, 98/19, 30/21), Zakona o komunalnom gospodarstvu („NN“ 68/18, 110/18, 32/20), Zakona o željeznici („NN“ 32/19, 20/21) te sukladno Uredbi (EZ) br.1370/2007 te statutima lokalnih jedinica te odluka koje proizlaze iz njih.

Prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu javni linijski prijevoz putnika 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 koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.) te kategorije M2 ili M3 na određenim linijama i po unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i Općim uvjetima prijevoza i koji se smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom.”¹⁴

U istom zakonu je uređeno da se isti obavlja kao kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika ili međužupanijski prijevoz putnika.

- Komunalni prijevoz putnika - javni cestovni prijevoz putnika na komunalnim linijama unutar područja isključivo jedne jedinice lokalne samouprave. Komunalne linije utvrđuju jedinice lokalne samouprave na svojem području. Obavlja se temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i jedinice lokalne samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja, sukladno odluci jedinice lokalne samouprave o komunalnom prijevozu.¹⁵¹⁶
- Županijski prijevoz putnika - obavlja se na temelju dozvole za prijevoz koju izdaje nadležno tijelo područne (regionalne) samouprave na čijem se području obavlja prijevoz ili na temelju koncesije. Sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 može se obavljati tako sve do sklapanja ugovor o prijevzu kao javnoj usluzi ili do sklapanja ugovora o integriranom prijevozu putnika.¹⁷

¹⁴ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, („NN“ 41/18,98/19,30/21), čl.4.,st.1,točka 19.

¹⁵ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, („NN“ 41/18,98/19,30/21), čl.4.st.1., točka 22; čl.33.,st.1

¹⁶ Zakon o komunalnom gospodarstvu, („NN“ 68/18,110/18,32/20) čl.25., st.4.

¹⁷ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, (NN 41/18, 98/19,30/21), čl.33.st.2-3

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu („NN“ 41/18, 98/19, 30/21) sukladno Uredbi EU omogućuje prijelaz na sustav ugovora o javnim uslugama (PSO ugovori). Prilikom sklapanja ugovora o javnoj usluzi, dužno je uvažiti stečena prava prijevoznika koji su obavljali prijevoz temeljem dozvola ili koncesija. Ako nadležno tijelo odluči dodijeliti isključivo pravo i/ili naknadu bilo kakve naravi operateru po svom izboru u zamjenu za ispunjavanje obveza obavljanja javnih usluga, to čini u okviru ugovora o javnim uslugama.¹⁸ Županije je dužna odrediti mrežu županijskih linija, sve polaske na tim linijama, te će za njih morati pripremiti PSO ugovor kojeg će putem javnog natječaja dodijeliti nekom prijevozniku ili konzorciju prijevoznika.

Zakon o željeznici („NN“ 32/19, 20/21) propisuje postojanje dozvole za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu kojim željeznički prijevoznik stječe pravo obavljanja svih ili pojedinih vrsta usluga željezničkog prijevoza.¹⁹ Podnositelj zahtjeva za dozvolu za obavljanje usluga mora zadovoljiti uvjetima vezanim za dobar ugled, solventnost, stručnost te osiguranje svoje odgovornosti od štete. Dozvola izdana u Republici Hrvatskoj vrijedi na području Europske unije. Kontrolu ispunjavanja uvjeta za dozvolu provodi nadležno ministarstvo najmanje svakih pet godina.

“U slučaju javnih usluga ova Uredba dopušta svakom nadležnom tijelu, u kontekstu ugovora o javnim uslugama, odabir svojeg operatera javnih usluga prijevoza putnika. Uzevši u obzir različite načine na koje države članice organiziraju svoje područje u ovu svrhu, nadležnim tijelima iz opravdanih razloga može biti dozvoljeno da izravno sklapaju ugovore o javnim uslugama za željeznički promet.”²⁰

Do 2016. godine zakonski okvir je zabranjivao da na području Republike Hrvatske putnički prijevoz na željeznici obavlja bilo tko osim nacionalnog prijevoznika.²¹ Od 2016. godine željeznički promet je organiziran na bazi PSO ugovora. HŽ putnički prijevoz (u daljnjem tekstu HŽ PP) je s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture 21.12.2018. potpisao novi PSO ugovor koji vrijedi 10 godina. Iako je željezničko tržište u skladu s propisima europske unije liberalizirano na našem nacionalnom tržištu nije bilo značajnih pomaka po tom pitanju. HŽ je i dalje jedini prijevoznik koji obavlja te usluge. Mišljenja sam da je glavni razlog tome zapuštenost i dotrajalost željezničke infrastrukture koja je daleko od europskih standarda te u koju su potrebna značajna ulaganja.

¹⁸ Uredba EU, 1370/07, čl.3,st.1

¹⁹ Zakon o željeznici, („NN“ 32/19, 20/21), čl.5., st.1, al.3

²⁰ Uredba EU 1370/07 (Službeni list Europske unije, str.99, st.26)

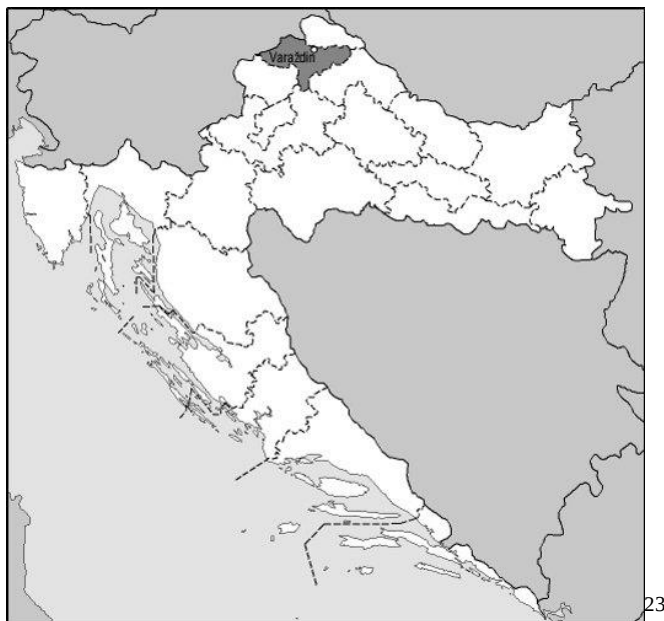
²¹ HŽ putnički prijevoz d.o.o. koja je u 100% vlasništvu RH

3. JAVNI PRIJEVOZ U VARAŽDINSKOJ ŽUPANIJI

3.1. Općenito o Varaždinskoj županiji

Varaždinska županija se nalazi u sjeverozapadnom dijelu Hrvatske i prema popisu stanovništva iz 2021. ima 160 264 stanovnika te je površinom 1261,29 km² treća najmanja županija u državi no ujedno i jedna od najgušće naseljenih. Županija ima šest gradova i dvadeset dvije općine. Sjedište županije je jedan od najstarijih hrvatskih gradova, Varaždin. Najveća gustoća naseljenosti je oko Grada Varaždina, u sjevernom dijelu županije. Karakteristika županije je velikih broj manjih naselja te je koncentracija stanovništva u gradskim naseljima niža od prosjeka RH. Zbog svega toga cestovna mreža županije je razvijena, iako se radi najviše o regionalnim i lokalnim cestama. Javni prijevoz na području županije je reguliran na temelju dva prometna moda: autobusnog županijskog linijskog prijevoza i željezničkog prometa.²²

Slika 1. Položaj Varaždinske županije u RH



3.2. Autobusni prijevoz

²² Franić, I., Dugina, M. i Feletar, P. (2010). Strategijski razvoj i utjecaj prometa na prijevoznu potražnju u Varaždinskoj županiji. *Podravina*, 9 (17), 138-152.

²³ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=63888>

Autobusni prijevoz u županiji se odvija kao županijski linijski prijevoz na temelju dozvola. Jedini prijevoznik koji ima dozvole za županijski linijski prijevoz na području Varaždinske županije je Autobusni prijevoz d.o.o. koji je u privatnom vlasništvu. Ista tvrtka ima 242 dozvole za županijski prijevoz sa 771 polaskom dnevno. Putnički prijevoz je većinom baziran na prijevozu učenika i radnika u Varaždin i natrag te ostala naselja većinom služe isključivo kao tranzitna mjesta. Veliki nedostatak je neravnomjerna potražnja za javnim prijevozom u određenim vremenskim intervalima te zbog toga dolazi do tzv. prazne vožnje koja je na ekonomsku štetu autoprijevoznika.²⁴ Varaždinska županija ne subvencionira niti jednu liniju županijskog linijskog prijevoza. Jedino sufinanciranje koju autoprijevoznik ostvaruje je sufinanciranje prijevoznih karata za prijevoz učenika srednjih škola.²⁵

Jedino značajno ulaganje bilo je u Varaždinu gdje je 2018. godine obnovljen autobusni kolodvor koji služi kao središnji autobusni kolodvor u županiji.

Slika 2. Autobusni kolodvor prije obnove Slika 3. Autobusni kolodvor poslije obnove



Dozvolu za županijski linijski prijevoz izdaje nadležna županija na temelju rješenja kojeg izdaje, nakon postupka usklađivanja voznih redova, županijska gospodarska komora. Same dozvole mogu zatražiti prijevoznici koje žele obavljati županijski linijski prijevoz. Ako polasci koji se traže ne ulaze u zaštićena vozna vremena nekog od postojećih prijevoznika može se izdati nova dozvola za prijevoz. Varaždinska županija kao takva trenutačno nema nikakav utjecaj na određivanje županijskih voznih linija, obzirom da ona na temelju rješenja županijske gospodarske komore samo izdaje formalnu dozvolu. Nadzor nad prijevoznicima koji obavljaju javni prijevoz je pri Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture. Smatram da je takav nadzor neefikasan i na štetu građana koji koriste te linije te da bi županija koja izdaje dozvolu trebala imati neposredni nadzor nad županijskim

²⁴ Franolić, I., Dugina, M. i Feletar, P. (2010). Strategijski razvoj i utjecaj prometa na prijevoznu potražnju u Varaždinskoj županiji. *Podravina*, 9 (17), 138-152.

²⁵ cca 75% MZOŠ, cca 10% županija, cca 15% sami učenici

²⁶ <https://images.app.goo.gl/dxnWEQF99wfrj8zY7>

²⁷ <https://images.app.goo.gl/tMDqwLJtw3eQuuEi8>

linijama. AP Varaždin ne dobiva naknade za neprofitabilne županijske linije na kojima posluje s gubitkom.

Prema istraživanju provedenom za Master plan za integrirani prijevoz putnika broj korisnika autobusa na redovitoj županijskoj liniji javnog prijevoza iznosi 9%, a broj korisnika autobusa na posebnoj radničkoj liniji organiziranoj od strane poslodavca 7%. Zadovoljstvo građana autobusnom infrastrukturom poput autobusnih stajališta iznosi 41%, a povezanošću autobusa 43%. Većina autobusnih stajališta izvan gradova nisu kvalitetno uređena i opremljena zbog čega može biti ugrožena sigurnost putnika prilikom ulazaka/izlazaka iz autobusa. Trenutačno stanje po pitanju broja korisnika autobusnog linijskog prijevoza nije zadovoljavajuće. Obzirom da samo otprilike 16% građana koristi županijske autobusne linije potrebna su značajna ulaganja i naponi da se poveća broj korisnika.²⁸

Tablica.1 Autobusne županijske linije u Varaždinskoj županiji

Varaždin - Ludbreg - Mali Bukovec
Varaždin - Hrženica - Struga -Veliki Bukovec
Varaždin – Hrženica - Ludbreg
Varaždin - Kneginec Gornji - Jalžabet - Ludbreg
Varaždin - Varaždinske Toplice - Ludbreg
Ludbreg - Lunjkovec - Mali Bukovec
Ludbreg - Sveti Đurđ - Veliki Bukovec
Varaždin - Var.Toplice - Novi Marof
Varaždin – Črnile - Varaždinske Toplice
Varaždin - Vrtlinovec - Varaždinske Toplice - Drenovec
Varaždin - Novi Marof – Ljubeščica
Varaždin - Novi Marof - Breznica - Visoko - Čanjevo
Varaždin – Novi Marof - Podrute
Novi Marof - Podevčevo - Završje
Varaždin - Sveti Ilija - Beletinec - Završje
Varaždin - Radovan - Margečan - Seljanec
Varaždin - Črešnjevo - Ledinec
Varaždin - Tužno - Gačice
Varaždin - Stažnjevec - Ivanec - Klenovnik
Varaždin – Ivanec - Bednja - Vrbno - Trakošćan

²⁸ Master plan o integriranom prijevozu na području Varaždine, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije

Varaždin - Ivanec - Višnjica - Cvetlin - Trakošćan
Varaždin - Ivanec - Lepoglava - Kamenica
Varaždin - Maruševac - Novaki - Jerovec - Ivanec
Varaždin - Vinica - Voća Gornja - Jelovec
Ivanec - Prigorec
Ivanec - Lepoglava - Kameničko Podgorje
Ivanec - Klenovnik - Voća Gornja
Ivanec - Novaki - Ladanje Donje - Vinica
Varaždin - Vidovec - Ladanje Donje - Vinica
Varaždin - Petrijanec - Vinica
Varaždin - Sračinec - Svibovec Podravski
Varaždin - Majerje - Nova Ves
Varaždin – Cestica - Jarki - Dubrava Križovljanska
Varaždin - Strmec - Virje - Cestica
Varaždin - Vratno - Nadkrižovljan
Varaždin - Petrijanec - Zelendvor

29

Iako županijske linije adekvatno pokrivaju područje županije potrebna su usklađivanja polazaka između pojedinih linija, dodatna ulaganja u infrastrukturu, vozni park, usklađivanje voznih linija, veću učestalost polazaka vikendima i u večernjim satima. Potrebno je jačati gospodarstvo lokalnih centra kako ne bi dolazilo do većih migracija u Varaždin nego bi se to odvijalo na lokalnim razinama.

3.3. Željeznički prijevoz u Varaždinskoj županiji

Drugi prometni mod na temelju kojeg je organiziran javni prijevoz u Varaždinskoj županiji je željeznički prijevoz. Željeznički prijevoz organiziran je prema okvirima Zakona o željeznici („NN “32/19, 20/21) i Uredbama EU 1370/07 i 2016/2338.

Potencijal javnog željezničkog prijevoza građana nije dovoljno iskorišten. Infrastruktura, kvaliteta i povezanost vlakova nije na zadovoljavajućoj razini. Istraživanje provedeno za Master plan o integriranom prijevozu putnika na području tri županije pokazalo je da je na području Varaždinske županije 21% ljudi zadovoljno stanjem željezničkih postaja, a 24% povezanošću vlakova Isto

²⁹ <https://www.ap.hr/hr/prijevoz-putnika/zupanijski-prijevoz/>

istraživanje je pokazalo da 85% ljudi nikada ne koristi željeznički prijevoz kao sredstvo javnog prijevoza te je ono na zadnjem mjestu kao sredstvo javnog prijevoza.³⁰

To pokazuje da na području željezničkog javnog prijevoza postoji ogroman neiskorišteni potencijal. Smatram da bi se željeznički prijevoz u budućnosti trebao puno bolje iskoristiti te postati predvodnik javnog prijevoza u Varaždinskoj županiji. Iako se HŽ PP konzultira prilikom određivanja voznog reda, sugestije i prijedlozi županije se rijetko uvažavaju te se pristaje samo na određene korekcije. Radikalne izmjene voznog reda, poput taktnog voznog reda i slično nažalost još ne dolaze u obzir. Tarifne suradnje u vidu zajedničke karte nema, iako se pripremaju projekti tog tipa.

³⁰ Master plan o integriranom prijevozu na području Varaždine, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije

4. JAVNI PRIJEVOZ U GRADU VARAŽDINU

4.1. Općenito o Varaždinu

Varaždin je grad koji se nalazi u sjeverozapadnoj Hrvatskoj, na desnoj obali Drave. Služi kao sjedište Varaždinske županije te prema popisu stanovništva iz 2021. godine ima 43 999 stanovnika. Grad se nalazi na važnom prometnom koridoru Budimpešta - Zagreb - Rijeka te se naziva „sjeverozapadnim vratima Hrvatske“. Dobar zemljopisni položaj i status grada kao svojevrsnog središta ne samo županije nego i regije utječe na veliki broj svakodnevnih migracija prema gradu.

4.2. Komunalni prijevoz u Varaždinu

Javni prijevoz u Gradu Varaždinu kao jedinici lokalne samouprave obavlja se kao komunalni linijski prijevoz putnika te ga od 2021. godine obavlja komunalno poduzeće Čistoća d.o.o.

Komunalni prijevoz se u Gradu Varaždinu do 2021. godine obavljao se putem ugovora o koncesiji, ali sukladno Odluci i dopunama Odluke o komunalnim djelatnostima (6/19,3/21,7/21) djelatnost komunalnog linijskog prijevoza u Gradu Varaždinu dodijeljena je gradskom poduzeću Čistoća d.o.o. Ista odluka je donesena kako bi se osigurala veća mobilnost svim socijalnim kategorijama stanovništva, ekonomsko, racionalno i ekološko korištenje resursa Grada Varaždina. Prijevoz putnika se obavlja prema unaprijed utvrđenim linijama, voznom redu i uz unaprijed utvrđenu cijenu. Trajanje komunalne usluge ugovara se ugovorom na trajanje od 10 godina.

Linija komunalnog prijevoza je relacija ili skup relacija odvijanja prijevoza od početnog do završnog stajališta na kojoj se prevoze putnici i prtljaga, po registriranom i objavljenom voznom redu s jednim ili više polazaka.³¹

Svaka linija komunalnog linijskog prijevoza mora imati vozni red. Vozni red utvrđuje prijevoznik. Vozni red mora sadržavati:

- naziv odnosno tvrtku prijevoznika,

³¹ Opći uvjeti isporuke komunalne usluge: komunalni linijski prijevoz putnika (Službeni vjesnik Grada Varaždina, broj 8/2021, str.580, čl.3)

- naziv i broj linije,
- naziv i redoslijed stajališta sa vremenom prolaska autobusa,
- režim rada linije (radni dan, subota, nedjelja i blagdan),
- vrijeme polaska i dolaska na početno-završna stajališta³²

Tablica 2. Autobusne linije na kojima se odvija komunalni javni prijevoz u Gradu Varaždinu

BROJ LINIJE	RELACIJA
1	Hrašćica - Optujska - Fabijanska - O. Župančića - E. Kumičića- Bolnica - Z. i Frankopana (kolodvor) - E. Kumičića - O. Župančića - Fabijanska - Optujska - Hrašćica
2	Željeznički kolodvor - Z. i Frankopana stajalište (kolodvor) - Jalkovec - Poljana Biškupečka - Črnc Biškupečki - Brezje - Trg Ivana Perkovca- Željeznički kolodvor
3	Gojanec - Milkovićeve - Z. i Frankopana stajalište (kolodvor) - Bolnica - Banfica - Bolnica - Z. i Frankopana stajalište (kolodvor) - Gojanec
4	Zbelava - Donji Kućan - Gornji Kućan - Z. i Frankopana stajalište (kolodvor) - Gornji Kućan - Donji Kućan - Zbelava
5	Zbelava - Donji Kućan - Kućan Marof - Z. i Frankopana stajalište (kolodvor) - Kućan Marof - Donji Kućan - Zbelava

33

³² Opći uvjeti isporuke komunalne usluge: komunalni linijski prijevoz putnika (Službeni vjesnik Grada Varaždina, broj 8/2021, str.580, čl.4)

³³ <http://bus.cistoca-vz.hr/content/Linije%2001-12-2021.pdf>

4.2.1. Cijena komunalnog prijevoza u Varaždinu

Cijena prijevoza utvrđuje se Cjenikom komunalnog linijskog prijevoza putnika Grada Varaždina. Vrste putnih karata, uvjeti izdavanja i prodaje utvrđeni su Cjenikom. Na cjenik ishođena je prethodna suglasnost gradonačelnika. Cjenik utvrđuje uprava Društva, a objavljuje se na način da bude dostupan putnicima.³⁴

Tablica 3. Cjenik komunalnog prijevoza u Varaždinu

Cjenik komunalnog prijevoza putnika u Gradu Varaždinu	
Vrsta karte	Cijena
jednokratna karta plaćena vrijednosnom karticom u autobusu	4,00 kn
jednokratna karta plaćena gotovinom u autobusu	5,00 kn
vremenska karta plaćena vrijednosnom karticom u autobusu	7,00 kn
vremenska karta plaćena gotovinom u autobusu	8,00 kn
mjesečna karta plaćena na blagajni	160,00 kn
godišnja karta plaćena na blagajni	1 600,00 kn
vrijednosna karta (izrada karte 25,00 kn i vrijednost 50,00 kn)	75,00 kn

35

³⁴ Opći uvjeti isporuke komunalne usluge: komunalni linijski prijevoz putnika (Službeni vjesnik Grada Varaždina, broj 8/2021, str.582, čl.28)

³⁵ http://bus.cistoca-vz.hr/content/Cjenik_Web.pdf

5. JAVNI PRIJEVOZ U GRADU ZAGREBU

5.1. Općenito o Zagrebu

Grad Zagreb je najveći grad u Republici Hrvatskoj te ujedno njezin glavni i najrazvijeniji grad. Prema popisu stanovništva iz 2021. godine u gradu živi 769 944 stanovnika. Prometni položaj je Zagrebu omogućio da postane most između srednjoeuropskog i jadranskog područja. Kao najrazvijeniji i najveći grad države Zagreb ima dugu povijest javnog prijevoza. Javni prijevoz u Zagrebu je organiziran u tri prometna modela: tramvajski, autobusni i gradsko-prigradska željeznica. Zagreb je iskoristio zakonske mogućnosti te je javni prijevoz organizirao putem komunalnog poduzeća u svojem vlasništvu Zagrebačkog električnog tramvaja (u daljnjem tekstu ZET). Grad Zagreb može sporazumom s drugim zainteresiranim jedinicama lokalne samouprave utvrditi linije i organizaciju javnog prijevoza koje obuhvaćaju i područja izvan Grada Zagreba.³⁶

5.2. Tramvajski prijevoz

Javni prijevoz u Zagrebu je nezamisliv bez tramvaja. Od kada je 1891. prvi put u Zagrebu organizirano pušten u promet prvi tramvaj, pokretan samo konjskom snagom, isti je postao nezamjenjivo sredstvo javnog gradskog prijevoza. Prvi električni tramvaj u Zagrebu pušten je u promet 18.08.1910. Danas u Zagrebu ima oko 120 kilometara pruga na kojima voze tramvaji. Godišnje se tramvajima preveze više od 200 milijuna putnika. Velika modernizacija tramvajskog prometa provedena je 2005. godine kada su nabavljeni novi niskopodni tramvaji. Bitno je napomenuti da su novi tramvaji bili domaće proizvodnje te se time isto poticalo domaće gospodarstvo.³⁷ U Zagrebačkom voznom parku se isto tako nalazi 266 tramvajskih vozila, od čega su 142 niskopodna.

Slika 4. Tramvaj na konjsku snagu Slika 5. TMK 220 – niskopodni tramvaj

³⁶ Odluka o prijevozu putnika u javnom prometu, (Službeni glasnik Grada Zagreba 20/13 i 25/13, čl.7)

³⁷ <https://www.zet.hr/>



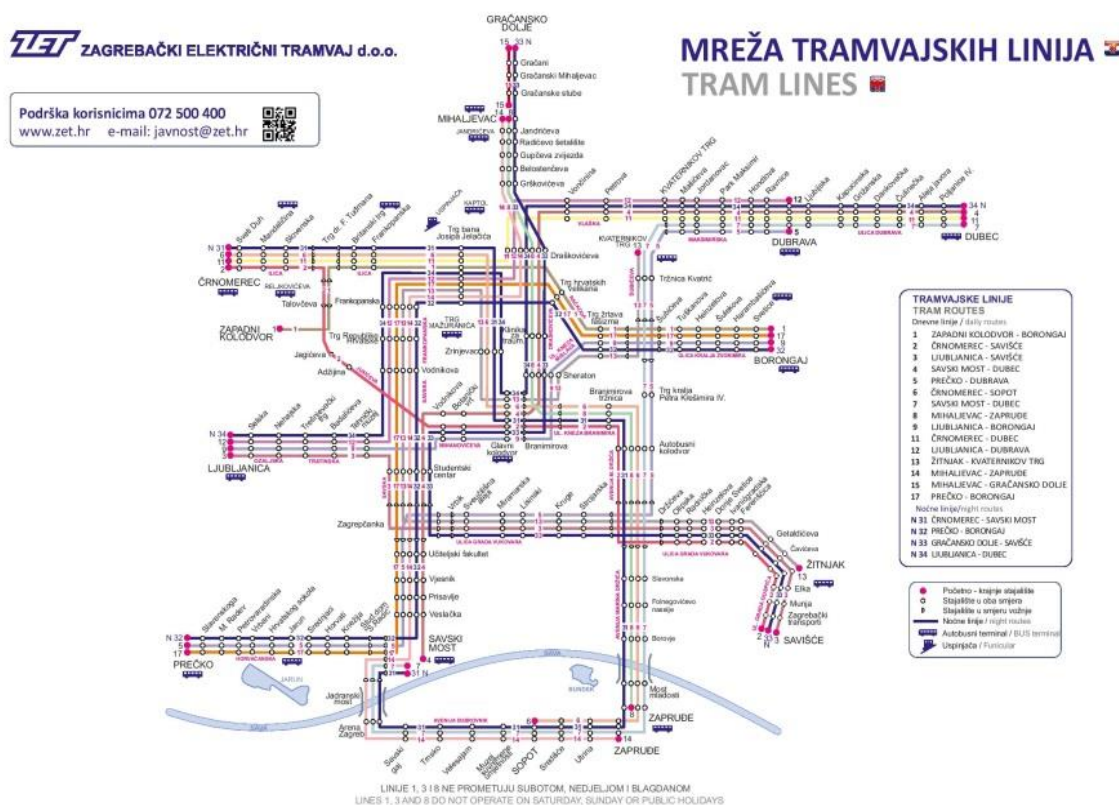
38



39

Tramvajska mreža je organizirana tako da ima 15 dnevnih (oko 4 – 12 navečer) i 4 noćne linije (12-4 ujutro). Određene dnevne linije ne prometuju vikendima i državnim praznicima. Noćne linije organizirane su tako da pokrivaju većinu dnevnih linija ali smanjenom frekvencijom.

Slika 6. Nacrt tramvajskih linija Grada Zagreba



40

³⁸ <https://www.zagreb.hr/od-konjskog-do-niskopodnog-tramvaja/19152>

³⁹ <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3678686>

⁴⁰ https://www.zet.hr/UserDocsImages/Prilozi/PDF/Mre%C5%BEa%20tramvajskih%20linija%202018-dnevne%20i%20no%C4%87ne/tram_mre%C5%BEa_6_2021.pdf?vel=1524079

5.3. Autobusni javni prijevoz

Autobusni promet, osnovan 1927. godine, priključen je 1931. godine ZET-u. ZET kao gradski prijevoznik posjeduje 475 autobusnih vozila prosječne starosti 11 godina. U sklopu autobusnog prijevoza ima organizirano 147 dnevnih i 4 noćne autobusne linije koje pokrivaju Zagreb i okolne gradove i općine.

Tablica 4. Komunalne autobusne linije u Zagrebu

Polazište	Broj linija
Borongaj	231, 269
Britanski Trg	101, 102, 103, 105, 105A, 138,
Čnomerec	109, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 134, 135, 136, 137
Čučerje	239
Dubec	211, 212, 223, 224, 231, 261, 262, 263, 264, 267, 270, 271, 272, 273, 274, 279, 280, 283
Dubrava	205, 206, 208, 209, 210, 213, 223, 230, 232, 235
Glavni kolodvor	108, 166, 218, 219, 220, 221, 229, 234, 241, 242, 243, 281,
Jandrićeva	104
Jankomir	107, 115, 146
Kampus	236
Kaptol	105, 106, 201, 203, 226, 238
Koledenička	214
Kunišćak	129, 149
Kustošijanska	151
Kvaternikov Trg	201, 202, 204, 207, 215, 216, 217, 237,
Ljubljanka	113, 114, 115, 116

Mihaljevac	102, 140, 233
Novi Jelkovec	279, 281, 282
Prečko	114, 120, 134, 168
Reljkovićevo	139, 141, 146, 148
Savski most	108, 110, 111, 112, 132, 133, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 168
Sesvete	203, 226, 227, 228
Trg B.J.Jelačića	150
Trg Mažuranića	118
Vrapčanska aleja	142, 143, 145
Zapruđe	295
Žitnjak	107, 122

41

Slika 7. Stari autobus ZET-a



Slika 8. Novi autobus ZET-a



42

43

Prema Odluci o prijevozu o javnom prometu koji je donio Grad Zagreb:

“Prijevoznik je dužan osigurati trajno i kvalitetno obavljanje javnog prijevoza putnika te poduzimati mjere i aktivnosti radi povećanja kvaliteta usluga i sigurnosti.”⁴⁴

5.4. Cijena javnog prijevoza u Zagrebu

Prometna mreža ZET-a je podijeljena u dvije tarifne zone.

⁴¹ <https://www.zet.hr/autobusni-prijevoz/dnevne-linije-251/251>

⁴² <https://www.zagreb.info/aktualno/zg/promjena-naziva-trase-i-voznog-reda-na-potezu-ljubljanska-spansko-linija-115/25206/>

⁴³ https://www.google.com/search?q=zet+busevi&rlz=1C1GCEA_enHR809HR812&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwipINC3yNz4AhWI_6QKHcrvC9kQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1536&bih=730&dpr=1.25#imgsrc=nzthRMsJi-6_mM&imgdii=jQwBQtIj8I2koM

⁴⁴ Odluka o prijevozu putnika u javnom prometu, (Službeni glasnik Grada Zagreba 20/13 i 25/13), čl.6

U prvoj zoni koja obuhvaća Grad Zagreb obavlja se tramvajski i autobusni prijevoz dok se u drugoj tarifnoj zoni obavlja samo autobusni prijevoz.

Što se tiče cijena ZET u svom tarifnom sustavu koristi sljedeće modele plaćanja:

- pojedinačne karte
- dnevne karte
- mjesečne pokazne karte
- godišnje pokazne karte

Pri kupnji mjesečnih i godišnjih pokaza korisnik ima mogućnost kupiti kombinarni pokaz koji omogućuje i vožnju HŽ-om.

Tablica 5. Prikaz cijene za korisnike mjesečnih i godišnjih pokaza ZET+HŽ u Zagrebu

PROFIL KORISNIKA	MJESEČNI		GODIŠNJI	
	ZET	ZET+HŽ	ZET	ZET+HŽ
Opći	360,00	400,00	3,480,00	4,800,00
Osnovnoškolski	90,00	200,00	870,00	2,400,00
Srednjoškolski	100,00	200,00	960,00	2,400,00
Studentski	100,00	200,00	960,00	2,400,00
Socijalni	100,00	200,00	/	/
Umirovljenički	100,00	200,00	960,00	2,400,00

45

Za kupnju općeg godišnjeg kupona ZET-a odobrava se popust na jednokratno gotovinsko plaćanje od 10% pa je s uračunatim popustom cijena 3.132,00 kuna. Također, za jednokratno plaćanje se odobrava popust od 10% i na sve vrste godišnjih kupona ZET+HŽ, te cijena općeg kupona pritom iznosi 4.320,00, a za ostale kategorije cijena se smanjuje na 2.160,00 kuna.

Što se tiče pojedinačnih karata ZET-a na području Grada Zagreba korisnik ima više opcija. Tako se dužina trajanja pojedinačnih karata kreće od 90, 60, 30 minuta, a cijene u slobodnoj prodaji 10, 7 i 4 kune, a karte kupljene kod vozača u javnom prijevozu 15, 10 i 6 kuna. Isto tako ZET ima opciju kupnje dnevni i višednevni karata. Trenutno su u opticaju dnevne karte, 3-dnevne, 7-dnevne, 15-dnevne, 30-dnevne po cijenama od 30, 70, 150, 200 i 400 kuna. Nakon modernizacije svojeg poslovanja ZET je uveo vrijednosne karte. One vrijedi za sve linije i prijevoze, prenosiva je na druge

⁴⁵ <https://www.zet.hr/cijene-prodaja-i-placanje/cijene-karata-grad-zagreb/400>

korisnike te se prilikom ulaska u vozilo treba prisloniti na uređaj za registraciju.⁴⁶ Cijenu prijevoza određuje autoprijevoznik uz suglasnost gradonačelnika. Obavijest o tarifi mora biti unaprijed objavljena i dostupna korisnicima javnog prijevoza. Gradonačelnik na prijedlog nadležnoga gradskoga upravnoga tijela, može odrediti da je u vrijeme blagdana i održavanja manifestacija javni prijevoz besplatan.⁴⁷

6. JAVNI PRIJEVOZ U ZAGREBAČKOJ ŽUPANIJI

6.1. Općenito o Zagrebačkoj županiji

Zagrebačka županija je smještena u sjeverozapadnoj Hrvatskoj, ima 301,206 stanovnika te je površine je 3078 km². Često se naziva zagrebačkim prstenom jer obrubljuje Grad Zagreb sa zapadne, južne i istočne strane. Županija ima devet gradova i dvadeset pet općina. Javni prijevoz u Zagrebačkoj županiji obavlja se kao autobusni i željeznički prijevoz.

Slika 9. Položaj Zagrebačke županije u RH



48

6.2. Autobusni prijevoz

Osnovni problemi postojećeg stanja javnog prijevoza u županiji bili su neusklađenost autobusnih voznih redova s drugim oblicima prijevoza (naročito željeznica) i međusobno, stalno smanjenje broja polazaka u autobusnim voznim redovima. Od 01.01.2022. godine zahvaljujući ugovorima o javnog usluzi građani Zagrebačke županije imaju dostupniju uslugu javnog prijevoza, veći broj polazaka na linijama, bolju povezanost ruralnih područja te usklađenost s drugim oblicima prijevoza. Zagrebačka županija je iskoristila mogućnost koju pruža nadležna Uredba EU, te je zbog nastanka izvanrednih

⁴⁶ <http://www.zet.hr/cijene-prodaja-i-placanje/cijene-karata-izdvojena-podrucja/56>

⁴⁷ Odluka o prijevozu putnika u javnom prometu, (Službeni glasnik Grada Zagreba 20/13 i 25/13.), čl.35. st.1,2,3

⁴⁸ <https://min-kulture.gov.hr/stratesko-planiranje/arhiva-7738/javnokulturne-potrebe-republike-hrvatske/rezultati-istrazivanja-prema-zupanimama-s-odgovorima-izvjestajnih-jedinica/zagrebacka-zupanija/7934>

okolnosti koje je prouzročila pandemija COVID-19, a radi osiguranja kontinuiteta i održivosti javnog linijskog prijevoza izravno sklopila ugovore o javnim uslugama. Takav ugovor ima rok od dvije godine.

Šest autoprijevoznika koji na šezdeset linija obavljaju županijski linijski prijevoz su:

- Autoturist Turizam d.o.o.,
- Meštrović prijevoz d.o.o.,
- Ivček obrt za prijevoz,
- Samoborček EU grupa d.o.o.,
- Čazmatrans Promet d.o.o.,
- Maluks promet d.o.o.

Tablica 6. Autobusne županijske linije u Zagrebačkoj županiji

Autoprijevoznik	Broj linije	Naziv linije
Autoturist Turizam d.o.o.	370	Velika Gorica - Suša
Autoturist Turizam d.o.o.	371	Velika Gorica - Hotnja
Autoturist Turizam d.o.o.	372	Velika Gorica - Pokupsko
Autoturist Turizam d.o.o.	373	Lijevo Štefanki – Lukinić Brdo
Meštrović prijevoz d.o.o.	401	Zaprešić Zelengaj – Harmica – Kraj Gornji
Meštrović prijevoz d.o.o.	402	Zaprešić ŽK – Zdenci – Drenje
Meštrović prijevoz d.o.o.	403	Zaprešić Zelengaj – Marija Gorica - Žlebec
Meštrović prijevoz d.o.o.	404	Zaprešić ŽK – Pušća – Dubravica
Meštrović prijevoz d.o.o.	405	Zaprešić ŽK – Zaprešić terminal – Westgate
Samoborček EU grupa d.o.o.	510	Pisarovina – Klinča Sela
Samoborček EU grupa d.o.o.	511	Samobor – Rakov Potok – Jagnjić Dol
Samoborček EU grupa d.o.o.	512	Jastrebarsko – Krašić – Pribić (Kalje – Sošice)
Samoborček EU grupa d.o.o.	513	Samobor – Rude – Plešivica – Jastrebarsko
Samoborček EU grupa d.o.o.	514	Jastrebarsko – Klinča Sela - Stankovo
Samoborček EU grupa d.o.o.	516	Klinča Sela – Slavetić – Sveta Jana
Samoborček EU grupa d.o.o.	517	Sveti Martin – Petkov Breg – Klinča Sela
Ivček obrt	601	Kraljev Vrh – Igrišće – Zaprešić
Čazmatrans promet d.o.o.	700	Dugo Selo – Gračec -Vrbovec
Čazmatrans promet d.o.o.	701	Haganj – Vrbovec – Đurište
Čazmatrans promet d.o.o.	702	Đurište – Vrbovec – Dubrava - Svinjarec
Čazmatrans promet d.o.o.	703	Dugo Selo – Martin Breg – Lupoglav – Kloštar Ivanić – Ivanić Grad

Čazmatrans promet d.o.o.	704	Dugo Selo – Prevlaka
Čazmatrans promet d.o.o.	705	Dugo Selo – Trebovac – Rugvica
Čazmatrans promet d.o.o.	706	Sop – Prečno
Čazmatrans promet d.o.o.	707	Vrbovec – Prilesje - Vrbovec
Čazmatrans promet d.o.o.	708	Dubrava – Farkaševac – Bolč
Čazmatrans promet d.o.o.	709	Graberec – Dubrava
Čazmatrans promet d.o.o.	710	Cugovec – Dubrava
Čazmatrans promet d.o.o.	711	Dubrava – Ivanić Grad
Čazmatrans promet d.o.o.	712	Vrbovec – Sveti Ivan Zelina
Čazmatrans promet d.o.o.	713	Vrbovec – Rakovec – Vrbovec
Čazmatrans promet d.o.o.	714	Vrbovec – Greda – Vrbovec
Čazmatrans promet d.o.o.	715	Vrbovec – Gradec – Vrbovec
Čazmatrans promet d.o.o.	716	Vrbovec – Preseka
Čazmatrans promet d.o.o.	717	Vrbovec – Preseka – Vrbovec
Čazmatrans promet d.o.o.	718	Vrbovec – Preseka – Vrbovec
Čazmatrans promet d.o.o.	719	Andrilovac – Tedrovec
Čazmatrans promet d.o.o.	720	Sveti Ivan Zelina – Dugo Selo
Čazmatrans promet d.o.o.	721	Kusanovec – Božjakovina – Hrebinec
Čazmatrans promet d.o.o.	722	Sveti Ivan Zelina – Komin
Čazmatrans promet d.o.o.	723	Sveti Ivan Zelina – Turkovčina
Čazmatrans promet d.o.o.	724	Keleminovec – Turkovčina
Čazmatrans promet d.o.o.	725	Zrinščina – Sveti Ivan Zelina – Bedenica
Čazmatrans promet d.o.o.	726	Sveti Ivan Zelina – Beloslavec
Čazmatrans promet d.o.o.	727	Rakovec – Žitomir
Čazmatrans promet d.o.o.	728	Rakovec – Donja Zelina – Gradišće
Čazmatrans promet d.o.o.	729	Blaškovec – Donja Zelina
Čazmatrans promet d.o.o.	730	Banja Selo – Donja Zelina
Čazmatrans promet d.o.o.	731	Majkovec – Donja Zelina
Čazmatrans promet d.o.o.	732	Psarjevo Donje – Donja Zelina
Čazmatrans promet d.o.o.	733	Ivanić Grad – Sobočani – Ivanić Grad
Čazmatrans promet d.o.o.	734	Ivanić Grad – Ivaničko Graberje – Ivanić Grad
Čazmatrans promet d.o.o.	735	Ivanić Grad – Prečno – Prevlaka
Maluks promet d.o.o.	800	Vežišće – Križ – Ivanić Grad
Maluks promet d.o.o.	801	Prevlaka – Kloštar Ivanić

Maluks promet d.o.o.	802	Ježevo – Posavski Bregi – Ivanić Grad
Maluks promet d.o.o.	803	Dubrava – Obreška – Ivanić Grad
Maluks promet d.o.o.	804	Ivaničko Graberje – Šušnjari – Križ
Maluks promet d.o.o.	805	Širinec – Johovec – Križ
Maluks promet d.o.o.	806	Tarno – Kloštar Ivanić

49

6.3. Komunalni linijski prijevoz u Zagrebačkoj županiji

Svaka od lokalnih jedinica ima pravo samostalno odrediti najbolji model na temelju kojega će se na njihovom području obavljati komunalni javni prijevoz.

Tako dio lokalnih jedinica ima sklopljene ugovore sa ZET-om u svrhu obavljanja javnog prijevoza. Lokalne jedinice u kojima prometuje ZET su gradovi Velika Gorica i Zaprešić, te općine Bistra, Luka, Stupnik i Klinča Sela (trenutno ne prometuje).

Oni spadaju pod drugu zonu ZET-a u kojoj se primjenjuje jednaka tarifna politika kakva je na snazi na području Grada Zagreba. Pojedinačne, dnevne i višednevne karte jednaku su cijene kao u Zagrebu, s time da se moraju kupiti karte za obje tarifne zone.

Tablica 7. Mjesečne cijene pokaza za drugu zonu

Vrste kupona	Lokalno područje	Lokalno područje i Grad Zagreb
Opći	334,00	610,00
Osnovnoškolski	210,00	284,00
Srednjoškolski	230,00	310,00
Studentski	230,00	310,00
Socijalni	230,00	310,00
Umirovljenički	213,00	288,00

50

Opći godišnji pretplatni kupon može se platiti karticama poslovnih banaka u jednom ili na više obroka. Za kupnju općeg godišnjeg kupona odobrava se popust na jednokratno gotovinsko plaćanje od 10%. Cijena s popustom za lokalno područje i Grad Zagreb je 5 599,80 kuna, a kupon koji vrijedi samo na lokalnom području s popustom košta 3 067,20 kuna.

Tablica 8. Godišnje cijene pokaza za drugu zonu:

⁴⁹<https://www.zagrebacka-zupanija.hr/ustrojstvo/upravni-odjel-za-promet-i-komunalnu-infrastrukturu/javna-usluga-prijevoza-putnika/>

⁵⁰ <https://www.zet.hr/cijene-prodaja-i-placanje/cijene-karata-izdvojena-podrucja/56>

Vrste kupona	Lokalno područje	Lokalno područje i Grad Zagreb
Opći	3 408,00	6 222,00
Osnovnoškolski	2 142,00	2 895,00
Srednjoškolski	2 346,00	3 162,00
Studentski	2 346,00	3 162,00
Umirovljenički	2 172,00	2 940,00

51

Grad Sveta Nedelja je na temelju Odluke o javnom linijskom prijevozu putnika odredilo da je njihovim građanima prijevoz dostupan bez naknade. Javni prijevoz na temelju ugovora o povjeravanju obavljanja javnog prijevoza putnika obavlja Autotrans d.d. Javni prijevoz Svete Nedelje ima tri linije s brojem polazaka između 17-27 puta ovisno o kojoj se liniji radi i dali je radni dan ili vikend. Također, na području grada ima međugradskih linija iz Samobora, a prijevoznici koji ih voze su Samoborček d.o.o. i Autoturist Samobor d.o.o.

Na području Grada Samobora i njegovih naselja javni autobusni prijevoz obavljaju Samoborček d.o.o. i Autoturist d.o.o. Ukupno ima 27 gradskih i prigradskih autobusnih linija.

⁵¹ <https://www.zet.hr/cijene-prodaja-i-placanje/cijene-karata-izdvojena-podrucja/56>

7. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ U ZAGREBAČKOJ ŽUPANIJI I GRADU ZAGREBU

Gradsko-prigradska željeznica je također bitan segment javnog prijevoza u Gradu Zagrebu i Zagrebačkoj županiji. Uvedena je 1992. godine i to uvođenjem linije Savski Marof – Zagreb (Glavni željeznički kolodvor) – Dugo selo koja je njegova glavna i najfrekventnija linija uz važne prigradske linije prema Velikoj Gorici i Jastrebarskom. Njome se dnevno služi oko 70.000 putnika. Na području Grada Zagreba željeznički se prijevoz koristi i kao lokalni javni prijevoz s ciljem povezivanja istočnih i zapadnih dijelova grada, a na južnom dijelu grada postojeća željeznička mreža se ne koristi za prijevoz putnika, iako ista postoji, no koristi se isključivo za teretni željeznički promet.

Na temelju ugovorne poslovne suradnje HŽ Putničkog prijevoza i ZET-a u prodaji su zajedničke pretplatne karte za vožnju vlakom, tramvanjem, autobusom i uspinjačom.

Putnik koji posjeduje HŽPP-ZET mjesečnu ili godišnju pretplatnu kartu može na blagajnama HŽ-a kupiti priključnu kartu. To su karte kojima se produžuje prijevozni put vlakom. Uz mjesečne i godišnje karte ZET-HŽPP te željezničke mjesečne i godišnje priključne karte za 1., 2., 3., 4., 5. i 6. zonu korisnik ima pravo na neograničen broj putovanja vlakom, autobusom, tramvajem na području Grada Zagreba i vlakom u 1., 2., 3., 4., 5. i 6. priključnoj zoni.⁵²

Tablica 9. Priključne zone

Priključna zona	Naziv linije
1. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Dugo Selo, Ostrna
1. priključna zona	Odra - Velika Gorica, Mraclin, Turopolje
1. priključna zona	Podused - Zaprešić, Novi Dvori, Pojatno, Kupljenovo
1. priključna zona	Podused - Zaprešić Savska, Brdovec, Savski Marof, Laduč, Sutla, Harmica

⁵² <http://www.hzpp.hr/hzpp-i-zet?p=271>

1. priključna zona	Mavračići - Zdenčina, Desinec
1. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Božjakovina
2. priključna zona	Podsused - Luka
2. priključna zona	Odra - Peščenica
2. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Prečec stajalište
2. priključna zona	Mavračići - Jastrebarsko, Domagović
3. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Ivanić Grad
3. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Vrbovec
3. priključna zona	Podsused - Žeinci, Veliko Trgovišće, Zabok, Hum Lug
3. priključna zona	Odra - Lekenik
3. priključna zona	Mavračići - Lazina
4. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Deanovec, Širinec, Novoselec
4. priključna zona	Podsused - Dubrava Zabočka, Špičkovina, Bedekovčina, Poznanovec, Zlatar Bistrica
4. priključna zona	Podsused - Oroslovje, Stubičke Toplice, Donja Stubica, Gornja Stubica
4. priključna zona	Podsused - Štručljevo, Sv. Križ Začretje, Dukovec, Velika Ves, Pristava Krapinska
4. priključna zona	Odra - Greda, Stupno, Sisak, Sisak Caprag
4. priključna zona	Mavračići - Draganići, Karlovac, Karlovac Centar
4. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Gradec, Repinec
5. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Ludina
5. priključna zona	Podsused - Krapina
5. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Križevci
5. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Križevci – Sv. Ivan Žabno
5. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Gradec - Sv. Ivan Žabno
6. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Križevci - Bjelovar
6. priključna zona	Sesvetski Kraljevec - Gradec - Bjelovar

53

⁵³ <https://www.hzpp.hr/Contents/Item/Display/2466?p=2459>

8. TAXI PRIJEVOZ

Taxi prijevoz, iako ne spada u javni prijevoz u užem smislu te riječi, predstavlja značajan faktor u svakodnevnom prijevozu građana. Jedna od prednosti taxi vozila je da mogu voziti mjestima gdje je zabranjen promet za osobna vozila što im omogućava da brže dođu do odredišta. U ovom poglavlju osvrnut ću se na taxi prijevoz u Gradu Zagrebu i Varaždinu.

„Autotaksi prijevoz je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ako se jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili na više mjesta, a iskrcava na samo jednom drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom ili elektroničkom aplikacijom iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, elektroničkom aplikacijom ili neposredno kod vozača i koja nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika“⁵⁴

Također, osobni automobili koji se koriste u javnom prijevozu moraju ispunjavati uvjete propisane zakonom od kojih su neki:

- ne smije biti stariji od sedam godina, a od 1. siječnja 2021. godine ne smije biti stariji od pet godina, što znači da modelska godina sadržana u VIN oznaci ne smije biti manja od godine u kojoj se obavlja prijevoz umanjeno za šest godina, a od 1. siječnja 2021. godine umanjeno za četiri godine
- imati ugrađen taksimetar odobrenog tipa, ovjeren i postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu, osim u slučaju kada se naknada za obavljeni prijevoz određuje putem elektroničke aplikacije
- imati cjenik autotaksi usluga postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu, osim u slučaju kada se naknada za obavljeni prijevoz određuje putem elektroničke aplikacije

⁵⁴ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN/18,98/19,30/21) čl.4.,st.1.al.1

- imati oznaku »TAXI« na krovu vozila⁵⁵

Liberalizacija taxi tržišta dovela je do većeg broja koncesionara koji imaju dozvole za obavljanje taxi prijevoza te posljedično do pristupačnijih cijena za građane. Koncesionari koji imaju dozvole za taxi prijevoz u Zagrebu su Cammeo taxi Zagreb, Eko taxi Zagreb, Radio taxi Zagreb, a u Varaždinu Cammeo Taxi Varaždin te Eko taxi Varaždin. Također, na području Zagreba i Zagrebačke županije prometuju taxi vozila Bolt, Wolt i Uber koji se pozivaju pomoću aplikacija na mobitelima. Kod navedenih vozila se mora paziti na tvz. "price surge" koji se pojavljuje za vrijeme velikih manifestacija i gužvi u gradu te tada zna doći do velikih povećanja cijena. Iako se naručivanje taxi prijevoza uglavnom obavlja putem telefonske narudžbe ili aplikacija, na području Zagreba postoji velik broj taxi stajališta na kojima se putnici mogu direktno ukrcati bez prethodne narudžbe dok je broj stajališta u Varaždinu značajno manji.

Tablica 10. Prikaz cijena taxi prijevoznika u Zagrebu

Prijevoznik	Cijena starta	Cijena po 1km	Cijena po min	Napomena
Radio Taxi Zagreb	10,00 kn	6,00 kn	/	40 kn čekanje po satu
Taxi Cammeo Zagreb	8,00 kn	4,90 kn	1,00 kn	18 kn minimalna vožnja
Eko taxi Zagreb	12,00 kn	6,20 kn	0,90 kn – minuta	25 kn minimalna vožnja
Uber aplikacija	9,00 kn	3,90 kn	0,75 kn po min	18 kn minimalna vožnja
Bolt aplikacija	7,00 kn	4,30 kn	0,70 kn po min	18 kn minimalna vožnja

56

Tablica 11. Prikaz cijena taxi prijevoznika u Varaždinu

Prijevoznik	Cijena starta	Cijena po 1km	Cijena po min	Napomena
Taxi Cammeo Varaždin	25,00 kn	6,00 kn	/	3 km uključena u početnu cijenu
Eko taxi Varaždin	20,00 kn	7,00 kn	/	2 km uključena u početnu cijenu

57

Mišljenja sam da je taxi prijevoz zbog liberalizacije tržišta unazad par godina postao pristupačniji građanima te da sada igra značajniju ulogu u svakodnevnom prijevozu građana.

⁵⁵ Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, („NN“ 41/18, 98/19, 107/20)

⁵⁶ Izvor: izrada autora (podaci preuzeti s službenih web stranica taxi prijevoznika)

⁵⁷ Izvor: izrada autora (podaci preuzeti s službenih web stranica taxi prijevoznika)

9. USPOREDBA JAVNOG PRIJEVOZA

U ovom poglavlju napraviti ću usporedbu javnog prijevoza u gore obrađenim područnim i lokalnim jedinicama s obzirom na zakonodavni okvir kako su uređeni, administrativna područja koja obuhvaćaju, demografske činitelje, dnevne migracije, infrastrukturu, učestalosti linija te cijene javnog prijevoza.

Javni prijevoz u Varaždinu i Zagrebu se obavlja kao komunalni linijski prijevoz te je uređen sukladno njihovim potrebama i mogućnostima. Oba dva grada javni prijevoz obavljaju preko svojih komunalnih poduzeća (ZET i Čistoća) s time da je u Varaždinu do nedavno bio obavljan putem modela koncesije. Zagreb, kao glavni i najveći grad u Republici Hrvatskoj ima razvijen javni prijevoz koji se sastoji od tramvajskog i autobusnog prijevoza dok je u Varaždinu javni prijevoz organiziran kao autobusni prijevoz.

Zagreb obuhvaća područje od 641 km² i ima oko 790 017 stanovnika, a Varaždin obuhvaća područje od 59,45 km² i ima oko 43 999 stanovnika. S obzirom na površinu i broj stanovnika Zagreb ima veću gustoću naseljenosti od Varaždina. Na opterećenost utječe gustoća naseljenosti te broj dnevnih migracija građana koji svakodnevno koriste usluge javnog prijevoza. U Zagrebu je javni prijevoz opterećeniji zbog većeg broja dnevnih migracija te građana koji koriste usluge javnog prijevoza, dok je varaždinski javni prijevoz pod manjim pritiskom. U Varaždinu od pet linija koje prometuju na području grada niti jedna ne vozi nedjeljom, što je nezamislivo u Zagrebu gdje većina linija prometuje svaki dan u tjednu te su učestaliji polasci na linijama. Postoji mogućnost da bi povećanje broja linija, veća učestalost polazaka te polasci nedjeljom utjecali na veću zainteresiranost građana na korištenje javnog prijevoza u Varaždinu. Moje mišljenje je da je pitanje učestalosti polazaka, broj linija u Varaždinu adekvatno uređeno te da trenutno nije potrebno raditi korekcije po tome pitanju. Treba napomenuti da je jedna od bitnih razlika javnog prijevoza između dva grada to što u Varaždinu građani većinom koriste uslugama javnog prijevoza radi dolaska u grad, a manje samim prijevozom unutar grada. Ulogu u tome ima veličina grada te činjenica je Varaždin poznat kao grad bicikla te se ljudi često koriste njime radi dolaska na željeno odredište. Od nedavno su građani Varaždina dobili

mogućnost korištenja Bolt romobila te su se isti pokazali dosta praktičnim i popularnim te su postali sve češći oblik prijevoza među mladima, pogotovo na kraćim relacijama. Što se tiče voznog parka smatram da je isti kvalitetniji u Zagrebu nego u Varaždinu. Unatoč kvalitetnijim autobusima koji voze u Zagrebu smatram da u oba grada potrebna su daljnja ulaganja u vozni park kako bi se javni prijevoz po tom pitanju unaprijedio. Dodatna ulaganja su potrebna u infrastrukturu, tipa autobusna i tramvajska stajališta na način da sva imaju nadstrešnicu, popis linija s voznim redom za svaki dan te pokazivač na svim stanicama koji pokazuje koliko vremena do dolaska tramvaja/autobusa. Po tome pitanju smatram da su u Zagrebu stajališta bolje uređena nego u Varaždinu. Smatram da u Varaždinu zbog rijedih polazaka pokazivači polaska nisu potrebni kao u Zagrebu gdje je učestalost polazaka neusporedivo veća. Kada se usporede utjecaji koje isti imaju na svakodnevne živote građana možemo zaključiti da je isti veći u Zagrebu. U pogledu cijena usluga javnog prijevoza one su usporedive, iako ovisi o tome gdje se i na koji način kupuje karta za javni prijevoz. Unatoč nedostacima koje ima, smatram da je javni prijevoz kvalitetnije organiziran u Zagrebu nego u Varaždinu.

Što se tiče javnog prijevoza u Zagrebačkoj i Varaždinskoj županiji on se odvija kao županijski linijski prijevoz s time da je u Zagrebačkoj županiji javni prijevoz je uređen putem ugovora o javnim uslugama dok se u Varaždinskoj županiji obavlja putem dozvola. U Zagrebačkoj županiji su 6 autoprijevoznika koja na temelju ugovora o javnim uslugama obavljaju javni prijevoz na 60-tak linija. Smatram da je model putem ugovora o javnim uslugama bolji nego dozvole zato jer sama županija određuje mrežu linija javnog prijevoza te za iste odabire najpovoljnije autoprijevoznike. U Varaždinskoj županiji se autobusni javni prijevoz temelji na dozvolama, a trenutačno jedini autoprijevoznik koji ima dozvole za županijski linijski prijevoz je AP Varaždin koji ima 36 županijskih linija. Stanje javnog prijevoza u navedenim županijama je u sličnom stanju. Problem rentabilnosti linija te povezanosti ruralnih područja županija ostaje jedan od glavnih problema na kojima iste moraju raditi. Zagrebačka županija zbog svoje veličine i većeg broja stanovništva ima više linija, iako je Varaždinska županija gušće naseljenija. Mišljenja sam je Varaždinska županija po pitanju županijskog linijskog prijevoza u zaostatku za Zagrebačkom. Smatram da je u interesu Varaždinske županije i njezinih građana da županija iskoristi svoje zakonske mogućnosti i odredi mrežu linija kako bi mogla provesti postupak za potpisivanje ugovora o javnim uslugama. Mišljenja sam da bi zbog veće konkurencije autoprijevoznika to pozitivno utjecalo na kvalitetu prijevoza.

Željeznički prijevoz je zbog blizine Zagreba i gradsko prigradske željeznice Savski Marof – Zagreb (Glavni željeznički kolodvor) – Dugo Selo koja je njegova glavna i najfrekventnija linija uz važne prigradske linije prema Velikoj Gorici i Jastrebarskom bolji nego u Varaždinskoj županiji. Zbog ukupnog broja ljudi koji se koriste željeznicom ona u Zagrebu i Zagrebačkoj županiji igra veću ulogu u javnom prijevozu nego na sjeveru Hrvatske. Smatram da bi Varaždinska županija zbog nedovoljne

iskorištenosti potencijala koje nudi željeznički prijevoz trebala u suradnji s HŽ-om dosta poraditi na organiziranju kvalitetnijeg željezničkog prijevoza. Željeznička infrastruktura je u izrazito lošem stanju, ne odgovara modernim zahtjevima te su potrebna velika ulaganja kako bi ista donekle unaprijedila da služi svojoj svrsi, a to je brži, jeftiniji i ekološki prijevoz.

U svakoj od navedenih jedinica postoji potreba za dodatnim unaprjeđenjem kvalitete i standarda javnog prijevoza na njihovom području, svaka u skladu sa svojim mogućnostima i potrebama stanovništva.

10. INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA

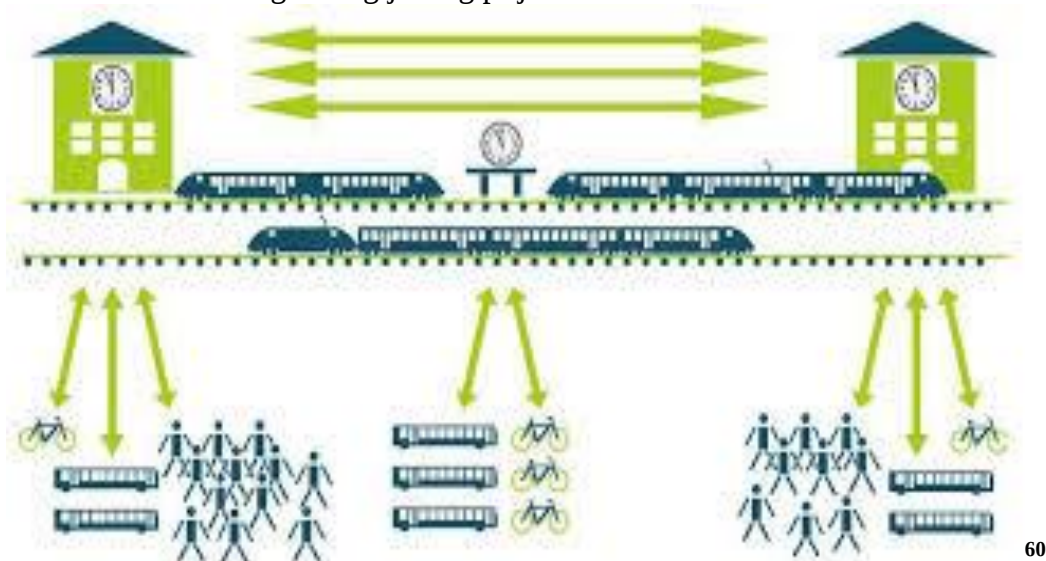
Integrirani prijevoz putnika (IPP) se organizira na određenom geografskom području gdje to zahtjevaju potrebe putovanja stanovništva. IPP je sustav lokalnog prijevoza u kojem su sva vozila javnog prijevoza objedinjena u zajednički sustav prijevoza putnika. On objedinjuje različite modove javnog prijevoza u jednu cijelinu na nekom području. Takav sustav koristi prednosti svih prijevoznih modova u sustavu, minimizira i poništava nedostatke pojedinog prijevoznog moda te samim time dolazi do sinergijskog učinka koji višestruko povećava učinkovitost sustava. U takvom sustavu vrijedila bi jedinstvena karta za područje obuhvaćene regije na kojoj se obavlja IPP. U takvom sustavu javnog prijevoza koriste se takti vozni redovi, tj. polasci s stajališta u pravilnim vremenskim intervalima (15, 30, 60 minuta), zajednička stajališta koja omogućuju brzo presjedanje i nastavak putovanja. Kralježnicu takvog sustava čine tračnički sustav (tramvaji, vlakovi) zbog svojih ekoloških, energetskih i infrastrukturnih prednosti.

Ovakav sustav javnog prijevoza putnika je već uobičajen u europskim državama ali u Hrvatskoj još nažalost nije zaživio iako se dosta radi na tome da se uvede. Primjer je Master Plan za Sjevernu Hrvatsku. Dobar primjer IPP-a je VVS Stuttgart, VL Graz, VHB – Prometno tarifna unija Hegau Bodensee. Svaki od navedenih primjera je dobar pokazatelj kako regije s različitim brojem stanovništva mogu imati uspješan i kvalitetan sustav integriranog javnog prijevoza putnika. Primjer VL Graz bi se mogao uz potrebne preinake primijeniti u Zagrebu i Zagrebačkoj županiji s obzirom da imaju podjednak broj stanovništva. Na području Varaždinske, Međimurske i Koprivničko-Križevačke županije mogao bi se također uz određene preinake primijeniti sustav VHB – Hegau Bodensee.

Prednosti integriranog sustava putovanja mnogobrojne su kako za korisnike, tako i za lokalnu upravu, prijevoznike i gospodarstvo. Korisnici bi imali veći broj linija, veću mobilnost, jedinstvenu prijevoznu kartu i bolju kvalitetu življenja. Lokalna uprava bi mogla jeftinije održavati prometnice, imati optimalnije subvencije te kvalitetno prostorno planirati. Prednosti za gospodarstvo bi bile

povećanje prihoda te veća mobilnost radne snage koja bi mogla lakše i brže putovati. Prednosti za prijevoznike bi bili smanjenje troškova poslovanja zbog eliminiranja paralelnih linija više prijevoznika na istoj trasi, povećanje prihoda prijevozničkih tvrtki zbog povećanja njihovog prijevoznog učinka, veći broj putnika te povećanje učešća javnog prijevoza u ukupnom broju ostvarenih putovanja mehaniziranim oblicima prijevoza uz istovremeno smanjenje individualnog motornog prometa te pozitivni ekološki učinci u smanjenju onečišćenja okoliša (u skladu sa strateškim dokumentima EU – Bijela knjiga iz 2011.)⁵⁸⁵⁹

Slika 10. Shema integriranog javnog prijevoza



60

10.1. Master plan o integriranom prijevozu na području Varaždine, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije

Sjeverna Hrvatska, tj. Varaždinska, Međimurska i Koprivničko-Križevačka županija su prve županije u Hrvatskoj koje su donijele Master plan o integriranom prijevozu putnika što znači da dugoročno razmišljaju o razvoju prometa na svojem području. Jedan od glavnih problema ove tri županije su bili iseljavanje stanovništva iz ruralnih područja županije, te se vjeruje da će integrirani prijevoz putnika donijeti odgovarajuću mobilnost građana. Provedbom Master plana trebala bi se povećati regionalna i lokalna dostupnost, time bi se trebao omogućiti ravnomjeran i povećan razvitak svih dijelova

⁵⁸ <https://szz.hr/projekti/ipp>

⁵⁹ <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2012/04/IPP-prezentacija.pdf>

⁶⁰

https://www.google.com/search?q=integrirani+prijevoz+putnika+slike&rlz=1C1GCEA_enHR809HR812&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=3oTTsUrwqWXvoM%253A%252CEw2O9nulo8xEkM%252C_&vet=1&usg=AI4_-kTA2vReHPI_Pj6ilv7W3lu_E_DA-A&sa=X&ved=2ahUKEwjvqI_bh-XjAhVixcQBHWWOAKYQ9QEwAHoECAYQBg#imgdii=A3ilRbDhwdvWBM:&imgsrc=abm9OdfHLLwsGM:&vet=1

županija. Ne smije se zanemariti socijalna komponenta koju donosi IPP. On povećava mobilnost ljudi u velikim, a pogotovo u malim mjestima. Integrira ruralna i urbana područja te učestalim prijevoznim uslugama daje mogućnost života na selu i lakog dolaska do gradova i obrnuto. Ljudima se pruža mogućnost odabira mjesta življenja i rada, te ih čini više socijalno uključenima i time stvara temelje za kvalitetno življenje u gotovo svim dijelovima županija. To će pak donijeti brži i bolji društveni i ekonomski razvitak cijelih županija i znatno povećati kvalitetu života svih njenih stanovnika, ali i svih onih koji županije posjećuju zbog poslovnih, edukativnih ili turističkih motiva.

Posebni ciljevi Master plana su:

- povezivanje javnim prijevozom svih gradova i općina unutar županije,
- povezivanja županija sa susjednim županijama, posebice gradom Zagrebom i pograničnim regijama u susjednim državama Sloveniji i Mađarskoj,
- uspostava javnog prijevoza (JP) za potrebe dnevnih migracija učenika osnovnih i srednjih škola, studenata te radnika,
- povezivanju JP s najjednostavnijim oblicima mobilnosti kao što su vožnja biciklom i pješaćenje,
- uspostava integriranog pristupa prometnom planiranju u kojem do izražaja dolazi prednost sinergije svih prijevoznih modova.

HŽ putnički prijevoz i tri sjeverne županije su u veljači 2019. sklopile Sporazum o dugogodišnjem partnerskom odnosu kojim su započeli suradnju za provedbu mjera vezano za integrirani prijevoz putnika. Vjeruje se kako će integrirani prijevoz putnika pomoći u rastu ekonomije navedenih županija i rasta njihovih BDP-a. Master plan bi trebao pomoći i rasteretiti cestovni promet koji u zadnjim godinama pod sve većim opterećenjem. Navedeno bi se trebalo postići većim fokusom na željeznički prijevoz koji bi trebao biti oslonac novog sustava javnog prijevoza. Favoriziranje javnog prijevoza putnika nikako ne znači zapostavljanje cestovnog prometa koji je do sada bio najzastupljeniji. Potrebno je poduzeti mnoge mjere za unapređenje cestovnog prijevoza da ceste u županijama postanu sigurnije, bolje prilagođene prometu pješaka i bicikala, te opremljene i uređene za javni prijevoz autobusima.

Master plan za integrirani prijevoz putnika je korak naprijed u planiranju javnog prijevoza. Iako još treba mnoga planiranja i rada u s vezi provedbe ovog strateškog dokumenta smatram da je on korak naprijed i pokazuje progresivno razmišljanje u pogledu organiziranja i provedbe javnog prijevoza. Smatram da će donijeti željene ishode, pogotovo u pogledu bolje povezanosti ruralnih i urbanih područja. Kako je upravo to jedan od glavnih problema ovih županija smatram da će se time povećati mobilnost i kvaliteta života građana.

11. ZAKLJUČAK

Javni prijevoz je jedan od ključnih segmenata koji omogućuje uredno funkcioniranje svakodnevnog života građana na području na koji se odnosi. Iako je bitan aspekt u životu građana, nije u dovoljnoj mjeri iskorišten njegov potencijal. U lokalnim i područnim (regionalnim) jedinicama koje sam obradio u radu javni prijevoz je dobro uređen, iako u svakoj od tih jedinica postoji mjesta za unaprjeđenje kvalitete koja bi koristila građanima.

Tračnički prijevoz trebao bi biti jedan od nositelja javnog prijevoza, no nažalost nije ni približno iskorišten njegov potencijal u svakodnevnom životu građana. Iako je željeznički prijevoz liberaliziran HŽ je i dalje jedini pružatelj željezničkog prijevoza. Smatram da je najveći problem željezničkog prijevoza dotrajalost infrastrukture koja nije usklađena s modernim vlakovima koji na starim tračnicama ne mogu ostvariti punu brzinu te se samim time gubi jedna od glavnih prednosti tih vlakova. Jedino gdje tračnički prijevoz čini jedan od glavnih modula prijevoza je Zagreb. Tramvajski prijevoz u kombinaciji s prigradskom željeznicom je ključan oslonac u javnom prijevozu Zagreba. Željeznički promet ekološki bolje utječe na okoliš, energetski je učinkovitiji, zauzima malo prostora, ima velike kapacitete prijevoza te je isplativiji i održljiviji na duži period.

Autobusni prijevoz čini okosnicu prijevoza u jedinicama koje sam obradio te je javni prijevoz nezamisliv bez njega. On je općenito adekvatno uređen iako ima mjesta za napredak, pogotovo u pogledu infrastrukture. Broj linija i polazaka na njima su na zadovoljavajućem nivou s obzirom na broj putnika koji koriste usluge prijevoza. Što se tiče uloge koju javni prijevoz ima u životima građana u jedinicama koje sam naveo smatram da je ona s obzirom na njegov status, veličinu, broj stanovnika najznačajnija u Zagrebu. Nedovoljna informiranost građana, neintegriranost (različite prijevozne karte, neusklađenost voznih redova, paralelne linije) glavni su problemi javnog prijevoza. U tom pogledu smatram da je IPP budućnost istog, iako je potrebno vremena da se uspješno implementira u Hrvatskoj. IPP donosi povezanost voznih redova različitih modova prijevoza, jedinstvene vozne karte i mnoge druge prednosti integriranog prijevoza. Zadnjih godina se dosta toga čini kako bi se povećala kvaliteta javnog prijevoza, ulaže se napor u poboljšanje infrastrukture, radi se na boljoj povezanosti različitih modula prijevoza, određuje se isplative i održive linije. Dobrobiti kvalitetnog javnog prijevoza su te što omogućuje jednostavnu povezanost gradova, prigradskih sredina i ruralnih

područja, omogućava građanima da lakše biraju mjesto života i rada. Njime se zaustavlja iseljavanje iz izvangradskih sredina i omogućava se njihov razvitak, zaustavlja se nekontrolirano naseljavanje gradova i omogućava kvalitetno urbanističko planiranje. Drugi oblici javnog prijevoza poput taksija, bicikla, romobila također igraju bitnu ulogu u svakodnevnim migracijama. U porastu je korištenje prijevoza električnim romobilima i biciklima jer omogućavaju brz dolazak od polazišta do krajnje relacije, pogotovo na kraćim relacijama u manjim gradovima poput Varaždina gdje javni prijevoz ne igra toliku ulogu u gradskom prijevozu.

Javni prijevoz će uvijek imati bitnu ulogu u životu građana te je zato bitno da se uvijek traže novi i kvalitetniji načini kako bi se isti unaprjeđivao u korist građana i zajednice.

LITERATURA

Franolić, I., Dugina, M. i Feletar, P. (2010). Strategijski razvoj i utjecaj prometa na prijevoznu potražnju u Varaždinskoj županiji. *Podravina*, 9 (17), 138-152.

Koprić, I; Marčetić, G; Musa, A; Đulabić, V; Lalić Novak, G; Upravna znanost: Javna uprava u suvremenom europskom kontekstu, Drugo izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet u Zagrebu (2014)

Cerović, Ljerka; Maradin, Dario; Vučković Rogan, Ivana. Liberalizacija željezničkog prometa u Hrvatskoj. *Željeznice* 21, godina 19, broj 4/2020, str.-7-17

PROPISI I DOKUMENTI

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, (NN broj 41/18,98/19,30/21)

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

Uredba EU, 1370/07

Uredba (EU) br. 1315/2013

Bijela knjiga EU, 2011.-2020.

Zakon o željeznici, (NN broj 32/19, 20/21)

Zakon o koncesiji („NN“ 143/2012)

Master plan o integriranom prijevozu na području Varaždine, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije

Odluci i dopunama Odluke o komunalnim djelatnostima (6/19,3/21,7/21)

Opći uvjeti isporuke komunalne usluge: komunalni linijski prijevoz putnika (Službeni vjesnik Grada Varaždina, broj 8/2021)

Odluka o prijevozu putnika u javnom prometu, (Službeni glasnik Grada Zagreba 20/13 i 25/13)

Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, (NN broj 41/18, 98/19, 107/20)

INTERNET

- <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=63888> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.ap.hr/hr/prijevoz-putnika/zupanijski-prijevoz/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <http://bus.cistoca-vz.hr/content/Linije%2001-12-2021.pdf> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- http://bus.cistoca-vz.hr/content/Cjenik_Web.pdf (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zet.hr/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zagreb.hr/od-konjskog-do-niskopodnog-tramvaja/19152> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3678686> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- https://www.zet.hr/UserDocsImages/Prilozi/PDF/Mre%C5%BEE%20tramvajskih%20linija%202018-dnevne%20i%20no%C4%87ne/tram_mre%C5%BEa_6_2021.pdf?vel=1524079 (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zagreb.info/aktualno/zg/promjena-naziva-trase-i-voznog-reda-na-potezu-ljubljanska-spanska-linija-115/25206/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zet.hr/cijene-prodaja-i-placanje/cijene-karata-grad-zagreb/400> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zagrebacka-zupanija.hr/ustrojstvo/upravni-odjel-za-promet-i-komunalnu-infrastrukturu/javna-usluga-prijevoza-putnika/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zet.hr/cijene-prodaja-i-placanje/cijene-karata-izdvojena-podrucja/56> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <http://www.hzpp.hr/hzpp-i-zet?p=271> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://szz.hr/projekti/ipp> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2012/04/IPP-prezentacija.pdf> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- https://www.google.com/search?q=integrirani+prijevoz+putnika+slike&rlz=1C1GCEA_enHR809HR812&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=3oTTsUrwqWXvoM%253A%252CEw2O9nulo8xEkM%252C_&vet=1&usg=AI4_-kTA2vReHPl_Pj6ilv7W3Iu_E_DA-A&sa=X&ved=2ahUKEwjvqI_bh-XjAhVixcQBHWWOAkYQ9QEwAHOECAYQBg#imgdii=A3ilRbDhwdvWBM:&imgsrc=abm9OdfHLLwsGM:&vet=1 (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zagrebacka-zupanija.hr/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)

- <https://min-kulture.gov.hr/stratesko-planiranje/arhiva-7738/javnokulturne-potrebe-republike-hrvatske/rezultati-istrazivanja-prema-zupanijama-s-odgovorima-izvjestajnih-jedinica/zagrebacka-zupanija/7934> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://radiotaxizagreb.com/hr/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://cammeo.hr/hr/gradovi/Zagreb> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://cammeo.hr/hr/gradovi/varazdin> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://ekotaxi.hr/gradovi/Zagreb> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://ekotaxi.hr/gradovi/varazdin> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.varazdinska-zupanija.hr/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.zagrebacka-zupanija.hr/> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- https://www.google.com/search?q=zet+busevi&rlz=1C1GCEA_enHR809HR812&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwipINC3yNz4AhWI_6QKHcrvC9kQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1536&bih=730&dpr=1.25#imgsrc=nzthRMsJi-6_mM&imgdii=jQwBQtIj8I2koM (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)
- <https://www.hzpp.hr/Contents/Item/Display/2466?p=2459> (zadnji put posjećeno 4.7.2022.)

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 1. Položaj Varaždinske županije

Slika 2. Autobusni kolodvor prije obnove

Slika 3. Autobusni kolodvor poslije obnove

Slika 4. Tramvaj na konjsku snagu

Slika 5. TMK 220 – niskopodni tramvaj

Slika 6. Nacrt tramvajskih linija Grada Zagreba

Slika 7. Vozni park ZET-a

Slika 8. Novi autobus ZET-a

Slika 9. Položaj Zagrebačke županije

Slika. 10. Shema integriranog javnog prijevoza

POPIS TABLICA

Tablica.1 Autobusne županijske linije u Varaždinskoj županiji

Tablica 2. Autobusne linije na kojima se odvija komunalni javni prijevoz u Gradu Varaždinu

Tablica 3. Cjenik komunalnog prijevoza u Varaždinu

Tablica 4. Komunalne autobusne linije u Zagrebu

Tablica 5. Prikaz cijene za korisnike mjesečnih i godišnjih pokaza ZET+HŽ u Zagrebu

Tablica 6. Autobusne županijske linije u Zagrebačkoj županiji

Tablica 7. Mjesečne cijene pokaza za drugu zonu

Tablica 8. Godišnje cijene pokaza za drugu zonu

Tablica 9. Priključne zone

Tablica 10. Prikaz cijena taxi prijevoznika u Zagrebu

Tablica 11. Prikaz cijena taxi prijevoznika u Varaždinu